



Artista invitado

Juan Fernando Sánchez Suárez

De la serie *Viajeros*

Técnica mixta, propalcote, hilos, acrílicos,
lapiceros, plástico molido

12 x 17 cm

2023



Participação social na gestão do transporte metropolitano. Lições (ou ausências) da experiência de Goiânia*

Déborah Lopes de Matos Moraes (Brasil)**

Gustavo Henrique Petean (Brasil)***

Erika Cristine Kneib (Brasil)****

Elcio Gustavo Benini (Brasil)*****

Resumo

Em 2015, o Estatuto da Metrópole estabeleceu diretrizes para a gestão interfederativa das regiões metropolitanas no Brasil. Em atendimento a esse marco, Goiás formalizou, em 2018, quatro funções públicas de interesse comum para a Região Metropolitana de Goiânia (RMG), entre elas a mobilidade e o transporte público coletivo. Este artigo analisa como se manifestam a gestão metropolitana e a participação social nessa função, tomando como estudo de caso a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) – única instância metropolitana ativa na RMG. Por meio de análise documental (legislação, planos setoriais), faz-se um estudo de caso, com esteio teórico-prático nos modelos de Curitiba (PR) e Recife (PE), identificou-se que, embora a RMG adote um formato institucional avançado em termos de governança, a participação social permanece limitada, restrita a mecanismos formais sem efetiva influência nas decisões. Conclui-se que a ausência de canais deliberativos e a baixa representatividade de atores locais desafiam a realização plena dos princípios do Estatuto da Metrópole, demandando reformas que fortaleçam a democracia participativa na escala metropolitana.

* O artigo é produto da pesquisa *Gestão Metropolitana e Participação Social*, realizada no âmbito do Mestrado em Administração Pública da Universidade Federal de Goiás, com início no período 2022.

** Graduação em Administração. Mestre em Administração Pública Profissional. Servidora da Universidade Federal de Goiás, Brasil. Correio eletrônico: admdeborahlopes@gmail.com - Orcid: 0000-0002-5974-8721 - Google Scholar: <https://scholar.google.com/citations?hl=es&user=R29c9ZoAAAAJ>

*** Graduação em Administração. Mestre e doutor em Administração. Professor da Universidade Federal de Goiás, Brasil. Correio eletrônico: gustah@ufg.br - Orcid: 0000-0003-1248-6418 - Google Scholar: <https://scholar.google.com/citations?hl=es&user=m0Yb3VsAAAAJ>

**** Arquiteta Urbanista. Mestre e doutora em Transportes. Professora e pesquisadora na Universidade Federal de Goiás, Brasil. Correio eletrônico: erikakneib@ufg.br - Orcid: 0000-0003-3342-5198 - Google Scholar: <https://scholar.google.com/citations?hl=es&user=AfPIJLQAAAAJ>

***** Doutor em Educação. Professor Associado da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Brasil. Correio eletrônico: elciobenini@yahoo.com.br - Orcid: 0000-0002-0949-3062 - Google Scholar: <https://scholar.google.com/citations?hl=es&user=iEtCuDEAAAAJ>

Palavras-chave

Governança; Transporte Público; Agências de Regulação; Metrôpole; Gestão Estatal; Brasil.

Data de recepção: fevereiro 2024

• **Data de aprovação:** março 2025

Como citar este artigo

De Matos Moraes, Déborah Lopes; Petean, Gustavo Henrique; Kneib, Eriika Cristine e Benini, Elcio Gustavo. (2025). Participação social na gestão do transporte metropolitano. Lições (ou ausências) da experiência de Goiânia. *Estudios Políticos* (Universidad de Antioquia), 72, pp. 218-243. <https://doi.org/10.17533/udea.espo.n72a09>

Participación social en la gestión del transporte metropolitano. Lecciones —o falta de ellas— de la experiencia de Goiânia

Resumen

[219]

En 2015, el Estatuto de Metrópolis estableció directrices para la gestión interfederativa de las regiones metropolitanas de Brasil. En cumplimiento de este marco, Goiás formalizó en 2018 cuatro funciones públicas de interés común para la Región Metropolitana de Goiânia (RMG), entre ellas la movilidad y el transporte público. Este artículo analiza cómo la gestión metropolitana y la participación social se manifiestan en esta función, tomando como caso de estudio la Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC), único órgano metropolitano activo en la RMG. A través del análisis documental —legislación y planes sectoriales—, se realiza un estudio de caso, con apoyo teórico y práctico en los modelos de Curitiba (PR) y Recife (PE), se identificó que, aunque la RMG adopta un formato institucional avanzado en términos de gobernanza, la participación social sigue siendo limitada, restringida a mecanismos formales sin influencia efectiva en las decisiones. La conclusión es que la ausencia de canales deliberativos y la baja representatividad de los actores locales ponen en entredicho la plena realización de los principios del Estatuto de Metropolis, lo que exige reformas para reforzar la democracia participativa a escala metropolitana.

Palabras clave

Gobernanza; Transporte Público; Autoridades Reguladoras; Metrópolis; Gestión Estatal; Brasil.

Social Participation in Metropolitan Transport Management. Lessons (or Absences) from the Goiânia Experience

Abstract

In 2015, the Metropolis Statute established guidelines for the inter-federative management of metropolitan regions in Brazil. In compliance with this framework, in 2018 Goiás formalized four public functions of common interest for the Goiânia Metropolitan Region (RMG), including mobility and public transport. This article analyzes how metropolitan management and social participation are manifested in this function, taking the Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC) - the only active metropolitan body in the RMG - as a case study. Through documentary analysis (legislation, sectoral plans), a case study is carried out, with theoretical and practical support from the models of Curitiba (PR) and Recife (PE), it was identified that, although the RMG adopts an advanced institutional format in terms of governance, social participation remains limited, restricted to formal mechanisms without effective influence on decisions. The conclusion is that the absence of deliberative channels and the low representativeness of local actors challenge the full realization of the principles of the Metropolis Statute, calling for reforms to strengthen participatory democracy on a metropolitan scale.

Keywords

Governance; Public Transport; Regulatory Agencies; Metropolis; State Management; Brazil.

Introdução

As regiões metropolitanas brasileiras possuem grande representatividade no contexto político e econômico nacional. Em 2017, elas representavam cerca de 27,5% da população e, aproximadamente, 70% do PIB brasileiro (FNEM, 2017). De acordo com Ferro e Saleme (2020), apesar das regiões metropolitanas estarem previstas na Constituição Federal brasileira de 1988 (Brasil, 1988), a governança interfederativa dessas regiões teve maior legitimidade pelas leis federais 10.257 de 2001 (Brasil, 2001) do Estatuto das Cidades e 13.089 de 2015 do Estatuto da Metrópole (Brasil, 2015).

