



TRANSPORTE PÚBLICO DE PALMAS: Um estudo de caso das estações de ônibus

PALMAS PUBLIC TRANSPORT: A case study of bus stations

José Francisco Rocha Simão – UFT – Palmas – Tocantins – Brasil
Email: jfr1412@gmail.com

RESUMO

O presente trabalho discorre sobre as estações de ônibus em Palmas. O objetivo se pressupôs em verificar a infraestrutura física das estações do transporte público de passageiros na cidade. O estudo baseou-se em pesquisa bibliográfica, documental e de estudo de caso. Completados 30 anos de emancipação em 2019, a cidade foi planejada, mas possui problemas como em outros lugares. Assim, como outras cidades médias e grandes no Brasil, Palmas apresenta problemas com a mobilidade urbana no transporte público. A pesquisa ocorreu em janeiro de 2019, em três estações de ônibus da cidade. De modo que foram realizadas trinta e três entrevistas subdivididas em três estações, ou seja, região sul, região central e região norte. Durante a atividade de campo e de realização das entrevistas foi possível identificar um fluxo constante de pessoas se deslocando aos diversos lugares da cidade em função dos seus compromissos. Após a análise das informações, notou-se que as estações de ônibus do Transporte Público (TP) de Palmas precisam de melhorias na infraestrutura física para atender aos usuários e oferecer mais qualidade e conforto.

Palavras-chave: Estações de ônibus, Infraestrutura física, Usuários de transporte coletivo

ABSTRACT

This work discusses bus stations in Palmas. The objective was to verify the physical infrastructure of public passenger transport stations in the city. The study was based on bibliographical, documentary and case research. After 30 years of emancipation in 2019, the city was planned, but it has problems like in other places. Thus, like other medium and large cities in Brazil, Palmas has problems with urban mobility in public transport. The survey took place in January 2019, at three stations in the city. Thus, thirty-three interviews were carried out, subdivided into three stations, being the southern region, the central region and the northern region. During the field activity and conducting the interviews, it was possible to identify a constant flow of people moving to different places in the city due to their commitments. After analyzing the information, it was noted that the Public Transport (TP) bus stations in Palmas need improvements in physical infrastructure to better serve users with more quality and comfort.

Keywords: Bus stations, Physical infrastructure, Public transport users.

INTRODUÇÃO

Com a criação do estado de Tocantins em 1988, planejou-se a cidade de Palmas como capital do estado. A cidade foi criada em 20 de maio de 1989. E, em 2019, completou 30 anos. Apesar de ser planejada, a cidade visivelmente possui alguns problemas de infraestrutura, habitação e transporte público. Existem inúmeros bairros fora do plano diretor (área planejada), que também possuem problemas estruturais como: saneamento básico e transporte coletivo público para atender de forma eficiente as pessoas que dependem dos serviços prestados pelo o Transporte Público (TP). Dentre alguns desses bairros destacam-se: Taquaralto, Taquari, Aurenny I, II, III e IV e, ainda, outros bairros com denominações de jardins, a exemplo de Jardim Santa Bárbara, Jardim Paulista, Jardim Aeroporto, além de outros setores.

A capital do estado de Tocantins possui instituições públicas e privadas de ensino superior, que atraem estudantes de vários bairros longe do centro da cidade e de outros municípios próximos da capital. Também fazem parte do contexto da cidade, setores de prestação de serviços em diversas áreas como a saúde e o comércio. Existem, ainda, praias de água doce e pontos turísticos, como as cachoeiras do distrito de Taquarussu, que ficam no perímetro rural do município e atraem pessoas de diversos bairros e do plano diretor, e essas pessoas necessitam dos serviços de transporte público de passageiros para se deslocarem aos vários lugares do município.

Em muitas cidades do Brasil, as pessoas dependem do transporte público de passageiros, e constantemente usam esses serviços de locomoção para irem ao trabalho, às escolas, às faculdades, aos locais de lazer, casa, dentre outros lugares.

A cidade de Palmas dispõe de um serviço de transporte público coletivo municipal, composto de ônibus para atender as pessoas nas suas diversas necessidades diárias, contando com seis estações de ônibus com nomes indígenas, em homenagem aos povos do Tocantins. Nesse sistema de transporte estão incluídas as estações de ônibus. Esses locais deveriam oferecer uma infraestrutura física adequada com qualidade, segurança e outros itens importantes como banheiros e bebedouros.

