



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE CIÊNCIAS SOCIAIS – HABILITAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS

**CAPITAIS DO URBANO: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO DAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE
GOIÂNIA**

PABLO ALVES DE AZEREDO

Goiânia

2023



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DE GRADUAÇÃO NO REPOSITÓRIO INSTITUCIONAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio do Repositório Institucional (RI/UFG), regulamentado pela Resolução CEPEC no 1240/2014, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei no 9.610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo dos Trabalhos de Conclusão dos Cursos de Graduação disponibilizado no RI/UFG é de responsabilidade exclusiva dos autores. Ao encaminhar(em) o produto final, o(s) autor(a)(es)(as) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

1. Identificação do Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação (TCCG)

Nome(s) completo(s) do(a)(s) autor(a)(es)(as): Pablo Alves de Azeredo

Título do trabalho: Capitais do urbano: um estudo exploratório das empresas de transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia

2. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador) Concorda com a liberação total do documento [x] SIM [] NÃO¹

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante: a) consulta ao(à)(s) autor(a)(es)(as) e ao(à) orientador(a); b) novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo do TCCG. O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro.

Obs.: Este termo deve ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.



Documento assinado eletronicamente por **Debora Ferreira Da Cunha, Professora do Magistério Superior**, em 01/11/2023, às 15:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Pablo Alves De Azeredo, Discente**, em 01/11/2023, às 16:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4166461** e o código CRC **2857B47B**.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE CIÊNCIAS SOCIAIS – HABILITAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS

**CAPITAIS DO URBANO: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO DAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE
GOIÂNIA**

PABLO ALVES DE AZEREDO

Monografia apresentada como pré-requisito
para a aprovação na disciplina Trabalho Final
de Curso 2, da Faculdade de Ciências Sociais.

Orientadora: Prof^a. Débora Ferreira da Cunha

Goiânia

2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

AZEREDO, PABLO ALVES DE
CAPITAIS DO URBANO: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO DAS
EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO
METROPOLITANA DE GOIÂNIA [manuscrito] / PABLO ALVES DE
AZEREDO. - 2023.
LI, 51 f.: il.

Orientador: Profa. DÉBORA FERREIRA DA CUNHA.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade
Federal de Goiás, Faculdade de Ciências Sociais (FCS), Ciências
Sociais: Políticas Públicas, Goiânia, 2023.

Bibliografia.

Inclui mapas, gráfico, tabelas, lista de figuras, lista de tabelas.

1. capitais urbanos ou capitais do urbano. 2. Região Metropolitana
de Goiânia (RMG). 3. transporte público coletivo. I. CUNHA, DÉBORA
FERREIRA DA, orient. II. Título.

CDU 316



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS

ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Aos quatro dias de setembro do ano de 2023 iniciou-se a sessão pública de defesa do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) intitulado “Capitais do urbano: um estudo exploratório das empresas de transporte público coletivo da região metropolitana de Goiânia”, de autoria de Pablo Alves de Azeredo, do curso de Ciências Sociais - Políticas Públicas, da Faculdade de Ciências Sociais da UFG. Os trabalhos foram instalados pela Profa. Dra. Débora Ferreira da Cunha (FCS/UFG) com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Prof. Ms. Gabriel Bento Madeira (FCS/UFG) e Profa. Dra. Camila Romero Lameirão (FCS/UFG). Após a apresentação, a banca examinadora realizou a arguição do estudante. Posteriormente, de forma reservada, a Banca Examinadora atribuiu a nota final de 9,0 (nove), tendo sido o TCC considerado aprovado.

Proclamados os resultados, os trabalhos foram encerrados e, para constar, lavrou-se a presente ata que segue assinada pelos Membros da Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Débora Ferreira Da Cunha, Professora do Magistério Superior**, em 04/09/2023, às 21:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Camila Romero Lameirão, Professora do Magistério Superior**, em 05/09/2023, às 18:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gabriel Bento Madeira, Professor do Magistério Superior-Substituto**, em 05/09/2023, às 19:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4018528** e o código CRC **5393F4A0**.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço minha mãe Denise Alves, e meu pai Anicésio R. de Azeredo, por sempre terem me apoiado de todas as maneiras possíveis, principalmente nos momentos cruciais de minha trajetória. Independentemente de qualquer situação, vocês sempre estiveram ao meu lado.

Aproveito para demonstrar minha gratidão a todos os familiares, em especial minha irmã Letícia Azeredo, de alguma maneira, todos fizeram presentes ao longo dessa jornada.

Também quero deixar minhas palavras de agradecimento a Débora Cunha por todo apoio e principalmente pela paciência inexprimível, sendo então a melhor docente e orientadora que tive em toda vida.

Aos meus mentores, Augusto, Brenda, Hérica, Lornna e Regina, não apenas por me auxiliarem na jornada acadêmica, mas no crescimento profissional e pessoal.

