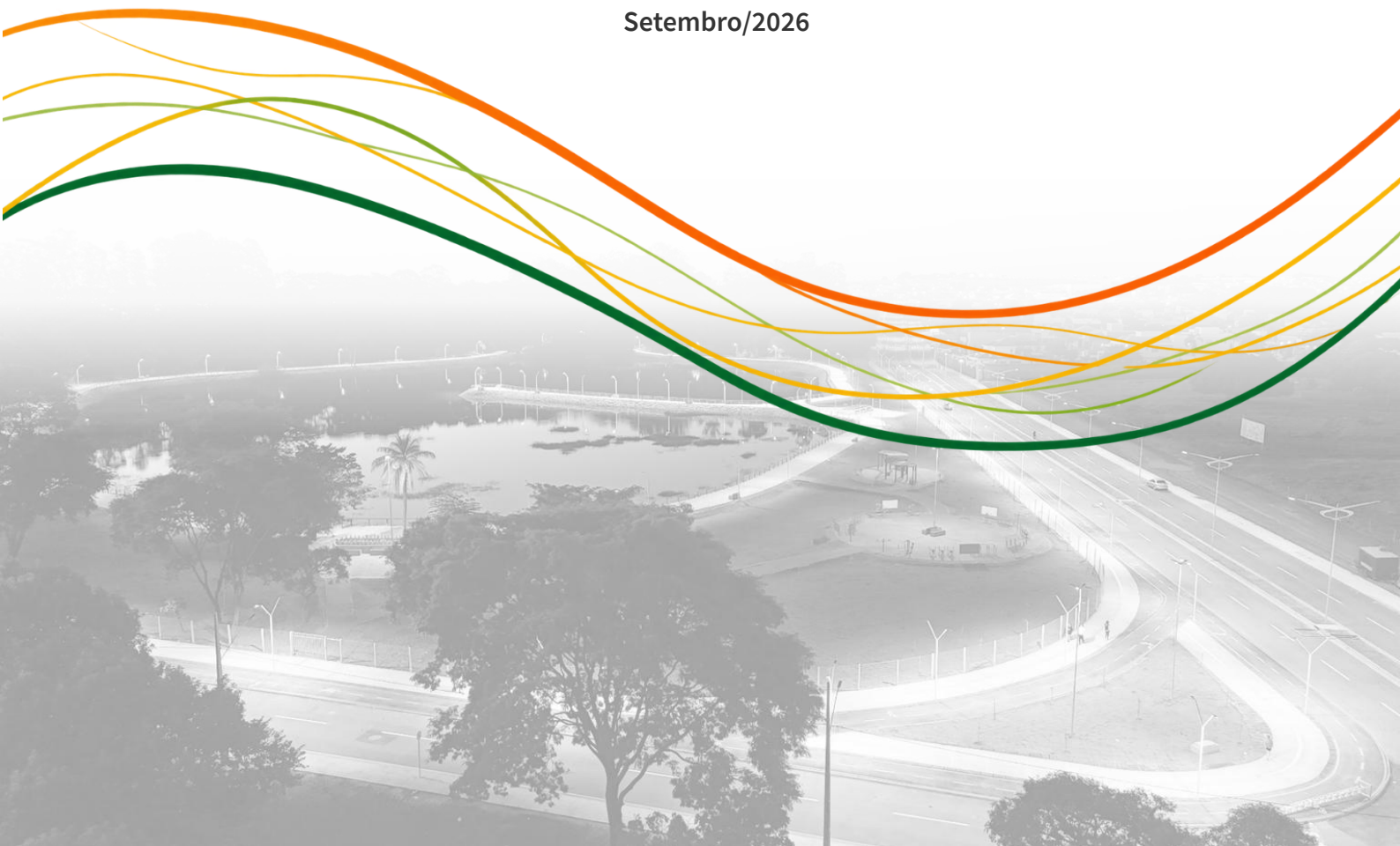




PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CATALÃO

PRODUTO 1 - RELATÓRIO DE LEVANTAMENTO E ESTRUTURAÇÃO PRELIMINAR DE INFORMAÇÕES

Setembro/2026

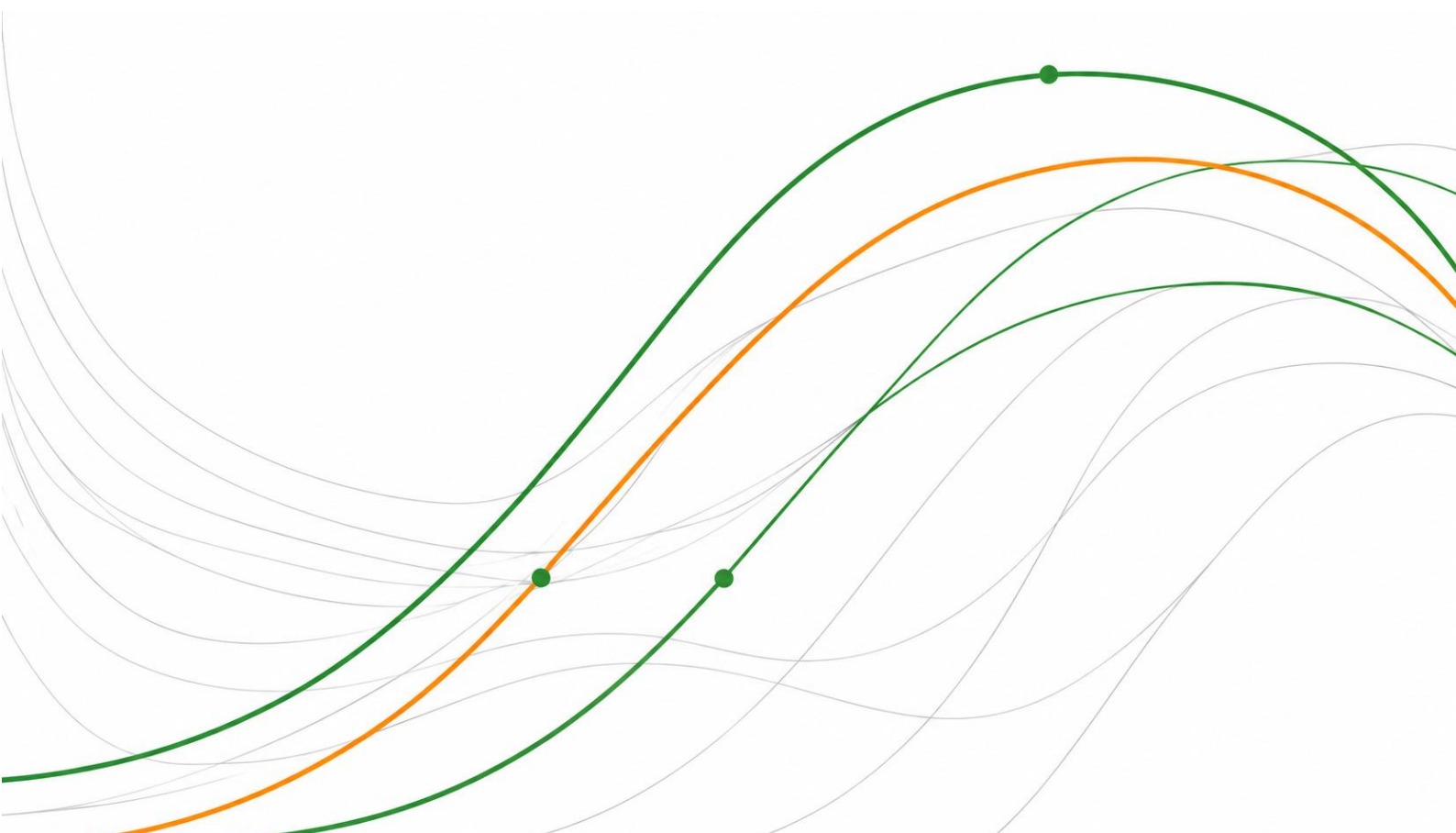


PREFEITURA MUNICIPAL DE CATALÃO
SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE CATALÃO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE CATALÃO

PRODUTO 1 - RELATÓRIO DE LEVANTAMENTO E ESTRUTURAÇÃO PRELIMINAR DE INFORMAÇÕES

Setembro/2026



FICHA TÉCNICA

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATALÃO

Prefeito

Velomar Gonçalves Rios

Superintendente municipal de trânsito de Catalão

Ronaldo Pereira Rosa

Fiscais técnico e administrativo do Contrato Nº 58/2026

Cleiber Antônio da Costa

Cleiton Crispim Pereira

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CATALÃO

Reitora

Roselma Lucchese, Dra.

Diretor da Faculdade de Engenharia

Henrique Senna Diniz-Pinto, Dr.

Coordenadora do Curso de Engenharia Civil

Maria Tereza da Silva Melo, Dra.

Coordenadora do projeto de pesquisa

Marília Gabriela Alencar de Moraes, Dra.

EQUIPE TÉCNICA UFCAT/UnB

Professores/pesquisadores

Alan Ricardo da Silva, Dr.

Erwin Francisco Tochtrop Junior, Dr.

Fabiana Serra de Arruda, Dra.

Fábio Zanchetta, Dr.

Juliana Rosa Sidnei, Ma.

Michelle Andrade, Dra.

Otavio Henrique da Silva, Dr.

Pastor Willy Gonzales Taco, Dr.

Paulo Cesar Marques da Silva, Dr.

Sérgio Ronaldo Granemann, Dr.

Equipe administrativa

Ana Larissa Dal Piva Argenta, Dra.

Antover Panazzolo Sarmento, Dr.

Discentes de doutorado

Raniere Moisés da Cruz Fonseca, Me.

Discentes de mestrado

Isadora Ramos da Silva

Discentes de graduação

Aline Cristina de Lima Rio

Ana Júlia Ferreira Arcas Piazza

Ana Laura Ribeiro Rodrigues

Anna Júlia de Souza Araújo

Arthur Ferreira de Andrade

Bianka Lopes Oliveira Torres

Bruna Emanuele da Silva

Bruna Prado Rezende da Paixão

Diane Carla dos Santos

Gabriela Alves de Lima

Discentes de graduação

Gláucia Teles Guimarães

Guilherme Tony Avelar

Guilherme Viana Ferreira

Gustavo Amorim Silva

Gustavo Borges Araújo

Hevellyn Vitorino Silva

Isabele Cristina Mariano Honório

Joao Ricardo Mesquita de Oliveira

Kamilly Vitória da Silva Gomes

Livya Cristina Pinheiro Silva

Maicon dos Anjos Costa

Marcella Lima Rosário

Maria Clara de Oliveira Tomé

Maria Eduarda de Sousa Silva

Maria Eduarda Pereira Borges

Maria Eloysa Ribeiro Rosa

Maria Heloísa De Oliveira Souza

Maria Vitória Gonçalves Meireles Ricioli

Mariana Ballarin Lopes

Mayele da Silva Rosa

Mayline Rodrigues Borges

Nathan Miranda Lopes

Nathany Jorge da Silva Fagundes

Olívia Lima Caetano de Souza

Pedro Henrique Camargo

Pedro Henrique Ferreira Cezário

Pedro Henrique Nascimento Silva

Pedro José Ferreira dos Santos

Priscila Gabrielle Dutra Alves

Raquel Ana Vieira Santos

Victor de Lima Barbosa

Vitória Ferreira da Silva

APRESENTAÇÃO

O presente documento está de acordo com o Contrato N° 58/2026, que trata da parceria estabelecida entre a Universidade Federal de Catalão (UFCAT) e o Município de Catalão, por intermédio da Superintendência Municipal de Trânsito de Catalão (SMTC), e interveniência da Fundação de Apoio à Pesquisa (FUNAPE). Esta cooperação foi firmada com o objetivo de desenvolver estudos técnicos e científicos que subsidiem a construção do diagnóstico da mobilidade urbana no município de Catalão; considerando aspectos sociais, territoriais, econômicos, ambientais e institucionais que influenciam nos deslocamentos de pessoas e bens.

Nesse sentido, levantamentos e análises devem auxiliar e orientar na definição de metas para o município e na proposição de diretrizes e ações estratégicas para comporem a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Catalão em conformidade com os princípios e orientações estabelecidos pela Lei Federal nº12.587/2012.

O estudo está dividido em quatro etapas os quais embasam a entrega de quatro produtos, elaborados em formato de relatórios. Os manuscritos estão sujeitos a revisões e complementações a qualquer momento, conforme o andamento e evolução do projeto:

- Produto 1 – Relatório de levantamento e estruturação preliminar de informações;
- Produto 2 – Relatório do diagnóstico da mobilidade urbana;
- Produto 3 – Relatório de prognóstico e ações de melhoria das condições de mobilidade futura; e
- Produto 4 – Relatório do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS).

Este documento corresponde ao Produto 1: apresentação do contexto do estudo e levantamentos preliminares de dados e informações realizados a partir de informações em fontes primárias e secundárias. Os dados em questão fornecem subsídios para o desenvolvimento do diagnóstico da mobilidade urbana da área em estudo, objeto a ser apresentado no Produto 2.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	4
1.1. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável	5
1.2. Formalização da parceria	7
1.3. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Catalão – Goiás.....	8
1.4. Comissão de acompanhamento.....	9
1.5. Identidade visual e gestão participativa no PMUS.....	10
2 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA	12
2.1. História de Catalão	12
2.2. Delimitação e localização geográfica	14
2.3. Perfil demográfico e indicadores socioeconômicos.....	17
2.4. Dados de uso e ocupação do solo	19
2.5. Polos geradores de viagens	22
3 CENÁRIO INSTITUCIONAL E SOCIAL DA MOBILIDADE URBANA.....	28
3.1. Estrutura institucional da prefeitura.....	28
3.2. Atores sociais da mobilidade urbana	31
4 PROSPECÇÃO PRELIMINAR DE DADOS E INFORMAÇÕES.....	37
4.1. Método de elaboração e fontes de informação.....	37
4.2. Atividades preliminares realizadas e em andamento	43
5 REFERÊNCIAS	44

1

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana abrange o transporte urbano e as políticas de desenvolvimento das cidades, vinculando de forma direta o planejamento dos deslocamentos à gestão do uso e ocupação do solo. No cenário brasileiro, o crescimento urbano historicamente caracterizou-se por priorizar o transporte individual motorizado em detrimento dos sistemas de transporte coletivo e ativo. Essa priorização resultou no agravamento de disfunções urbanas estruturais, representadas por congestionamentos crônicos, elevados níveis de poluição atmosférica e sonora, sinistros de trânsito e barreiras de exclusão socioespacial.