O presente estudo tem como objetivo verificar a infraestrutura física das estações de ônibus do transporte público de Palmas. Buscou-se saber se esses locais possuem

bebedouros, banheiros, e se são adequados para a proteção das pessoas, tanto em relação às chuvas quanto ao sol. Para isto, foram realizadas entrevistas com usuários sobre o ponto de vista avaliativo em relação à estrutura das estações de ônibus. Ressalta-se que o presente trabalho não menciona e não é objetivo saber características e informações pessoais dos participantes entrevistados.

O trabalho justifica-se por ser perceptível algumas situações que, aparentemente, não estão devidamente corretas para atender com qualidade aos usuários do transporte público da capital do estado do Tocantins. Todavia, a pesquisa mostra que as estações de ônibus de Palmas do transporte público, necessitam de melhorias na infraestrutura física para atender com qualidade aos usuários do transporte coletivo.

METODOLOGIA

As etapas de qualquer pesquisa necessitam de uma técnica a ser aplicada para alcançar os objetivos propostos no planejamento do trabalho. Constam como partes, neste estudo, etapas como estudo de caso, pesquisa bibliográfica e documental e questionário de múltipla escolha.

Sobre questionários de entrevistas, Severino (2011) assim as define:

Conjunto de questões sistematicamente estruturadas, que se destinam a levantar informações escritas por parte dos sujeitos pesquisados, com vista a conhecer a opinião dos mesmos sobre o assunto em estudos. As questões devem ser pertinentes ao objetivo e claramente formuladas, de modo a serem bem compreendidas pelos sujeitos. (SEVERINO, 2011, p. 125)

O questionário de entrevistas, composto de cinco itens com múltipla escolha, buscou informações sobre verificação e observação vivenciadas pelos usuários das estações de ônibus quanto ao aspecto da infraestrutura desses locais, nos quais os usuários circulam e fazem uso constante para se deslocarem no perímetro urbano da cidade.

Falando de questionário, Severino (2011) diz:

Podem ser questões fechadas ou questões abertas. No primeiro caso as respostas serão escolhidas dentre as opções predefinidas pelo pesquisador, no

segundo caso, o sujeito pode elaborar as respostas com suas próprias palavras, a partir da sua elaboração pessoal. (SEVERINO, 2011, p. 125)

Optou-se por um questionário de entrevistas com questões de múltipla escolha, fechado, para os sujeitos participantes escolherem de acordo com o seu entendimento.

Sobre o estudo de caso, o pesquisador Gil (2008, p. 54) afirma que ele “consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento”.

Para o pesquisador Severino (2011), o estudo de caso consiste em:

Pesquisa que se concentra no estudo de um caso particular, considerado representativo de um conjunto de casos análogos, por ele significativamente representativo. A coleta dos dados e sua análise se dão da mesma forma que nas pesquisas de campo, em geral. (SEVERINO, 2011, p. 121)

A pesquisa documental é outro ponto importante a ser frisado e, segundo Gil (2002, p. 46) “o desenvolvimento da pesquisa documental segue os mesmos passos da pesquisa bibliográfica”. Conforme Gil (2002, p. 46) “na pesquisa bibliográfica as fontes são constituídas sobretudo por material impresso localizado nas bibliotecas, na pesquisa documental, as fontes são muito mais diversificadas e dispersas”. O autor discorre que existem os documentos de primeira e segunda mão. Segundo Gil (2002, p. 46) os de primeira mão:

[...] não receberam nenhum tratamento analítico. Nesta categoria estão os documentos conservados em arquivos de órgãos públicos e instituições privadas, tais como associações científicas, igrejas, sindicatos, partidos políticos etc. Incluem-se aqui inúmeros outros documentos como cartas pessoais, diários, fotografias, gravações, memorandos, regulamentos, ofícios, boletins etc.

Quanto aos documentos de segunda mão, Gil (2002, p. 46) ressalta que tais documentos “de alguma forma já foram analisados, tais como: relatórios de pesquisa, relatórios de empresas, tabelas estatísticas, etc”.

