



Serviço Público Federal  
Ministério da Educação  
**Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul**



# **UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA DO TRANSPORTE PÚBLICO DE TRÊS LAGOAS-MS**

MONOGRAFIA DE GRADUAÇÃO

**Júlio Cesar Costa Pereira**

TRÊS LAGOAS  
2026



Serviço Público Federal  
Ministério da Educação

Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



JÚLIO CESAR COSTA PEREIRA

## **UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA DO TRANSPORTE PÚBLICO DE TRÊS LAGOAS-MS**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campus de Três Lagoas (CPTL), como requisito para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientadora: Rafaela Fabiana Ribeiro Delcol

TRÊS LAGOAS  
2026

**JÚLIO CESAR COSTA PEREIRA**



## UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA DO TRANSPORTE PÚBLICO DE TRÊS LAGOAS-MS

Monografia apresentada à Banca Examinadora em:

\_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2026 e foi considerada \_\_\_\_\_.

### BANCA EXAMINADORA

---

Orientador/a

---

Membro da banca

---

Membro da banca



Serviço Público Federal  
Ministério da Educação

Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a Deus, pois sem Ele, minha jornada acadêmica teria sido como tentar navegar um oceano sem estrelas para guiar. Esta dedicatória de TCC é uma pequena forma de agradecer por cada vez que Ele transformou minha ansiedade em paz, e meu cansaço em renovação.



## AGRADECIMENTOS

- A professora Rafaela, por ter sido minha orientadora e ter desempenhado tal função com dedicação e amizade.
- Aos professores, pelas correções e ensinamentos que me permitiram apresentar um melhor desempenho no meu processo de formação profissional ao longo do curso.
- Aos professores, por todos os conselhos, pela ajuda e pela paciência com a qual guiaram o meu aprendizado.
- Aos meus colegas de curso, com quem convivi intensamente durante os últimos anos, pelo companheirismo e pela troca de experiências que me permitiram crescer não só como pessoa, mas também como formando.
- Aos meus colegas de turma, por compartilharem comigo tantos momentos de descobertas e aprendizado e por todo o companheirismo ao longo deste percurso.
- A todos os alunos da minha turma, pelo ambiente amistoso no qual convivemos e solidificamos os nossos conhecimentos.
- Aos dois entrevistados, o motorista Paulo e a passageira Mara, peças fundamentais na elaboração deste trabalho de conclusão de curso.



## RESUMO

Este trabalho apresenta uma perspectiva histórica e analítica do transporte público coletivo em Três Lagoas, Mato Grosso do Sul, destacando a evolução de sua infraestrutura e os desafios enfrentados pela população usuária. Inicialmente, aborda-se o desenvolvimento econômico do município e sua relação com a necessidade de ampliação dos serviços de mobilidade urbana. A pesquisa tem caráter qualitativo e foi conduzida por meio de levantamento bibliográfico, análise documental e entrevistas semiestruturadas realizadas com um motorista e uma passageira, de modo a captar a percepção de trabalhadores e usuários do sistema. Embora o número de entrevistas não seja suficiente para sustentar generalizações sobre o conjunto das experiências vivenciadas pelos diferentes sujeitos envolvidos, os relatos obtidos mostraram-se relevantes para identificar questões recorrentes e levantar temas, tensões e problemáticas que poderão ser aprofundados em investigações futuras com um universo mais amplo de pessoas. Os resultados evidenciam um processo de modernização recente, marcado pela chegada da empresa Viação Cidade Corumbá (VC3), responsável pela implantação de uma frota climatizada, com acessibilidade, Wi-Fi e letreiros digitais, bem como pela reforma do terminal urbano. No entanto, as entrevistas revelam contradições entre os avanços tecnológicos e as persistentes dificuldades cotidianas, como a insuficiência de horários, a superlotação, a carência de sinalização nos pontos de ônibus e a limitada divulgação das linhas. Observa-se, assim, que, embora os investimentos tragam melhorias significativas, a efetividade do transporte público ainda depende de uma gestão integrada que priorize tanto a infraestrutura quanto a comunicação com as pessoas, usuários (..). O estudo contribui para o debate sobre políticas urbanas de mobilidade, ao evidenciar que o fortalecimento do transporte coletivo é fundamental para a redução da circulação de veículos particulares, com impactos positivos sociais e ambientais.

**Palavras-chave:** Transporte público. Mobilidade urbana. Três Lagoas.



## RESUMEN

Este trabalho apresenta uma perspectiva histórica y analítica del transporte público en Três Lagoas, Mato Grosso do Sul, destacando la evolución de su infraestructura y los desafíos enfrentados por la población usuaria. En primer lugar, se aborda el desarrollo económico del municipio y su relación con la necesidad de ampliar los servicios de movilidad urbana. La investigación tiene carácter cualitativo y se llevó a cabo mediante revisión bibliográfica, análisis documental y entrevistas semiestructuradas realizadas con un conductor y una pasajera, con el fin de captar la percepción de trabajadores y usuarios del sistema. Los resultados evidencian un proceso reciente de modernización, marcado por la llegada de la empresa Viação Cidade Corumbá (VC3), responsable de la implementación de una flota climatizada, con accesibilidad, Wi-Fi y letreros digitales, así como de la reforma del terminal urbano. Sin embargo, las entrevistas revelan contradicciones entre los avances tecnológicos y las persistentes dificultades cotidianas, como la insuficiencia de horarios, la sobrecarga, la falta de señalización en las paradas de autobús y la limitada difusión de las líneas. Se observa, por lo tanto, que aunque las inversiones aportan mejoras significativas, la efectividad del transporte público aún depende de una gestión integrada que priorice tanto la infraestructura como la comunicación con los ciudadanos. El estudio contribuye al debate sobre políticas urbanas de movilidad, al evidenciar que el fortalecimiento del transporte colectivo es fundamental para la reducción de la circulación de vehículos particulares, con impactos sociales y ambientales positivos.

**Palabras chave:** Transporte público. Movilidade urbana. Três Lagoas.



## SUMÁRIO

|  |    |
|--|----|
| RESUMO.....  | 6  |
| RESUMEN.....   | 7  |
| 1. INTRODUÇÃO.....   | 9  |
| CAPÍTULO 1: HISTÓRICO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO.....                  | 11 |
| CAPÍTULO 2: HISTÓRICO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM TRÊS LAGOAS                 | 21 |
| 2.1 CONTEXTO HISTÓRICO DA CIDADE .....                                     | 21 |
| 2.2 TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM TRÊS LAGOAS .....                       | 23 |
| CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM TRÊS LAGOAS.....    | 29 |
| 3.1 TERMINAL URBANO CENTRAL: INFRAESTRUTURA E DESAFIOS .....               | 31 |
| 3.2 PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS E TRABALHADORES .....                           | 41 |
| 3.2.1 Entrevista com o Motorista Paulo .....                               | 42 |
| 3.2.2 Entrevista com a Passageira Mara.....                                | 43 |
| 3.3 A CONTRADIÇÃO ENTRE AVANÇOS E PERSISTÊNCIA DE PROBLEMAS .....          | 44 |
| 3.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....  | 46 |
| 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....  | 47 |
| APÊNDICE A – Entrevista com Motorista do Transporte Público de Três Lagoas | 53 |
| APÊNDICE B – Entrevista com usuária do Transporte Público de Três Lagoas   | 54 |
| APÊNDICE C – Entinerário da linha Vila Piloto.....                         | 55 |
| APÊNDICE D – Entinerário da linha Distrito Industrial.....                 | 56 |
| APÊNDICE E – Entinerário da linha Distrito Industrial .....                | 57 |
| LISTA DE FIGURAS .....   | 58 |



## INTRODUÇÃO

Esta pesquisa foi desenvolvida como trabalho de conclusão de curso de Graduação em Geografia modalidade Bacharelado, e tem como objetivo de analisar a qualidade do transporte público coletivo oferecido aos moradores e demais usuários no município de Três Lagoas- MS, através de uma perspectiva histórica, no período de 2018 a 2025, por meio do serviço prestado pelas empresas de transporte contratadas pela Prefeitura Municipal e a infraestrutura disponibilizada pelo poder público. Dentre os objetivos específicos temos: analisar as linhas de ônibus disponibilizadas pelas empresas prestadoras de serviço do transporte público, verificar as condições da infraestrutura, pontualidade e frequência dos coletivos, confrontando os dados coletados atualmente e os de anos anteriores, observar a qualidade dos ônibus fornecidos, como também o preço das passagens, dentro do período referido e diagnosticar avanços ou retrocessos durante período delimitado pela pesquisa, para de identificar possíveis causas para os problemas apresentados, visando a melhoria do serviço prestado. Tais objetivos se dão frente ao forte descontentamento da população em relação ao serviço prestado, visivelmente deficitário, como mostrado na pesquisa de Vitor Moreira com usuários do transporte

Os entrevistados responderam que utilizaram/utilizam o transporte público coletivo para ir ao centro da cidade, lugar privilegiado de bens e serviços. Assim, é notável a importância da escolha da Praça Ramez Tebet como ponto central de partida/destino dos ônibus. Entretanto, identificamos na fala de Mariana alguns problemas na sua experiência com o transporte públicocoletivo, pois ela afirma pegar carona para outras atividades, uma vez que os horários definidos dos ônibus não coincidem com o horário que o mesmo deve passar pelos pontos, atestando displicência no compromisso com horários e conseqüentemente com o passageiro, uma vez que ele possa se atrasar ou mesmo perder algum compromisso em virtude da ausência de pontualidade dos horários estabelecidos. Olavo também expressa a prioridade no uso da carona, pois a carona proporciona maior comodidade, rapidez e pontualidade para se chegar ao destino.(Queiroz e Decol, 2022 p.118)

Esta pesquisa teve como motivação, a vivência do próprio autor, residente na cidade há muito tempo e identificando a precariedade do transporte público (ônibus) de Três Lagoas MS, levando em consideração o aumento substancial no número de habitantes da cidade - ocorrido pela chegada das



indústrias de celulose no município (Delcol e Milani, 2022) - e a consequente expansão urbana horizontal.

Analisando o contexto histórico, constatamos que Três Lagoas teve uma mudança significativa na dinâmica econômica a partir da década de 1990 sobretudo em 2009, com a chegada do complexo de celulose e papel, formado pelas empresas FIBRIA/INTERNATIONAL PAPER, hoje incorporado ao grupo Suzano, e Eldorado. Com a implantação dessas indústrias observou-se um processo migratório significativo para o município, acarretando um crescimento urbano, tanto no número de pessoas aptas a usar o transporte público coletivo, quanto no fluxo de veículos automotores particulares, provocando além de uma piora na qualidade do ar uma maior ocorrência no número de <sup>1</sup> acidentes, já que o município conta com muitos usuários de bicicletas, devido à baixa declividade

De acordo com o (IEMA- Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2019), as principais fontes de emissões de poluentes do ar nas regiões metropolitanas veêm dos automóveis, carros, ônibus, caminhões e motos. No Brasil, o poder público reconhece sete poluentes que causam danos a nossa saúde: fumaça, partículas totais em suspensão (PTS), partículas inaláveis (MP10), partículas inaláveis finas (MP2,5), dióxido de enxofre (SO<sub>2</sub>), Dióxido de nitrogênio (NO<sub>2</sub>), monóxido de carbono (CO) e ozônio (O<sub>3</sub>), a quantidade de emssões desses gases esta relacionada com o número de veículos com motor a combustão, assimim iniciativas que promovam a mobilidade urbana em áreas densamente povoadas, podem contribuir para a melhora do meio ambiente e da nossa saúde, pois esses poluentes podem causar agravamento de doenças respiratórias, neurológicas e cardiovasculares, sobretudo em idosos e crianças..

Nesse sentido, um transporte público, que atenda às necessidades da população em geral, trabalhadores, adolescentes, mulheres (isso inclui com crianças pequenas), idosos, pessoas com necessidades especiais e, principalmente as pessoas com menor poder aquisitivo, sem condições de possuir veículo próprio, logo, o transporte público deve garantir a locomoção eficiente e de qualidade, garantindo o direito à cidade de todos os habitantes, de forma justa e igualitária.

Para o alcance dos objetivos deste trabalho, na metodologia foram utilizados os procedimentos de revisão bibliográfica com o objetivo de aprofundamento teórico na temática estudada: mobilidade urbana, transporte



público, histórico de Três Lagoas, industrialização e infraestrutura urbana. Coleta de dados, através de visita, devidamente autorizada, junto aos órgãos públicos responsáveis pelo transporte coletivo do município, com contrato de concessão e cronograma de serviços entre outras informações, no período de 2018 à 2025, assim como acesso ao site da prefeitura do município e da prestadora de serviço para coletar dados referentes as linhas disponibilizadas pela atual empresa servidora.