Para ordenar essas dinâmicas, a Constituição Federal de 1988 estabeleceu, no artigo 21 (inciso XX), a competência privativa da União para instituir diretrizes de desenvolvimento urbano e de transportes públicos, delegando aos municípios (artigo 30 e artigo 182) o dever de legislar sobre assuntos de interesse local e de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, de modo a assegurar o bem-estar coletivo.

Em momento posterior, a aprovação do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 2001) consolidou diretrizes gerais para o ordenamento do território urbano. No entanto, o Estatuto não abordou a mobilidade urbana sob uma perspectiva de autonomia e transversalidade (conexão com diferentes áreas), limitando a obrigatoriedade de elaboração de um plano de transporte urbano integrado apenas aos municípios com população superior a 500 mil habitantes.

Com o objetivo de suprir as lacunas de integração setorial e normatizar de forma coordenada as necessidades de tráfego de passageiros e de cargas, foi promulgada a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Esta Lei instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que se consolidou como um marco de segurança jurídica para os gestores municipais, fornecendo respaldo legal para intervenções que busquem equilibrar a distribuição do espaço viário. A orientação está fundamentada nos princípios de acessibilidade

universal, sustentabilidade socioeconômica e ecológica, equidade no acesso aos bens públicos e gestão democrática participativa.

Dentre as suas determinações mais expressivas, a PNMU estabeleceu como diretrizes obrigatórias a priorização dos modos de transporte não motorizados (ativos), bem como a primazia dos serviços de transporte público coletivo. Para isso, definiu o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob ou PMUS) como o instrumento oficial de efetivação da política nacional em âmbito municipal.

O desenvolvimento do plano tornou-se obrigatório para os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além das cidades inseridas em regiões metropolitanas, aglomerações urbanas, áreas de especial interesse turístico ou sob influência de empreendimentos com significativo impacto ambiental.

Historicamente, os prazos originais estabelecidos para a elaboração e aprovação dos planos municipais passaram por sucessivas dilações legislativas: em conformidade com o regramento de repasses orçamentários federais gerido pelo Ministério das Cidades, o limite temporal encerrou-se em 12 de abril de 2024, para cidades com mais de 250 mil habitantes, e em 12 de abril de 2025 para os demais municípios obrigados com população igual ou inferior a 250 mil habitantes.

A ausência de um plano local aprovado por instrumento normativo adequado restringe o recebimento de recursos orçamentários federais voluntários destinados a novos projetos de infraestrutura de transporte, limitando as solicitações de verbas da União unicamente ao financiamento da elaboração do próprio plano.

A legislação federal também exige que o PMUS disponha de mecanismos de acompanhamento permanente e que seja avaliado e revisado em período não superior a dez anos.

1.1. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é um instrumento estratégico e racional de planejamento voltado para horizontes de curto, médio e longo prazos. Sua principal finalidade é converter os princípios gerais da política nacional em metas operacionais e ações físicas de aplicação prática no território municipal. Nesse sentido, para assegurar a eficácia de sua implantação, a legislação federal determina que o PMUS seja, obrigatoriamente, integrado e compatível com o Plano Diretor municipal ou nele inserido de forma direta. Essa

compatibilização é indispensável para superar o distanciamento histórico entre as políticas de ordenamento do uso do solo e as de transportes, garantindo que o adensamento urbano, as dinâmicas de crescimento e a expansão das redes de circulação caminhem de forma coordenada.

A estruturação do PMUS segue uma metodologia composta por etapas técnicas interdependentes, que exigem a atuação de equipes técnicas multidisciplinares e a constante articulação com as instâncias sociais. O processo estrutura-se, fundamentalmente, em três fases:

- **Diagnóstico técnico:** Consiste na leitura sistemática, espacializada e analítica do cenário atual de mobilidade no município. Essa fase fundamenta-se na coleta de dados primários de campo e informações de fontes secundárias para identificar as principais disfunções da circulação viária. O escopo das pesquisas abrange o inventário da infraestrutura viária física (condições de calçadas, travessias e ciclovias), contagens de tráfego, estatísticas de acidentes, padrões de deslocamento e análises operacionais das linhas de transporte coletivo. Adicionalmente, o diagnóstico incorpora dados qualitativos sobre as percepções de usuários e gestores quanto ao funcionamento dos serviços;
- **Prognóstico e estudo de cenários:** A partir dos dados colhidos, realiza-se a projeção do comportamento futuro da demanda de deslocamentos e o crescimento espacial da localidade para horizontes de planejamento de dez anos ou mais. Diferentes cenários são projetados, permitindo modelar e avaliar os impactos socioeconômicos, ambientais e de acessibilidade decorrentes de alternativas de intervenção na infraestrutura e na gestão de tráfego; e
- **Formulação de propostas e programa de ação:** Consiste na concepção de diretrizes, projetos e intervenções operacionais. Essas medidas são consolidadas em um programa de ação que associa cada proposta aos seus prazos de execução (curto, médio e longo prazos), estimativas de custos, prioridades de implantação e responsabilidades institucionais. Para garantir a viabilidade financeira do programa, o planejamento pode mapear fontes de recursos que englobam verbas federais, estaduais e municipais, parcerias público-privadas e a aplicação de instrumentos urbanísticos previstos no Plano Diretor.

A eficácia contínua das diretrizes formuladas no PMUS depende do estabelecimento de metas claras de atendimento e de indicadores de desempenho socioeconômico, operacional e ambiental, que permitam aferir a eficiência das ações implementadas ao longo do tempo.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece que a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do PMUS ocorra em um intervalo não superior a dez anos. No entanto, guias e manuais de boas práticas recomendam a realização de avaliações técnicas intermediárias com periodicidade sugerida de cinco anos, permitindo ao gestor público realizar correções de rumo e ajustes operacionais nas políticas vigentes.

Por fim, a consolidação e a aprovação do PMUS sob a forma de lei municipal específica aprovada pela Câmara de Vereadores é altamente recomendada para conferir estabilidade jurídica e integridade institucional ao planejamento. A aprovação em formato legislativo atua como salvaguarda contra descontinuidades administrativas nas transições de governos locais, convertendo o PMUS em uma política pública de Estado contínua e perene.

Para legitimar e sustentar politicamente esse processo de transformação urbana, a participação ativa da sociedade civil organizada e de toda a população deve ser fomentada desde as fases iniciais de mobilização e mantida sistematicamente durante as etapas de implementação e monitoramento das ações.

1.2. Formalização da parceria

Com o intuito de atender à exigência legal para a estruturação de sua política de transportes, o Município de Catalão estabeleceu uma parceria técnico-científica com a Universidade Federal de Catalão (UFCAT). Esta cooperação foi formalizada em julho de 2026 mediante a assinatura do Contrato nº 58/2026, firmado entre a administração municipal, por intermédio da Superintendência Municipal de Trânsito de Catalão (SMTTC), e a instituição de ensino superior, contando com a interveniência da Fundação de Apoio à Pesquisa (FUNAPE).

O acordo tem como objeto a execução do projeto de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) intitulado “Estudo integrado da mobilidade urbana em Catalão – GO”. Esta iniciativa científica visa fornecer o embasamento técnico e o suporte metodológico necessários para a elaboração coordenada do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) e do Plano de Operação do Transporte Público Urbano do município.

Para viabilizar a execução das atividades pactuadas, foram homologados um Plano de Trabalho detalhado e o respectivo cronograma físico-financeiro, instrumentos que delimitam os prazos, as metas, as responsabilidades e a distribuição de recursos ao longo do projeto.

1.3. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Catalão – Goiás

Por se tratar do primeiro Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de Catalão, a iniciativa configura uma oportunidade estratégica para orientar o crescimento do município de forma ordenada e sustentável. Cidades de porte médio apresentam a vantagem técnica de possuir uma dinâmica de tráfego e um modelo viário ainda em processo de consolidação. Essa particularidade permite a aplicação preventiva de soluções de menor custo e maior simplicidade, redirecionando o desenvolvimento urbano antes que disfunções graves e congestionamentos estruturais se instalem de forma crítica.

A estruturação desse planejamento gera impactos positivos e transversais no município. Sob a perspectiva socioeconômica e urbana, os benefícios diretos englobam a diminuição do tráfego de veículos, melhorias na saúde pública pela promoção da mobilidade ativa (caminhada e ciclismo), o fortalecimento do comércio local e o fomento à inclusão social por meio do acesso democrático às oportunidades da cidade.

Para a administração pública, o planejamento racionaliza os investimentos municipais, eliminando o desperdício de recursos financeiros decorrente da falta de articulação entre secretarias e da descontinuidade de projetos em transições de governos.

Além disso, a realização de audiências públicas garante a participação da sociedade civil, legitimando as decisões e consolidando o PMUS como uma política pública contínua de Estado, e não apenas de gestão.

Para operacionalizar as atividades de campo e de análise de forma sistemática, a equipe foi organizada em seis eixos temáticos específicos:

- Eixo 1 – Planejamento e Gestão da Mobilidade Urbana;
- Eixo 2 – Transporte Público;
- Eixo 3 – Sistema Viário, Tráfego e Circulação Urbana;
- Eixo 4 – Mobilidade Ativa e Acessibilidade;
- Eixo 5 – Sinistralidade Viária; e
- Eixo 6 – Logística e Transporte de Cargas.

A base do estudo reside na caracterização dos padrões e comportamentos de deslocamento da população e dos bens no território de Catalão. O processo metodológico estrutura-se em um conjunto de diagnósticos e pesquisas de campo integradas e fundamentadas no estudo dos seguintes segmentos:

- Circulação de pedestres;
- Circulação de bicicletas;
- Circulação de transporte coletivo por ônibus;
- Circulação de transporte individual sob demanda (por aplicativo);
- Circulação de transporte de cargas;
- Circulação viária;
- Segurança viária;
- Estacionamentos; e
- Pontos de carga e descarga.

Ao final das atividades, os estudos técnicos desenvolvidos pela universidade permitirão a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) tecnicamente embasado e em conformidade com as diretrizes federais da Lei nº 12.587/2012.

Como resultado complementar, será estruturado o Plano de Operação do Transporte Público Urbano, visando à melhoria da qualidade do serviço, otimização das redes e maior atratividade do transporte coletivo municipal.

Espera-se que a implantação conjunta de ambos os planos dissemine a cultura do planejamento contínuo no município, consolidando um banco de dados sistematizado que apoiará as futuras decisões da administração pública com dados georreferenciados e indicadores consolidados.

1.4. Comissão de acompanhamento

Para o desenvolvimento das atividades em consonância com o Plano de Trabalho estabelecido entre as partes, foi sugerida a composição de uma Comissão de Acompanhamento do PMUS. A Comissão, que possui caráter consultivo e colaborativo, tem como principais funções a participação em discussões técnicas e encaminhamentos pertinentes ao fluxo de atividades e decisões inerentes ao processo.

A formação do grupo de acompanhamento foi organizada pela Superintendência Municipal de Trânsito de Catalão por meio do envio de ofícios solicitando a indicação formal de representantes e se estruturou conforme a listagem:

- Superintendência Municipal de Trânsito de Catalão: Adriano Soares Correia;
- Secretaria Municipal de Obras: Leandro Damas de Oliveira, Igor Cesar Nascimento Marques, Marcus Vinicius Borges Martins, Stephanie Prado de Paiva, Bruno Leonardo e Silva e Marcio Azevedo Pereira Júnior;
- Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura: pendente;
- Secretaria Municipal de Meio Ambiente: Elton Luiz Rodrigues Silva;
- Secretaria Municipal de Saúde: Larissa Juliana Patrocínio da Silva;
- Corpo de Bombeiros Militar - 10 BBM Catalão: Subtenente BM Valério Gonçalves Cardoso (titular) e Subtenente BM Robson Martins Maia (suplente);
- SAMU – Catalão: Sabina Borges da Costa;
- Polícia Militar do Estado de Goiás - 9 CRPM Catalão: Tenente-Coronel PM Joaquim Rodrigues Ferreira Júnior;
- Polícia Rodoviária Federal - Unidade Operacional de Catalão: Cleidomar Coimbra Divino;
- Empresa que opera o transporte público – Empresa Transduarte: Vivian Aparecida dos Santos Duarte Marçal (titular) e Cesario de Aguiar Silva Oliveira (suplente);
- Empresa que administra o sistema de estacionamento rotativo pago - EXP Parking: pendente; e
- Empresa que opera o trecho da BR-050 - Ecovias Minas Goiás (Grupo EcoRodovias): pendente.

Com o avanço das atividades, outros entes e grupos podem ser inseridos nesta Comissão a fim de contribuírem com as discussões relacionadas aos eixos da mobilidade urbana.

1.5. Identidade visual e gestão participativa no PMUS

A estruturação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de Catalão requer uma estratégia de comunicação que facilite a identificação e a aproximação entre o projeto técnico e a população. Sob essa premissa, a Secretaria Municipal de Comunicação desenvolveu

a identidade visual do plano (Figura 1), estabelecendo uma marca gráfica própria para todos os documentos e materiais de divulgação.