Segundo Severino (2011, p. 122), a pesquisa bibliográfica “é aquela que se realiza a partir do registro impresso disponível, decorrente de pesquisas anteriores, em documentos impressos, como livros, artigos, revistas, teses, etc”. Já a pesquisa documental, para o mesmo autor, “tem-se como fonte no sentido amplo, ou seja, não só de documentos impressos, mas sobretudo de outros tipos de documentos, tais como

jornais, fotos, filmes, gravações, documentos legais” (SEVERINO, 2011, p. 122-123). De modo geral, as fontes de pesquisas são diversas como: sites, plataformas digitais e repositórios científicos. Mas, cabe ao pesquisador adotar os recursos necessários ao seu trabalho.

As etapas de estudos seguem passos predeterminados para que o objetivo do trabalho seja alcançado de forma clara e satisfatória na conformidade da metodologia e do objeto de pesquisa.

LITERATURA TEÓRICA

A dinâmica das cidades ocorre com inúmeras situações das pessoas se deslocando para diversos lugares a todo o momento, conforme suas necessidades. Muitas cidades apresentam problemas estruturais de mobilidade urbana no que se refere aos serviços de deslocamento com o uso do transporte público.

O crescimento das cidades atrai uma série de serviços e benefícios, mostrando, ao mesmo tempo, algumas demandas sociais nas áreas de: saúde, educação, segurança, habitação, saneamento básico e mobilidade urbana como no Transporte Público (TP).

A mobilidade urbana e outras demandas sociais podem ser indicadores e instrumentos de trabalho das políticas públicas, pesquisas, planejamento e objetivos, que são necessários em função de atender melhor a população. O Transporte Público (TP) deve facilitar a vida das pessoas que usam constantemente esse meio de transporte para irem ao trabalho, escolas, universidades, supermercados, shoppings, hospitais, lazer e outros lugares.

Um estudo de Carvalho (2016) diz que:

Há pouco mais de quarenta anos, a população brasileira vivia, em sua maior parte, nas áreas rurais, sem que houvesse muitas demandas por transporte de massa nos poucos aglomerados urbanos existentes. Hoje, cerca de 85% da população vive em centros urbanos, sendo que existem 36 cidades com mais de 500 mil habitantes na rede urbana brasileira, além de quarenta regiões metropolitanas estabelecidas, nas quais vivem mais de 80 milhões de brasileiros (cerca de 45% da população). (CARVALHO, 2016, p. 8)

Diante do exposto, percebe-se um crescimento considerável da população urbana nas últimas décadas em várias cidades brasileiras. Conforme o G1 Tocantins (2017), com

dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2017), Palmas teve um crescimento populacional de 2.48% em 2017. Em 2016 a estimativa populacional era de 279 mil habitantes, e em 2017 esse índice subiu para 286 mil habitantes. O IBGE classifica as cidades brasileiras como médias quando têm população entre 100 e 500 mil habitantes. Com isto, Palmas é uma cidade de médio porte, e assim como outras cidades do Brasil, apresenta problemas estruturais que possivelmente dificultam a qualidade de vida das pessoas.

Segundo Santos (2005):

Com diferença de grau e de intensidade, todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas. Seu tamanho, tipo de atividade, região em que se inserem etc. São elementos de diferenciação, mas, em todas elas, problemas como o do emprego, da habitação, dos transportes, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde são genéricos e revelam enormes carências. Quanto maior as cidades, mais visíveis se tornam essas mazelas. (SANTOS, 2005, p. 105).

Percebe-se na fala de Santos, que são muitos os problemas que interferem na vida das pessoas urbanas. E quanto maior a cidade, mais visíveis são os problemas, pois esses gargalos são diversos, desde o desemprego, habitação, saneamento e, até mesmo, a mobilidade das pessoas nos transportes públicos coletivos que percorrem as vias urbanas. Englobam, ainda, uma série de fatores como pavimentação de vias, pontos de ônibus com coberturas e assentos, informativos de horários e linhas de ônibus que circulam pela malha urbana das cidades.

A capital do estado de Tocantins possui centralidade de vários serviços, a exemplo de: centros universitários públicos e privados, serviços comerciais, redes hospitalares, serviços de construção civil e outros serviços diversos de atendimento ao público pelos órgãos estaduais.

Diante do contexto, percebe-se que o sistema de Transporte Público (TP) da cidade, evidenciando as estações de ônibus, necessita atender melhor as pessoas usuárias do transporte público coletivo que, constantemente, circulam e usam esses locais em função dos seus compromissos e suas necessidades diárias.