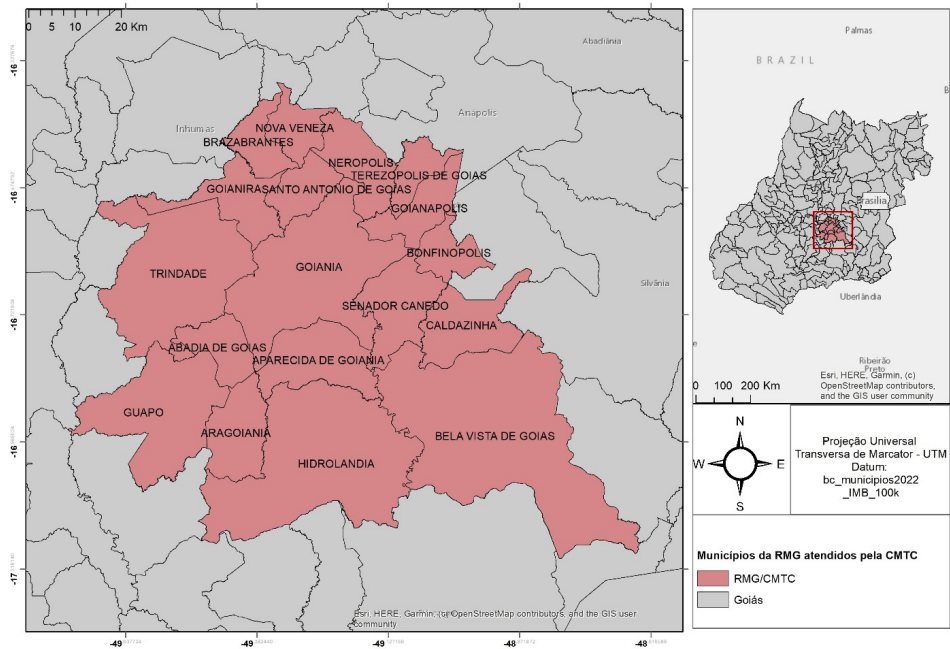
Para Martins de Sá *et al.* (2017), a governança interfederativa deve propiciar o desenvolvimento sustentável e um dos seus principais desafios é superar o individualismo federativo diante desta nova forma de governar. Os desafios são devido às necessidades coletivas emergentes das regiões metropolitanas se sobrepondo sobre os interesses locais de cada município.

Apresenta-se, já nesta introdução, o conceito de governança como coordenação pela junção de três elementos: a articulação, a pactuação e a solução de controvérsias (Lassance, 2015). Soma-se ao conceito de governança, as relações intergovernamentais, que são fundamentais e ao mesmo tempo complexas, devido principalmente à falta de unanimidade nas tomadas de decisões. Dessa forma, se torna basilar a coordenação efetiva dessas relações (Abrúcio, 2007). Considera-se, portanto, a governança interfederativa, no contexto da gestão das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no Brasil, como o estabelecimento do interesse coletivo sobre o interesse local naquelas funções públicas compartilhadas entre os entes federativos.

A formalização da Região Metropolitana de Goiânia (RMG) se deu por meio da Lei Complementar Estadual nº 27 de 1999 (GOIÁS, 1999). Atualmente, a RMG é composta por 21 municípios de acordo com as Leis Estaduais 139 (GOIÁS, 2018) e 149 (GOIÁS, 2019), sendo eles: Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturaí, Goianápolis, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santa Bárbara de Goiás, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade. Conforme visualizado no gráfico 1, estas cidades abrigam mais de 2,5 milhões de habitantes (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022).

[221]

Gráfico 1. Municípios da RMG atendidos pela RMTc.



Fonte: elaborado pelos próprios autores (Goiás, 2019).

Goiânia, a capital do estado e principal cidade, concentra a maior parte das atividades e empregos da RMG, o que a torna um grande polo atrator de pessoas, especialmente dos residentes em municípios periféricos. Tal fato gera uma alta concentração de deslocamentos pendulares, a grandes distâncias, o que acaba por sobrecarregar os sistemas viário e de transporte coletivo, especialmente nos horários de pico (UFG, 2025).

Outros desafios demandam atenção na RMG, a exemplo da população vulnerável, que merece políticas mais direcionadas para garantir sua mobilidade. Nesse aspecto, no que se refere à idade, pode-se destacar que 348 mil pessoas na RMG têm mais de 60 anos. No que se refere a pessoas com deficiência, há cerca de 500 mil pessoas (UFG, 2025). Há níveis de renda bastante distintos entre os municípios. Com menores rendas se destacam municípios como Terezópolis de Goiás, Caldazinha, Caturaí, Santa Bárbara e Bonfinópolis (IBGE, 2012). Tais fatos devem ser atentamente considerados nas políticas de mobilidade, especialmente nas relacionadas ao transporte coletivo, para que seja garantido a tais pessoas o direito de se deslocarem para a realização de suas atividades.

O serviço de transporte público coletivo de passageiros está organizado em uma rede de serviços denominada Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC). Dos 21 municípios da RMG, apenas Caturai e Inhumas não são atendidos pelo sistema da RMTC. Os autores Cunha, Costa e Barreira. (2017) destacam o sistema de transporte coletivo como um dos principais fatores para a criação da RMG.

Com o advento do Estatuto da Metrópole, em 2018 o estado de Goiás formalizou as funções públicas de interesse em comum da RMG, bem como a estrutura básica de sua governança, por meio do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia (CODEMETRO) (Goiás, 2018). As funções públicas de interesse em comum estabelecidas na RMG são: a mobilidade e transporte público coletivo, saneamento básico, desenvolvimento urbano integrado e os serviços ambientais (Goiás, 2018).

Os municípios da RMG possuem grande dependência entre si, em relação a mobilidade urbana e ao transporte público coletivo, porém esses mesmos municípios ainda trabalham as políticas desse tema de forma individualizada (Kneib, 2020; Kneib e Mendonça Neto, 2020). Segundo Kneib e Mendonça Neto (2020: “Como o tema mobilidade urbana pressupõe um tratamento em rede, a governança e interação metropolitanas são basilares, inclusive para o tratamento de temas que afetam diretamente a mobilidade metropolitana”, p. 389).

[223]

Conforme as Leis Complementares 34 (Goiás, 2001) e 27 (Goiás, 1999), a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos é composta por todas as linhas e serviços de transportes coletivos da RMG. Para Kneib e Mendonça Neto (2020), uma proposta de solução sobre mobilidade urbana para a RMG, relacionada aos temas sistema viário e transporte público coletivo, seria a criação de um pacto metropolitano com o compartilhamento de responsabilidades entre os entes da rede.

Observa-se que o serviço de transporte público coletivo na RMG e nos seus municípios não têm demonstrado satisfação para o usuário e nem eficiência para o sistema de forma efetiva, apesar de alterações na rede (Pires, Kneib e Ribeiro, 2020). Para Cunha, Costa e Barreira (2017), analisando o caso da RMTC da RMG, é possível verificar a necessidade de promover a cooperação interfederativa e a participação social com objetivo de minimizar as fragilidades da gestão na RMG.

Nesse sentido, esta pesquisa traz como objetivo identificar e analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social sobre o transporte público coletivo na RMG e, especificamente, sobre a única instância metropolitana ativa presente nela, neste caso a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia.

Com o propósito de responder ao objetivo proposto, no que diz respeito à taxinomia da pesquisa, esta pode ser considerada de abordagem qualitativa, amparada nas etapas procedimentais de coleta e análise de dados propostas por Yin (2016). A pesquisa, de abordagem qualitativa, com análise documental da legislação referente. Realizou-se, também, um estudo de caso, com esteio teórico-prático os modelos de gestão metropolitana e de participação social do transporte público coletivo de Curitiba (PR) e Recife (PE).