Figura 1 – Identidade visual do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Catalão – GO



Fonte: Prefeitura de Catalão (2026).

Essa padronização visual atua como um referencial de comunicação institucional. Ela assegura que os relatórios técnicos, informativos e campanhas educativas sejam facilmente reconhecidos pelos cidadãos. A consolidação de uma imagem gráfica para o PMUS busca legitimar o processo de planejamento aos olhos da sociedade civil, estimulando o sentimento de pertencimento e de corresponsabilidade pelo futuro do espaço urbano.

2

CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ABRANGÊNCIA

A localização de Catalão, associada à sua dinâmica econômica e à presença de atividades industriais, comerciais, agropecuárias e de serviços, contribui para a geração de fluxos de pessoas e mercadorias em diferentes escalas. Tais características são particularmente relevantes para a compreensão da dinâmica de mobilidade urbana e da organização do sistema de transportes municipal.

Catalão possui uma dupla condição territorial: é, simultaneamente, cidade e corredor. Ou seja, existe a mobilidade interna da população, mas também uma forte mobilidade de passagem, distribuição e conexão regional associada à BR-050, à ferrovia, às indústrias, à mineração e ao agronegócio. A presença de grandes grupos empresariais, como HPE Automotores, John Deere, CMOB Brasil, Mosaic Fertilizantes, Fertilizantes Heringer e Araguaia evidencia a formação de um complexo produtivo no qual atividades se articulam por meio de uma ampla rede de fornecedores, serviços e infraestrutura logística.

2.1. História de Catalão

A formação de Catalão remonta ao início do século XVIII, quando a região passou a ser utilizada como ponto de passagem e abastecimento das expedições que percorriam os sertões de Goiás. Por volta de 1722/1723, a comitiva de Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera, passou pela região, onde posteriormente se consolidaria o povoado associado à figura de um religioso de origem catalã, conhecido como “O Catalão”. Registros históricos apontam a existência do povoado desde a década de 1730.

Ao longo do século XIX, o núcleo urbano se consolidou e adquiriu importância regional. Catalão foi elevada à condição de vila em 1833 e, em 1859, à categoria de cidade. A partir do final do século XIX e início do século XX, a expansão das atividades comerciais e a chegada da

ferrovia contribuíram para ampliar sua inserção regional, fortalecendo sua função como importante núcleo de circulação, comércio e abastecimento.

Esse processo histórico contribuiu para a formação de uma cidade cuja área central concentra parte importante de seu patrimônio, atividades comerciais, serviços e espaços de convivência, constituindo também uma referência para a compreensão da evolução urbana de Catalão. Na Figura 2 estão apresentados quatro recortes de diferentes áreas na cidade: três estão na Avenida 20 de agosto e um no terminal rodoviário à época.

Figura 2 – Registros antigos de diferentes pontos da cidade de Catalão – GO: (a) Av. 20 de agosto. Praça Getúlio Vargas (19XX); (b) Antigo terminal rodoviário (19XX); (c) Av. 20 de agosto. Casarão Nasr Faiad (19XX); e (d) Av. 20 de agosto. Ginásio Nossa Senhora Mãe de Deus (19XX)



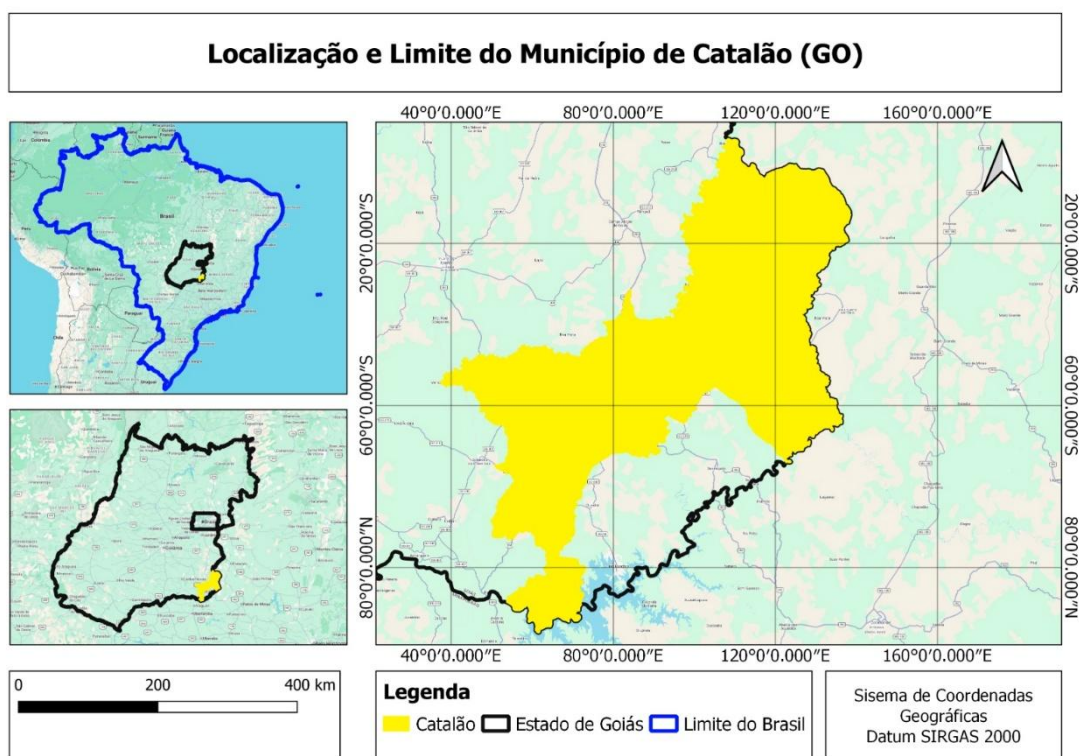
Fonte: IBGE (2026). Elaboração: Própria autora (2026).

A trajetória de Catalão evidencia, portanto, um processo contínuo de transformação urbana e econômica, no qual diferentes períodos e atividades contribuíram para consolidar a configuração territorial e a dinâmica urbana que caracterizam o município atualmente.

2.2. Delimitação e localização geográfica

O município de Catalão está localizado no sudeste do estado de Goiás, na região Centro-Oeste do Brasil, constituindo um importante centro urbano e econômico do estado (Figura 3). Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o município possui código geográfico 5205109, área territorial de 3.826,37 km² e população de 114.427 habitantes, conforme o Censo Demográfico de 2022. Para 2025, a população estimada é de 122.760 habitantes, correspondendo a uma densidade demográfica de 29,90 habitantes por km², considerando a população censitária.

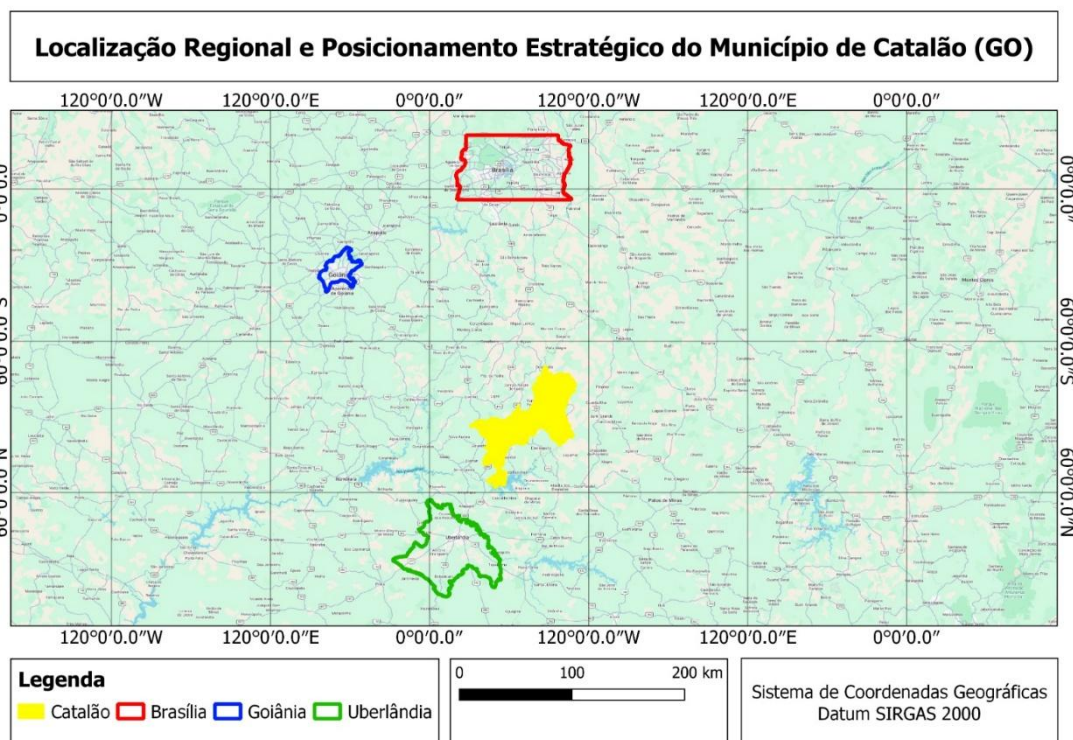
Figura 3 – Localização e limite do município de Catalão – GO



Fonte: Própria autora (2026).

Sua localização confere ao município uma posição estratégica na articulação entre diferentes centros urbanos e econômicos do Centro-Oeste e do Triângulo Mineiro. Catalão está situada a, aproximadamente, 261 km de Goiânia, 314 km de Brasília e 109 km de Uberlândia, estabelecendo conexões com importantes mercados consumidores, centros de serviços, polos industriais e áreas de produção agropecuária (Figura 4). Essa condição favorece a circulação de pessoas, insumos e mercadorias e amplia a influência regional do município para além de seus limites administrativos.

Figura 3 – Localização regional e posicionamento estratégico do município de Catalão – GO



Fonte: Própria autora (2026).

Essa inserção territorial é reforçada pela presença de importantes infraestruturas de transporte. Entre elas, destaca-se a BR-050, eixo rodoviário de integração nacional que atravessa o território municipal e conecta Catalão, ao norte, a Goiânia e Brasília e, ao sul, a Uberlândia e outras áreas do Triângulo Mineiro. A rodovia desempenha papel relevante na circulação de pessoas e no transporte de cargas, contribuindo para o escoamento da produção agropecuária, industrial e mineral e para a integração do município aos principais corredores logísticos nacionais.

A posição geográfica de Catalão está diretamente relacionada à sua estrutura econômica. O município consolidou importante atividade industrial e mineradora, com empreendimentos vinculados aos setores automobilístico, de máquinas e equipamentos agrícolas, mineração, fertilizantes, alimentos, construção civil e logística. Nesse contexto, destaca-se o Distrito Mineroindustrial de Catalão (DIMIC), localizado às margens da BR-050, que reúne mais de 60 indústrias e gera aproximadamente 4 mil empregos diretos, segundo o Governo de Goiás.

A combinação entre localização, atividade econômica e infraestrutura de transportes produz uma dinâmica territorial caracterizada pela geração, atração e passagem de diferentes

fluxos. Catalão não atua apenas como ponto de passagem de mercadorias entre regiões, mas também como origem e destino de deslocamentos associados ao trabalho, à indústria, ao comércio, aos serviços e às atividades agropecuárias. Dessa forma, a dinâmica econômica do município possui relação direta com a demanda por transporte e com a organização de seu sistema viário.

Além da infraestrutura rodoviária, Catalão possui inserção na Malha Centro-Leste da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), destinada ao transporte ferroviário de cargas. A ferrovia amplia a integração do município com áreas produtoras, polos industriais e mercados consumidores de diferentes estados brasileiros. A documentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) identifica o pátio ferroviário de Catalão no km 857, situado no trecho entre Goiandira, no km 832, e Fosfago, no km 865.

A ferrovia apresenta, ainda, uma característica particularmente relevante para a mobilidade urbana: seu traçado alcança a área urbana de Catalão, estabelecendo pontos de interação entre os trilhos e a circulação cotidiana da população. Em 2019, a Prefeitura Municipal registrou a existência de 21 passagens de nível no perímetro urbano e firmou acordo com a concessionária responsável pela operação ferroviária para a realização de passagem assistida dos trens e implantação de sinalização nesses pontos.

A importância da infraestrutura ferroviária permanece atual. Em agosto de 2026, a ANTT autorizou a extensão, por 24 meses, do contrato de concessão da FCA, com o objetivo de assegurar a continuidade da prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas, enquanto avança o processo de renovação da concessão.

Nesse contexto, Catalão apresenta uma dupla condição territorial: ao mesmo tempo em que desempenha funções próprias de um centro urbano regional, constitui um importante ponto de articulação de corredores rodoviários, ferroviários, industriais e logísticos. Essa característica influencia diretamente a organização espacial do município e a dinâmica dos deslocamentos, tornando a integração entre uso do solo, infraestrutura, transporte, circulação e desenvolvimento econômico um elemento central para a compreensão da mobilidade urbana local.

2.3. Perfil demográfico e indicadores socioeconômicos

Catalão possui 114.427 habitantes, segundo o Censo Demográfico de 2022, e população estimada em 122.760 habitantes em 2025, representando crescimento de aproximadamente 7,3% em relação à população censitária. O município possui área territorial de 3.826,37 km² e densidade demográfica de 29,90 habitantes por km², considerando a população registrada no Censo de 2022.

A população municipal apresenta elevado grau de urbanização. Em 2022, 109.999 habitantes (96,1%) residiam em áreas urbanas, enquanto 4.428 (3,9%) estavam em áreas rurais. Essa concentração populacional no espaço urbano reforça a importância da análise das condições de mobilidade e acessibilidade na cidade, sem desconsiderar as demandas específicas de deslocamento entre a área urbana e as comunidades e propriedades rurais.