De acordo com Lei Federal nº 12.587 (2012), no art. 4º, inciso VI, define-se o transporte público coletivo como sendo: “Serviço público de transporte de passageiros

acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público”. No art. 3º da Lei Federal nº 12.587 (2012) consta que: “O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestrutura que garante o deslocamento de pessoas e cargas no território do Município”. Fazendo parte, ainda da mesma lei já mencionada, o art. 4º: “Terminais, estações, demais conexões e infraestrutura dos locais pertencentes ao sistema de TP”.

A lei menciona a responsabilidade do poder público no que se refere ao conjunto de serviços que os órgãos competentes e prestadores de serviços devem seguir para dar mais qualidade e segurança aos usuários do sistema de transporte público. É por meio das políticas públicas que podem ocorrer melhorias nos serviços de transportes urbanos. A população ou usuários pagam pelos serviços de transporte público, assim, precisam de serviços que os atendam de forma adequada e com maior qualidade. Sendo assim:

Um bom projeto de sistema prioritário ao ônibus deve prever travessias seguras que conduzam aos terminais, às estações e aos pontos de parada, boa qualidade do pavimento, iluminação das calçadas e acessibilidade universal. (BRASIL, 2016, p. 28)

Além do projeto que englobe toda essa questão supracitada:

É fundamental que as estações e pontos de parada tenham infraestrutura adequada a pessoas com mobilidade reduzida. Para isso, deve-se garantir que o piso tátil, as rampas e o guarda-corpo estejam em conformidade com a norma de acessibilidade. (BRASIL, 2016, p. 30)

Nos parágrafos supracitados, com base na Lei Federal nº10.098 (2000),art.2º inciso IX reforça:

Comunicação: forma de interação dos cidadãos que abrange, entre outras opções, as línguas, inclusive a Língua Brasileira de Sinais (Libras), a visualização de textos, o Braille, o sistema de sinalização ou de comunicação tátil, os caracteres ampliados, os dispositivos multimídia, assim como a linguagem simples, escrita e oral, os sistemas auditivos e os meios de voz digitalizados e os modos, meios e formatos aumentativos e alternativos de comunicação, incluindo as tecnologias da informação e das comunicações. (BRASIL LEI, Nº 10.098/ 2000)

Por ser um espaço de grande circulação de passageiros e, também, local onde há distribuição de outras linhas de ônibus para os usuários, as estações, além de possuírem banheiros e bebedouros, devem ser bem sinalizadas com informativos dos serviços

prestados, como acessibilidade, disponíveis às pessoas com alguma necessidade especial, a exemplo de: sujeitos com problemas de visão, cadeirantes, pessoas com carrinhos de bebê e, ainda, pessoas com mobilidades reduzidas.

Segundo Oliveira e Bessa (2015):

Com relação ao transporte público por ônibus, operado, atualmente, pelo SITPalmas, observa-se também falhas no que diz respeito à oferta, cobertura e capacidade dos serviços, mormente, pelos problemas detectados no número e qualidade dos pontos de embarque/desembarque, pelas distâncias de caminhada no início e no fim da viagem, pela insuficiência de atendimento das linhas, pelo tempo gasto nos terminais de transbordo, pela precariedade da sinalização e da informação específica para os usuários desse sistema (OLIVEIRA e BESSA, 2015, p. 15).

Reforça-se que, além das estações de ônibus, muitos pontos de embarque e desembarque de passageiros são desprovidos de infraestrutura básica no aspecto cobertura e assento para acomodar os usuários que, constantemente, usam esses locais e os serviços prestados pelo sistema de transporte público coletivo.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

De acordo com os estudos realizados, as cidades desvelam inúmeros problemas que afetam o modo de vida de uma sociedade, que vão desde a saúde, educação, segurança pública, infraestrutura urbana, habitação, mobilidade de transporte e outros serviços importantes à população. São serviços que requerem ações e políticas públicas governamentais planejadas, estruturadas e organizadas para melhor atender aos seus usuários.

Os dados obtidos, por meio de questionário de entrevista com os sujeitos participantes, estão informados nas tabelas 1 e 2 com números percentuais. As entrevistas foram realizadas em três momentos distintos, sendo pelo período da manhã, ao meio dia e à tarde. Os números mostram uma insatisfação dos usuários no que se refere à infraestrutura física das estações de ônibus.