Posteriormente foi feito um trabalho de campo em alguns pontos de ônibus, com o intuito de analisar a infraestrutura dos locais, pontualidade e frequência dos coletivos. Como também, foi realizado um trabalho de campo, por meio do uso do transporte público coletivo, para verificar a qualidade do ônibus, assim como o preço e tempo decorrido em alguns trajetos. Foram realizadas 2 entrevistas, uma com um motorista e outra com uma usuária do serviço, a respeito da qualidade e preço. Os dados obtidos foram organizados e sistematizados dentro do período referido à pesquisa, para uma avaliação da evolução do serviço prestado pelas empresas contratadas.

Portanto, o trabalho foi dividido em três partes: o Capítulo 1, trata do histórico do transporte público urbano, com base na bibliografia; no Capítulo 2, foi analisado o histórico do transporte público de Três Lagoas MS, no período de 2018 a 2025, passando pelo período da pandemia do covid-19 (entre 2020 e 2021) e mudança de empresa prestadora de serviço, após o período pandêmico; e no Capítulo 3, trataremos do transporte público coletivo, no caso apenas o ônibus, atualmente no município, quantificando e qualificando, com base nos dados obtidos na pesquisa.

---

<sup>1</sup> [...]Em 2024, 98 acidentes envolvendo bicicletas elétricas foram registrados em Três Lagoas. O chefe de Trânsito do segundo batalhão da PM, tenente Lauro Santana, apontou que a alta de sinistros pode ser explicada pela falta de conhecimento dos condutores sobre as regras de trânsito. Ele fez um apelo à população para que se atem às normas de segurança[...]  
<https://www.rcn67.com.br/tres-lagoas/jpnews/acidentes-com-bicicletas-eletricas-aumentam-em-tres-lagoas/>



## **CAPÍTULO 1: ALGUNS APONTAMENTOS HISTÓRICOS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

O transporte urbano, é um elemento essencial e de extrema importância no desenvolvimento social e econômico das cidades, inclusive, o tamanho das cidades, é em grande parte determinado pelo tipo e qualidade do transporte urbano, tanto no que se refere ao transporte de passageiros e de carga.

[...] historicamente, o tamanho das cidades estava condicionado a dois fatores: a capacidade de obter suprimentos (alimentos e combustíveis), por meio de produção própria ou do transporte de outras localidades, e a distância máxima que as pessoas podiam vencer a pé para trabalhar e realizar outras atividades inerentes à vida urbana. (Ferraz e Torres, 2004, p.21).

O transporte público tem ainda mais importância, já que muitas vezes é a única opção de pessoas de baixa renda que não possuem condições para ter um transporte particular, e necessita se locomover dentro das cidades para realizar suas atividades cotidianas.

[...] transporte é o nome dado a qualquer deslocamento, de pessoas ou mercadorias, enquanto, que o transporte urbano é aquele realizado dentro das cidades, Já quanto a maneira em que o transporte é feito a pé, de bicicleta, montado em animal, em veículo rebocado por animal, com motocicleta ou veículo assemelhado, de carro, caminhão, etc., determina sua modalidade. No que se refere ao transporte de pessoas, pode ser realizado de várias maneiras: a pé, de bicicleta, de motocicletas, carros, ônibus, montado em animais, carroças, bonde, trem, metrô, barco, avião. (Ferraz e Torres, 2004, p.2)

Quanto a força utilizada no deslocamento, pode ser classificado como motorizado, que utilizam no deslocamento outra fonte de energia que não a tração animal ou humana, com fontes de energia como derivados de petróleo (gasolina e óleo diesel), álcool, gás natural, eletricidade etc.; ou não motorizado, força de tração animal ou do próprio homem. A respeito da propriedade, liberdade do seu uso e capacidade, pode ser privado ou individual; público, coletivo ou de massa; e semipúblico.

O transporte público coletivo, é aquele que pode ser utilizado por várias pessoas ao mesmo tempo, mediante um custo (tarifa), particularmente o transporte feito por ônibus, está sempre ligado ao poder público, que exerce sobre ele um controle total ou parcial.



Público, coletivo ou de massa são os modos utilizados por muitas pessoas simultaneamente (e por isso o custo unitário é baixo), sendo que o veículo pertence a uma empresa ou outra pessoa. Não existe flexibilidade de uso, pois os itinerários e os horários são fixos, e as viagens não são de porta a porta, havendo necessidade de completá-las com percursos a pé ou utilizando outros modos. Os modos mais comuns de transporte público urbano são: ônibus, metrô, pré-metrô, bonde e trem suburbano. (Ferraz e Torres, 2004, p.3)

Na sua maioria o transporte público coletivo, é utilizado, no Brasil, por pessoas com baixa renda familiar, que o fazem, principalmente para se locomoverem para o local de trabalho, muitas vezes bem afastado dos centros, em locais periféricos das grandes cidades. Daí sua grande importância social na interação do cidadão com o espaço, determinante na qualidade de vida dos moradores da cidade, contribuindo com a produção e reprodução dele. A mobilidade urbana vai muito além de ir e vir de pessoas e produtos, e torna-se um fator de estruturação e reestruturação do espaço e do território, aproximando ou distanciando lugares, desenvolvendo algumas áreas e segregando outras ou colocando lugares no esquecimento (Silveira, 2011).

Nesse contexto um transporte público coletivo ruim e ineficaz, contribui significativamente para a produção de uma distribuição desigual na expansão do espaço, provocando desigualdades sociais, negando o direito dos moradores periféricos de usufruir de todas as possibilidades que a cidade pode oferecer, em termos não só de trabalho, mas também em cultura, lazer e outros serviços.

Um transporte ruim inibe o crescimento. Em termos sociais, ele é o meio de acesso (ou de impedimento) ao trabalho, saúde, educação e serviços sociais essenciais ao bem-estar dos menos favorecidos. A dificuldade de acesso aos locais de trabalho e aos serviços é importante componente da exclusão social que caracteriza a pobreza urbana. (Gwilliam, 2003, p.12)

Segundo o autor, o transporte público coletivo nem sempre foi assim como o conhecemos atualmente, no início das primeiras cidades o transporte era realizado a pé ou por tração animal sendo montado ou através de carroças de aluguel para realizar suas atividades cotidianas, que surgiram nas cidades de Londres, em 1600 e em Paris, em 1612, são consideradas os primeiros serviços de transporte urbano. Contudo, foi na França em 1662, que o matemático francês Blaise Pascal criou o primeiro serviço regular de transporte público: linhas com itinerários fixos e horários predeterminados. O serviço era realizado por carruagens com oito lugares, puxadas por cavalos e distribuídas em cinco linhas.



Em 1826, foi criado em Nantes, França, uma linha de transporte público que ligava a cidade a uma casa de banhos. O veículo utilizado era uma carruagem com comprimento e capacidade superiores aos existentes na época, e que foi denominado omnibus (para todos em latim). Esse tipo de veículo, referido na época como carruagem longa ou comprida, já havia sido utilizado em Londres muito antes, por volta de 1798, mas foi na França que adquiriu o nome omnibus, pelo qual ficou conhecido. Nessa época, surgiram veículos de transporte tipo omnibus com capacidade entre 10 e 20 passageiros, operando com rotas predefinidas em diversas cidades: Bordeaux, Nova York, Londres, Paris etc. (Ferraz e Torres, 2004, p.9)

**Figura 1:** "Onibus" típico da primeira metade do século XIX.



Fonte: ANTP (2000).

Os autores ainda destacam que o transporte público ganhou notoriedade e se tornou necessário a partir da Revolução Industrial no século XIX, surgindo em várias cidades ao mesmo tempo. O surgimento das fábricas e a necessidade de deslocamento de casa para o trabalho, em Nova York, no ano de 1832, surgiram os primeiros bondes, veículos que se movem sobre trilhos, mais ainda puxados por animais. O conforto dos passageiros e a vida útil dos veículos, melhoraram significativamente, a velocidade maior e o aumento da vida útil compensavam o gasto com a implantação dos trilhos, cerca de 7 km/h em média, contra 5 km/h dos ônibus. Inaugurado no ano de 1873 em São Francisco, Estados Unidos, o bonde movido a cabo, em relação à tração animal foi a possibilidade de desenvolver maiores velocidades (algo em torno de 15 km/h).

Na última década do século XIX surgiram os bondes movidos a eletricidade. A primeira linha efetivamente bem-sucedida começou a funcionar em 1888, na cidade de Richmond, Estados Unidos, a velocidade era



praticamente a mesma do bonde acionado por cabo, conseguindo permanecer por muitos anos como o principal meio de transporte urbano mundial. (Lemos, 2017).

Segundo Almeida e Resende, (2011), em 1920 surgiram, na Inglaterra e Alemanha, os ônibus movidos a diesel e com rodas com câmaras, preenchidas com ar, (antes os pneus eram de borracha maciça). Desde então os ônibus tomaram conta do transporte coletivo urbano sendo o principal modo de transporte utilizado no mundo, por não precisar de cabos e poderem variar suas rotas conforme a necessidade, superaram em muitos aspectos seus antecessores. Com o passar dos anos e os avanços tecnológicos, chegamos ao ônibus e ao sistema de transporte que temos hoje.

Muito importante no passado, o trem ferroviário e atualmente depois da evolução das locomotivas a vapor para os movidos por eletricidade, seja através de motores ou cabos, o trem suburbano, com carros entre 2,5 e 3,2 m de largura e 20 a 26 m de comprimento, com capacidade para 150 a 250 passageiros. e o metrô, que utiliza carros têm entre 2,5 e 3,2 m de largura e entre 15 e 23 m de comprimento, com capacidade para 150 a 250 passageiros, dependendo do tamanho e do modelo. O transporte normalmente é realizado em comboios de 4 a 10 unidades agrupadas, hoje são indispensáveis nas grandes metrópoles do mundo. Tem maior capacidade de passageiros e anda sobre trilhos, inexistindo a possibilidade congestionamento gerando mais pontualidade segurança no serviço prestado. (Ferraz e Torres, 2004)

Segundo Ribeiro, (2008) o ônibus <sup>2</sup>, e suas respectivas variações constituem os principais meios de locomoção urbano público disponíveis em praticamente toda a cidade. Impossível imaginar uma cidade como São Paulo sem seus trens e metrôs suburbanos, basta observar quando tem algum problema técnico ou greve, muitas pessoas ligadas àqueles trajetos não conseguem chegar ao trabalho ou retornar para casa.

Mas será que ele vem cumprindo seu papel perante a sociedade? O transporte público coletivo tem sido pensado para que se desempenhe de maneira plena e eficiente? É perceptível a maioria de moradores de cidades de

---

<sup>2</sup> [...] (TLT) ou veículo leve sobre trilho (VLT), apresenta velocidade e capacidade maiores do que o bonde, porém menores do que o metrô. (FERRAZ; TORRES, 2004p.55-56).



países em desenvolvimento, como o Brasil, principalmente no que diz respeito ao transporte realizado por ônibus, a falta de qualidade dos veículos, superlotação no horário de pico, atrasos, e tarifas incompatíveis com a qualidade oferecida aos usuários do serviço. do serviço.

Ferraz e Torres, (2004) pontuam doze fatores que norteiam a avaliação da qualidade do transporte público, não é uma regra, podendo variar dependendo do local que se analisa, levando-se em conta o tamanho da cidade e os meios de transportes urbanos oferecidos, é apenas uma base para análise mais profunda, caso acaso.

- Acessibilidade, distância pé da sua casa ou serviço até o ponto de ônibus.
- Frequência de atendimento, tempo entre ônibus da mesma linha.
- Tempo de viagem, duração da viagem.
- Lotação, quantidade de passageiros em pé.
- Confiabilidade, cumprimento dos horários programados.
- Características dos veículos, estado de conservação e adaptações, como elevadores para cadeirante e altura de degraus e tamanho de poltronas.
- Características das paradas, diz respeito aos pontos de ônibus, se são cobertos e têm a sinalização necessária.
- Sistema de informação, acesso ao itinerário das linhas e canais de informação e reclamação oferecidos aos usuários pelo prestador do serviço
- Conectividade, facilidade em transbordos entre os modais.
- Comportamento dos operadores, tratamento dos funcionários para com os usuários assim como sua conduta durante o trabalho.
- Estado das vias, condições das vias por onde circulam os ônibus.

Não é difícil constatar que a qualidade do transporte público coletivo no Brasil, é bem inferior, comparado com alguns países desenvolvidos, como a Inglaterra, por exemplo, se observarmos esses fatores pontuado por Ferraz e Torres (2004), podemos perceber que a maioria deles, aqui no Brasil é muito insuficiente.

Isso se deve ao fato de que ter seu automóvel na sociedade capitalista que vivemos no Brasil é uma demonstração de estatus social, é uma questão cultural enraizada, de difícil dissolução, e sem o investimento massivo e planejamento adequado, através de campanhas que incentivem e conscientizem



a população sobre o uso do transporte do Poder Público no transporte coletivo urbano, essa realidade continuará a persistir.