A divisão deste artigo se dá em cinco seções, incluindo esta introdução. A seguir, discute-se teoricamente a gestão metropolitana, seguido dos procedimentos metodológicos. Posteriormente, expõe os resultados. Algumas considerações finais estão inseridas sob o título de conclusão, onde apresenta-se uma proposta de estrutura administrativa para um futuro conselho a ser integrado à governança dos transportes de Goiânia e por fim, as referências.

[224]

1. Marco teórico-prático da gestão metropolitana

A América Latina tem presenciado um grande avanço no que tange a descentralização do poder com o propósito finalístico de fortalecimento dos governos subnacionais e locais. O foco desta gestão descentralizada se traduz na gestão participativa e na inserção de outros atores sociais como a iniciativa privada e as organizações da sociedade civil, objetivando atender as especificidades das localidades (Rojas, Cuadrado Roura e Güell, 2008).

Esta necessidade comumente das metrópoles latino-americanas recentemente deriva da demanda de respostas efetivas, principalmente sobre os problemas sociais coletivos destes territórios resultados das extensões das regiões metropolitanas (Frey, 2012; Rojas, Cuadrado Roura e Güell, 2008).

As experiências internacionais demonstram diferentes modelos de governos metropolitanos, contudo, no que tange aos governos da América

Latina, a Argentina, o Brasil e a Colômbia figuram como os países mais descentralizados (Rojas, Cuadrado Roura e Güell, 2008).

Contudo, numa abordagem minuciosa sobre o caso do Brasil e Colômbia no contexto dos territórios metropolitanos evidencia-se realidades opostas que necessitam de estratégias emergentes, onde destacam-se as estratégias de cooperação e de participação democráticas (Frey, 2012).

O principal fator crítico e crônico no processo de descentralização dos governos são as relações intergovernamentais entre esses entes. O fator cerne dessa problematização refere-se à tendência de problemas relacionados à questão dos recursos inerentes à tomada de decisão desses governos (Rojas, Cuadrado Roura e Güell, 2008; Lefèvre, 2008; Abrucio, 2007).

No Brasil, devido às peculiaridades e a relevância que as regiões metropolitanas possuem, estas são consideradas estratégicas para o país. O Estatuto da Metrópole, criado em 2015, tornou-se uma importante ferramenta para tentar minimizar os problemas relacionados às áreas metropolitanas (Silva *et al.*, 2018). Segundo Cavalcante (2015), a Lei 13.089 (Brasil, 2015), que cria o Estatuto da Metrópole, busca a cooperação entre os entes que formam os contextos das regiões metropolitanas, contudo, preservando a autonomia política, administrativa e financeira desses entes.

[225]

De acordo com César (2017), torna-se inevitável reconhecer o avanço e as contribuições que o Estatuto da Metrópole proporcionou para a gestão das funções públicas de interesse em comum. Esse avanço foi verificado principalmente no aspecto jurídico, devido à carência que o tema tinha e às características peculiares das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no país.

Não obstante, o êxito que o Estatuto da Metrópole proporciona, diz respeito principalmente às diretrizes para a promoção da governança interfederativa dos entes que formam esses contextos regionais no Brasil (Rodrigues, 2021). Além disso, o plano de desenvolvimento urbano integrado é outro aspecto de grande relevância que o estatuto traz em discussão e estabelece normas para execução (César, 2017).

Em contraposição, Hoshino e Moura (2019) afirmam que apesar das normas explanadas pelo Estatuto da Metrópole sobre o gerenciamento

das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas no país, o mesmo não consegue cumprir a missão proposta devido principalmente a diversidade de configurações espaciais presentes no território nacional.

Analisando os casos das Regiões Metropolitanas de Belo Horizonte, da Grande Vitória e da Grande São Luiz, pode-se constatar que no que tange ao aspecto da governança dessas regiões, o Estatuto da Metrópole proporcionou um avanço mínimo, devido principalmente à falta de diretrizes específicas e fontes de financiamento (Medeiros, 2020).

No que se refere ao transporte público, no cenário nacional este apresenta um diagnóstico complexo em relação a problemas e desafios, perpassando as diversas instâncias governamentais. Não obstante, esses obstáculos estão relacionados a quatro fatores principais: financiamento, infraestrutura, uso e ocupação do solo, governança e gestão pública (Kneib, 2022). Ainda conforme Kneib (2022), no que tange ao transporte público coletivo no Brasil, a governança deve ser iniciada desde o âmbito federal atingindo os demais níveis como forma de promover a melhoria do sistema.

[226]

1.1 O controle e a participação social na gestão metropolitana e a participação social na gestão metropolitana

O Brasil vivenciou momentos históricos em relação ao transporte público coletivo, principalmente como o ocasionado em 2013 pelo aumento da tarifa em grandes cidades brasileiras que resultou em manifestações em várias localidades do país, inclusive em Goiânia (Gomide e Galindo, 2013). A maior participação e controle social do serviço de transporte público coletivo estavam entre as principais medidas propostas pelo governo federal frente à onda de manifestações, além da melhoria da qualidade do serviço e redução da tarifa (Gomide e Galindo, 2013).

A Controladoria Geral da União (CGU) (2012) define que o controle social exercido pela participação do cidadão na gestão pública promove a cidadania. Os Conselhos de Políticas Públicas foram institucionalizados pela Constituição Federal de 1988, como forma de promover a participação e o controle social, por meio da inserção do cidadão no debate, na tomada de decisão, fiscalização, controle dos gastos públicos e avaliação dos resultados (CGU, 2012).

A inclusão do cidadão nesse cenário deve ser realizada por meio da simplificação de uma linguagem comum para a sociedade. A Administração Pública deve garantir o amplo acesso da sociedade, além da participação da diversidade de particularidades, como forma de garantir uma administração pública democrática (Bitencourt e Pase, 2015), em contraposição aos modelos centralizados observados por Souza e Reschilian (2023).

A democracia participativa, por meio da ampliação da democracia social, não prevê a substituição da democracia representativa ou política. No exemplo do caso brasileiro, são consideradas como instituições democráticas inovadoras os conselhos presentes nos níveis (municipal, estadual e federal), além da criação do Orçamento Participativo (Monteiro, Moura e Lacerda, 2015).

Sobre a gestão das funções públicas de interesse em comum nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, do Brasil, o Estatuto da Metrópole (Brasil, 2015) prevê o estabelecimento da participação da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão de acordo com os artigos 5º, 7º e 8º do referido estatuto.

A interação entre a sociedade civil e o Estado se caracteriza como uma nova forma de coprodução dos serviços públicos vivenciados pela democracia participativa (Ronconi, Debetir e De Mattia, 2011). É crescente o reconhecimento da sociedade civil como ator social e político. As abordagens de controle social, gestão social e participação social dizem respeito principalmente ao conceito de exercício da cidadania (Brilhante et al., 2022).

[227]

O processo de democratização da sociedade é consolidado por meio da atuação do cidadão (Bitencourt e Pase, 2015). A representação, participação e a pluralidade são elementos presentes no Estado democrático de Direito (Santiago, 2019). Há uma preocupação da inclusão de outros atores sociais no contexto da governança, em relação ao contexto político-administrativo, devido às patologias e vícios já vivenciados, como o patrimonialismo, clientelismo e a corrupção (Frey, 2012).