Tabela 1 – Informativo da falta de banheiros e bebedouros

Itens pesquisados	Sim existe	Não existe
Existência de banheiros nas estações	3%	97%
Existência de bebedouros	70,6%	29,4%

Fonte: Organização do autor (2020).

Serviços como a existência de banheiros e bebedouros nas estações de ônibus são importantes, tendo em vista as necessidades fisiológicas das pessoas, melhorando a qualidade dos serviços prestados aos usuários que fazem uso constantemente desses locais.

Tabela 2 – Informações da estrutura física

Itens pesquisados	Ótima	Boa	Regular	Péssima
Estrutura física das estações de ônibus do TP de Palmas	0%	9,1%	57,6%	33,3%
Sobre a estrutura física das estações para se protegerem das chuvas	0%	0%	48,5%	51,5%
Sobre a estrutura física para se protegerem do sol	0%	22,2%	52,5%	25,3%

Fonte: Organização do autor (2020).

A maioria dos entrevistados observaram que as condições da estrutura física das estações de ônibus são regulares ou péssimas, o que reforça a necessidade de melhorias dos espaços para atendimento aos passageiros que circulam por esses locais.

Além das tabelas, as imagens abaixo descrevem características reais das estações do transporte público.

Figura 1- Estação Javaé / região Taquaralto



Fonte: autor (2021).

Percebe-se, na figura 1, as condições físicas estruturais da estação, e que se pode pensar em condições mais adequadas. Além disso, alguns lugares desse espaço são ocupados por vendedores, situação que necessitaria de serviços projetados e organizados nesses locais.

Figura 2 – Estação Javaé / região Taquaralto



Fonte: autor (2021).

Na figura 2, reforça-se que tais condições físicas e estruturais das estações de ônibus não se restringem apenas à parte frontal do local onde circulam as pessoas, todavia, há necessidade de adequar a infraestrutura do ambiente externo também.

Figura 3 – Estação Xambioá / região centro



Fonte: autor (2021).

A figura 3 se caracteriza por apresentar a necessidade de condições de melhorias estruturais físicas que possam dar mais conforto aos usuários.

Figura 4 – Estação Apinajé/ região norte



Fonte: autor (2021).

Figura 5 – Estação Javaé/ taquaralto



Fonte: autor (2019).

As figuras 4 e 5 correspondem respectivamente as regiões norte no centro e de Taquaralto região sul, locais que concentram uma grande quantidade de pessoas que usam o transporte coletivo para se deslocarem para outros bairros circunvizinhos, e ainda para a região do centro da cidade. Percebe-se, na figura 4, uma infraestrutura não adequada para barracas de vendas. Algo a ser repensado quanto as adequações do local aos usuários do transporte e para as pessoas que usam esses espaços como ambiente de trabalho. A figura 5, destaca que no período chuvoso, as condições do local não oferecem infraestrutura que possa proteger os usuários de forma satisfatória.

De acordo com o portal Mobilize (2016), são recomendações citadas no Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana à infraestrutura básica para as estações:

- É importante prever a ligação da rede de água e esgoto. A ligação viabiliza o abastecimento de água necessário tanto para a limpeza dos terminais, como para o consumo humano, e propicia o tratamento dos dejetos.
- Devem ser previstas instalações específicas para os funcionários do terminal (bilheteiros, controladores de acesso das catracas, seguranças e equipe de manutenção e limpeza) de forma a garantir o bem-estar, a segurança, bem como respeitar as normas de trabalho. Por exemplo: sistema de ventilação na

bilheteria, banheiro (exclusivo aos funcionários ou público), vestiário com armário para guardar objetos pessoais e local para refeição com frigobar, micro-ondas e filtro de água. (MOBILIZE, 2016, p. 49)

De acordo com a análise dos dados coletados, em consonância com as informações do portal Mobilize, percebe-se que as estações de ônibus de Palmas precisam se adequar para assim proporcionar conforto, segurança e itens básicos para as pessoas que fazem uso do sistema de transporte público.

De acordo com Marques (2018), existem 193 municípios do Brasil que possuem plano de mobilidade urbana. Ainda segundo Marques (2019), “Dos 193 municípios que afirmaram possuir o Plano de Mobilidade Urbana, 160 deles estão localizados nas regiões Sul e Sudeste”. Faz parte da política de mobilidade urbana a lei Federal nº 12.587/2012, que propõe as diretrizes, princípios e objetivos com os conceitos de mobilidade urbana sustentável.