Para que o transporte público seja utilizado de forma intensa, ele precisa apresentar uma série de características que variam de acordo com seu público-alvo. Nos países em desenvolvimento como o Brasil, o público mais importante é o cativo, aquele que não tem como alternativa o transporte individual. Para esses usuários, é essencial que o transporte público tenha duas características: distribuição no espaço e custo acessível. (Vasconcellos, 2013, p. 2)

De acordo com Vasconcellos et al (2011, p. 8) no Brasil, a partir da década de 1960, muitas cidades e regiões metropolitanas apresentaram sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para a sociedade.

A população brasileira sempre sofreu com as más condições de seus ônibus, com a falta de conforto deles e de suas instalações para a acomodação dos passageiros. O primeiro ônibus mais bem adaptado às condições brasileiras surgiu apenas no final da década de 1970 — o Padron, que ainda circula pelas ruas das cidades. Depois disso, poucos esforços foram feitos para produzir um veículo melhor, geralmente sob o argumento de que os usuários não poderiam pagar a tarifa necessária para cobrir os custos de uma modernização. Além disso, o tipo de “operação” em curso com o objetivo de minimizar custos era permitir que se estabelecesse um padrão de superlotação de usuários da periferia no pico da manhã (Vasconcellos, 2013 p. 18)

Muitos são os fatores que contribuem para o atual cenário do transporte público em grande parte das cidades brasileiras, a falta de investimento e planejamento em infraestruturas que facilitam a fluidez do trânsito, que afetam diretamente as empresas prestadoras, pois diminuíam a velocidade dos coletivos, provocando atrasos e aumento nos custos com relação combustível e manutenção dos veículos, aumentando o custo da tarifa e a insatisfação dos usuários.

Segundo Vasconcellos (2011) o baixo custo na manutenção do automóvel, com os gastos com IPVA, que em média R\$ 660,00, e licenciamento, cerca de R\$ 170,00 por ano, além de estacionamento baratos e as vezes gratuitos, oferecidos por supermercados, lojas e shoppings centers e principalmente a flexibilidade de horário e autonomia que carros e motos proporcionam a quem os pertence, reduzindo o tempo de deslocamento e a dependência dos itinerários engessados do transporte público tornam o transporte individual mais atrativo, sendo que na primeira oportunidade que



tem, o indivíduo, usuário do transporte público, migre para ele. O governo brasileiro, incentiva mais o transporte individual do que o coletivo, na década de 1990 a facilidade de se adquirir uma motocicleta, provocou uma explosão desse modal, causando entre outros fatores, o aumento no número de acidentes e uma diminuição do uso do transporte público, por ter estacionamentos gratuitos, liberação de passagem na maioria dos pedágios e menor gasto com combustível.

Entre outros fatores, isso decorreu em razão do esgotamento da capacidade de endividamento externo federal e delegação de responsabilidades aos municípios (sem condições de levá-las a cabo); da ausência de canais para a alocação de recursos nesses municípios; da desestruturação dos órgãos de planejamento e gestão de transportes urbanos federais e estaduais; da formação de uma estrutura conservadora de poder com forte poder de persuasão, composta pelo empresariado de ônibus; e da força histórica das classes e frações de classes ligadas aos negócios de terra rural e urbana, presentes em pactos de poder de diferentes escalas (Silveira e Cocco, 2013,p. 41)

Segundo a Lei Federal nº 12.587 (BRASIL, 2012) que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana no Brasil, e cabe aos municípios, em primeiro momento elaborarem, um plano de mobilidade urbana que atenda adequadamente aos trabalhadores, estudantes, idosos, pessoas com necessidades especiais, e toda a demanda da população. A prerrogativa explanada na Política Nacional de Mobilidade Urbana, já estava promulgada desde a Constituição Federal de 1988:

CF 1988 Art. 30. Compete aos Municípios - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Nas grandes metrópoles brasileiras como São Paulo, algumas medidas foram tomadas para tentar inibir o uso do transporte particular, e melhorar o deslocamento dos ônibus, como o rodízio de automóveis, que determina a circulação ou não do veículo na região metropolitana de acordo com o número final da placa, sob risco de multa e pontos na carteira. e corredores exclusivos para ônibus, faixas isoladas, onde os carros são proibidos de trafegar.

Em 1980, ocorreu a primeira implantação de um corredor relativamente curto na Avenida Paes de Barros, no bairro paulistano da Mooca, como parte da criação de uma infraestrutura mais ambiciosa, que, contudo, jamais se concretizou. Outro momento importante do projeto dos corredores de ônibus foi a implantação, em 1988, do corredor do ABD, que cruza os



Serviço Público Federal  
Ministério da Educação

**Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul**



municípios de São Paulo, São Bernardo do Campo, Santo André e Diadema e que até hoje é um dos melhores do Brasil, por estar separado fisicamente dos demais veículos na maior parte do traçado e contar com uma operação eficiente (Vasconcellos 2011, p. 19)

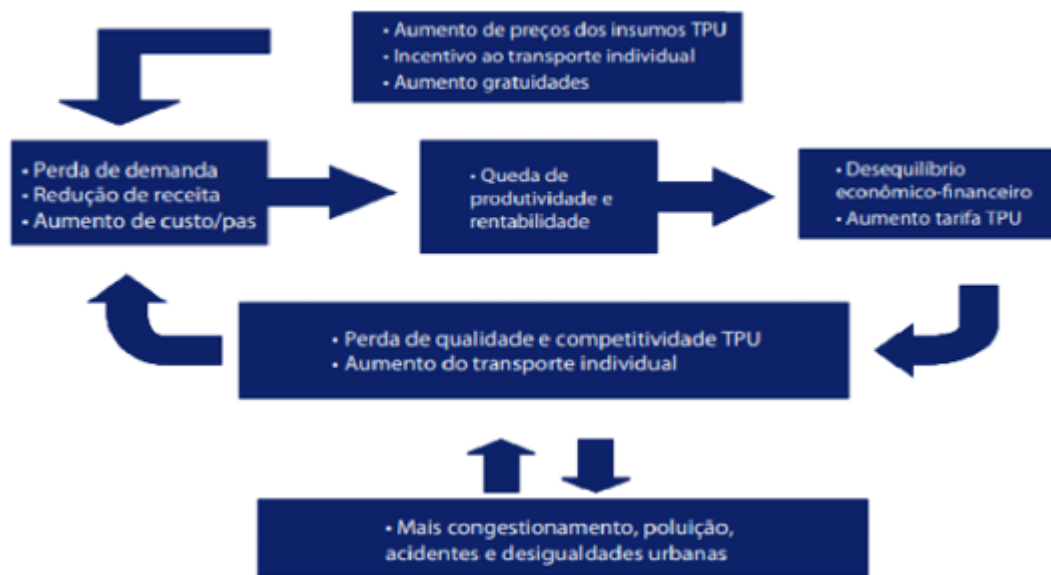
Algumas medidas com as citadas acima, foram colocadas em prática em algumas metrópoles brasileiras, mas já se mostram menos eficientes do que se previa, o rodízio, por exemplo, tem suas brechas, já que famílias com um poder aquisitivo um pouco melhor tem dois ou mais veículos e escapam à esse sistema. Muitos corredores, são relativamente curtos, ou com infraestrutura e planejamento inadequados, impossibilitando a ultrapassagem de entre ônibus.

Em um modo de produção capitalista onde a compra do veículo individual é incentivada e vista como símbolo de ascensão social e a maneira como o espaço é produzido nesse sistema, empurra os mais pobres para as periferias, carentes de infraestruturas mínimas de serviços públicos, produto da reprodução do espaço, que prejudica os principais usuários, pois os moradores periféricos são os que precisam se deslocar de distâncias maiores de suas residências até o local de trabalho ou até o centro da cidade.

A precariedade do serviço oferecido, acaba criando um círculo vicioso, que inviabiliza a manutenção, deteriorando cada vez mais o serviço prestado observe no organograma da figura 2.

Figura 2 –

Organograma 1: Ciclo vicioso da perda de competitividade do transporte urbano



Fonte: [https://www.researchgate.net/figure/FIGURA-1-Ciclo-vicioso-da-perda-de-competitividade-do-transporte-urbano\\_fig1\\_272833396](https://www.researchgate.net/figure/FIGURA-1-Ciclo-vicioso-da-perda-de-competitividade-do-transporte-urbano_fig1_272833396)

Para reverter esse quadro, primeiramente, é preciso um investimento maciço no transporte público coletivo, para que conquiste o usuário, os apresentando evidências que é melhor do que o transporte individual (carro ou moto), criando um círculo vicioso “do bem” onde a conquista de novos passageiros tornará a passagem mais barata, garantindo a autossuficiência do sistema.

Isso é muito necessário, pois com o atual processo de urbanização, caracterizado pela ocupação das periferias urbanas, aumenta consideravelmente a necessidade de transporte e a oferta de serviços públicos, os quais frequentemente não suprem a demanda adequadamente. Como resultado tem-se os mais pobres segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade. (Gomide, 2003, p.8)

E é assim que nos encontramos hoje, essa breve retrospectiva sobre a história do transporte público no mundo que nos contextualiza para entendermos melhor a problemática que abrange, com raríssimas exceções as cidades de nosso país, reproduzindo e aprofundando as desigualdades e contradições do capitalismo vigente.



## CAPÍTULO 2: HISTÓRICO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM TRÊS LAGOAS

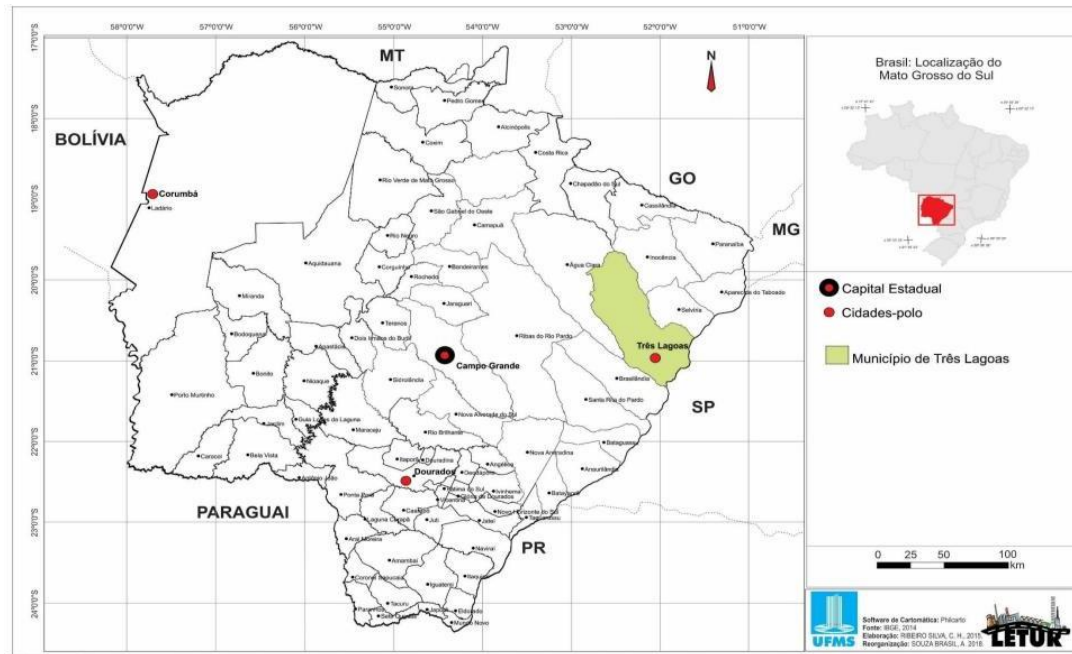
### 2.1 CONTEXTO HISTÓRICO DA CIDADE

O município de Três Lagoas, localizado no estado do Estado do Mato Grosso do Sul, teve, historicamente, sua base econômica assentada na agropecuária, com a chegada de criadores de gado vindos do estado de Minas Gerais e do interior de São Paulo, em 1829, dentre eles Joaquim Francisco Lopes, Januário Garcia Leal, Francisco Lopes, Antônio Gonçalves Barbosa, foram os primeiros a firmarem posse (Levorato, 1999).

Está localizado na mesorregião leste do estado, a 339 km da capital do estado, com uma área total de 10.206,370 km<sup>2</sup>, possui 61km<sup>2</sup> que compõem sua área urbana, de acordo com os dados do Embrapa. Como pode ser observado na Figura 3, apresenta localização privilegiada no território estadual, pois, possui acesso aos demais estados da região Centro-Oeste, e proximidade com as regiões Sudeste e Sul do país e ainda faz fronteira com países da América do Sul, como Paraguai e Bolívia. Apresenta uma boa estrutura logística regional através da BR 262 e BR 158, Ferrovia Malha Oeste e Hidrovia Tietê-Paraná, além de grande disponibilidade de energia elétrica, água, matéria prima e mão-de-obra e um grande potencial para exploração energética como hidrelétrica, biodiesel, biomassa, termoelétrica e gás natural. (Brasil, 2018, p. 38)

Mato Grosso do Sul é um estado mediterrâneo vizinho dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Paraná e Mato Grosso fato que interfere diretamente na sua dinâmica produtiva, cuja necessidade de uma plataforma de transporte satisfatória é decisiva para o escoamento da produção e acesso aos portos para exportação. Possui quatro polos regionais formados no II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979)100: Campo Grande, Três Lagoas, Dourados e Corumbá (Ribeiro-Silva, 2016, p.100)

Figura 3 – Localização do município de Três Lagoas no Estado de Mato Grosso do Sul



Fonte: SOUZA, G. H., 2018. Reorganizado por LETUR/UFMS (2018).