Para Frey (2012), no que tange às regiões metropolitanas, a governança em rede representa a melhor proposta como modelo de gestão no Brasil. Os principais desafios estão relacionados aos problemas interjurisdicionais,

interescales e interdisciplinares. No que diz respeito às regiões metropolitanas da América Latina, na análise do campo teórico e empírico há defensores tanto de uma governança metropolitana mais centralizada, impostas por lei (com argumento da forma mais eficaz de lidar com o desafio metropolitano), quanto descentralizada (como a governança em rede, no contexto mais democrático) por meio da cooperação de governos municipais, com a participação da sociedade civil (Frey, 2012).

Segundo Rojas, Cuadrado Roura e Güell (2008), os fundamentos para uma governança local forte estão fundamentados em quatro principais pontos: a transparência na correta divisão de responsabilidade e recursos em cada nível de governo; a avaliação sobre os gestores eleitos, bem como o nível de participação da comunidade local nas tomadas de decisões; o nível da capacidade institucional dos governos locais para a execução das políticas públicas; formas de financiamento para a gestão e investimentos desses governos.

Em relação à governabilidade, um governo democrático e transparente está diretamente relacionado a uma gestão que promove a participação social (Rojas, Cuadrado Roura e Güell, 2008). As forças políticas metropolitanas, o Estado, os atores locais interessados juntamente com a população são fundamentais para o fortalecimento das áreas metropolitanas. Não obstante, a promoção do senso de identidade populacional com essas áreas, no que diz respeito ao pertencimento regional se torna um fator importante nesse processo (Lefèvre, 2008; Medeiros, 2020).

Para Gurgel e Justen (2013), o controle social exercido por exemplo no formato de Conselho Gestores de políticas públicas, seja nas três esferas, deve ser acompanhado de forma minuciosa para que seja exercido pela sociedade civil de forma organizada, independente, autônoma e mobilizada. Essa necessidade surge para evitar que os conselhos ao se integrarem ao aparelho de Estado não executem as mesmas inconstâncias de diversas instituições politizadas. Dessa forma, deve-se promover a simetria e efetividade nas relações entre a sociedade civil, a democracia e a administração pública (Gurgel e Justen, 2013).

A pesquisa de Souza e Reschilian (2023) evidencia a disfunção da figura dos conselhos. A análise dos autores explicita que o conselho deliberativo da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte

(RMVPLN) possui como instrumento ‘maioria simples dos votos ponderados’, que segundo os autores oportuniza “ao grupo política que, ocasionalmente, tenho controle do poder no Estado, a aprovação de suas propostas, mesmo com o voto contrário de 38 dos 39 municípios que integram a região” (Souza e Reschilian, 2023, p. 317).

Na próxima seção apresenta-se os procedimentos metodológicos, descrevendo as características da pesquisa, coleta e tabulação de dados e a apresentação dos resultados e discussões.

2. Procedimentos metodológicos

A pesquisa é de abordagem qualitativa (Silva e Menezes, 2001), e conforme Creswell (2010), a utilização da análise de documentos é considerada como fonte de dados e frequentemente utilizada para este tipo de pesquisa. Nesta pesquisa, realizou-se uma propositura de análise com esteio teórico-prático em outras regiões metropolitanas, uma análise a empregada no texto de Dos Passos *et al.* (2023). Fez-se um estudo de caso da RMG, com esteio teórico-práticos dos municípios de Curitiba e Recife.

O que se entende como esteio teórico-prático, são os aspectos basilares e possibilidades comparativas dos modelos de governança e de participação social da função pública do transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia, Recife e Curitiba. Para isso, levantou-se as legislações oficiais referentes aos modelos de gestão estabelecidas pelos entes relacionados nos portais públicos dos estados e municípios, tal como apresentado na análise realizada no trabalho de Magnin, Faria e Petean (2022).

Além destes, foram realizadas entrevistas estruturadas com toda a diretoria colegiada da CMTC, sendo os 5 diretores executivos (representantes): Presidência; Diretoria Administrativa e de Gestão; Diretoria de Fiscalização; Diretoria de Operações e Diretoria de Operações Intermunicipais. Foi realizada também uma entrevista com o Presidente da Comissão de Fiscalização do Transporte Público Coletivo da Câmara Municipal de Goiânia (por ser o maior município da RMG). As questões versaram em quatro eixos: a) a relação dos municípios integrantes da RMTC; b) desafios da gestão e das relações da CMTC; c) aspectos da estrutura da CMTC; e, d) percepção de alteração da estrutura da CMTC.

[229]

Em conformidade com a metodologia proposta por Yin (2016), as entrevistas foram realizadas por meio de um questionário formal roteirizado, onde a análise dos dados seguiu as etapas de compilação, decomposição, interpretação e conclusão.

3. Resultados

3.1 Delimitações da análise do esteio teórico-prático. Modelos de gestão metropolitana do transporte público coletivo. Análise de Curitiba (PR) e da Grande Recife (PE)

O Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC) (2020) realizou um levantamento nas 12 maiores capitais do Brasil, entre as regiões metropolitanas, e diagnosticou que somente a Região Metropolitana de Goiânia e Recife possuíam um sistema de transporte público coletivo com integração aos municípios vizinhos. E, além disso, foi constatado que o caso de Curitiba, por exemplo, pode ser considerado semelhante. Porém, apresenta um arranjo institucional diferente, o que não o configura como metropolitano.

Dessa forma, nesta pesquisa foram avaliados os modelos de gestão das Regiões Metropolitanas de Curitiba e Recife.

Curitiba

Em 2015, o governo do estado do Paraná aprovou o regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros na Região Metropolitana de Curitiba. O Decreto 2009/2015 especificou que ficou sob a responsabilidade do estado do Paraná a delegação, regulação, gerenciamento, operação, planejamento e a fiscalização do transporte coletivo metropolitano, todavia, podendo delegar a outros entes da administração às atribuições (Curitiba, 2015).

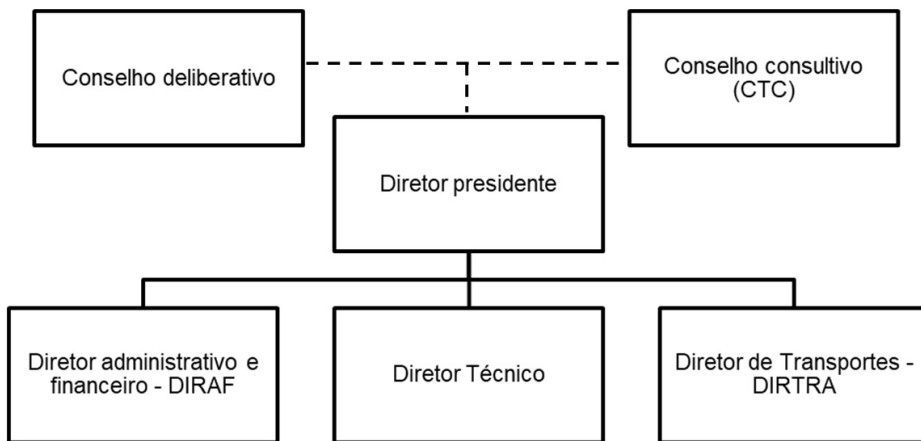
O artigo 4º da Lei 12.597, de 24 de março de 2008 (Curitiba, 2008) prevê o estabelecimento da participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana.

O artigo 31 da Lei 12.597 define que: “A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação do serviço público de transporte coletivo deverá ser assegurada por meio da criação do Conselho Municipal de Transporte” (Curitiba, 2008).