Informações de Pelegi (2019) mencionam que Palmas, no ano de 2019, havia anunciado concorrência pública para contratar empresas especializadas em mobilidade urbana. Mas, o ato foi suspenso pela própria prefeitura por tempo indeterminado. O plano de mobilidade urbana é importante por se tratar de promover melhorias aos meios urbanos, proporcionando à população mais qualidade de vida pelos serviços prestados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana caracteriza-se por destacar o deslocamento de pessoas, veículos motorizados e não motorizados em espaços urbanos. Dentro desse contexto, está incluso o transporte público de passageiros, além de outros fatores como desenvolvimento econômico e desenvolvimento social. Esta pesquisa valeu-se de um estudo de caso referente à estrutura física das estações de ônibus do transporte público de Palmas.

A pesquisa correlacionada ao espaço físico, trouxe reflexões que mostram problemas estruturais detectados pelo estudo realizado, em que se pressupõe não haver atendimento adequado às necessidades básicas dos usuários do transporte coletivo.

Conclui-se que melhorias devem ser feitas para que haja melhor atendimento às pessoas que usam esses espaços.

Para um melhor desenvolvimento social e até mesmo educativo, o sistema de transporte deve oferecer aos usuários serviços de qualidade, de modo que as pessoas fiquem satisfeitas com os serviços prestados pela empresa administradora do transporte. Essa prestação de serviços deve ser fiscalizada pelo cidadão e ter, ainda, a atenção do governo municipal, que regula o sistema de transporte público de passageiros.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério das Cidades (org.). **Sistemas de prioridade ao ônibus**: Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana. 2016. SeMob / WRI Brasil. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/sistemas-de-prioridade-ao-onibus---caderno-tecnico.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2021.

BRASIL. Lei nº 10.098, de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm. Acesso em: 20 dez. 2020.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012-612248-publicacaooriginal-134894-pl.html>. Acesso em: 24 fev. 2019.

CARVALHO, C. H. R. de. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. 2016. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf. Acesso em: 20 jun. 2019.

IBGE. **Estimativa populacional de Palmas -TO**, 2016. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/palmas/panorama>. Acesso em: 24 fev. 2019.

GIL, Antonio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

G1 TOCANTINS. **Palmas é a capital com maior crescimento populacional, diz IBGE**. Disponível em: <https://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/palmas-e-a-capital-com-maior-crescimento-populacional-diz-ibge.ghtml>. Acesso em: 28 dez. 2019.

MARQUES, Jessica. **Apenas 193 municípios brasileiros possuem Plano de Mobilidade Urbana elaborado**. 2018. Diário do Transporte. Disponível em:

<https://diariodotransporte.com.br/2018/06/07/apenas-193-municipios-brasileiros-possuem-plano-de-mobilidade-urbana-elaborado/>. Acesso em: 12 jan. 2021.

Mobilize. **Sistemas de Prioridade ao Ônibus**: Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana. 2016. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/estudos/286/sistemas-de-prioridade-ao-onibus--caderno-tecnico-para-projetos-de-mobilidade-urbana.html>. Acesso em: 20 dez. 2020.

OLIVEIRA, Claudia Fernanda Pimentel de; BESSA, Kelly. Configuração urbana e transporte público por ônibus em Palmas-Sul (TO). **Revista Interface**, 10 ed., dezembro de 2015 – p. 179-196. Porto Nacional. Disponível em: <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/interface/article/view/1957>. Acesso em: 12 dez. 2020.

PELEGI, Alexandre. **Palmas suspende licitação para–Plano de Mobilidade Urbana por tempo indeterminado**. 2019. Diário do Transporte. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/10/09/palmas-adia-licitacao-para-plano-de-mobilidade-urbana-por-tempo-indeterminado/>. Acesso em: 12 jan. 2021.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**, 5 ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 23 ed. São Paulo: Cortez, 2007. 303 p.

José Francisco Rocha Simão - Mestrando em Educação. PPGE/UFT. Graduado em Gestão Pública IFTO. (2018). Licenciatura em Matemática FEST (2013). Especialização em Gestão Escolar: Orientação e Supervisão pela Faculdade São Luis (2019). Estudante de licenciatura em Geografia pelo Centro Universitário de Maringá.

Recebido para publicação em 14 de abril de 2021.

Aceito para publicação em 16 de Agosto de 2021.

Publicado em 17 de novembro de 2021.