Devido a esses fatores, passou a atrair olhares tanto do setor público, quanto do privado, e a partir da década de 1990, Três Lagoas, passou, por uma transição econômica e rápida industrialização e por esse motivo têm recebido bilhões de dólares em investimentos e é a segunda cidade mais importante, em termos econômicos e políticos, e a <sup>3</sup>terceira maior de Mato Grosso do Sul.

Com a presença de grandes firmas voltadas para o mercado externo, a cidade é responsável por cerca de metade do volume de exportações do estado. Além disso, destaca-se também pelo expressivo volume de investimentos recebidos nos últimos anos, aproximadamente R\$ 24 bilhões entre os anos 2000 e 2014. Para os próximos anos, as indústrias locais programam, ainda, grande aporte de capital, mesmo diante de um atual cenário político-econômico complexo no país (Estudo de Base Adicional de Competitividade - EBAC TRÊS LAGOAS, 2016, p. 12).

<sup>3</sup> Três Lagoas têm 123.281 moradores, é menor apenas que Campo Grande (capital do estado), com 916 mil habitantes e Dourados, com 228, sendo a terceira maior da cidade do Mato Grosso do Sul.

Estimativa da população IBGE 2020:

[https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com\\_mediaibge/arquivos/3ab72e84b974fe7e319496552fb560bb.xlsx](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/3ab72e84b974fe7e319496552fb560bb.xlsx). Acesso: 29/06/22



Mais precisamente, em 2006 duas empresas de grande porte implantaram o primeiro projeto no município: a Votorantim Celulose Papel (VCP), hoje, nomeada de Eldorado, pertencente ao grupo JBL e a International Paper (IP) foi incorporada pela Suzano. Ambas formaram o complexo VCP-IP, assinando contrato no mesmo ano. As obras tiveram início em 2007 e foram concluídas em 2009 (Neves e Santos, 2018, p. 262). Essa instalação marcou o início de um novo ciclo econômico para Três Lagoas, consolidando a cidade como polo de referência no setor de celulose e papel no Brasil e atraindo novas empresas para a região. A partir desse momento, a dinâmica urbana e populacional do município passou a ser profundamente impactada pelo crescimento industrial, exigindo também maior atenção às questões de mobilidade urbana e transporte público.

## **2.2 TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM TRÊS LAGOAS**

A transição econômica, da agropecuária, para a industrial (celulose) teve como consequências grandes mudanças na dinâmica da cidade, houve uma grande oferta de mão de obra, combinada com a falta de mão de obra qualificada, provocou a migração de milhares de pessoas<sup>4</sup> para a cidade com a chegada de mais 50 mil pessoas no período entre 2000 – 2020 (Delcol e Milani, 2022), alcançando 123.281 pessoas em 2022.

Consequentemente, o aumento da população refletiu na produção do espaço urbano da cidade, a construção de novos bairros e a especulação imobiliária, transformou Três Lagoas em uma cidade “espalhada”, aumentando as distâncias percorridas pelas pessoas que necessitam circular pela cidade, seja para trabalho, lazer, enfim, atividades do cotidiano.

O principal meio de transporte público coletivo da cidade é o ônibus, e ele não tem acompanhado o crescimento vertiginoso da demanda, a falta de um transporte público urbano de qualidade, provocou o aumento de veículos particulares, como carros, carros de aplicativos, motocicletas e principalmente bicicletas (incluindo as elétricas), esta última privilegiada pela topografia da cidade.

---

<sup>4</sup> “Da população residente em 2010, 44% era nascida fora do Estado do Mato Grosso do Sul, sendo 20% oriundos de São Paulo” (TRÊS LAGOAS/ PLANO DIRETOR, 2016, p. 10).

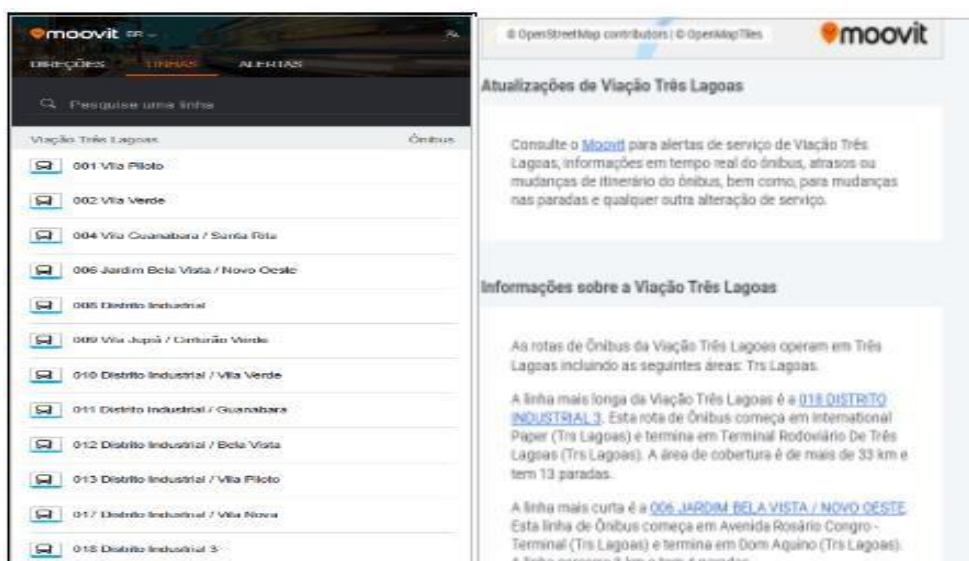


Apesar do acelerado processo de urbanização ocorrido nas últimas três décadas no Brasil, as ações concretas do Estado se apresentam muitas vezes inconsistentes, ineficientes e ineficazes nas soluções dos problemas urbanos do país e tornando o agente público municipal responsável pelo planejamento urbano, e muitas vezes por incapacidade técnica financeira ou até mesmo vontade política as ações não parecem ou tem seus efeitos ineficazes para solução dos mais variados problemas urbanos (TRÊS LAGOAS/ PLAMOB 2017, p.12)

Essa deficiência no transporte público coletivo, somado a outros fatores como a carência de recursos financeiros e a falta de identidade ou o sentimento de não pertencimento a determinadas áreas da cidade, pode contribuir para a desigualdade e segregação social, pois dificulta aos habitantes, moradores das áreas periféricas o direito a usufruir da cidade em sua plenitude, em vista dos moradores das áreas centrais, de onde saem a maioria das linhas de ônibus.

No ano de 2016 a empresa responsável pelo transporte público era a Viação Três Lagoas, contava no início, com 12 linhas de ônibus, Vila Piloto, Vila Verde, Vila Guanabara/ Santa Rita, Jardim Bela Vista/ Novo Oeste, Distrito Industrial, Vila Jupia/ Cinturão Verde, Distrito industrial/ Vila Verde, Distrito Industrial/ Guanabara, Distrito Industrial/ Bela Vista, Distrito Industrial/ Vila Piloto, Distrito Industrial/ Vila Nova e Distrito Industrial 3, o preço da tarifa era de R\$ 3,00, sendo R\$ 1,50 para estudantes. Através do site e aplicativo Moovit, na figura 4 era possível visualizar rotas e horários de cada linha, assim como informações adicionais, com linhas mais longas e mais usadas.

Figura 4: Linhas do transporte coletivo urbano de Três Lagoas.



Fonte: aplicativo Moovit



De acordo com Queiroz (2020) a partir de 12 março de 2019, já com 13 linhas e 191 pontos ativos, a tarifa foi reajustada para R\$ 3,60, alegando que haveria melhorias. O número de veículos disponíveis aumentou de 13 para 14. As rotas também foram estendidas, alcançando outros bairros da cidade, informa o site perfil News do dia 11 de março de 2019, atendendo os bairros do Montanini, IFMS, Mais Parque e Jardim Europa.

Entretanto, no aplicativo, não houve nenhuma atualização, permanecendo apenas as 12 linhas anteriormente mencionadas. Desde 2019 as informações sobre linhas e horários são informadas pelo site da prefeitura, sem uso de um aplicativo próprio, o que facilitaria as informações aos usuários, como a possibilidade de acompanhamento dos ônibus em tempo real e avisos sobre mudanças na linha.

No site <https://onibus.online/> era possível consultar os horários, assim como no site da prefeitura, funcionando mais como um banco de dados das rotas, sem oferecer um apoio personalizado ao cliente, deixando-os sem informações precisas sobre o transporte público.

Com o surgimento e agravamento da pandemia da Covid 19, o transporte público coletivo foi interrompido no dia 06 de abril de 2020, a fim de frear a circulação do vírus e evitar mais mortes, entretanto muitas pessoas não podiam parar de trabalhar, assim ainda dependiam dos ônibus para chegar ao seu local de trabalho, então, como forma de tentar mitigar a ausência dos ônibus, foram disponibilizados patinetes, principalmente nas áreas centrais, podendo ser utilizados através de aplicativo.

Em meio à pandemia, a prefeitura, como forma de minimizar o problema da inoperância dos ônibus, disponibilizou o montante de 50 patinetes elétricos pela cidade em lugares centrais e elitizados, tais como: Lagoa Maior, Praça Ramez Tebet (Praça central), Avenida Capitão Olinto Mancini (mais próximo aos condomínios Terras de Jupia e Portal das Águas), Shopping e condomínio Village do Lago. Embora o patinete seja um meio de locomoção individual e atenda o distanciamento social, tão importante para o momento, a utilização dos mesmos não foi exequível aos cidadãos de áreas periféricas que ficaram sem o acesso aos patinetes. Lembrando ainda dos altos custos (três reais ao desbloqueio mais cinquenta centavos por minuto de) da sua utilização impossibilitando que classes com menor poder



aquisitivo desfrutem desse serviço. Nesse meio pandêmico o poder público é peça chave para prosseguimento do direito de mobilidade urbana, todavia o patinete elétrico só reforça a exclusão de parte da população à mobilidade urbana. (Queiroz, 2020, pag. 73)

Depois da diminuição dos casos de Covid 19, em 2021, a prefeitura determinou, com o decreto nº133 de 18 de fevereiro de 2021, o retorno do serviço a partir do dia 22 de fevereiro de 2021, respeitando algumas restrições, como a lotação de 50% da capacidade dos ônibus. Contudo, no mês de maio de 2021, o serviço foi paralisado por greves dos motoristas por causa de salários atrasados, conforme a reportagem da RCN do dia 27 de maio de 2021<sup>5</sup>. A empresa justificou que a tarifa cobrada de R\$3,60, tornava-se inviável para a continuação da prestação do serviço, já que a pandemia diminuiu consideravelmente o número de passageiros, que se adaptaram ao longo período sem os coletivos.

Em junho de 2021, a empresa responsável, Viação Cidades das Águas, rescindiu o contrato com a prefeitura alegando muitas dificuldades na execução do serviço, obrigando o poder público a abrir uma nova licitação para empresas interessadas em assumir o transporte público coletivo da cidade. O terminal de ônibus urbano da cidade funcionava na praça Ramez Tebet e a bilheteria também, sem nenhuma estrutura e conforto para os passageiros. . Na Figura 5 temos o ponto de ônibus, onde os passageiros aguardam o transporte, com uma cobertura visivelmente insuficiente para acomodar todos usuários das 12 linhas operantes.

---

<sup>5</sup>[...] Os motoristas do transporte coletivo em Três Lagoas paralisaram as atividades por falta de pagamento. Segundo o presidente do Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Rodoviário, Otávio Vieira de Melo, os motoristas estão sem receber há dois meses. A empresa, de acordo com o presidente do sindicato, alegou que está sem reajustar a tarifa do transporte coletivo há dois anos. Por isso, alega dificuldades financeiras nesse momento de pandemia em que reduziu consideravelmente o número de passageiros. Atualmente, a tarifa do transporte coletivo custa R\$ 3.60. A empresa alega que, com esse valor, e com o número de pessoas que utilizam o transporte, fica inviável manter o serviço em Três Lagoas. Ainda de acordo com o presidente do sindicato, a empresa já comunicou a prefeitura que não tem a intenção de manter o serviço na cidade, diante da baixa demanda de passageiros. No entanto, existe um contrato em vigência, o qual está sendo discutido entre as partes. <https://www.rcn67.com.br/rcn67/motoristas-entram-em-greve-e-transporte-publico-deixa-de-ope/>

**Figura 5** – Terminal de ônibus praça Ramez Tebet



Fonte: Acervo do autor (2023)

No dia 11 de novembro de 2021, foi divulgado no diário oficial, que a empresa Raboni Transportes, foi a única empresa apta a prestar o serviço. Assim, a empresa assumiu o transporte público coletivo em Três Lagoas com previsão de início das operações em 6 de dezembro de 2021, contudo, o serviço só começou a ser prestado em 07 de fevereiro de 2022, com um montante de 14 linhas em operação e um custo de R\$4,00 a passagem.