Ainda segundo a Lei 12.597, compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A., a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba-PR (URBS, 2022). A Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), criado em 1974 pelo governo do estado do Paraná, gerencia as funções públicas de interesse em comum dos 29 municípios que compõem a Região Metropolitana de Curitiba. Ela apresenta em sua composição os Conselhos Deliberativo e Consultivo (COMEC, 2022).

Além destes, no que tange ao transporte público coletivo, há também o Conselho de Transporte Coletivo (CTC) da Região Metropolitana de Curitiba, que apresenta como uma de suas finalidades promover a participação da comunidade metropolitana na formulação de propostas relativas ao marco regulatório do transporte coletivo da região para análise e implementação pelo Poder Executivo (Paraná, 2022).

Gráfico 2. Estrutura de governança da coordenação da região metropolitana de Curitiba (PR) - COMEC.



[231]

Fonte: elaborado pelos próprios autores (COMEC, 2022).

O Gráfico 2 expõe a estrutura do COMEC. O Conselho Consultivo do COMEC prevê a representação de um membro indicado por cada município, porém o mesmo não especifica se os membros de cada município devem ser da sociedade civil. Da mesma forma, na estrutura do Conselho de Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Curitiba, não está especificado se os membros representantes de cada município

indicados pelos prefeitos de cada cidade devem ser da sociedade civil ou da administração pública municipal.

Recife (PE)

O transporte público metropolitano da Grande Recife, por meio do Grande Recife Consórcio de Transporte, é formado por 11 empresas, com aproximadamente 400 linhas, 2,7 mil ônibus que realizam o transporte integrado diário de cerca de 1,8 milhão de passageiros (Pernambuco, 2022).

Segundo o governo do estado de Pernambuco, o modelo de consórcio operacionalizado pela Grande Recife Consórcio de Transporte foi considerado inédito em todo o país, sendo instituído em 2008.

O modelo de gestão metropolitana do transporte público coletivo da Grande Recife (PE), destaca-se como modelo de gestão com maior participação social, devido ser a única estrutura investigada que apresenta em seu formato a participação de membros usuários, como o exemplo dos idosos com gratuidade, pessoas com deficiência e estudantes.

[232]

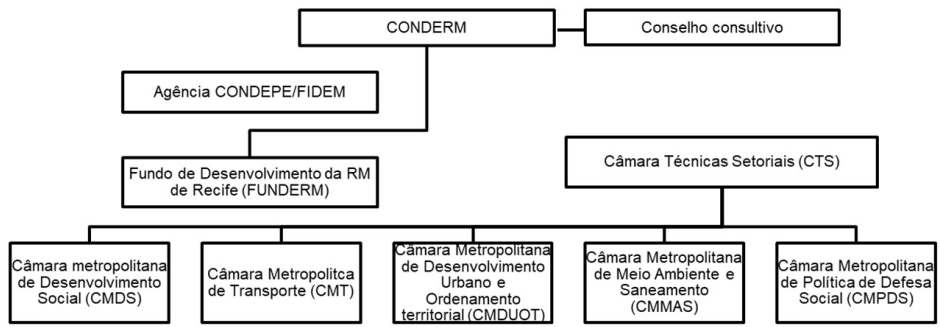
Além disso, observa-se que na estrutura de governança da região metropolitana da Grande Recife, conforme analisou o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (2018), nos requisitos que são atendidos em relação ao Estatuto da Metrópole (2015), há presente nesta estrutura superior as Câmaras Metropolitanas, como a de transportes, que prevê a participação de membros de “seis setores da sociedade civil”, além de dois do segmento da comunidade.

O CONDERM, conceituado como o Conselho Deliberativo da Região Metropolitana do Recife (PE), é composto segundo o IPEA (2018) por quatorze prefeitos da RM do Recife e por quatorze representantes de órgãos do estado. Além disso, o CONDERM possui em sua estrutura um Conselho Consultivo formado por quatorze vereadores das Câmaras Municipais e três deputados estaduais (Gráfico 3).

Extrapolando a coordenação da Região Metropolitana, contudo, integrando a estrutura da secretaria municipal de Recife, há o Conselho Superior de Transporte Metropolitano (CSTM). Este conselho encontra-se ativo, com registro de cinco regiões em 2022 e sete em 2021, possui em sua composição membros da sociedade civil, como os usuários, idosos com

gratuidade, pessoas com deficiência e estudantes (Conselho Superior de Transporte Metropolitano (CSTM) (2023).

Gráfico 3. Estrutura de governança da coordenação da Região Metropolitana de Recife (PE).



Fonte: elaborado pelos próprios autores (IPEA, 2018).

3.2 A Região Metropolitana de Goiânia (RMG) e o serviço de transporte público

Conforme previsto na lei estadual 139, revisada pela lei estadual 149, a estrutura de governança seria composta pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia (CODEMETRO), Câmaras Técnicas, Conselhos Consultivos além do Fundo de Desenvolvimento da RMG. Contudo, a lei estadual nº 54 (GOIÁS, 2020), revogou o Fundo de Desenvolvimento da RMG voltando a atribuição ao Tesouro Estadual e da respectiva secretaria estadual responsável pelo seu custeio.

Segundo a RedeMob Consórcio (2021), a estrutura correspondente à função pública do transporte coletivo na RMG é composta pela Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC), a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC), as empresas concessionárias que formam a unidade operacional denominada RedeMob, além do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia (SET).

A Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC) apresenta em sua composição: I – 4 (quatro) conselheiros indicados pelo Governo do Estado de Goiás, entre os quais um será o Presidente da câmara; II – 4 (quatro) conselheiros indicados pelo Município de Goiânia, entre os quais

[233]

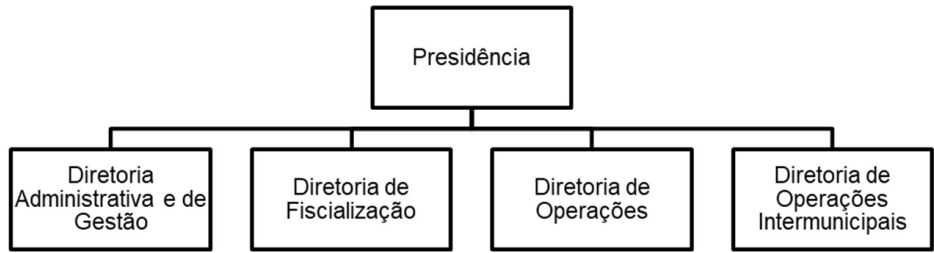
um será o Vice- Presidente da câmara; III – 1 (um) conselheiro indicado pelo Município de Aparecida de Goiânia; e IV – 1 (um) conselheiro indicado pelo Município de Senador Canedo (RedeMob Consórcio, 2021).

Por meio de processo licitatório, em 2007, cinco empresas concessionárias realizam a operacionalização do serviço de transporte público coletivo na RMG, sendo elas: Rápido Araguaia Ltda, HP Transportes Coletivos Ltda, Viação Reunidas Ltda, COOTEGO - Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás e Metrobus Transporte Coletivo S.A. Possuem frota de 1.321 ônibus, além dos 21 terminais, 19 estações de conexão e 12 pontos de conexão (CMTC, 2021).

Em 2021, alterou-se na composição acionária da CMTC, sendo que anteriormente havia uma participação de 75% do município de Goiânia e 25% do estado de Goiás, a alteração, inseriu novos valores e municípios, ficando distribuídos, da seguinte forma: Estado de Goiás e Goiânia, ambas com 41,2%; o município de Aparecida de Goiânia e Senador Canedo, foram inseridas na participação com 9,4% e 8,2%, respectivamente (Goiás, 2021). Esta alteração, permitiu o subsídio estatal ao transporte público.