Quanto à distribuição por sexo, Catalão apresentava 57.316 mulheres (50,1%) e 57.111 homens (49,9%), configurando uma composição próxima à condição de equilíbrio. Em relação à cor ou raça, 47,3% da população se declarou branca, 45,0% parda, 7,3% preta, 0,2% amarela e 0,1% indígena, segundo o quesito de cor ou raça do Censo. O Panorama do Censo também apresenta informações sobre a população indígena a partir de critérios ampliados de identificação.

A estrutura etária do município reúne diferentes grupos de idade, incluindo parcela expressiva da população adulta e a presença de crianças, adolescentes e idosos. Essa composição apresenta implicações para o planejamento da mobilidade, uma vez que os diferentes grupos possuem necessidades distintas de deslocamento, autonomia e acessibilidade. A população idosa, as crianças e as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por exemplo, demandam condições adequadas de caminhabilidade, travessia, transporte coletivo e acesso aos equipamentos e serviços urbanos.

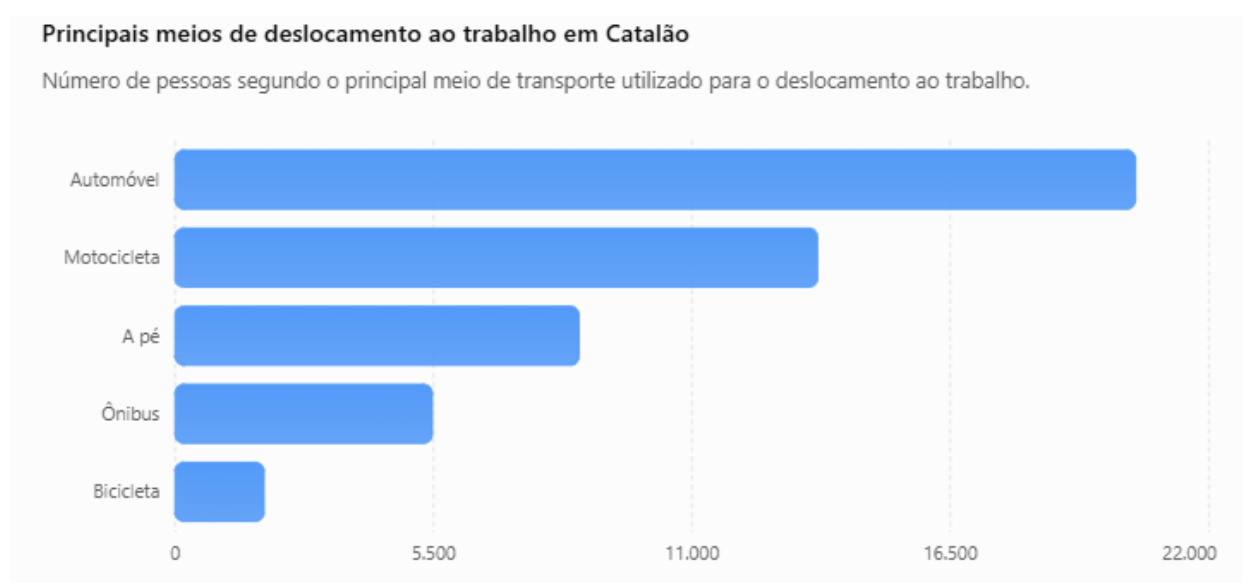
No que se refere à escolaridade, o Censo Demográfico registrou 21.995 pessoas sem instrução ou com ensino fundamental incompleto; 12.791 com ensino fundamental completo e ensino médio incompleto; 36.567 com ensino médio completo e ensino superior incompleto; e 16.638 com ensino superior completo. A distribuição desses níveis de instrução contribui para caracterizar o perfil social da população e, associada às informações de renda, ocupação e localização dos domicílios, permite compreender diferentes condições de acesso à cidade e aos sistemas de transporte.

Os indicadores relacionados à composição dos domicílios e às condições de autonomia também são relevantes para o planejamento da mobilidade. Em 2022, 19,73% dos domicílios eram constituídos por apenas um morador. O Censo registrou ainda 6,3% de pessoas com deficiência e 1,2% de pessoas com diagnóstico de autismo, evidenciando a necessidade de que a infraestrutura urbana e os serviços de transporte incorporem princípios de acessibilidade universal, segurança e autonomia.

Do ponto de vista econômico, Catalão apresenta importante atividade produtiva e geração de riqueza. O PIB per capita municipal alcançou R\$ 90.415,66 em 2023. Esse indicador expressa a dimensão econômica da produção municipal, mas não corresponde ao rendimento efetivamente recebido pelos moradores e, portanto, não deve ser interpretado diretamente como medida de renda da população. Para a análise das condições socioeconômicas e de sua distribuição no território, são mais adequados os indicadores de rendimento domiciliar e de rendimento da pessoa responsável pelo domicílio disponibilizados pelo Censo Demográfico.

Os padrões de deslocamento para o trabalho também permitem estabelecer uma relação entre as características socioeconômicas da população e o sistema de mobilidade. Conforme apresentado no Gráfico 1, entre os meios de transporte registrados pelo Censo, destacam-se o automóvel, com 20.441 registros, e a motocicleta, com 13.672, seguidos pelo deslocamento a pé (8.596), ônibus (5.473) e bicicleta (1.892).

Gráfico 1 – Principais meios de deslocamento para ir ao trabalho em Catalão – GO no ano de 2022



Fonte: IBGE – Censo Demográfico (2022). Elaboração: IA generativa (2026).

Como esses valores correspondem a contagens apresentadas pelo IBGE, e não a percentuais calculados sobre um único universo de viagens, devem ser interpretados com cautela. Ainda assim, demonstram a coexistência de diferentes formas de deslocamento e reforçam a necessidade de avaliar conjuntamente a oferta de infraestrutura viária, transporte coletivo, calçadas, acessibilidade e infraestrutura ciclovária.

De forma geral, o perfil demográfico e socioeconômico de Catalão evidencia uma população predominantemente urbana, com composição relativamente equilibrada entre os sexos, diferentes grupos etários e condições socioeconômicas e de autonomia distintas. A compreensão dessas características é fundamental para o planejamento da mobilidade urbana, uma vez que as condições de deslocamento não dependem exclusivamente da infraestrutura disponível, mas também das características da população, de sua distribuição no território, de suas atividades cotidianas e de sua capacidade de acesso aos diferentes modos de transporte.

2.4. Dados de uso e ocupação do solo

Os dados apresentados nesta seção referentes ao uso e ocupação do solo do município de Catalão foram obtidos do trabalho de Panazzolo Sarmento (2026), que analisou as transformações ocorridas na cobertura e no uso da terra no período de 1985 a 2023, o que permitiu observar as principais transformações territoriais ocorridas ao longo de quase quatro décadas.

Conforme o autor, observa-se uma redução significativa das áreas destinadas às pastagens, que passaram de 74,835 km² para 42,359 km², correspondendo a uma redução de 32,476 km². As formações naturais também apresentaram retração, com destaque para a Formação Florestal, que diminuiu 3,104 km², e a Formação Savânica, cuja redução foi de 9,122 km².

Em contrapartida, destaca-se o expressivo crescimento da área urbanizada, que passou de 11,429 km² para 32,118 km², representando um aumento de, aproximadamente, 181% no período, ou seja, quase triplicando sua extensão. Também foi observada expansão das áreas destinadas às culturas agrícolas.

Esse conjunto de transformações evidencia um processo de modificação antrópica do território, marcado pela expansão da ocupação urbana e pela conversão de áreas de pastagem e de formações naturais para usos agrícolas e urbanos. Essas mudanças refletem as dinâmicas

de modernização das atividades agropecuárias e de crescimento urbano observadas nas últimas décadas, contribuindo para a configuração territorial atual de Catalão.

Houve uma expansão significativa da área urbanizada, especialmente no entorno do núcleo central da cidade, com intensificação desse processo a partir dos anos 2000. Essa expansão ocorre paralelamente à redução e fragmentação das áreas de vegetação nativa, incluindo formações florestais e savânicas, que apresentavam maior continuidade nos períodos iniciais da análise.

Outro aspecto relevante é o crescimento das áreas agrícolas, com destaque para a soja, que apresenta avanço, principalmente nas áreas periféricas do território, a partir da década de 1990. A cana-de-açúcar também apresenta expansão, embora em menor proporção. Em contrapartida, as áreas de pastagem, predominantes no cenário inicial, sofreram redução gradativa, sendo substituídas por culturas agrícolas e outros usos mais intensivos do solo, o que indica uma intensificação da atividade agropecuária.

Destaca-se o aumento das áreas classificadas como “Outras áreas não vegetadas”, que podem estar associadas a superfícies de solo exposto, áreas em processo de transformação ou expansão de infraestrutura. De forma geral, as mudanças identificadas evidenciam um processo de intensificação da ocupação antrópica do território, marcado pela expansão urbana, pela transformação das áreas destinadas às atividades agropecuárias e pela redução e fragmentação das formações naturais.

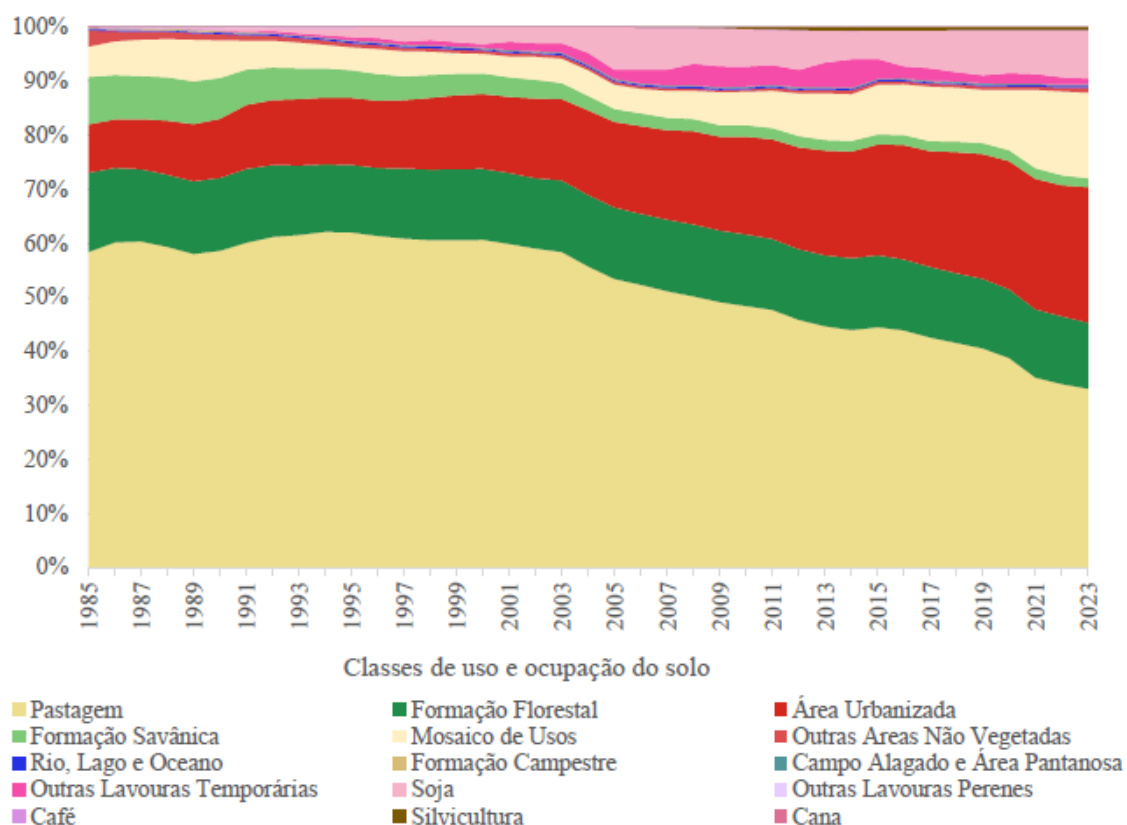
A Figura 4 apresenta a transição da paisagem da Zona Urbana Consolidada (ZUC) de Catalão entre 1985 e 2023, evidenciando importantes transformações no uso e cobertura do solo ao longo do período. Os resultados demonstram um processo contínuo de expansão da área urbanizada, acompanhado pela redução das áreas de pastagem e de parte das formações naturais e pelo crescimento de áreas agrícolas e de uso misto.

Entre os principais resultados, destaca-se, novamente, a expansão da classe Área Urbanizada, que passou de 11,43 km², em 1985, para 32,12 km², em 2023; um crescimento na ordem de 181%. Esse avanço ocorreu de forma progressiva, especialmente a partir dos anos 2000, indicando a incorporação de novas áreas ao tecido urbano e a expansão da ocupação para regiões anteriormente caracterizadas por usos rurais ou de transição.

Paralelamente, as áreas de pastagem apresentaram redução de aproximadamente 43,4%, passando de 74,84 km² para 42,36 km². Parte dessa transformação está associada à expansão das atividades agrícolas, especialmente da soja, cuja área alcançou 11,43 km² em

2023, e ao crescimento da classe Mosaico de Usos, que passou de 7,24 km² para 20,31 km². A ampliação dessa última categoria evidencia a presença de áreas com usos diversificados e de transição entre atividades rurais, ocupações periurbanas e áreas em processo de consolidação urbana.

Figura 4 – Evolução das classes de uso e cobertura do solo em valores percentuais da Zona Urbana de Catalão – GO de 1985 a 2023



Fonte: Panazzolo Sarmento (2026).