No entanto, o número de pessoas que utilizam os ônibus ainda é baixo, segundo constatei no trabalho de campo e em resposta à entrevista realizada com o motorista, apesar dos coletivos apresentarem bom estado, com assentos prioritários e elevadores para cadeirantes, que nem sempre funcionam, como também relatado pelo motorista. Isso resulta em uma baixa arrecadação que pode provocar dificuldades financeiras na empresa prestadora.

A falta de informações sobre linhas e horários, atrasos e mudanças de rotas devido a obras nas vias, assim como a falta de um aplicativo que auxilie o usuário, a falta de um aplicativo que auxilie o usuário e a inflexibilidade dos itinerários, agravada pelo número reduzido de horários e de alcance das linhas, em uma sociedade exige cada vez mais rapidez e agilidade, parecem ser os



principais fatores que determinam essa baixa procura. Apesar da mudança da empresa, os desafios e dificuldades permanecem as mesmas, pois as linhas não tiveram alterações, nos trajetos e horários, e a péssima infraestrutura ainda persiste, com o Terminal ainda funcionando na praça Ramez Tebet com cobertura pequena, tornando difícil o cotidiano dos usuários, os banheiros utilizados são os disponíveis na praça, um verdadeiro descaso com a população da cidade e seus visitantes, já que Três Lagoas, além de uma cidade universitária, tem grandes empresas e recebe trabalhadores de todo país. Figuras 6 e 7 observamos o ônibus da empresa Rabôni na praça Ramez Tebet e o banner da inauguração do novo Terminal de Transporte Público Urbano, respectivamente.

**Figura 6** – Ônibus da Rabôni no terminal



Fonte: acervo do autor (2023)

**Figura 7** – Banheiros na praça Ramez Tebet



Fonte: Acervo do autor (2023)

Esse é o cenário que o usuário do transporte público encontra, um local vandalizado por pichações, com banheiros pequenos e mal conservados e sem abrigo suficiente para todos em dia de chuva ou de muito calor. Sem uma estrutura adequada que forneça o mínimo de conforto, a tarefa de atrair mais pessoas que optam pela utilização dos ônibus torna-se praticamente impossível.

### **CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM TRÊS LAGOAS**

No trabalho de campo, foram adotadas três linhas de ônibus para analisar melhor; a linha Vila Piloto, a linha do Distrito Industrial e a linha Shopping, de acordo com os 12 pontos de avaliação adotado por Vasconcelos (2006), adaptando para a realidade da cidade já que Três Lagoas que não tem linha de trem de passageiros.

Percorri as três linhas duas vezes, na primeira, foram observadas as condições dos veículos, acessibilidade, estado das vias e paradas, número de assentos e elevadores, na segunda, realizei o percurso no horário de pico da linha, para observar atrasos, mudanças de rota, lotação de passageiros, comportamento dos funcionários e tempo de viagem.



No trabalho de campo, percorrendo a linha da Vila Piloto no sentido Centro-Bairro, horário das 15:20, saído do Terminal de ônibus Central (ponto central da cidade e onde ocorre as possíveis baldeações de ônibus) até o ponto final da linha, na praça da Vila Piloto na rua Perimetral, foi observado que em relação a acessibilidade, os pontos de ônibus são próximos um dos outros, mas são muito mal sinalizados, muitos com apenas uma placa no poste de energia, poucos têm algum tipo de cobertura para quem faz a espera do ônibus,. Já dentro do ônibus, havia elevador para cadeirante, mas não estava funcionando, o veículo possuía 38 assentos sendo 6 assentos preferenciais, corrimão para passageiros em pé e dispositivo para solicitar parada no destino.

Quanto ao estado das vias e paradas, alguns pontos não existem oficialmente, são criados pelos próprios usuários, em pedido ao motorista, por razão de facilitar o embarque/desembarque. A sinalização nas vias, faixa amarela pintada na guia de sarjeta para identificar o local da parada de ônibus, em alguns pontos, não existem, quando existem não são respeitadas pelos outros motoristas, obrigando os motoristas de ônibus a parar muitas vezes no meio da rua. Como o percurso foi realizado fora do horário de pico, foi contabilizado apenas 15 usuários dentro do coletivo, não houve atraso, a viagem durou por volta de 20 minutos. No horário de pico, das 17h40min, sentido centro-bairro todos assentos foram ocupados e três passageiros ficaram em pé, durou 28 minutos, a rota teve que ser desviada devido obras na via. Observei que muitos passageiros ficaram irritados com os desvios e a lotação, já que os ônibus não têm ar condicionado

Na linha do Distrito Industrial, observa-se uma oferta bastante limitada de horários. No sentido Centro–Bairro, há apenas duas opções, às 6h30 e às 18h30; no sentido Bairro–Centro, também são disponibilizados apenas dois horários, às 17h00 e às 22h40, horários esses relacionados à entrada da maioria dos trabalhadores nas indústrias. Embarquei no período da manhã às 6h:30 em um ônibus lotado, com cerca de 43 passageiros. A viagem teve duração de 25 minutos, registrando um atraso de aproximadamente 5 minutos em relação ao horário previsto. Verificam-se as mesmas dificuldades observadas em outras linhas, especialmente no que se refere à circulação do ônibus nas vias, comprometidas por obras na cidade e à precariedade dos pontos de parada, muitos dos quais não possuem cobertura nem sinalização adequada. A



escassez de horários contribui diretamente para a superlotação da linha e impõe dificuldades aos usuários, considerando que muitos trabalham em horários distintos daqueles contemplados pelo transporte. No horário das 17h00, sentido bairro-centro, a vigem demorou 30 minutos, veio mais lotado com 49 passageiros, já que nessa linha, os dois únicos horários são de pico, de ida e volta dos trabalhadores do distrito.

A linha do Shopping, por sua vez, é a mais recente, não existindo durante a gestão da empresa Viação Três Lagoas. Embarquei às 8h30, em um ônibus com cerca de 20 passageiros. A viagem durou aproximadamente 20 minutos e não houve lotação. Como essa linha é relativamente nova, muitos trabalhadores do shopping consolidaram alternativas de deslocamento que independem do transporte público. Ainda assim, persistem problemas estruturais nos pontos de parada, como a ausência de sinalização adequada e as condições precárias de conservação. Na vigem das 22h40, sentido bairro-centro, horário que os funcionários do shopping saem do trabalho, embarcaram apenas 19 passageiros e não teve atrasos.

Os motorista também são os cobradores e durante o trabalho e campo percebi que isso pode causar atraso no embarque dos passageiros, além disso, muitos pontos de ônibus mal sinalizados, as vezes passam despercebidas, deixando usuários para trás.

### **3.1 TERMINAL URBANO CENTRAL: INFRAESTRUTURA E DESAFIOS**

No dia 11 de julho de 2023, foi inaugurado o novo Terminal de Transporte Público Urbano, localizado no barracão da antiga estação de trem, tirando da praça das Bandeiras o terminal improvisado e sem o mínimo de estrutura. A Empresa Rabôni<sup>6</sup> continuou suas atividades, agora no novo terminal. . Figura 8 Prefeito Âgelo Guerreiro inaugurando novo Terminal

---

<sup>6</sup>[...] O diretor da empresa Raboni, Claudinei Pereira, responsável pela prestação de serviço do transporte urbano do Município, agradeceu à Administração Municipal pela parceria, e por proporcionar condições para executar o trabalho. “Com o novo ponto, vamos melhorar o nosso atendimento à população. Será muito útil nos dias de chuvas. Obrigada prefeito pela parceria”, agradeceu ao Claudinei. <https://www.treslagoas.ms.gov.br/prefeitura-inaugura-terminal-de-transporte-publico-urbano/>

**Figura 8** - Inauguração do novo Terminal Urbano



Fonte: <https://www.treslagoas.ms.gov.br/prefeitura-inaugura-terminal-de-transporte-publico-urbano/>

Contudo, entrevistas com trabalhadores e usuários<sup>7</sup> do setor revelaram contradições entre a modernização tecnológica e a experiência prática. O motorista da Rabôni, Paulo<sup>1</sup> com mais de uma década de experiência profissional, avaliou positivamente a inauguração do terminal, destacando-o como um “divisor de águas” para o transporte público coletivo local. Entretanto, ele ressalta problemas persistentes, sobretudo a falta de informações claras para os usuários. Nas suas palavras:

O terminal ele foi [...] o ponto inicial de um bom transporte público em Três Lagoas. Cê pode ficar lá observar, as pessoas têm água gelada, banheiros limpos, cadeira pra você sentar [...]. Porém, com algumas ressalvas, né? [...] O que tá faltando lá é uma placa com todas as linhas, todos os horários de ônibus, sem o passageiro ficar procurando, perguntando pro motorista (Paulo, motorista, entrevista realizada em 2025)).

Embora represente um importante “divisor de águas” no transporte público local, o sistema ainda apresenta falhas que impactam diretamente a rotina dos

---

<sup>7</sup> As entrevistas foram realizadas no dia 10 de julho de 2023, um dia antes da inauguração do novo Terminal Urbano.

<sup>1</sup> Os nomes dos entrevistados são fictícios.



passageiros. Conforme aponta o autor, a ausência de placas informativas e a cobertura insuficiente em alguns pontos comprometem a funcionalidade do espaço, sobretudo para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Como destaca: “o terminal hoje é bem estruturado, mas faltam placas com os itinerários e cobertura em pontos essenciais, dificultando principalmente o acesso de cadeirantes”, nas palavras de Paulo.

A estudante Mara, usuária do transporte desde abril de 2023, relatou dificuldades relacionadas à superlotação dos ônibus e à baixa frequência de horários. Segundo ela, “a pouca disponibilidade de horários e a superlotação são os principais problemas enfrentados diariamente”. Embora o terminal apresente condições físicas adequadas, a irregularidade da operação compromete a efetividade das melhorias estruturais implementadas.

Esses depoimentos evidenciam a distância entre os investimentos estruturais e tecnológicos e a vivência cotidiana de motoristas e passageiros. Embora o Terminal novo tenha melhorado o cotidiano dos usuários, a carência de placas de sinalização, cobertura em pontos estratégicos e aplicativos atualizados para consulta em tempo real compromete a plena eficácia do serviço. Como destaca Vasconcellos (2013, p. 2), “para que o transporte público seja utilizado de forma intensa, ele precisa apresentar características que variam de acordo com seu público-alvo, mas que, em países em desenvolvimento como o Brasil, incluem principalmente a ampla distribuição espacial e o custo acessível”.

Como ressalta Ferraz e Torres (2004, p. 35), “a qualidade do transporte coletivo depende não apenas das condições físicas oferecidas, mas também da eficiência na programação e no gerenciamento do serviço”. Em Três Lagoas, essa integração ainda se mostra frágil, indicando que o terminal, apesar de ser um avanço importante, não resolve sozinho as demandas históricas de mobilidade da população.

Os pontos de ônibus, parte importante da infraestrutura deixa muito a desejar, muitos não tem cobertura, sinalização precária que dificultamo dia-dia, tanto para os usuários, quanto paras os motoristas. Esses pontos não se

encontram somente em bairros periféricos, mais na cidade inteira, inclusive em avenidas importantes, causando transtornos e reclamações. As Figuras 9 e 10 mostram pontos de ônibus totalmente improvisados e sem um pradão definido.

**Figura 9** - Rua Taufik Frran, Vila Piloto



Fonte: acervo do autor (2023)

**Figura 10** - Av. Filinto Muller



Fonte: acervo do autor (2023)

Dessa forma, a reforma do terminal em Três Lagoas deve ser compreendida como um passo relevante, mas ainda insuficiente para consolidar a confiança da população no transporte público coletivo. O contraste entre a sofisticação dos veículos e as falhas na comunicação e gestão demonstra que a tecnologia, por si só, não garante eficiência e inclusão. A verdadeira transformação dependerá da integração entre frota moderna, infraestrutura adequada e uma gestão transparente e participativa. Na Figura 11, ponto com cobertura danificada.