[234]

Gráfico 4. A nova diretoria executiva da CMTC.



Fonte: elaborado pelos próprios autores (Goiás, 2021).

A alteração impactou a estrutura executiva do órgão, que possuía três diretorias e passou a ser composta por quatro, conforme o gráfico 4. A nova estrutura passou a vigorar somente em junho de 2022 e, a reformulação, inseriu novas atribuições e distribuições de funções. A Diretoria de Operações (antiga Diretoria Técnica), era responsável por todos os municípios da RMTC, alterando, para responsabilizar-se somente pelos maiores municípios que compõem do quadro acionário: Goiânia, Aparecida de Goiânia e Senador Canedo.

Dessa forma, os demais municípios que formam a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos passaram a ser atendidos exclusivamente pela Diretoria de Operações Intermunicipais. Nota-se que pela nova estrutura do órgão os municípios menores foram contemplados com essa diretoria específica.

Para apreender as alterações e seus impactos, foram entrevistados cada um dos diretores, e o presidente da comissão de fiscalização do transporte da câmara municipal de Goiânia. As perguntas versaram sobre os serviços prestados, bem como o impacto da alteração legislativa recente, como ver-se-á na próxima seção.

4. Discussão. A organização da RMG e seus impactos

Observa-se que dos dois modelos analisados (Curitiba e Grande Recife), a Grande Recife Consórcio de Transporte demonstrou ser o modelo de gestão e de governança em relação ao transporte público metropolitano com maior participação social, tanto na área estratégica do modelo de governança da região metropolitana quanto na parte operacional realizada pela Grande Recife Consórcio de Transporte.

A Grande Recife Consórcio de Transporte possui em sua estrutura administrativa o Conselho Superior de Transporte Metropolitano (CSTM), onde há representação por exemplo da sociedade civil: usuários, idosos com gratuidade, pessoas com deficiência e estudantes.

Conforme observado nesta pesquisa, corrobora a análise das Regiões Metropolitanas de São Paulo, além do caso específico da Região Metropolitana do Vale Paraíba e Litoral Norte - RMVPLN, evidencia-se modelos de gestão metropolitanos centralizados e tecnocráticos, conforme analisou Souza e Reschilian (2023). Nota-se dessa forma a necessidade do fomento de uma maior participação popular e do controle social (Souza e Reschilian, 2023).

Os entrevistados, ao serem questionados sobre a gestão metropolitana, avaliam que a gestão ocorre de forma positiva, destacando o trabalho realizado em parceria com os municípios que compõe a RMG. Contudo, não citam a participação popular nas decisões. Um entrevistado aponta que “gostaria era de conversar com os milhares de usuário para ouvi-

[235]

los, mas como isso é impossível, então nós temos que conversar com os representantes dos municípios que a gente acredita que está trazendo as demandas daqueles usuários". A fala do entrevistado demonstra a ausência de capacidade da gestão metropolitana em integrar os usuários ao processo decisório.

Outra questão evidenciou que os respondentes possuem predeterminações sobre as necessidades dos usuários. Isso fica exposto quando se referem à melhoria do transporte: "é a gente conseguir chegar naquele que é o sonho de todo o usuário". Esta fala explicita a homogeneização dos usuários, bem como o padrão de qualidade estabelecido pelos respondentes.

Ao serem indagados sobre os desafios da gestão metropolitana, a heterogeneidade dos municípios foi o principal argumento. Citaram a necessidade de uma visão sistêmica, para "trazer melhorias no transporte para atender o usuário". Observa-se na fala, o processo decisório hierarquizado, onde a responsabilidade sobre 'trazer melhorias' entende ser responsabilidade, exclusivamente, de uma diretoria.

[236]

Apesar da centralidade do processo, há verbalização de iniciativas que ampliam o debate, ainda que restrito aos prefeitos dos municípios. Os entrevistados indicaram como medida de gestão, um processo de informação para com os prefeitos sobre a estrutura da RedeMob Consórcio e seu funcionamento.

Um entrevistado citou a necessidade de planejamento estratégico a longo prazo, como ponto de melhoria. Lembra-se aos leitores, que o processo de reformulação da CMTC aconteceu em 2021, e ainda estão em fase de estruturação, como a criação do regimento interno. Espera-se que no futuro breve, tenham essa ferramenta de gestão implementada.

A RMG se evidencia no contexto nacional por possibilitar uma integração no transporte. Como visto nos parágrafos anteriores, não há uma participação efetiva dos usuários, contudo, o usuário, independentemente do local de embarque, pode usufruir de todas as linhas, que circulam sobre a gerência da CMTC. Não há necessidade de complementar o bilhete ou mesmo trocar de terminal, com o pagamento de outro bilhete, para transitar dentro da RMG.

Conclusão

Reforça-se que este trabalho teve por objetivo analisar como se manifesta a gestão metropolitana e a participação social sobre o transporte público coletivo na RMG. Ao referenciar-se pelo trabalho de Frey (2012), observa-se que a RMG cumpre a maioria dos requisitos mencionados no Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015). Todavia, o faz exclusivamente para a função pública do transporte.

A CMTC possui representação em suas diretorias dos três maiores municípios que compõem a RMG, somado à representação do estado, completando indicações para as quatro diretorias vigentes. Mesmo que os municípios da RMG possuam representação dentro a diretoria, seja diretamente ou intermediado pelo representante do estado, e, que há planos verbalizados de maior proximidade da gestão da CMTC com os prefeitos, não se observa a participação popular, como previsto no estatuto da Metrópole, que reitera a participação efetiva da sociedade civil nos processos de planejamento e tomada de decisão.

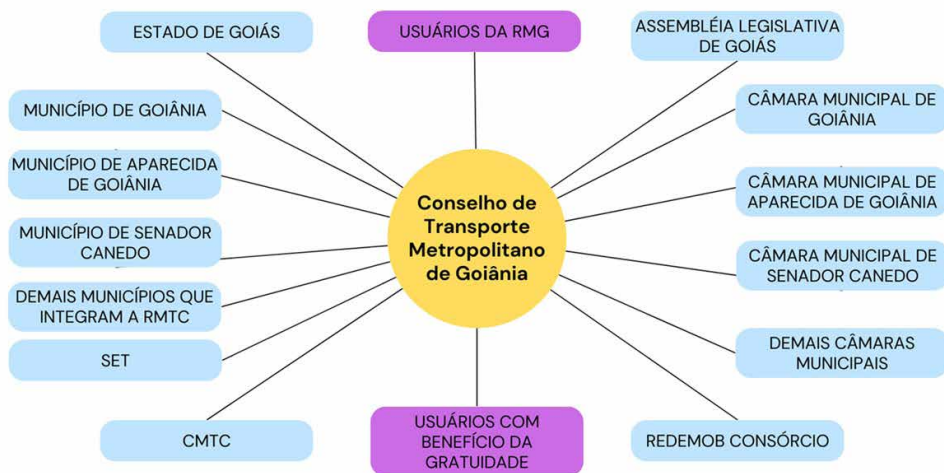
Diagnosticada a necessidade de promover a participação social, propõe-se a criação de um conselho consultivo, de imediato, e que possa ser deliberativo em médio prazo. E, que este conselho se integre às etapas de planejamento e de tomadas de decisão. A proposta coaduna ao conselho estabelecido em Recife – PE e é apresentada no gráfico 5.