Também se observa redução das formações naturais, com destaque para a Formação Florestal, que apresentou perda de aproximadamente 3,11 km², e para a Formação Savânica, cuja redução foi mais expressiva, passando de 11,27 km² para 2,15 km² no período analisado. Embora essas transformações tenham relevância ambiental, para o planejamento da mobilidade destaca-se principalmente o processo de conversão e incorporação de áreas anteriormente rurais ou naturais à dinâmica urbana.

A análise evidencia, portanto, uma expansão territorial associada à diversificação e intensificação dos usos do solo, resultando em uma configuração espacial mais extensa e heterogênea. Esse processo é relevante para o PMUS, uma vez que a forma de ocupação do

território influencia diretamente a distribuição das atividades, a localização dos polos geradores de viagens, a extensão dos deslocamentos e a necessidade de expansão da infraestrutura e dos serviços de transporte.

De forma complementar, o Índice Potencial de Escoamento Superficial (CIPES) apresentou aumento de 0,406, em 1985, para 0,514, em 2023, indicando alteração nas características de ocupação e cobertura do solo associada à expansão das superfícies urbanizadas. Embora esse indicador tenha caráter predominantemente ambiental, seu comportamento reforça a necessidade de que a expansão da infraestrutura viária seja articulada ao planejamento urbano e às soluções de drenagem, evitando que a ampliação da rede de circulação ocorra de forma dissociada das características físicas e ambientais do território.

Em síntese, a evolução do uso e ocupação do solo evidencia que Catalão passou por um processo expressivo de expansão e transformação territorial nas últimas décadas, com crescimento da área urbanizada, reorganização das áreas agropecuárias e ampliação dos espaços de transição. Para o PMUS, esse cenário reforça a necessidade de articular uso do solo, ocupação urbana, localização das atividades e sistema de mobilidade, de modo a orientar o crescimento futuro do município para uma configuração territorial mais integrada e eficiente.

2.5. Polos geradores de viagens

Catalão apresenta uma estrutura econômica diversificada, com atividades industriais, mineradoras, agropecuárias, comerciais e de serviços que desempenham papel relevante na geração e atração de viagens no município. Nesse contexto, os Polos Geradores de Viagens (PGVs) estão associados não apenas a grandes empreendimentos isolados, mas também a áreas de concentração de atividades econômicas, equipamentos públicos, instituições de ensino, saúde, comércio, serviços e empreendimentos residenciais.

Entre os principais vetores de geração de viagens destaca-se o Distrito Mineroindustrial de Catalão (DIMIC), localizado às margens da BR-050. Segundo o Governo de Goiás, o distrito possui mais de 60 indústrias instaladas, abrangendo setores como alimentos, construção civil, indústria automobilística e logística, além de aproximadamente 4 mil empregos diretos. A concentração dessas atividades confere ao DIMIC importância estratégica para a mobilidade municipal, especialmente em função dos deslocamentos de trabalhadores, fornecedores, prestadores de serviços e veículos de carga.

A atividade industrial também possui destaque nos setores automobilístico e de máquinas agrícolas, com a presença de grandes unidades produtivas e de empresas integrantes de suas cadeias de fornecedores. Em 2024, a John Deere anunciou investimento de aproximadamente R\$ 700 milhões para ampliação de sua unidade em Catalão, reforçando a importância do município como polo industrial e de produção de máquinas e equipamentos vinculados ao agronegócio.

Outro importante vetor econômico e de movimentação de cargas é a atividade minero-industrial, associada principalmente às reservas de nióbio e fosfato existentes no município e em seu entorno. A presença de operações de mineração, beneficiamento mineral e produção de insumos estabelece conexões entre a atividade extrativa, a indústria e o agronegócio, contribuindo para a geração de deslocamentos de trabalhadores, insumos e cargas.

O agronegócio constitui, igualmente, um componente estruturante da dinâmica municipal e regional. Além da produção agropecuária, Catalão exerce função de suporte às atividades rurais de sua área de influência, concentrando serviços, comercialização de máquinas e insumos, assistência técnica, armazenamento, processamento e transporte. Essa função amplia a área de influência dos empreendimentos locais e contribui para a ocorrência de deslocamentos que extrapolam os limites do município.

Além dos grandes empreendimentos industriais e econômicos, a concentração de equipamentos de saúde, instituições de ensino, estabelecimentos comerciais, serviços públicos, equipamentos de lazer e empreendimentos residenciais também constitui importante componente da demanda de viagens. A relação consolidada desses empreendimentos e suas respectivas atividades é apresentada no Quadro 1. No Quadro 2, Quadro 3 e Quadro 4 está a relação de escolas da rede municipal, conveniadas e particulares. A partir dessas informações é possível identificar os principais pontos de concentração de viagens no território municipal.

Quadro 1 – Lista de principais empreendimentos considerados potenciais em geração de tráfego e respectivas atividades em Catalão – GO

Empreendimento	Atividade
Nova Prefeitura Municipal de Catalão	Administração e serviços públicos
Prefeitura Municipal de Catalão (nova sede)	Administração e serviços públicos
UPA	Atendimento de urgência e emergência em saúde

Empreendimento	Atividade
Pronto Atendimento Infantil	Atendimento de urgência e emergência infantil
CAM	Atendimento em saúde
Assembleia de Deus – Ministério Madureira	Atividades religiosas e eventos comunitários
Matriz Paróquia Mãe de Deus – Nova Matriz	Atividades religiosas e eventos comunitários
Paróquia São Francisco	Atividades religiosas e eventos comunitários
DuPont Pioneer e demais indústrias do DIMIC	Beneficiamento de sementes e atividades industriais/agroindustriais
Catalão Shopping	Centro de compras, lazer e serviços
Pontal Atacado e Varejo	Comércio atacadista e varejista
Edifício Polaris	Comércio e serviços
Supermercado Bretas	Comércio varejista de alimentos
Supermercado São João Mix	Comércio varejista de alimentos
SEST/SENAT	Educação profissional, capacitação e serviços sociais
SESI/SENAI	Educação profissional, formação e atividades sociais/esportivas
Faculdade UNA	Ensino superior
UFCAT	Ensino superior
IF Goiano	Ensino técnico e superior
Arena Rifertil (CRAC)	Estádio e eventos esportivos
Ginásio Internacional de Catalão	Eventos e atividades esportivas
Parque de Exposição de Catalão	Eventos, exposições e atividades de entretenimento
Mosaic Fertilizantes	Extração e beneficiamento de rocha fosfática
HPE Automotores e John Deere	Indústria automotiva e fabricação de máquinas agrícolas
CMOC Brasil e Misturadoras	Mineração de fosfato e nióbio, produção de fertilizantes
Condomínio Campo Belo	Moradia
Condomínio Barcelona	Moradia
Condomínio Buena Vista	Moradia
Condomínio City Esmeraldas	Moradia
Condomínio Clube Recreio	Moradia
Condomínio dos Buritis	Moradia
Condomínio Green Park	Moradia
Condomínio Ipê Cataluña	Moradia
Condomínio Solar das Américas	Moradia
Condomínio Villa Borghese	Moradia
Condomínio Villagio Rocha II	Moradia
Edifício Aguiar de Paula	Moradia
Edifício Dona Samira	Moradia

Empreendimento	Atividade
Edifício Vila Fortuny	Moradia
Loteamento Reserva Catalunha	Moradia
Naturale Condomínio Parque	Moradia
Residencial Copacabana	Moradia
Residencial Ipanema	Moradia
Residencial Jardim Europa	Moradia
Residencial Kawara	Moradia
Residencial Reserva do Lago	Moradia
Residencial Riviera	Moradia
Residencial Vivaz	Moradia
UNIMED	Serviços de saúde e atendimento médico
CAPS	Serviços de saúde mental
CAPS Infantojuvenil	Serviços de saúde mental e atendimento infantojuvenil
Hospital Nasr Faiad	Serviços hospitalares
Hospital Regional	Serviços hospitalares
Hospital São Nicolau	Serviços hospitalares
Santa Casa de Catalão	Serviços hospitalares

Fonte: Prefeitura Municipal de Catalão (2026).

Quadro 2 – Lista de escolas da rede municipal de ensino e respectivos endereços em Catalão – GO

Nome da Escola	Endereço
CAIC São Francisco de Assis	Rua Ten.Cel.João Cerqueira Netto, S/N - Jardim Primavera - CEP 75.702-280
CMEI Ana Maria Guimarães de Macêdo Montenegro	Rua Salvador, nº 389 - Vila Erondina – CEP 75701-970
CMEI Cleonice Evangelista do Nascimento	Rua, 21 nº 91 - Setor Universitário – CEP 75.706-310
CMEI D.Maria Isabel de Mendonça Netto	Rua G 3, nº 210 - Santa Terezinha – CEP 75.707-370
CMEI Eva Francisca de Mesquita	Rua Carolina Vaz, S/N - Distrito de Pires Belo CEP 75.714-300
CMEI Henriqueta Purcina de Oliveira	Rua Juraci José Rezende, nº 295 - Bairro Maria Amélia I CEP 75.701-842
CMEI Ir.Yolanda Vaz	Rua Ten.Cel.João Cerqueira Netto, S/N - Jardim Primavera - CEP 75.702-280
CMEI Jesus Guerreiro	Rua 641, nº 355 - Jardim Europa - CEP 75.702-000
CMEI João Margon Vaz	Rua 02 Esq. Rua A, nº 81 - Setor Flamboyant CEP 75.710-852
CMEI Lázaro Pinto Marra	Rua 308, nº 395 - Jardim Catalão – CEP 75.708-150

Nome da Escola	Endereço
CMEI Natália Safatle Soares	Rua Alberto Elias, nº 532 - Evelina Nour II – CEP 75.703-855
CMEI Profº.Aníbal Rosa do Nascimento	Av. José Marcelino, S/N - Castelo Branco – CEP 75.701-430
CMEI Profª.Ruth Silva	Rua 404, nº 738 - Pontal Norte - CEP 75.708-490
Escola Municipal Alba Mathias Mesquita	Av. Espírito Santo, nº. 205 - Setor Aeroporto – CEP 75.705-690
Escola Municipal Antônio Pinheiro Santos	Rua Paralela IV, nº 201 - Lot. Copacabana CEP 75.705-333
Escola Municipal Arminda Rosa de Mesquita	Fazenda São Domingos, S/N - Zona Rural – CEP 75.714-000
Escola Municipal Cristina de Cássia Rodovalho	Rua Tamoios, nº 172 - N.Sra de Fátima – CEP 75.709-090
Escola Municipal Dario Pires	Rua Minas Gerais, nº 325 - Distrito de Pires Belo CEP 75.714-300
Escola Municipal Dep. Wison da Paixão	Rua Florianópolis, S/N - Vila Erondina – CEP 75.711-380
Escola Municipal Francisco Clementino San Tiago Dantas	Rua Antônio Horácio Pereira, nº 215 - Ipanema CEP 75.705-150
Escola Municipal Frei João Francisco	Rua A, nº 300 - Santa Helena II - CEP 75.703-160
Escola Municipal Gleice Martins do Nascimento	Rua Ademair Ferrugem, nº 840 - Bairro Santo Antônio CEP 75.701-655
Escola Municipal Inês Dias da Silva	Rua 308, nº 301 - Jardim Catalão – CEP 75.708-150
Escola Municipal José Sebba	Rua Ovídio Francisco de Oliveira, S/N - Pq das Mangueiras - CEP 75.712-150
Escola Municipal Maria Bárbara Sucena	Rua Fazenda Morro Agudo/Cisterna - Zona Rural CEP 75.714-000
Escola Municipal Nilda Margon Vaz	Av. José Marcelino, nº 2210 - Castelo Branco CEP 75.710-010
Escola Municipal Nilza Ayres Pires	Rua Sergipe, nº 625 - Teotônio Vilela – CEP 75.602-460
Escola Municipal Patotinha	Rua Guatemala, nº 180 - B. das Américas – CEP 75.703-460
Escola Municipal Pedro Netto Paranhos	Rua 416, nº 416 - Pontal Norte - CEP 75.708-330
Escola Municipal Profª. Maria Conceição Martins Silva	Rua Juraci Rosa Pontes, S/N - Dist. Santo Antônio do Rio Verde - CEP 75.714-000
Escola Municipal Profª. Maria Semíramis Veiga Rodrigues	Rua 01, nº 75 - B.Flamboyant - CEP 75.710-850
Escola Municipal Santa Inês	Fazenda Martírios - Dist. Santo Antônio do Rio Verde CEP 75.714-000

Fonte: Prefeitura Municipal de Catalão (2026).

Quadro 3 – Lista de escolas conveniadas com a rede municipal de ensino e respectivos endereços em Catalão – GO

Nome da Escola	Endereço
Centro de Educação Infantil Meimei	Rua São Carlos, nº 67 - Vila Cruzeiro II – CEP 75.703-650
Creche Recanto Infantil	Rua Getúlio Vaz, nº 287 - Tres Cruzes – CEP 75.701-540
Escola Allan Kardec	Rua 02 de Outubro, nº 1653 - Jardim Paraíso CEP 75.712-220
Escola-Creche São Francisco de Assis	Rua D.Josefina, nº 310 - N.Sra de Fátima – CEP 75.709-160

Fonte: Prefeitura Municipal de Catalão (2026).