**Figura 11** - Ponto de ônibus na Av. Rosário Congro



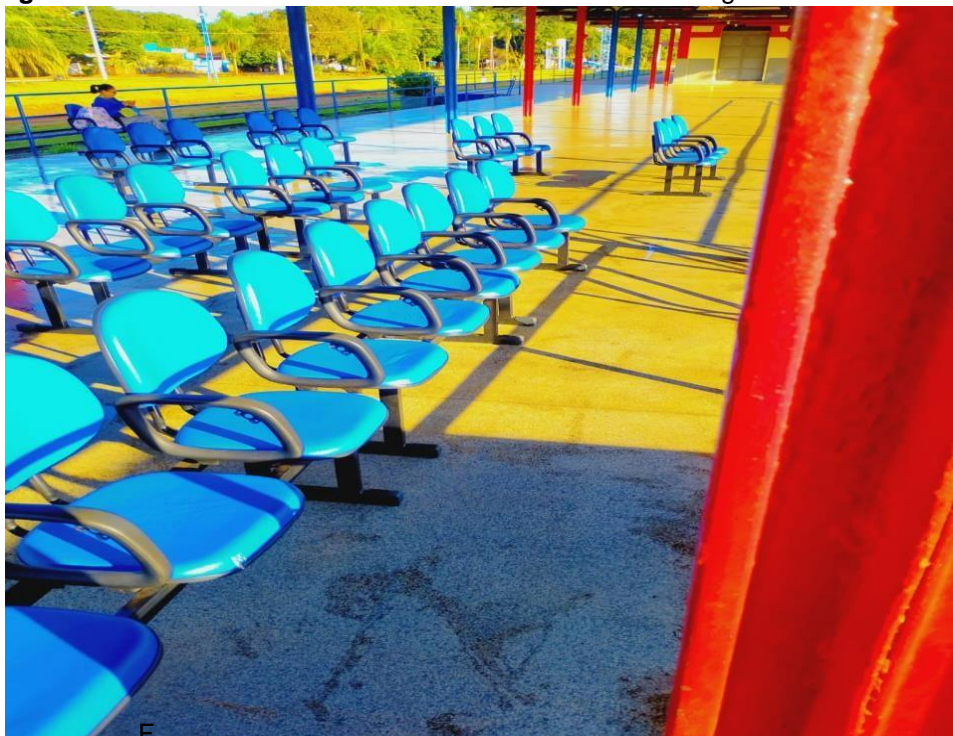
Fonte: acervo do autor (2023)

A reforma e ampliação do Terminal Rodoviário Urbano de Três Lagoas representaram uma das principais obras de modernização da mobilidade urbana no município. Segundo informações da Prefeitura (TRÊS LAGOAS, 2023), o projeto buscou ampliar a capacidade de atendimento, oferecer mais conforto aos usuários e adequar o espaço às normas de acessibilidade. As melhorias incluíram a construção de novas plataformas, instalação de assentos, banheiros reformados, espaço de bilheteria e áreas cobertas para espera, consolidando o local como um ponto central de embarque e desembarque da população.

Durante a pesquisa de campo, foi possível observar que o terminal apresenta cadeiras em bom estado de conservação, organizadas em fileiras,

possibilitando que os passageiros aguardem de forma mais confortável, até porque o terminal é bem recente. Essa estrutura contrasta com a realidade anterior, em que os usuários não dispunham nem de um terminal próprio e nem de locais adequados para descanso enquanto aguardavam os coletivos. Boa parte da transferência interurbana era realizada na praça, Ramez Tebet, ao lado do atual terminal urbano. Figura 12, assentos novos no novo Terminal.

**Figura 12** – Área de assentos no Terminal Urbano de Três Lagoas



Fonte: Acervo do autor (2023).

Outro aspecto relevante na figura 13 é a existência de uma bilheteria estruturada destinada ao atendimento dos passageiros. Esse espaço facilita o acesso à compra de passes e à obtenção de informações básicas sobre o serviço. No entanto, conforme já indicado em entrevistas e observações, esse atendimento ainda não supre todas as necessidades da população, sobretudo no que se refere à divulgação clara e acessível de linhas e horários.

Figura 13 – Bilheteria do Terminal Urbano de Três Lagoas



Fonte: Acervo do autor (2023)

Fonte: Acervo do autor (2025).

E no dia 9 de novembro de 2024, a prefeitura marcou uma nova fase do transporte público em Três Lagoas, foi divulgado o resultado da licitação realizada no dia 5 do mesmo mês, onde a empresa Viação Cidade Corumbá (VC3) assumiu a concessão do serviço urbano por 15 anos. Na Figura14 , detalhes da nova frota de ônibus .

**Figura 14 – Frota nova de ônibus**



Fonte: <https://www.treslagoasnoar.com.br/2025/04/24/tres-lagoas-sera-a-primeira-cidade-de-ms-a-operar-transporte-publico-com-onibus-com-ar-condicionado-e-wifi/08/13/>

O contrato previa investimentos robustos, voltados à renovação da frota e à introdução de tecnologias que atendessem às demandas históricas da população, cansada de enfrentar superlotação nos horários de pico, veículos obsoletos e ausência de informações adequadas sobre linhas e horários. Esse processo se inseriu em um contexto de pressão social e de necessidade de reestruturação do sistema, que havia sofrido seguidas crises operacionais nos anos anteriores.

Uma das mudanças mais significativas implementadas pela VC3 foi a utilização de uma nova frota de ônibus (Figura 5) com a introdução de ônibus climatizados, com ar-condicionado, conexão gratuita de Wi-Fi e acessibilidade garantida por meio de elevadores para cadeirantes e assentos preferenciais. Além disso, os novos veículos passaram a contar com letreiros digitais, que facilitam a identificação das linhas e destinos. Segundo matéria publicada pelo *Diário do Transporte* (2025), “Três Lagoas será a primeira cidade de Mato Grosso do Sul a contar com ônibus urbanos climatizados e equipados com



internet sem fio” (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2025, n.p.). Esse avanço coloca o município em posição de destaque frente a outras cidades do estado e reforça o compromisso com a modernização.

As passagens podem ser compradas com cartões de crédito e débito (Mastercard, Visa e Elo), diretamente no leitor da catraca, além disso, agora os passageiros podem fazer baldeação no Terminal, para linhas que não têm ligações diretas entre si, tendo como tempo limite duas horas, para manter a integração, assim o usuário economiza na passagem. . Figura 15, ônibus em plena operação.

**Figura 15** – Frota de ônibus da Viação Cidade Corumbá (VC3) em operação no Terminal



Fonte: Acervo do autor (2025).

A modernização também dialoga com políticas nacionais de mobilidade urbana, que preveem transporte público de qualidade, acessível e ambientalmente sustentável (BRASIL, 2012). No entanto, como apontam Silveira e Cocco (2013, p. 41), a implementação dessas diretrizes enfrenta entraves que vão desde a desestruturação dos órgãos de gestão até a força de



grupos empresariais, o que, muitas vezes, resulta em serviços ineficientes. Assim, ainda que o município tenha avançado na aquisição de frota moderna, os desafios de planejamento e de integração permanecem.

Durante a pesquisa de campo, observou-se que os ônibus da VC3 oferecem boas condições internas de viagem, com assentos confortáveis, ar-condicionado em pleno funcionamento e veículos em estado de conservação adequado. Esses aspectos foram confirmados na figura 16 em registros fotográficos realizados no Terminal Urbano, onde a frota renovada já se encontra em circulação. . Na figura 17, observamos que apesar da cobertura, o sol adentra o local dos assentos em algumas horas do dia.

**Figura 16** – Detalhe do ônibus climatizado em circulação pela linha Vila Piloto



Fonte: Acervo do autor (2025).

**Figura 17** Cobertura do Terminal



Fonte: Acervo do autor (2025).

### **3.2 PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS E TRABALHADORES: REFLEXÕES A PARTIR DE DUAS ENTREVISTAS**

A análise da percepção de motoristas e usuários é fundamental para compreender os desafios do transporte público em Três Lagoas. As entrevistas foram realizadas no dia 10 de julho de 2023 um dia antes da inauguração do novo terminal e antes da Viação Corumba assumir o transporte público, durante as viagens que realizei nas linhas analisadas.

Foram feitas perguntas pré selecionadas de forma oral e as respostas foram anotadas em sua íntegra, os nomes dos entrevistados são fictícios, para preservar a identidade. As entrevistas demonstram que, mesmo diante dos avanços tecnológicos e estruturais, persistem problemas relacionados à gestão, à comunicação e à infraestrutura. Essa abordagem permite contrastar a experiência de quem atua diariamente no transporte com a vivência dos passageiros que dependem do serviço para suas atividades



cotidianas nelas, os usuários e funcionários da Empresa Rabôni já podiam perceber melhorias e falhas no novo terminal.

### 3.2.1 Entrevista com o Motorista Paulo

O motorista Paulo, profissional desde 2011 e integrante da equipe da Raboni Transportes por quatro meses, destacou diversos pontos críticos do sistema atual. Entre eles, a falta de divulgação dos horários e itinerários, considerada um dos maiores entraves à eficiência do serviço. Segundo ele:

O que falta é divulgação, divulgação maciça [...] em relação às linhas de ônibus, aos horários [...] e até mesmo sobre os direitos, como o cartão de gratuidade para idosos acima de 65 anos. Tanto a Prefeitura quanto a empresa precisariam investir mais em informação clara e acessível” (Paulo, 2023).

Além da carência de informação, o motorista apontou a sinalização precária nos pontos de ônibus como outro obstáculo. De acordo com seu relato, muitos pontos não possuem placas ou estão em locais improvisados, criados pelos próprios usuários. Essa deficiência compromete a segurança e a organização da mobilidade, especialmente em áreas com grande fluxo de cadeirantes e idosos.

Outro aspecto ressaltado por Paulo refere-se ao novo terminal urbano. Embora reconheça que o espaço é um “divisor de águas”, pela oferta de banheiros limpos, água potável e cadeiras para espera, o motorista alerta para a falta de placas com itinerários e horários, além da cobertura insuficiente em dias de chuva. Ele afirma: “o terminal hoje é bem estruturado, mas faltam placas com os itinerários e cobertura em pontos essenciais, dificultando principalmente o acesso de cadeirantes” .

Essas observações revelam que, mesmo com a modernização da frota e a reforma do terminal, a ausência de gestão integrada e de comunicação clara com a população limita a efetividade do sistema.



### 3.2.2 Entrevista com a Passageira Mara

A estudante Mara, de 20 anos, utiliza o transporte público desde abril de 2023. Sua experiência reforça as críticas feitas pelos trabalhadores, mas sob a perspectiva de quem depende do serviço para se deslocar cotidianamente.

Segundo seu relato, os principais problemas enfrentados pelos usuários são a baixa disponibilidade de horários e a superlotação dos ônibus, que prejudicam a rotina de estudo e trabalho. Como ela afirma: “a pouca disponibilidade de horários e a superlotação são os principais problemas enfrentados diariamente” (Mara, 2023).

Outro ponto destacado é a falta de comunicação eficiente entre a empresa, a Prefeitura e a população. A estudante defende a criação de canais de informação mais claros, como aplicativos atualizados em tempo real e placas em todos os pontos, para que os passageiros possam planejar seus deslocamentos com segurança.

Apesar das dificuldades, Mara demonstra expectativa positiva em relação ao futuro do transporte público, acreditando que uma maior adesão da população poderia contribuir para reduzir a circulação de automóveis, melhorar o trânsito e trazer benefícios sociais e ambientais. Para ela, “se mais pessoas utilizassem o transporte público, haveria menos carros nas ruas, o que diminuiria os congestionamentos e reduziria a poluição” (Mara, 2023).

Dessa forma, as entrevistas realizadas revelam um contraste importante: trabalhadores e usuários reconhecem os avanços estruturais e tecnológicos, mas apontam falhas persistentes que comprometem a qualidade do serviço. A percepção de ambos reforça que a eficiência do transporte público depende não apenas de terminais reformados, mas também de planejamento, gestão integrada e escuta ativa da população.



### 3.3 A CONTRADIÇÃO ENTRE AVANÇOS E PERSISTÊNCIA DE PROBLEMAS

O transporte público de Três Lagoas vive atualmente um momento de contrastes. De um lado, há avanços visíveis na frota e na infraestrutura, resultado da chegada da empresa Viação Cidade Corumbá (VC3), que assumiu a concessão em 2024 com um contrato de 15 anos. Conforme noticiado, a proposta envolveu investimentos de R\$ 78,2 milhões e previa a renovação da frota e ampliação do atendimento urbano (MOBILIDADE, 2023, n.p.). Essas mudanças representaram uma resposta às constantes queixas sobre a precariedade do serviço.

Os veículos introduzidos a partir de 2024 colocaram Três Lagoas em posição de destaque no estado. Segundo reportagem do *Diário do Transporte* (2025), “Três Lagoas será a primeira cidade do estado a contar com ônibus urbanos climatizados e equipados com internet sem fio” (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2025, n.p.). Essa modernização inclui ar-condicionado, Wi-Fi gratuito, assentos preferenciais, elevadores para cadeirantes e letreiros digitais, que melhoram a visibilidade das linhas. Paralelamente, a reforma do terminal urbano trouxe melhorias na infraestrutura física, como banheiros adequados, bilheteria e áreas cobertas para espera (TRÊS LAGOAS, 2024).