[237]

A sugestão de criação do Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia tem por objetivo integrar os principais atores envolvidos na função do transporte público coletivo da RMG. A proposta abrande o poder legislativo e executivo, somado as empresas concessionárias e a participação popular, por meio da sociedade civil e os representantes dos usuários do sistema de transporte metropolitano (Gráfico 5).

Como sugestões às pesquisas futuras, a partir da nova legislação e das mudanças que estão sendo implementadas no sistema, propõe-se uma avaliação com os usuários, que possibilite mensurar o tanto o impacto da alteração estrutural da CMTC, quanto a efetividade do subsídio público, que passou a ser investido pelo poder público no sistema, na percepção de melhoria do serviço.

Gráfico 5. Conselho de Transporte Metropolitano de Goiânia.



Fonte: elaborado pelos próprios autores.

Referências bibliográficas

[238]

1. Abrucio, Fernando Luiz. (2007). Trajetória recente da gestão pública brasileira: um balanço crítico e a renovação da agenda de reformas. *Revista de Administração Pública*, 41, pp. 67-86. <https://doi.org/10.1590/S0034-76122007000700005>
2. Bitencourt, Caroline Müller e Pase, Eduarda Simonetti. (2015). A necessária relação entre democracia e controle social: discutindo os possíveis reflexos de uma democracia “não amadurecida” na efetivação do controle social da Administração Pública. *Revista de Investigações Constitucionais*, 2 (1), pp. 293-311. <https://doi.org/10.5380/rinc.v2i1.43663>
3. Brasil. Assembléia Nacional Constituinte. (5 de outubro de 1988). Constituição da República Federativa do Brasil. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm
4. Brasil. Congresso Nacional. (10 de julho de 2001). Lei Nº 10.257. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/10257.htm
5. Brasil. Congresso Nacional. (12 de janeiro de 2015). Lei Nº 13.089. (Estatuto da Metrópole). Estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/13089.htm

6. Brasil. Congresso Nacional. (3 de janeiro de 2012). Lei Nº 12.587. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm

7. Brasil. Curitiba. (24 de março de 2008). Lei Nº 12.597. Dispõe sobre a organização do Sistema de Transporte Coletivo da cidade de Curitiba, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências. <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/lei-ordinaria/2008/1260/12597/lei-ordinaria-n-12597-2008-dispoe-sobre-a-organizacao-do-sistema-de-transporte-coletivo-da-cidade-de-curitiba-autoriza-o-poder-publico-a-delegar-a-sua-execucao-e-da-outras-providencias>

8. Brasil. Curitiba. (27 de julho de 2015). Decreto Nº 2009. Regulamenta o sistema de transporte coletivo no município de Curitiba. <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=287509>

9. Brasil. Goiás. Lei Complementar Nº 139. (22 de janeiro de 2018). Dispõe sobre a Região Metropolitana de Goiânia e o Conselho de Desenvolvimento. <https://legisla.casacivil.go.gov.br/api/v2/pesquisa/legislacoes/101126/pdf>

10. Brasil. Goiás. Lei Complementar Nº 169. (29 de dezembro de 2021). Reformula a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo. https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/104731/lei-complementar-169

11. Brasil. Goiás. Lei Complementar Nº 27. (30 de dezembro de 1999). Cria a Região Metropolitana de Goiânia e dá outras providências. <https://legisla.casacivil.go.gov.br/api/v2/pesquisa/legislacoes/101020/pdf>

12. Brasil. Goiás. Lei Complementar Nº 34. (3 de outubro de 2001). Altera a Lei Complementar nº 27 e dá outras providências. http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/leis_complementares/2001/lei_complementar_n34.htm

13. Brasil. Goiás. Lei Nº 149. (15 de maio de 2019). Altera a Lei Complementar nº 139. https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/101136/lei-complementar-149

14. Brasil. Goiás. Lei Nº 54. (30 de janeiro de 2020). Revoga dispositivos legais e dá outras providências. <https://legisla.casacivil.go.gov.br/api/v2/pesquisa/legislacoes/101141/pdf#:~:text=Ficam%20automaticamente%20incorporados%20pela%20Secretaria,Art>

15. Brasil. Paraná. Lei Estadual Nº 21.311. (16 de dezembro de 2022). Cria o Conselho de Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Curitiba, e dá outras providências. https://www.amep.pr.gov.br/sites/comec/arquivos_restritos/files_documento/2023-01/pl470.2022lei21.311.pdf

16. Brilhante, Roberto Leopoldo Nogueira; Azevedo, João Luiz Trindade de; Barbosa, Flávia Lorene Sampaio e Bizarria, Fabiana Pinto de Almeida. (2022). O controle social e sua relação com a gestão social na administração pública brasileira: revisão sistemática da literatura. *Revista Brasileira de Administração Científica*, 13 (1), pp. 229-242. <http://doi.org/10.6008/CBPC2179-684X.2022.001.0017>

[239]

17. Cavalcante, João Paulo de Souza. (2015). Implementação de políticas públicas e relações intergovernamentais: uma análise da legislação sob a perspectiva dos dilemas de ação coletiva no transporte público coletivo da Região Metropolitana de Curitiba (RMC). (Dissertação de mestrado). Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba.

18. César, Paulo Sérgio Mmendes (2017). Competências constitucionais do sistema federativo envolvendo funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas. *Interações (Campo Grande)*, 18 (3), pp. 141-157. <https://doi.org/10.20435/inter.v18i3.1447>

19. COMEC. (2022). Coordenação Da Região Metropolitana De Curitiba. <https://www.comec.pr.gov.br/>

20. Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC). (2021). Sobre a RMTc. <https://cmtcrmg.com.br/>

21. Controladoria Geral da União (CGU). (2012). *Controle Social e Cidadania*. <https://www.gov.br/cgu/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/controle-social/arquivos/controlesocial2012.pdf>

22. Creswell, John. Ward (2010). *Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto*. Editora Artmed.

23. CSTM. (2023). Sobre. <https://www.granderecife.pe.gov.br/cstm/>

24. Cunha, Débora Ferreira da, Costa, Nuno Marques da e Barreira, Celene Cunha Monteiro Antunes. (2017). Integração e Cooperação Territorial na Região Metropolitana de Goiânia. *Geo UERJ*, 30, pp. 76-98. <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/28283/21162>

25. Dos Passos, Paulo Martins; Dib, Bruno Barbosa; Machado Júnior, Eliseu Vieira; de Oliveira, Bruno Garcia e Petean, Gustavo Henrique. (2023). Local State Capacity: an Analysis of Bureaucracy' Professionalization Level and its Efection on Development. *Revista De Gestão Social E Ambiental*, 17 (1), e03164. <https://doi.org/10.24857/rgsa.v17n1-018>

26. Ferro, Rodrigo Ragee e Saleme, Edson Ricardo. (2020). A fragmentação do poder e a complexidade de governar nas regiões metropolitanas. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 22. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202012>

27. Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas (FNEM). (2021). Índices. São Paulo - FNEM. <https://fnembrasil.org/fnem/painel/>

28. Frey, Klaus. (2012). Abordagens de governança em áreas metropolitanas da América Latina: avanços e entraves. *URBE*, 4 (1), pp. 87-102. <https://doi.org/10.1590/S2175-33692012000100007>

29. Gomide, Alexandre de Ávila e Galindo, Ernesto Pereira. (2013). A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. *Estudos Avançados*, 27 (79), pp. 27-39. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300003>

30. Gurgel, Claudio e Justen, Agatha. (2013) Controle social e políticas públicas: a experiência dos Conselhos Gestores. *Revista de Administração Pública*, 47 (2), pp. 357-378. <https://doi.org/10.1590/S0034-76122013000200004>

31. Hoshino, Thiago de Azevedo Pinheiro e Moura, Rosa. (2019). Politizando as escalas urbanas: jurisdição, território e governança no Estatuto da Metrópole. *Cadernos Metrópole*, 21 (45), pp. 371-392. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4501>

32. Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC). (2020). Relatório de Pesquisa. https://idec.org.br/arquivos/movedados/idec_relatorio-de-pesquisa_mobilidade_levantamento-concessoes-sistema-de-onibus_2020.pdf

33. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2012). *Censo Brasileiro de 2010*. IBGE.

34. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2020). Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento. <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/18354-regioes-metropolitanas-aglomeracoes-urbanas-e-regioes-integradas-de-desenvolvimento.html?=&t=o-que-e/>

35. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2022). Prévia da população calculada com base nos resultados do Censo Demográfico 2022 (...). https://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2022/Previa_da_Populacao/POP2022_Municipios.pdf

36. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). (2018). Relatório de Pesquisa. <https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9540/1/Arranjo%20de%20governan%C3%A7a%20interfederativa%20na%20regi%C3%A3o%20metropolitana%20do%20Recife%20com%20base%20no%20estatuto%20da%20metr%C3%B3pole.pdf>

37. Kneib, Erika Cristine. (2020). Transporte público coletivo e mobilidade: a relevância da governança interfederativa. *Redes (St. Cruz Do Sul Online)*, 25 (3), pp. 1123-1143. <https://doi.org/10.17058/redes.v25i3.14923>

38. Kneib, Erika Cristine. (2022). Transporte público coletivo: dos desafios globais ao panorama brasileiro. *Revista de Direito da Cidade*, 14 (2), pp. 794-819. <https://www.e-publicacoes.uerj.br/>

39. Kneib, Erika Cristine e Mendonça Neto, W. L. (2020). Diagnóstico da mobilidade: método e aplicação no plano de desenvolvimento integrado da Região Metropolitana de Goiânia (Brasil). *Cuadernos de Geografía*, 29 (2), pp. 373-391. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v29n2.81280>

40. Lassance, Antonio. (2015). *Governança e gestão: uma radiografia dos gargalos do Estado brasileiro*. <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/6885>

41. Lefèvre, Christian. (2008). Democratic Governability of Metropolitan Areas: International Experiences and Lessons for Latin American Cities. Em: Rojas, Eduardo,

[241]

Cuadrado Roura, Juan Ramón e Güell, José Miguel Fernández (eds.). *Governing the Metropolis: Principles and Cases* (pp. 51-80). BID/DRCLAS-Harvard University.

42. Magnin, Luana Silvy de Lorenzi Tezza; Faria, José Henrique de e Petean, Gustavo Henrique. (2022). Avaliação científica e subjetividade: o “artigo-comprimido” como síntese de uma produção científica alienante. *Revista Gestão & Conexões*, 11 (1), pp. 1-30. <https://doi.org/10.47456/regec.2317-5087.2022.11.1.32632.8-38>

43. Martins de Sá, Rafael Amorin; Carvalho, Ana Luíza Souza; Barbosa, Ycarim Melgaço; Barsch, Bruna e Araújo Filho, Alberto Rodrigues de. (2017). Estatuto da Metrópole: a governança interfederativa. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 9 (2), pp. 203-215. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.009.002.AO04>

44. Medeiros, Gustavo Batista de. (2020). Estatuto da metrópole: uma análise das transformações provocadas na gestão de regiões metropolitanas brasileiras. (Dissertação). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/35936>

45. Monteiro, Lorena Madruga; Moura, Joana Tereza Vaz de e Lacerda, Alan Daniel Freire. (2015). Teorias da democracia e a práxis política e social brasileira: limites e possibilidades. *Sociologias*, 17 (38), pp. 156-191. <https://doi.org/10.1590/15174522-017003811>

46. Pernambuco. (2022). Grande Recife Consórcios de Transporte. (n.d.). <https://www.granderecife.pe.gov.br/sitegrctm/institucional/historico/>

47. Pires, Ana Carolina Fernandes; Kneib, Érika Cristine e Ribeiro, Rômulo José da Costa. (2020). Impactos da metropolização no sistema de transporte coletivo: estudo de caso na Região Metropolitana de Goiânia. *Cadernos Metrópole*, 22 (56), pp. 247-272. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4711>

48. RedeMob Consórcio. (2021). Modelo Institucional. <https://www.rmtcgoiania.com.br/sobrea-a-rmtc/informacoes-institucionais>

49. Rodrigues, Sávila Maria Leite. (2021). Ambiente normativo da governança na administração pública federal: origens e impactos. (Tese de doutorado). Universidade de Brasília, Brasília. <https://repositorio.unb.br/handle/10482/43693>

50. Rojas, Eduardo; Cuadrado Roura, Juan Ramón e Güell, José Miguel Fernández (eds.). (2008). The Metropolitan Regions of Latin American: Problems of Governance and Development. Em: *Governing the Metropolis: Principles and Cases* (pp. 51-80). BID/DRCLAS-Harvard University.

51. Ronconi, Luciana Francisco de Abreu; Debetir, Emiliana e De Mattia, Clénia. (2011). Conselhos Gestores de Políticas Públicas: Potenciais Espaços para a Coprodução dos Serviços Públicos. *Contabilidade Gestão e Governança*, 14 (3). <https://revistacgg.org/index.php/contabil/article/view/380>

52. Santiago, Marcus Firmino. (2019). Estado Democrático de Direito: Uma Utopia Possível? Democratic State Of Law: A Possible Utopia? *Revista Da Faculdade De Direito Da UFC*, 43. <https://doi.org/10.5216/rfd.v43.57764>

53. Silva, Edna Lúcia da e Menezes, Etera Muszkat. (2001). *Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação*. Laboratório de Ensino a Distância da UFSC.
54. Silva, Marcus Vinicius Gonçalves da; Peron, Amanda Cristina Pasqualini; Meza, Maria Lúcia Figueiredo Gomes de; Nascimento, Décio Estevão do e Sacoman, Cleiton. (2018). A governança metropolitana e o desafio da integração na lei nº 13.089/2015. *URBE*, 10, pp. 186-198. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.010.001.AO13>
55. Souza, Jairo Salvador e Reschilian, Paulo Romano. (2023). Assimetrias legislativas e déficit democrático na governança interfederativa da RMVPLN. *Cadernos Metrópole*, 25 (56), pp. 299-320. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2023-5613>
56. Universidade Federal de Goiás (UFG). (2025). *Mobilidade Urbana e Metropolitana. Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Goiânia – PDUI RMG*. Universidade Federal de Goiás.
57. URBS. (2022). Urbanização de Curitiba S.A. Transporte Coletivo. <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte>
58. Yin, Robert Kou-zuir. (2016). *Pesquisa qualitativa do início ao fim*. Penso.