Quadro 4 – Lista de escolas particulares e respectivos endereços em Catalão – GO

Nome da Escola	Endereço
Colégio Aprov	Av. João XXIII, 135 – Bairro Mãe de Deus
Colégio Gabarito	Rua Wison da Paixão, 170 – Bairro Mãe de Deus
Colégio Nossa Senhora Mãe de Deus	Av. Vinte de Agosto, 595 – Setor Central
Colégio Universitário I	Av. Raulina Fonseca Paschoal, 2141 – Setor Central
Colégio Universitário II	Rua Moises Santana, s/n – Setor Central
Colégio IGE	Praça Dom Emanuel, 48 – Setor Central
Veratz - Unidade 2	Rua José Evangelista da Rocha, 317 – Bairro Mãe de Deus
Veratz - Unidade 1	Rua Ten.Cel. João C Neto, 349 – Bairro Mãe de Deus
Escola de Olho no Futuro	Av. Castelo Branco, 81 – Setor Universitário
Escola Caminho Certo	Rua José Maria Vieira, 250 – Loteamento Santa Terezinha
Escola Pollyana	Rua Major Paulino, 753 – Nossa Senhora de Fátima
Escola Casinha Feliz	Rua Bela Vista, nº 57 – Setor Central
Escola Doce Amor	Rua 108, 196 – Bairro Estrela
Escola Abrasce Kids	Rua Dois de Outubro, 231 – Jardim Brasília
Escola Primeiros Passos	Avenida Margon, 1023 – Vila Margon
Aprov Kids Integral	Rua 04, nº 70 – Bairro JK

Fonte: Prefeitura Municipal de Catalão (2026).

Para o PMUS, a análise dos PGVs é fundamental para compreender a distribuição espacial da demanda de deslocamentos e sua relação com a rede viária, o transporte coletivo, a mobilidade ativa, os estacionamentos e a circulação de cargas. A identificação desses polos permite, ainda, reconhecer áreas que demandam maior atenção quanto à acessibilidade, segurança viária, capacidade da infraestrutura e integração entre os diferentes modos de transporte.

3

CENÁRIO INSTITUCIONAL E SOCIAL DA MOBILIDADE URBANA

O delineamento de um sistema de mobilidade urbana sustentável e eficiente pressupõe a compreensão detalhada das estruturas administrativas que o gerem e da rede de agentes sociais que nele interagem.

Sob essa premissa, este capítulo apresenta uma análise integrada do cenário institucional e social do município, estruturada em duas dimensões fundamentais: a organização institucional da prefeitura e o mapeamento dos atores sociais da mobilidade.

Primeiramente, examina-se a capacidade técnica, normativa e operacional da administração pública municipal, avaliando a estruturação de unidades gestoras e sua articulação com as políticas de ordenação do uso do solo. Em segundo lugar, aborda-se a identificação e a classificação dos diferentes indivíduos, agremiações e instituições que influenciam ou são afetados pelas políticas de transporte viário, estabelecendo as diretrizes para uma gestão participativa capaz de equilibrar os múltiplos interesses presentes no território.

3.1. Estrutura institucional da prefeitura

Para viabilizar a elaboração, a implementação e o monitoramento contínuo do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, a administração municipal deve estruturar arranjos organizacionais que assegurem a articulação integrada entre a coordenação política, a condução técnica e a representação social.

A Superintendência Municipal de Trânsito de Catalão (SMTC), criada pela Lei Municipal nº 1.804/1999, constitui o principal órgão municipal responsável pela gestão da mobilidade e do trânsito. Dotada de personalidade jurídica própria e autonomia administrativa, patrimonial e financeira, a SMTC exerce funções relacionadas ao planejamento, gestão, fiscalização,

operação e educação para o trânsito, desempenhando papel central na organização e implementação das políticas municipais de mobilidade urbana.

O Quadro 5 detalha a composição identificada e as respectivas competências de cada instância organizacional para a gestão institucional da mobilidade.

Quadro 5 – Estrutura institucional por órgão de gestão, funções e relação com o PMUS de Catalão – GO

Órgão Estrutura institucional	Principais funções relacionadas à mobilidade urbana	Relação com o PMUS
Prefeitura Municipal / Gabinete do Prefeito	Coordenação política e administrativa do Município; definição de prioridades, investimentos e articulação entre órgãos	Coordenação estratégica e tomada de decisão
Superintendência Municipal de Trânsito – SMTC	Gestão, planejamento, operação e fiscalização do trânsito; engenharia de tráfego; sinalização; educação para o trânsito; transporte coletivo e individual de passageiros	Núcleo central da gestão da circulação, trânsito e transportes
Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura	Planejamento e execução da infraestrutura urbana e rodoviária; manutenção de vias, estradas, pontes e equipamentos; gestão da infraestrutura de transportes	Infraestrutura viária e conexão urbano-rural
Secretaria Municipal de Planejamento e Regulação	Planejamento urbano; uso e ocupação do solo; parcelamento; geoprocessamento; desenvolvimento territorial; regulação e acompanhamento de concessões e permissões	Integração entre mobilidade, território e uso do solo
Secretaria Municipal de Obras Públicas	Execução, manutenção e acompanhamento de obras e intervenções de infraestrutura pública	Implementação física das intervenções previstas
Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SEMMAC	Política ambiental; licenciamento; fiscalização; áreas verdes e questões ambientais relacionadas ao desenvolvimento urbano	Mobilidade sustentável e avaliação dos impactos ambientais
Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Serviços e Turismo	Desenvolvimento econômico, apoio às atividades produtivas, comerciais e de serviços	Geração e atração de viagens; polos de atividade econômica e logística

Órgão	Principais funções relacionadas à	Relação com o PMUS
Estrutura institucional	mobilidade urbana	
Secretaria Municipal de Agricultura e Desenvolvimento	Desenvolvimento rural e apoio às atividades produtivas e à infraestrutura rural	Mobilidade rural e articulação urbano-rural
Secretaria Municipal de Habitação	Política habitacional e acompanhamento da implantação de empreendimentos habitacionais	Expansão urbana, localização da população e geração de novas demandas de deslocamento
Secretaria Municipal de Educação	Gestão da rede municipal de ensino e políticas educacionais	Mobilidade escolar, acessibilidade e educação para o trânsito
Secretaria Municipal de Saúde	Gestão dos serviços e equipamentos públicos de saúde	Acessibilidade aos serviços de saúde e atendimento às vítimas de sinistros
Secretaria Municipal de Ação Social	Políticas de assistência e proteção social	Equidade, acessibilidade e atendimento a grupos socialmente vulneráveis
Secretaria Municipal de Esportes, Juventude e Lazer	Gestão de equipamentos e atividades esportivas, culturais e de lazer	Geração de viagens e localização de polos de atração
Secretaria Municipal da Fazenda	Planejamento orçamentário, gestão financeira e alocação de recursos	Viabilidade financeira e priorização dos investimentos
Procuradoria Geral do Município	Assessoria jurídica, elaboração e análise de instrumentos legais, contratos e concessões	Suporte jurídico à regulamentação e implementação das ações
Controladoria Geral do Município	Controle interno, acompanhamento da gestão e fiscalização da aplicação dos recursos públicos	Governança, transparência e monitoramento
Câmara Municipal de Catalão	Elaboração e alteração da legislação municipal; fiscalização do Executivo; apreciação de instrumentos de planejamento e orçamento	Institucionalização e controle das políticas de mobilidade
Conselhos Municipais e instâncias de participação social	Participação, representação e controle social, conforme suas áreas de atuação	Participação social e acompanhamento das políticas públicas

Fonte: Prefeitura Municipal de Catalão (2026). Elaboração: IA generativa (2026).

Para o diagnóstico institucional, as estruturas municipais podem ser organizadas em quatro níveis de atuação, de modo a facilitar a compreensão das diferentes responsabilidades e interfaces no sistema de mobilidade:

1. Coordenação e decisão: Prefeitura/Gabinete e Câmara Municipal;
2. Núcleos diretamente responsáveis pela mobilidade: SMTC, Secretaria de Transportes e Infraestrutura e Secretaria de Planejamento e Regulação;
3. Secretarias setoriais com interface com a mobilidade: Secretaria de Obras, Secretaria de Meio Ambiente, Setor de Indústria/Comércio/Turismo, Agricultura, Habitação, Educação, Saúde Ação Social e Esportes/Juventude/Lazer; e
4. Estruturas de suporte, controle e participação: Fazenda, Procuradoria, Controladoria, Conselhos e instâncias participativas.

A partir dessa organização mais agregada, o Quadro 6 apresenta a relação entre os órgãos municipais e suas respectivas funções e interfaces com o sistema de mobilidade urbana, permitindo compreender como as diferentes áreas da administração municipal contribuem para o planejamento, a gestão e a implementação das políticas de mobilidade.

Quadro 6 – Estrutura institucional por órgão de gestão e funções no sistema de mobilidade de Catalão – GO

Núcleo institucional	Função no sistema de mobilidade
Prefeitura / Gabinete	Direção política, articulação e decisão
Planejamento e Regulação	Planejamento territorial, uso do solo, regulação e concessões
SMTC	Trânsito, circulação, transporte coletivo, fiscalização, engenharia e educação
Transportes e Infraestrutura	Sistema viário, infraestrutura urbana e rodoviária e manutenção
Obras Públicas	Execução e manutenção de obras
Secretarias setoriais	Educação, saúde, habitação, desenvolvimento econômico, meio ambiente, agricultura e assistência
Fazenda, Procuradoria e Controle	Viabilidade financeira, jurídica e controle
Câmara e Conselhos	Legislação, fiscalização, participação e controle social

Fonte: Prefeitura Municipal de Catalão (2026). Elaboração: IA generativa (2026).

3.2. Atores sociais da mobilidade urbana

Um mapeamento dos atores sociais da mobilidade urbana deve identificar, classificar e analisar todos os indivíduos, grupos e organizações que afetam ou são afetados pelas políticas, sistemas e infraestruturas de transporte.

Nesse contexto, os atores sociais foram organizados considerando sua esfera de atuação, sua relação direta ou indireta com o sistema de mobilidade e sua capacidade de influenciar ou ser impactado pelas decisões relacionadas ao planejamento e à gestão dos deslocamentos no município. O Quadro 7 apresenta a identificação e a caracterização dos principais atores sociais da mobilidade urbana de Catalão, reunindo a instituição ou grupo representado e a respectiva relação com a mobilidade urbana municipal.

Quadro 7 – Atores sociais da mobilidade urbana de Catalão – GO: instituições, grupos e respectivas relações com a mobilidade

Ator social / instituição	Breve perfil e relação com a mobilidade urbana de Catalão
Prefeitura Municipal de Catalão	Principal agente do Poder Executivo municipal, responsável pela formulação, coordenação e implementação de políticas públicas que interferem direta ou indiretamente na mobilidade urbana.
Superintendência Municipal de Trânsito – SMTC	Principal órgão municipal de gestão do trânsito. Atua no planejamento, operação, fiscalização, sinalização, educação para o trânsito e gestão dos serviços de transporte coletivo, táxi e mototáxi.
Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura	Atua no planejamento e execução de infraestrutura urbana e rodoviária, incluindo vias, logradouros e obras relacionadas ao sistema viário.
Secretaria Municipal de Planejamento e Regulação	Atua no planejamento urbano, geoprocessamento, zoneamento, uso e ocupação do solo, parcelamento e políticas de transporte urbano, em articulação com a SMTC.
Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SEMMAC	Atua no planejamento ambiental, expansão urbana, uso do solo, licenciamento e fiscalização ambiental, aspectos relacionados ao planejamento territorial e à mobilidade sustentável.
Secretaria Municipal de Saúde	Atua sobre a rede de saúde e, conseqüentemente, sobre a localização e acessibilidade dos equipamentos de saúde, além da atenção às vítimas de sinistros de trânsito.
Secretaria Municipal de Educação	Responsável pela rede municipal de ensino, constituindo importante ator na mobilidade escolar, educação para o trânsito e deslocamentos cotidianos de estudantes.
Secretaria Municipal de Ação Social / Assistência Social	Relaciona-se à mobilidade de grupos socialmente vulneráveis e ao acesso da população aos serviços públicos e equipamentos sociais.
Secretaria Municipal de Habitação	Relaciona-se à localização de empreendimentos habitacionais, expansão urbana e condições de acesso da população à infraestrutura e aos serviços de transporte.

Ator social / instituição	Breve perfil e relação com a mobilidade urbana de Catalão
Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Serviços e Turismo	Atua junto ao setor produtivo e comercial, representando interesses relacionados à circulação de mercadorias, trabalhadores, clientes e atividades econômicas.
Secretaria Municipal de Esportes, Juventude e Lazer	Relaciona-se à localização e funcionamento de equipamentos esportivos e eventos, com potencial geração de viagens.
Câmara Municipal de Catalão	Poder Legislativo municipal, responsável pela elaboração e aprovação de legislação, fiscalização do Executivo e representação dos interesses da população.
Conselhos Municipais	Espaços institucionais de participação e controle social, relevantes para incorporar diferentes segmentos da população às decisões públicas. A própria estrutura municipal prevê conselhos como órgãos consultivos.
DETRAN-GO	Órgão estadual relacionado ao trânsito, habilitação, registro e fiscalização de veículos e ações educativas. Mantém articulação com a SMTc, inclusive em ações de sinalização e segurança viária.
Polícia Militar / Polícia Rodoviária Estadual	Atuação na fiscalização, segurança viária e atendimento de ocorrências no sistema de circulação.
Polícia Rodoviária Federal – PRF	Atua na fiscalização e segurança do tráfego nas rodovias federais, especialmente na BR-050, que possui forte relação com a dinâmica urbana de Catalão.
Corpo de Bombeiros Militar	Atendimento a sinistros, resgates e emergências, constituindo ator relevante para a segurança viária.
SAMU	Serviço de atendimento móvel de urgência, especialmente relevante no atendimento às vítimas de sinistros de trânsito.
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT	Órgão regulador federal do transporte terrestre, com atuação sobre a concessão ferroviária da FCA e outros serviços de transporte.
Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes – GOINFRA	Órgão estadual relacionado à infraestrutura e às rodovias estaduais que articulam Catalão à rede regional.
Transporte Coletivo Duarte Ltda.	Concessionária do transporte coletivo urbano municipal. A empresa possui contrato de concessão com o Município de Catalão.
VLI Logística / Ferrovia Centro-Atlântica – FCA	Operadora/concessionária relacionada ao sistema ferroviário de cargas que atravessa Catalão. Sua atuação possui interface direta com o sistema viário urbano, especialmente nas passagens de nível.
Empresas de transporte escolar	Prestam serviços de transporte de estudantes, gerando deslocamentos concentrados espacial e temporalmente.