No entanto, as entrevistas realizadas antes da chegada da empresa Viação Cidade Corumbá (VC3) revelam que a realidade do dia a dia não corresponde integralmente ao discurso institucional. O motorista Paulo destacou que, embora o terminal seja um “divisor de águas”, persistem falhas que comprometem a funcionalidade, especialmente para pessoas com deficiência. Nas suas palavras: “o terminal hoje é bem estruturado, mas faltam placas com os itinerários e cobertura em pontos essenciais, dificultando principalmente o acesso de cadeirantes” (Paulo, 2023).

Outro ponto relevante diz respeito à percepção da estudante Mara, usuária do transporte público desde abril de 2023. Para ela, os problemas mais graves continuam sendo a escassez de horários e a superlotação dos ônibus,



fatores que afetam diretamente a qualidade do serviço e a rotina dos passageiros. Como afirma: “a pouca disponibilidade de horários e a superlotação são os principais problemas enfrentados diariamente” (Mara, 2023).

Esses depoimentos evidenciam que, apesar do salto tecnológico, ainda existem barreiras relacionadas à gestão e à comunicação. A ausência de aplicativos atualizados, a falta de placas informativas nos pontos e a desorganização em alguns itinerários mantêm os usuários em situação de incerteza. Isso reforça a crítica de Vasconcellos (2013, p. 18), para quem “a população brasileira sempre sofreu com as más condições de seus ônibus, com a falta de conforto deles e de suas instalações para a acomodação dos passageiros”.

A contradição entre avanços e problemas também se manifesta no campo da inclusão social. Se por um lado os ônibus com ar-condicionado e acessibilidade simbolizam progresso, por outro, a ausência de infraestrutura adequada nos pontos periféricos e a má comunicação do serviço reforçam desigualdades. Como observa Gwilliam (2003, p. 12), “um transporte ruim inibe o crescimento, sendo o meio de acesso, ou de impedimento ao trabalho, saúde, educação e serviços sociais essenciais”.

Nesse sentido, verifica-se que a modernização do transporte em Três Lagoas trouxe ganhos significativos, mas não resolveu os entraves históricos de mobilidade. Os relatos de motoristas e passageiros, combinados com as análises teóricas, demonstram que a simples aquisição de ônibus modernos não é suficiente para garantir um serviço eficiente. É necessário planejamento integrado, transparência e gestão comprometida com a realidade local.

---

<sup>8</sup>[...] Três Lagoas recebeu recentemente novos ônibus para o transporte coletivo municipal. No entanto, o cenário observado nas ruas revela uma realidade distante do ideal: ônibus vazios, pontos mal distribuídos, falta de informações sobre horários e uma população que, apesar da novidade, continua resistindo ao uso do serviço. Apesar do investimento, o transporte público municipal segue subutilizado. A promessa de renovação da frota foi cumprida — os veículos são novos, climatizados e visualmente modernos — mas a mudança não veio acompanhada de uma reestruturação efetiva do sistema. Os principais gargalos continuam a afastar os usuários[...]

<https://www.jornalraiox.com.br/tres-lagoas/noticia/10515/novos-onibus-velhos-problemas-tres-lagoas-investe-em-transporte-mas-populacao-continua-distante>



Portanto, a contradição entre os avanços tecnológicos e estruturais e a permanência de falhas operacionais e comunicacionais se apresenta como um dos principais desafios para o futuro do transporte público de Três Lagoas. A superação desse paradoxo será fundamental para que o sistema se torne inclusivo, sustentável e capaz de atender às necessidades da população em sua totalidade.

### **3.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS**

A análise realizada ao longo do capítulo 3 evidenciou que o transporte público em Três Lagoas passa por um processo de modernização importante, marcado pela chegada da Viação Cidade Corumbá (VC3) e pela renovação da frota. A introdução de ônibus com ar-condicionado, Wi-Fi gratuito, letreiros digitais e acessibilidade representou um avanço significativo frente ao cenário de precariedade vivido anteriormente. Essas mudanças colocam o município em posição de destaque no estado de Mato Grosso do Sul, já que poucas cidades da região contam com serviços tão modernizados.

Paralelamente, a reforma e ampliação do terminal urbano contribuíram para melhorar a infraestrutura física disponível à população. A criação de banheiros limpos, bilheteria organizada e áreas de espera com assentos adequados trouxe conforto e sinalizou uma preocupação em oferecer condições mais dignas aos passageiros. Essas ações respondem, em parte, às demandas históricas da sociedade local, que reivindicava melhores condições para o uso do transporte coletivo.

No entanto, as entrevistas com um trabalhador e uma usuária, mesmo sendo realizadas antes da nova empresa da Viação Cidade Corumbá (VC3) assumir, revelaram que as melhorias estruturais e tecnológicas ainda não se traduzem em plena eficiência do sistema, pois a infraestrutura da cidade, como os pontos de ônibus e sinalização, continuam os mesmos. O motorista Paulo destacou a falta de divulgação dos horários e a deficiência na sinalização dos pontos de ônibus, enquanto a estudante Mara ressaltou a superlotação e a escassez de horários como entraves diários. Esses depoimentos evidenciam que, apesar



das inovações, persistem falhas que impactam diretamente a qualidade do serviço.

A contradição entre os avanços institucionais e as dificuldades relatadas pelos entrevistados demonstra que a modernização tecnológica, por si só, não garante um transporte público inclusivo e eficiente. Como apontam autores como Vasconcellos (2013) e Gwilliam (2003), a qualidade do transporte depende tanto das condições físicas quanto da gestão, da programação eficiente e da capacidade de responder às necessidades reais da população.

Nesse sentido, os dados analisados reforçam a ideia de que o transporte público em Três Lagoas encontra-se em uma fase de transição. Houve avanços que não podem ser ignorados, mas os desafios relacionados à gestão, comunicação e integração entre frota, terminal e pontos de ônibus ainda comprometem a efetividade do sistema. O transporte coletivo continua enfrentando críticas que vão além da infraestrutura, alcançando questões de planejamento urbano e políticas públicas de mobilidade.

Assim, as considerações apresentadas neste capítulo permitem compreender que o transporte público em Três Lagoas é um espaço de disputas e contradições, onde convivem inovações e problemas históricos. Esse cenário abre caminho para as Considerações Finais, em que serão discutidas as contribuições centrais da pesquisa, os limites encontrados e as perspectivas para o futuro da mobilidade urbana no município.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O presente trabalho teve como objetivo analisar o transporte público urbano de Três Lagoas-MS a partir de uma perspectiva histórica e de sua configuração atual. A investigação buscou compreender como o município passou de um serviço marcado pela precariedade e descontinuidade para um momento de modernização tecnológica e de ampliação da infraestrutura. No entanto, os resultados demonstraram que, apesar dos avanços, permanecem problemas estruturais e de gestão que comprometem a efetividade do sistema.

A análise histórica revelou que o transporte público em Três Lagoas sempre esteve condicionado ao crescimento econômico e urbano da cidade. A



expansão industrial a partir dos anos 2000, sobretudo com a instalação das fábricas de celulose, intensificou a demanda por mobilidade. Entretanto, a ausência de planejamento adequado resultou em um serviço deficiente, incapaz de acompanhar a dinâmica populacional. Essa herança histórica ajuda a compreender os limites ainda presentes no modelo atual.

Nos últimos anos, a chegada da Viação Cidade Corumbá (VC3) e a renovação da frota representaram um marco. A introdução de ônibus climatizados, com Wi-Fi, letreiros digitais e acessibilidade, somada à reforma do terminal urbano, posicionou Três Lagoas como referência em Mato Grosso do Sul. Como destacam as notícias recentes, trata-se do primeiro município do estado a disponibilizar veículos climatizados para o transporte coletivo urbano (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2025). Essa conquista, no entanto, não deve ser interpretada como solução definitiva para os problemas de mobilidade.

As entrevistas realizadas com o motorista Paulo e a passageira Mara evidenciam que as melhorias não alcançaram todo o potencial esperado. Enquanto o motorista reconhece o terminal como um “divisor de águas”, também critica a falta de sinalização adequada e a ausência de informações claras sobre linhas e horários (Paulo, 2023). A estudante, por sua vez, denuncia a escassez de horários e a superlotação, apontando que esses fatores comprometem a qualidade de vida dos usuários (Mara, 2023).

Esses relatos confirmam as análises teóricas que indicam a mobilidade urbana como um campo de desigualdades. Como observa Gwilliam (2003, p. 12), “um transporte ruim inibe o crescimento, sendo o meio de acesso — ou de impedimento — ao trabalho, saúde, educação e serviços sociais essenciais”. Em Três Lagoas, os avanços tecnológicos não eliminam os efeitos da exclusão espacial e da carência de planejamento urbano, que afetam especialmente os moradores das áreas periféricas.

Outro aspecto relevante é que a modernização do transporte público precisa estar acompanhada de políticas de gestão participativa e de comunicação transparente. A ausência de aplicativos atualizados, de placas nos pontos de ônibus e de campanhas de divulgação amplia a sensação de



incerteza dos passageiros. Como afirmam Ferraz e Torres (2004), a qualidade do transporte coletivo depende não apenas das condições físicas oferecidas, mas também da confiabilidade e da previsibilidade do serviço.

O contraste entre discurso institucional e experiência cotidiana, evidenciado tanto nas entrevistas quanto nas reportagens, demonstra que a mobilidade urbana em Três Lagoas se encontra em um campo de tensões. De um lado, há investimentos que simbolizam progresso e modernização; de outro, persistem dificuldades práticas que mantêm o transporte coletivo distante de um padrão de excelência. Essa contradição expressa os limites do modelo de concessão vigente, no qual a lógica empresarial muitas vezes prevalece sobre as necessidades sociais.

Diante desse quadro, é possível afirmar que o transporte público em Três Lagoas está em processo de transição. Há avanços que devem ser valorizados, como a renovação da frota e a reforma do terminal, mas também desafios urgentes a serem enfrentados, como a ampliação da frequência de linhas, a inclusão de ferramentas digitais de informação e a melhoria da acessibilidade em toda a cidade. Sem essas medidas, o sistema continuará a reproduzir desigualdades, em vez de contribuir para o direito à cidade de forma plena.

Por fim, este trabalho contribuiu para evidenciar que a mobilidade urbana não pode ser analisada apenas sob a ótica da infraestrutura ou da tecnologia, mas deve considerar a experiência concreta de trabalhadores e usuários. A conjugação entre teoria, pesquisa de campo e entrevistas demonstrou que o transporte público em Três Lagoas é um espaço de disputas, avanços e contradições. Nesse sentido, espera-se que este estudo sirva de subsídio para reflexões futuras, incentivando a construção de políticas públicas mais inclusivas, participativas e sustentáveis para a mobilidade urbana no município.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Emerson Gervásio; DE RESENDE, Luiza. Meios de transportes: um lance de olhos para o passado. *Intercursos Revista Científica*, v. 10, n. 1, 2011.

BRASIL, Ângela de Souza. *Dinâmica territorial, mobilidade e fluidez do trânsito de Três Lagoas/MS*. 2018. 137 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Três Lagoas, 2018.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 2012.

DE ARRUDA, Angelo Marcos & ALMEIDA, Lais & MATOS, Daniel & ORNELLAS, Otony & ABREU, Paulo & TORRES, Lusianne De & TACHIBANA, Luã & MAIA, Mariana & MARCELLANI, Milenne & SCATENA, Regina & CHAVES, Jéssica. (2017). *Plano de Ações para o Plano de Mobilidade de Três Lagoas, MS Brasil*.

DELCOL, R. F. R. e MILANI, P. H. A produção do espaço urbano em Três Lagoas - MS com base na dinâmica demográfica. *GEOGRAFIA (LONDRINA)*, v. 31, p. 87, 2022.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. Três Lagoas será a primeira cidade de Mato Grosso do Sul com ônibus urbanos com ar-condicionado e Wi-Fi. 24 abr. 2025. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2025/04/24/tres-lagoas-sera-a-primeira-cidade-de-mato-grosso-do-sul-com-onibus-urbanos-com-ar-condicionado-e-wi-fi/>. Acesso em: 21 set. 2025.

EBAC - Estudo de Base Adicional de Competitividade. Diagnóstico de Competitividade e Desenvolvimento Econômico de Três Lagoas.

FERRAZ, Antonio Clóvis Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. *Transporte público urbano*. São Paulo: Rima, 2004.

GOMIDE, Alexandre Ávila. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília: Ipea, 2003. (Texto para Discussão, n. 960).

GWILLIAM, Ken. *Urban transport in developing countries*. Washington: World Bank, 2003.



IBGE AGÊNCIA DE NOTÍCIAS. Estimativa da população IBGE 2020.

Disponível em:

[https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com\\_mediaibge/arquivos/3ab72e84b974fe7e319496552fb560bb.xlsx](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/3ab72e84b974fe7e319496552fb560bb.xlsx). Acesso: 29 de junho 2022

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. Dia do Meio Ambiente: veículos são os principais culpados pela poluição do ar em centros urbanos. IEMA, 2019. Disponível em: <https://energiaeambiente.org.br/dia-do-meio-ambiente-veiculos-sao-os-principais-culpados-pela-poluicao-do-ar-em-centros-urbanos-2-20190101>. Acesso em: 17 de junho 2026

JORNAL RAIO X. Novos ônibus, velhos problemas: Três Lagoas investe em transporte, mas população continua distante. Disponível em: <https://www.jornalraiox.com.br/tres-lagoas/noticia/10515/novos-onibus-velhos-problemas-tres-lagoas-investe-em-transporte-mas-populacao-continua-distante>. Acesso em: 4 de abril.2026.