Ator social / instituição	Breve perfil e relação com a mobilidade urbana de Catalão
Empresas de fretamento	Transportam trabalhadores e outros grupos, especialmente importantes diante do perfil industrial e empresarial de Catalão.
Taxistas e mototaxistas	Prestadores de transporte individual remunerado, sujeitos à regulamentação municipal. A SMTC possui atribuições específicas sobre esses serviços.
Motoristas de aplicativos (Uber, 99 e outros)	Prestadores de transporte individual por aplicativo, importantes na dinâmica contemporânea de deslocamentos urbanos.
Transportadoras e operadores logísticos	Responsáveis pelo transporte de cargas e pela logística urbana e regional, especialmente relevantes em função da posição de Catalão na BR-050 e de seu parque industrial.
Empresas de transporte de cargas perigosas	Atuam no transporte de produtos industriais, químicos, combustíveis e outros materiais, demandando atenção específica à segurança viária e à circulação de cargas.
Associações de moradores e de bairros	Representam interesses territoriais dos moradores e podem identificar problemas cotidianos de circulação, acessibilidade, transporte e segurança viária.
Associação das Pessoas com Deficiência de Catalão – ASPDEC	Representa pessoas com deficiência e atua em questões de inclusão, acessibilidade e participação social. A Prefeitura registra sua atuação junto à população com deficiência.
Associações e coletivos de ciclistas	Representam usuários da bicicleta e demandas relacionadas à infraestrutura cicloviária, segurança e mobilidade ativa.
Organizações relacionadas à segurança viária	Atuam na conscientização, educação e prevenção de sinistros de trânsito.
Entidades ambientais	Relacionam-se à mobilidade sustentável, qualidade ambiental, uso do solo e redução dos impactos ambientais dos transportes.
Sindicatos de trabalhadores	Representam trabalhadores cujos deslocamentos cotidianos e condições de acesso ao trabalho são diretamente afetados pelo sistema de mobilidade.
Sindicatos e entidades do setor de transportes	Representam empresas e trabalhadores envolvidos no transporte de passageiros e cargas.
Usuários do transporte coletivo	Grupo diretamente afetado pela qualidade, cobertura, frequência, regularidade, tarifa, conforto e acessibilidade do transporte público.
Pedestres	Usuários do sistema viário mais vulneráveis fisicamente, diretamente afetados pelas condições das calçadas, travessias, sinalização e segurança viária.
Ciclistas	Usuários da mobilidade ativa que demandam infraestrutura adequada, conectividade e segurança.

Ator social / instituição	Breve perfil e relação com a mobilidade urbana de Catalão
Motociclistas	Grupo expressivo de usuários do sistema viário, com características específicas de deslocamento e exposição ao risco.
Motoristas de automóveis	Usuários do transporte individual motorizado, diretamente afetados pelas condições de circulação, estacionamento, congestionamentos e regulamentação viária.
Usuários de veículos de carga	Responsáveis por parcela importante dos deslocamentos associados à atividade econômica e logística do município.
Pessoas com deficiência	Usuários que demandam acessibilidade universal, transporte acessível e eliminação de barreiras físicas e operacionais.
Idosos	Grupo que apresenta necessidades específicas de acessibilidade, segurança, travessia e transporte público.
Crianças e adolescentes	Grupo especialmente relevante para mobilidade escolar, segurança viária e deslocamentos a pé e por bicicleta.
Mulheres	Grupo que pode apresentar padrões específicos de deslocamento, horários, destinos e necessidades de segurança.
População de baixa renda	Grupo particularmente dependente de transporte coletivo e sensível aos custos de deslocamento e à localização dos empregos e serviços.
População rural	Usuários que dependem da conexão entre área rural, sede municipal e outros municípios para acesso a serviços, comércio, educação, saúde e trabalho.
HPE Automotores	Grande indústria automotiva instalada em Catalão, geradora de deslocamentos de trabalhadores, fornecedores e cargas.
John Deere	Grande indústria de máquinas agrícolas, com forte relação com fluxos de trabalhadores, fornecedores, produtos e cargas.
CMOC Brasil	Empresa de mineração e produção de insumos, com atividades relacionadas ao nióbio e fosfatos e importante participação na geração de fluxos de carga e trabalhadores.
Mosaic Fertilizantes	Empresa ligada à mineração e produção de fertilizantes, com impactos sobre os fluxos industriais e logísticos do município.
Fertilizantes Heringer / EuroChem	Empresa do setor de fertilizantes, relacionada aos fluxos de insumos, produtos e trabalhadores.
Araguaia	Empresa ligada à produção e distribuição de fertilizantes e produtos agropecuários, relacionada à dinâmica logística e econômica regional.
Empresas do DIMIC	Conjunto de empresas industriais instaladas no Distrito Mineiro-Industrial de Catalão, responsáveis por importantes deslocamentos de trabalhadores, insumos e produtos.

Ator social / instituição	Breve perfil e relação com a mobilidade urbana de Catalão
Comércio local	Estabelecimentos comerciais constituem importantes destinos de viagens e geradores de deslocamentos urbanos.
ACIC/CDL	Entidades representativas do comércio e da indústria local, importantes para a interlocução entre setor produtivo e poder público. A Prefeitura mantém parceria com ACIC/CDL em ações voltadas ao comércio local.
Setor imobiliário e da construção civil	Atua na produção e localização de novos empreendimentos, influenciando diretamente a expansão urbana e a geração futura de viagens.
Shopping, supermercados e grandes estabelecimentos comerciais	Empreendimentos com elevada capacidade de atração de viagens, estacionamento e concentração de fluxos.
Empresas de logística e distribuição	Atuam na movimentação de mercadorias e na conexão entre indústria, comércio, agronegócio e consumidores.
Universidade Federal de Catalão – UFCAT	Instituição de ensino, pesquisa e extensão com atuação direta em Engenharia Civil, Transportes, planejamento urbano e segurança viária, além de participação na elaboração do PMUS.
Instituto Federal Goiano – IF Goiano	Instituição de ensino e formação profissional, geradora de deslocamentos de estudantes, servidores e visitantes.
Faculdade UNA	Instituição de ensino superior, geradora de viagens de estudantes, docentes e funcionários.
SESI/SENAI	Instituições de formação e capacitação profissional, importantes para a qualificação da mão de obra e geração de deslocamentos.
SEST/SENAT	Instituição voltada à formação, capacitação e atendimento aos trabalhadores do setor de transporte, com atuação regional em Catalão. A unidade foi implantada justamente em razão da importância do setor de transportes na região.
CREA-GO	Conselho profissional relacionado às áreas de engenharia e agronomia, com potencial participação técnica em temas de infraestrutura, mobilidade e segurança.
CAU-GO	Conselho profissional relacionado à arquitetura e urbanismo, relevante para planejamento urbano, desenho urbano, acessibilidade e mobilidade.
Consultorias e empresas especializadas	Podem atuar na elaboração de estudos, projetos, pesquisas e avaliações técnicas relacionadas à mobilidade.

Elaboração: IA generativa (2026).

4

PROSPECÇÃO PRELIMINAR DE DADOS E INFORMAÇÕES

A prospecção preliminar de dados e informações corresponde à etapa inicial de organização das bases necessárias ao desenvolvimento do diagnóstico da mobilidade urbana de Catalão. Nessa fase, são identificadas as informações existentes, suas respectivas fontes, abrangência, características e possibilidades de utilização nas diferentes etapas do estudo. O levantamento contempla tanto dados secundários, obtidos junto a órgãos públicos e demais instituições, quanto informações necessárias à realização das pesquisas de campo.

4.1. Método de elaboração e fontes de informação

Essa atividade inicial visa consolidar um banco de dados integrado, estruturado a partir da articulação de informações, as quais encontram-se dispersas entre diferentes secretarias municipais, órgãos reguladores estaduais, concessionárias de serviços públicos e institutos nacionais de estatística e pesquisa.

A solicitação sistemática dessas informações exige uma rigorosa padronização metodológica no que se refere aos formatos e extensões dos arquivos requeridos. Essa especificação técnica é fundamental para garantir a compatibilidade dos dados com as ferramentas de geoprocessamento e os *softwares* de modelagem macroscópica de tráfego a serem utilizados pela equipe de planejamento.

O Quadro 8 detalha a relação abrangente de dados secundários necessários para o desenvolvimento do estudo, especificando as áreas de aplicação correspondentes, as instituições e órgãos responsáveis pelo fornecimento das informações e as respectivas extensões de arquivo esperadas para a correta integração da base de dados.

Quadro 8 – relação abrangente de dados secundários necessários para o desenvolvimento do estudo desenvolvimento do PMUS de Catalão – GO

Nº	DADO/INFORMAÇÃO A SER COLETADO	CATEGORIA	ATIVIDADE RELACIONADA	FONTES	FORMATO
1	Cadastro multifinalitário com indicativo de renda em todos os domicílios do Distrito de Catalão (consumo de água, luz, esgoto, taxa de lixo)	Dados socioeconômicos	Delimitação das Zonas de Tráfego, Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos e Textos descritivos
2	Distribuição espacial de domicílios	Dados socioeconômicos	Delimitação das Zonas de Tráfego, Análise socioespacial, Diagnóstico Urbano	Prefeitura, IBGE	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos e Textos descritivos
3	Distribuição espacial de renda	Dados socioeconômicos	Análise socioespacial, Diagnóstico Urbano	Prefeitura, IBGE	Tabela editável e/ou arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos
4	Distribuição espacial de gênero, raça e idade	Dados socioeconômicos	Análise socioespacial, Diagnóstico Urbano	Prefeitura, IBGE	Tabela editável e/ou arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos
5	Malha Urbana por Bairro	Limites político-administrativos	Análise socioespacial, Delimitação das Zonas de Tráfego, Base para todas as análises espaciais	Prefeitura	Tabela editável e/ou arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos
6	Malha Urbana por Bairro em planejamento de construção	Circulação viária	Delimitação das Zonas de Tráfego, Diagnóstico da circulação viária	Prefeitura	Arquivos descritivos com local de implantação, área a ser construída, impacto previsto (Relatório de Impacto de Tráfego), planta do projeto
7	Malha viária municipal e distrital	Circulação viária	Delimitação das Zonas de Tráfego, Diagnóstico da circulação viária, Base para todas as análises espaciais e Simulação de tráfego	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos
8	Malha de setores censitários	Limites político-administrativos	Análise socioespacial, Delimitação das Zonas de Tráfego, Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino	Prefeitura, IBGE	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos
9	Polos geradores de tráfego existentes de médio e grande porte	Uso e ocupação do solo	Análise socioespacial, Delimitação das Zonas de Tráfego, Diagnóstico Urbano, Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
10	Polos geradores de tráfego com previsão de implantação	Uso e ocupação do solo	Análise socioespacial, Diagnóstico Urbano	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)

Nº	DADO/INFORMAÇÃO A SER COLETADO	CATEGORIA	ATIVIDADE RELACIONADA	FONTES	FORMATO
11	Polos geradores de tráfego existentes no Município de Catalão e sua área de abrangência	Caracterização regional	Diagnóstico da Mobilidade Regional	Prefeitura, Estado	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos
12	Interrelação do Distrito de Catalão com os municípios vizinhos	Caracterização regional	Diagnóstico da Mobilidade Regional	Prefeitura, Estado	Texto descritivo
13	Zoneamento estabelecido no Plano Diretor Anterior	Uso e ocupação do solo	Análise socioespacial, Diagnóstico Urbano, Delimitação das Zonas de Tráfego, Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos
14	Distribuição espacial de postos de trabalho	Dados socioeconômicos	Análise socioespacial, Diagnóstico Urbano	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc), Tabela editável e/ou textos descritivos
15	Distribuição espacial de Escolas e vagas escolares	Dados socioeconômicos	Análise socioespacial, Diagnóstico Urbano	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc), Tabela editável e/ou textos descritivos
16	Relevo do território	Caracterização físico-territorial	Análise das barreiras naturais e clima do território, Diagnóstico Urbano	Prefeitura, INPE	Arquivo georreferenciado (Raster)
17	Hidrografia do território	Caracterização físico-territorial	Análise das barreiras naturais e clima do território, Diagnóstico Urbano	Prefeitura, ANA	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
18	Cobertura vegetal do território	Caracterização físico-territorial	Análise das barreiras naturais e clima do território, Diagnóstico Urbano	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
19	Projetos de governo (Estadual e Federal) com intervenções sobre o sistema viário do Município e da sua área de influência	Circulação viária	Diagnóstico da circulação viária	Prefeitura	Arquivos descritivos com local de implantação, área a ser construída, impacto previsto (Relatório de Impacto de Tráfego), planta do projeto
20	Projetos e propostas existentes de Empreendimentos Privados	Circulação de cargas	Análise socioespacial, Diagnóstico Urbano, Pesquisa de Mobilidade e Transportes	Prefeitura	Arquivos descritivos com local de implantação, área a ser construída, impacto previsto (Relatório de Impacto de Tráfego), planta do projeto
21	Estrutura institucional, operacional, técnica, tecnológica, normativa e legal dos transportes, trânsito e mobilidade	Gestão da mobilidade urbana	Diagnóstico da Gestão da Mobilidade Urbana	Prefeitura	Fluxogramas, tabelas e/ou textos descritivos
22	Localização dos postos de contagem de tráfego (pardais) e suas características	Circulação viária	Diagnóstico da circulação viária, Pesquisas de tráfego: Contagens de tráfego e velocidade, Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos

Nº	DADO/INFORMAÇÃO A SER COLETADO	CATEGORIA	ATIVIDADE RELACIONADA	FONTES	FORMATO
23	Estudos existentes de demanda de modos ativos (incluindo demanda de bicicletas de aluguel)	Circulação de modos ativos	Diagnóstico da Mobilidade Ativa (pedestres, ciclistas)	Prefeitura	Tabela editável e/ou Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
24	Vias reservadas para ônibus	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus, Simulação de tráfego	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
25	Pontos de parada das linhas de ônibus, incluindo especificação dos pontos por linha	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus, Simulação de tráfego	Prefeitura / Empresa de ônibus	Tabela editável e Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
26	Quadro de horário das linhas de ônibus	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Análise socioespacial, Diagnóstico do Transportes Coletivo por Ônibus	Prefeitura / Empresa de ônibus	Tabela editável
27	Demanda por viagem em um mês	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus	Prefeitura / Empresa de ônibus	Arquivo georreferenciado com Tabela de Atributos dos Sinistros (Shapefile, Geopackage, etc)
28	Itinerário das linhas de ônibus	Circulação para transporte coletivo por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus, Simulação de tráfego	Prefeitura / Empresa de ônibus	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
29	Terminais de ônibus, incluindo especificação dos serviços	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus, Simulação de tráfego	Prefeitura / Empresa de ônibus	Tabela editável e Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
30	Sinistros de trânsito (local exato, usuários envolvidos - pedestre, ciclista, motociclista, motorista de automóvel, etc-, tipo de colisão, tipo de perdas)	Circulação viária e de modos ativos	Diagnóstico da circulação viária, Diagnóstico da Mobilidade Ativa (pedestres, ciclistas)	Prefeitura	Tabela editável e/ou arquivo georreferenciado com Tabela de Atributos dos Sinistros (Shapefile, Geopackage, etc)
31	Rede de circulação para pedestres (calçadas)	Circulação de modos ativos	Diagnóstico da Mobilidade Ativa	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
32	Itinerário das linhas de transporte intermunicipal e interestadual	Transporte regional	Diagnóstico da Mobilidade Regional	ANTT	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) com Tabela de Atributos
33	Quadro de horário diário e mensal das linhas intermunicipais e interestaduais	Transporte regional	Diagnóstico da Mobilidade Regional	ANTT	Tabela editável, Tabelas e/ou textos descritivos
34	Levantamento da organização do órgão de gerência estadual e operadoras	Transporte regional	Diagnóstico da Mobilidade Regional	ANTT	Tabela editável, Tabelas e/ou textos descritivos

Nº	DADO/INFORMAÇÃO A SER COLETADO	CATEGORIA	ATIVIDADE RELACIONADA	FONTES	FORMATO
35	Material e estado de conservação da infraestrutura para modos ativos	Circulação de modos ativos	Diagnóstico da Mobilidade Ativa (pedestres, ciclistas)	Prefeitura	Tabela editável e/ou Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
36	Existência e localização da infraestrutura de apoio para modos ativos	Circulação de modos ativos	Análise socioespacial, Pesquisa de Mobilidade e Transportes, Diagnóstico da Mobilidade Ativa (pedestres, ciclistas)	Prefeitura	Tabela editável e/ou Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
37	Oferta diária de viagens por ônibus em um mês	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
38	Tempo de viagem por ônibus nos picos e nos vales por linha	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus	Prefeitura	Tabela editável, Tabelas e/ou textos descritivos
39	Modalidades de bilhetagem existentes	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus	Prefeitura	Tabela editável, Tabelas e/ou textos descritivos
40	Série histórica da demanda mensal por ônibus (dez anos)	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus	Prefeitura	Tabela editável, Tabelas e/ou textos descritivos
41	Oferta diária de viagens por ônibus em um mês	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus	Prefeitura	Tabela editável, Tabelas e/ou textos descritivos
42	Tempo de viagem nos picos e nos vales por linhas de ônibus	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus	Prefeitura	Tabela editável, Tabelas e/ou textos descritivos
43	Sistema de informação para os usuários do transporte público coletivo por ônibus	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus	Prefeitura	Documento, textos, site, app.
44	Itinerários do transporte escolar rural	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc), Tabelas e/ou textos descritivos
45	Itinerários do transporte por fretamento	Circulação para transportes coletivos por ônibus	Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc)
46	Pontos de táxis existentes	Transporte público individual – táxi e afins	Diagnóstico Transporte Individual	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) ou arquivo DWG (AutoCAD)
47	Transporte Público Individual por aplicativo (automóvel e motocicleta)	Transporte público individual – táxi e afins	Diagnóstico Transporte Individual	Prefeitura	Tabelas e/ou textos descritivos
48	Levantamento da frota de veículos e taxa de motorização	Circulação viária	Diagnóstico Transporte Individual	Prefeitura	Tabelas e/ou textos descritivos
49	Estacionamentos rotativos públicos	Circulação viária	Diagnóstico da circulação viária	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) ou arquivo DWG (AutoCAD)

Nº	DADO/INFORMAÇÃO A SER COLETADO	CATEGORIA	ATIVIDADE RELACIONADA	FONTES	FORMATO
50	Análise da segurança viária nos locais críticos em relação aos sinistros de trânsito, incluindo sinalização	Circulação viária	Diagnóstico Transporte Individual, Diagnóstico da circulação viária	Prefeitura	Tabelas e/ou textos descritivos
51	Acessos para cargas aos terminais e ao município	Circulação de cargas	Diagnóstico da circulação viária, Diagnóstico do Transporte de Cargas Urbano	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) ou arquivo DWG (AutoCAD), Tabelas e/ou textos descritivos
52	Oferta e características dos estacionamentos para cargas e áreas de espera	Circulação de cargas	Análise socioespacial, Diagnóstico do Transporte de Cargas Urbano	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) ou arquivo DWG (AutoCAD)
53	Condição das rodovias e ferrovias existentes	Circulação de cargas	Diagnóstico do Transporte de Cargas Urbano	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) ou arquivo DWG (AutoCAD), Tabelas e/ou textos descritivos
54	Rotas e volumes de carga transportados	Circulação de cargas	Diagnóstico do Transporte de Cargas Urbano	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc), Tabelas e/ou textos descritivos
55	Polos geradores de tráfego de cargas	Circulação de cargas	Diagnóstico do Transporte de Cargas Urbano	Prefeitura	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) ou arquivo DWG (AutoCAD), Tabelas e/ou textos descritivos
56	Principais rotas locais e de passagem de cargas	Circulação de cargas	Diagnóstico do Transporte de Cargas Urbano	PNCT (DNIT) e Pesquisas O/D de Cargas	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) ou arquivo DWG (AutoCAD), Tabelas editáveis
57	Terminais ferroviários	Circulação de cargas, Circulação viária	Diagnóstico da circulação viária, Diagnóstico do Transporte de Cargas Urbano	PNCT (DNIT) e Pesquisas O/D de Cargas	Arquivo georreferenciado (Shapefile, Geopackage, etc) ou arquivo DWG (AutoCAD), Tabelas editáveis

Fonte: Própria autora (2026).

4.2. Atividades preliminares realizadas e em andamento

Paralelamente ao levantamento de dados, vêm sendo desenvolvidas atividades de estruturação da equipe e preparação metodológica do projeto, incluindo a definição dos eixos temáticos, a distribuição de responsabilidades, o reconhecimento preliminar do território, o levantamento dos Polos Geradores de Viagens (PGVs), a organização da relação de bairros e setores censitários e o mapeamento de estruturas e equipamentos relevantes para a mobilidade. Também estão em andamento as atividades relacionadas à preparação da pesquisa Origem-Destino (OD), incluindo a elaboração dos instrumentos de coleta, do Termo de Compromisso e do Guia de Campo, além da organização da equipe, aquisição de materiais e planejamento do treinamento dos pesquisadores (Figura 5).

Figura 5 – Atividades preliminares realizadas pela equipe e em andamento para desenvolvimento do PMUS de Catalão – GO



Fonte: Própria autora (2026).

As informações apresentadas nesta etapa possuem caráter preliminar e serão complementadas e atualizadas ao longo do desenvolvimento do projeto. Dessa forma, o presente relatório constitui um documento dinâmico, que será alimentado à medida que novos dados forem disponibilizados pelos órgãos e instituições consultados, bem como conforme forem concluídas as pesquisas, levantamentos de campo e demais atividades previstas na metodologia.

5

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. (2015). *Declaração de rede – Ferrovia Centro-Atlântica S.A.* Governo Federal. [Declaração de Rede – FCA](#)

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. (2026). *Ferrovia Centro-Atlântica S.A.* Governo Federal. [Ferrovia Centro-Atlântica S.A.](#)

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. (2026). *Ferrovia Centro-Atlântica (FCA): prorrogação antecipada.* Governo Federal. [FCA – Prorrogação antecipada](#)

ARAGUAIA. (2026). *Nossa história.* Araguaia. [Araguaia – Nossa história](#)

BRASIL. (2012). *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.* Presidência da República. [Lei nº 12.587/2012 – Planalto](#)

BRASIL. (2023). *Lei nº 14.748, de 5 de dezembro de 2023: Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a fim de dispor sobre o prazo para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.* Presidência da República. [Lei nº 14.748/2023 – Planalto](#)

BRASIL. Ministério das Cidades. (2007). *PlanMob: construindo a cidade sustentável: Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana.* Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Documento – PlanMob 2007

BRASIL. Ministério das Cidades. (2013). *Política Nacional de Mobilidade Urbana: Cartilha da Lei nº 12.587/12.* Ministério das Cidades. Cartilha da Lei nº 12.587/12

BRASIL. Ministério das Cidades. (2015). *PlanMob: Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana.* Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. [PlanMob 2015 – Ministério das Cidades](#)

BRASIL. Ministério das Cidades. (2018). *Indicadores para monitoramento e avaliação da efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana.* Ministério das Cidades. [Indicadores para monitoramento e avaliação da PNMU – Ministério das Cidades](#)

BRASIL. Ministério das Cidades. (s.d.). *Cartilha de apoio à elaboração de planos de mobilidade urbana locais: Metodologia simplificada.* Ministério das Cidades. [Cartilha – Metodologia Simplificada](#)

CMOC BRASIL. (2026). *Sobre nós*. CMOC Brasil. [CMOC Brasil – Sobre nós](#)

EUROCHEM. (2026). *Quem somos*. EuroChem. [EuroChem – Quem somos](#)

GOIÁS. Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos – IMB. (2016). *Catalão*. Governo do Estado de Goiás. [Catalão – IMB/Governo de Goiás](#)

GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS. (2024). *Caiado fecha parceria com John Deere em Catalão*. Secretaria de Estado de Indústria, Comércio e Serviços. [Governo de Goiás – John Deere em Catalão](#)

GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS. (2024). *Plano Diretor: o Estado de Goiás – indicadores sociais, econômicos e culturais*. Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. [Plano Diretor – Indicadores de Goiás](#)

HPE AUTOMOTORES DO BRASIL LTDA. (2026). *A HPE*. HPE Automotores. [HPE Automotores](#)

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (s.d.). *Catalão – Goiás: Histórico*. IBGE. [Catalão – Goiás: Histórico – IBGE](#)

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (2025). *Malhas territoriais: Malha Municipal Digital 2025*. IBGE. [Malhas territoriais – IBGE](#)

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (2025). *Mapa municipal estatístico de Catalão – GO*. IBGE. [Mapas municipais estatísticos – Catalão](#)

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (2025). *Catalão: histórico*. IBGE. [IBGE – Histórico de Catalão](#)

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (2026). *Catalão: Cidades e Estados*. IBGE. [IBGE – Catalão](#)

JOHN DEERE. (2026). *Nossa companhia e finalidade*. Deere & Company. [John Deere – Nossa companhia e finalidade](#)

HPE AUTOMOTORES DO BRASIL LTDA. (2026). *A HPE*. HPE Automotores. [HPE Automotores](#)

OPPERMANN, N., & CACCIA, L. (2018). *Sete passos: Como construir um plano de mobilidade urbana* (2. ed.). WRI Brasil. [Sete Passos – WRI Brasil](#)

PANAZZOLO SARMENTO, A. (2026). *Análise do uso e cobertura do solo na zona urbana de Catalão-GO entre 1985 e 2023*. Geoambiente On-line, (55). [Geoambiente On-line – artigo completo](#)

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATALÃO. (2019). *Assinado convênio que garante passagem assistida do trem pela linha férrea no perímetro urbano de Catalão*. Prefeitura Municipal de Catalão. [Prefeitura de Catalão – Passagem assistida do trem](#)

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATALÃO. (2022). *300 anos da história de Catalão-GO*. Prefeitura Municipal de Catalão. [Prefeitura de Catalão – 300 anos da história de Catalão-GO](#)

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATALÃO. (2025). *Catalão se consolida como polo automotivo com novo acordo da Mitsubishi*. Prefeitura Municipal de Catalão. [Prefeitura de Catalão – Polo automotivo](#)

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATALÃO. (2025). *Mitsubishi fecha acordo para carros fabricados em Catalão sejam vendidos para a América do Sul*. Prefeitura Municipal de Catalão. [Prefeitura de Catalão – Exportação de veículos](#)

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATALÃO. (2025). *Mosaic recebe comitiva da Prefeitura de Catalão*. Prefeitura Municipal de Catalão. [Prefeitura de Catalão – Mosaic](#)

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATALÃO. (2026). *Sobre a cidade*. Prefeitura Municipal de Catalão. [Prefeitura de Catalão – Sobre a cidade](#)



NA BOA DIREÇÃO

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Catalão