MOBILIDADE. Viação Cidade Corumbá inicia operações em Três Lagoas. 2023. Disponível em: <https://mobilidade.co/viacao-cidade-corumba-inicia-operacoes-em-tres-lagoas/>. Acesso em: 21 set. 2025.

MOOVIT. Linhas de ônibus em Três Lagoas. Moovit, 2025. Disponível em: <https://moovitapp.com/>. Acesso em: 21 set. 2025.

NEVES, Joser Cleyton; SANTOS, Thiago Araújo. *A Produção Capitalista Do Espaço Em Três Lagoas (MS): Ideologias E Representações. Pegada, A Revista da 144 Geografia do Trabalho*, v. 19 n.3. 2018. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/>. Acesso em: 29 de junho de 2022

PEREIRA, Rafael & CARVALHO, Carlos & VASCONCELLOS, Eduardo & GALINDO, Ernesto & LIMA NETO, Vicente. (2011). *A mobilidade urbana no Brasil*. Comunicados do Ipea N° 94.

QUEIROZ, Vitor Moreira. *Mobilidade urbana: a eficiência do transporte público coletivo aos acadêmicos da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – Campus de Três Lagoas*. Três Lagoas: UFMS, 2020.

RCN67. Motoristas entram em greve e transporte público deixa de operar. 2021. Disponível em: <https://www.rcn67.com.br/rcn67/motoristas-entram-em-greve-e-transporte-publico-deixa-de-ope/>. Acesso em 21 set 2025

RCN67. Acidentes com bicicletas elétricas aumentam em Três Lagoas. 2025. Disponível em: <https://www.rcn67.com.br/tres-lagoas/jpnews/acidentes-com-bicicletas-eletricas-aumentam-em-tres-lagoas/>. Acesso em: 4 de abril.2026.

RIBEIRO, Carlos Jorge. *Mobilidade urbana: transporte público coletivo e classe trabalhadora*. Pelotas: UCPel, 2008. 214 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Católica de Pelotas, 2008.



SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. *Estudos Avançados*, v. 27, n. 79, p. 41-53, 2013.

TRÊS LAGOAS (MS). Prefeitura Municipal. Prefeitura inaugura Terminal de Transporte Público Urbano. 2023. Disponível em: <https://www.treslagoas.ms.gov.br/prefeitura-inaugura-terminal-de-transporte-publico-urbano/>. Acesso 21 set 2025.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Mobilidade urbana: o que você precisa saber*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*. Texto para discussão. Brasília: IPEA, 2011.

VIAÇÃO TRÊS LAGOAS. Três Lagoas – ônibus: horários, rotas e atualizações. Moovitapp.com. Disponível em: <https://moovitapp.com>. Acesso em: 21 set. 2025.



## APÊNDICES

### APÊNDICE A – Entrevista com Motorista do Transporte Público de Três

Lagoas

**Entrevistado:** Paulo

**Idade:** 39 anos

**Data:** 2023

**Local:** Terminal Urbano de Três Lagoas-MS

#### Transcrição integral:

**Pesquisador:** Qual a sua experiência profissional no transporte coletivo?

**Entrevistado:** Trabalho desde 2011 como motorista. Atualmente estou há quatro meses na Raboni Transportes, mas já passei por outras empresas do setor.

**Pesquisador:** Quais os principais problemas enfrentados hoje em Três Lagoas?

**Entrevistado:** O que falta é divulgação, divulgação maciça [...] em relação às linhas de ônibus, aos horários [...] e até mesmo sobre os direitos, como o cartão de gratuidade para idosos acima de 65 anos. Tanto a Prefeitura quanto a empresa precisariam investir mais em informação clara e acessível.

**Pesquisador:** E quanto à sinalização dos pontos de ônibus?

**Entrevistado:** Muitos pontos não têm placas, e em alguns lugares os próprios usuários criaram pontos improvisados. Isso prejudica muito a organização e dificulta o acesso de idosos e cadeirantes.

**Pesquisador:** O que pensa do novo terminal urbano?

**Entrevistado:** O terminal foi um divisor de águas para Três Lagoas. Hoje temos banheiros limpos, água gelada, cadeiras para espera [...] Mas ainda faltam placas com todos os itinerários e cobertura em pontos estratégicos. Isso dificulta principalmente a vida de quem tem mobilidade reduzida.



## **APÊNDICE B – Entrevista com Passageira do Transporte Público de Três**

Lagoas

**Entrevistada:** Mara

**Idade:** 20 anos

**Data:** 2023

**Local:** Três Lagoas-MS

### **Transcrição integral:**

**Pesquisador:** Há quanto tempo você utiliza o transporte público em Três Lagoas?

**Entrevistada:** Desde abril de 2023, faz cerca de seis meses. Uso principalmente para ir estudar.

**Pesquisador:** Quais as principais dificuldades que você enfrenta?

**Entrevistada:** A pouca disponibilidade de horários e a superlotação são os principais problemas enfrentados diariamente.

**Pesquisador:** O que poderia ser melhorado no serviço?

**Entrevistada:** Ter mais horários disponíveis, diminuir a superlotação, melhorar a direção dos motoristas e a comunicação com os passageiros.

**Pesquisador:** Qual sua opinião sobre o transporte público de Três Lagoas?

**Entrevistada:** Eu acredito que poderia ser mais utilizado. Se mais pessoas usassem, teríamos menos carros nas ruas, menos congestionamentos e também menos poluição. Seria um benefício social e ambiental.



## APÊNDICE C – Entinerário da linha Vila Piloto



PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS  
SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA, TRANSPORTE E TRÂNSITO  
DIRETORIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

| EMPRESA RABONI TRANSPORTES          |         |        |         |        |                  | Centro / Bairro                   |
|-------------------------------------|---------|--------|---------|--------|------------------|-----------------------------------|
| CODIGO = 01                         |         |        |         |        |                  | Av Rosário Congro                 |
| NOME = VILA PILOTO                  |         |        |         |        |                  | Av Filinto Muller                 |
| PLANO FUNCIONAL = SEGUNDA A DOMINGO |         |        |         |        |                  | Av Capitão Olinto Mancini         |
|                                     |         |        |         |        |                  | Av Ranulfo Marques Leal           |
| Segunda/Sexta                       | SÁBADO  |        | DOMINGO |        | Rua Egidio Thomé |                                   |
| BAIRRO                              | CENTRO  | BAIRRO | CENTRO  | BAIRRO | CENTRO           | Rua Alba Candida Pereira da Silva |
| 05:40                               | 06:30   | 05:55  | 06:30   | 08:50  | 09:50            | Rua Talfic Farran                 |
| 06:50                               | 07:30   | 06:50  | 07:30   |        | 11:40            | Rua 12                            |
| 07:50                               | RECOLHE | 07:50  | 08:40   | 12:20  | RECOLHE          | Rua Perimetral                    |
|                                     |         | 09:20  | 09:50   |        |                  | Rua 21                            |
|                                     | 11:00   | 10:20  | 11:40   |        | 14:50            | Rua Talfic Farran                 |
| 11:20                               | 12:00   | 12:20  | RECOLHE | 15:30  | RECOLHE          | Rua 30                            |
| 12:30                               | 13:00   |        | 13:50   |        |                  | Rua Perimetral                    |
| 13:30                               | 14:30   | 14:20  | 14:50   |        | 17:20            | <b>Bairro / Centro</b>            |
| 15:00                               | 15:20   | 15:30  | RECOLHE | 18:00  | RECOLHE          | Av Felipe Jaime                   |
| 15:50                               | 16:20   |        |         |        |                  | Av. Ranulfo Marques Leal          |
| 16:50                               | 17:40   |        | 17:20   |        |                  | Av Ponta Porã                     |
| 18:00                               | 18:30   | 18:00  | RECOLHE |        |                  | Rua Alba Candida Pereira da Silva |
| 19:00                               | RECOLHE |        |         |        |                  | Rua Egidio Thomé                  |
|                                     |         |        |         |        |                  | Av Ranulfo Marques Leal           |
|                                     | 22:10   |        | 23:20   |        | 22:30            | Av Capitão Olintho Mancini        |
| 22:40                               | RECOLHE |        |         |        |                  | Av Fillinto Muller                |
|                                     |         |        |         |        |                  | Rua Paranaíba                     |
|                                     |         |        |         |        |                  | Av Antonio Trajano                |
|                                     |         |        |         |        |                  | Av Rosario Congro                 |





## APÊNDICE E – Entinerário da linha Distrito Industrial



PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS  
SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA, TRANSPORTE E TRÂNSITO  
DIRETORIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

|  |               |               |               |                |               |                           |
|--|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------------------|
| <b>EMPRESA RABÔNI TRANSPORTES</b>          |               |               |               |                |               | <b>Centro / Bairro</b>    |
| <b>CODIGO = 07</b>                         |               |               |               |                |               | Av Rosário Congro         |
| <b>NOME = Shopping</b>                     |               |               |               |                |               | Av Antônio Trajano        |
| <b>PLANO FUNCIONAL = SEGUNDA A DOMINGO</b> |               |               |               |                |               | Rua Wilson Carvalho Viana |
|  |               |               |               |                |               | Av Filinto Muller         |
| <b>Segunda/Sexta</b>                       |               | <b>SÁBADO</b> |               | <b>DOMINGO</b> |               | Av Jamil Jorge Salomão    |
| <b>BAIRRO</b>                              | <b>CENTRO</b> | <b>BAIRRO</b> | <b>CENTRO</b> | <b>BAIRRO</b>  | <b>CENTRO</b> | <b>Bairro/Centro</b>      |
|  | 06:30         |               |               |                |               | Av Jamil Jorge Salomão    |
| 07:00                                      | 07:30         |               |               |                |               | Av Filinto Muller         |
| 08:00                                      | 08:30         |               | 08:50         |                | 09:50         | Rua Wilson Carvalho Viana |
| 09:00                                      | RECOLHE       | 09:20         | RECOLHE       | 10:20          | RECOLHE       | Av Antônio Trajano        |
|  | 11:00         |               |               |                | 11:50         |                           |
| 11:20                                      | 12:00         |               | 11:50         | 12:20          | 13:00         |                           |
| 12:20                                      | 13:00         | 12:20         | 13:00         | 13:20          | RECOLHE       |                           |
| 13:20                                      | 14:00         | 13:20         | RECOLHE       |                |               |                           |
| 14:30                                      | 15:20         |               |               |                |               |                           |
| 15:50                                      | RECOLHE       |               | 16:20         |                | 16:20         |                           |
|  |               | 16:50         | 17:20         | 16:50          | 17:20         |                           |
|  | 17:40         | 18:00         | 18:30         | 18:00          | 18:30         |                           |
| 18:00                                      | 18:30         | 19:00         | RECOLHE       | 19:00          | RECOLHE       |                           |
| 19:00                                      | RECOLHE       |               |               |                |               |                           |
|  |               |               |               |                |               |                           |
|  |               |               |               |                |               |                           |
| 22:40                                      | RECOLHE       | 22:40         | RECOLHE       | 21:40          | RECOLHE       |                           |
|  |               |               |               |                |               |                           |
|  |               |               |               |                |               |                           |
|  |               |               |               |                |               |                           |
|  |               |               |               |                |               |                           |
|  |               |               |               |                |               |                           |



## **LISTA DE FIGURAS**

**Figura 1** --” Onibus” típico da primeira metade do século XIX

**Figura 2** – Círculo vicioso do transporte público precário

**Figura 3** – Localização do município de Três Lagoas no Estado de Mato Grosso do Sul

**Figura 4** -- Linhas do transporte coletivo urbano de Três Lagoas no aplicativo Moovit

**Figura 5** – Terminal de ônibus praça Ramez Tebet

**Figura 6** – Ônibus da Rabôni no terminal

**Figura 7** – Banheiros na praça Ramez Tebet

**Figura 8** Inauguração do novo Terminal Urbano

**Figura 9** -- Ponto de ônibus Rua Taufik Ffran, Vila Piloto

**Figura 10** -- Ponto de ônibus na Av. Filinto Muller

**Figura 11** -- Ponto de ônibus na Av. Rosário Congro

**Figura 12** – Área de assentos no Terminal Urbano de Três Lagoas

**Figura 13** – Bilheteria do Terminal Urbano de Três Lagoas

**Figura 14** – Frota nova de ônibus

**Figura 15** – Frota de ônibus da Viação Cidade Corumbá (VC3) em operação no Terminal Urbano de Três Lagoas

**Figura 16** – Detalhe do ônibus climatizado em circulação pela linha Vila Piloto

**Figura 17** -- Cobertura do Terminal