Não poderia deixar mencionar algumas obras cinematográficas e televisivas que me influenciaram de várias maneiras e moldaram minha personalidade, como *Fight Club*, *Lord of the Rings*, *American Beauty*, *Bojack Horseman*, *Breaking Bad* e *Mad Men*.

Também homenageio alguns artistas musicais que compõe a “minha trilha sonora”, representados principalmente por *Arctic Monkeys*, *The Beatles*, *Nirvana* e *Tame Impala*.

E claro, expressar minha eterna devoção a instituição que transcende meu espírito e me dá razões para viver sendo um “louco, maloqueiro e sofredor”, *Sport Club Corinthians Paulista*.

Quero também gratificar todos amigos que compartilharam vários momentos nesses últimos anos, em especial a Amanda, Daniela, Flávio, Leonardo, Lucas, Juliano e Marina. Vocês tornaram tudo mais leve e prazeroso.

E para finalizar, gostaria de agradecer profundamente a minha melhor amiga e namorada Isabelle Caroline, por tudo que é enquanto mulher e pelo que representa na minha vida. Você me transformou através do amor. Muito obrigado.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar as principais características e influência das empresas de transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia, responsáveis pela entrega da política pública de transporte coletivo da região, buscando uma melhor compreensão desses agentes privados sob a perspectiva do conceito de capitais do urbano. Para a realização dessa análise será utilizada a revisão bibliográfica, análise documental e de dados, de modo que haja um melhor entendimento da execução do serviço público, utilizando os exemplos promovidos em outros estudos sobre o tema, de modo que sirva de paralelo para a conjunção do arranjo dos serviços transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia e os possíveis impactos que envolvem as questões políticas, sociais e econômicas implícitas no tema.

Palavras chave: capitais urbanos ou capitais do urbano; Região Metropolitana de Goiânia (RMG); transporte público coletivo.

ABSTRACT

This work aims to analyze the main characteristics and influence of public transport companies in the Metropolitan Region of Goiânia, responsible for delivering public transport policy in the region, seeking a better understanding of these private agents from the perspective of the concept of urban capitals. To carry out this analysis, a bibliographical review, document and data analysis will be used, so that there is a better understanding of the execution of the public service, using the examples promoted in other studies on the subject, so that it serves as a parallel for the conjunction the arrangement of public transport services in the Metropolitan Region of Goiânia and the possible impacts involving political, social and economic issues implicit in the topic.

Key-words: urban capitals; Metropolitan Region of Goiânia (RMG); collective public transport.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Arranjo institucional do SIT-RMTC.....	27
Figura 2 – Raio de cobertura da Região Metropolitana de Transportes Coletivos.....	28
Figura 3 – Rede de Linhas e Terminais de Integração da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da RMG.....	29
Figura 4 – Delimitação das áreas operacionais.....	31
Figura 5 – Lotes Operacionais da RMG.....	32
Figura 6 – Centralidades em Goiânia: aplicação do método dos especialistas.....	37
Figura 7 – Fluxos pendulares por motivo de trabalho e/ou estudo nos municípios da RMG.....	38

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Distribuição em porcentagem (%) da frota por cada empresa da RMTC..... **33**

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Síntese cronológica do transporte público coletivo da RMG.....	25
Quadro 2 – Distribuição dos Lotes para as empresas contempladas da RMTC.....	33

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO.....	13
2 – CONCEITO DE CAPITAIS URBANO.....	15
2.1 – APLICAÇÕES DE CAPITAIS URBANO.....	18
2.1.1 – A construção civil e as incorporadoras como capitais urbanos.....	18
2.1.2 – O setor imobiliário e os serviços públicos como capitais urbanos.....	19
2.1.3 – Transportes públicos coletivos como capitais urbanos.....	20
3 – O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA.....	22
3.1 – CRONOLOGIA DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA RMG.....	22
3.2 – A REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA E SEUS ARRANJOS INSTITUCIONAIS PARA O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	26
4 – OS CAPITAIS URBANOS APLICADOS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA.....	30
4.1 – O CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA.....	30
4.2 – O MERCADO ESPACIAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA.....	35
4.2.1 – O lucro do transporte público coletivo através da tarifa (arrecadação das empresas.....	35
4.2.2 – O espaço urbano da RMG submetido a lógica mercadológica.....	36
4.3 – AS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E A ATUAÇÃO DESTES CAPITAIS URBANOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA.....	39
4.3.1 – As concessionárias responsáveis pelo serviço de transporte público coletivo da RMG.....	39
4.3.2 – A influência dos capitais urbanos do transporte público coletivo na RMG.....	41
5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	44
6 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	46

1 – INTRODUÇÃO

O transporte é um Direito Social de toda população brasileira garantido pela Constituição Federal de 1988 (CF/1988), sendo realizada primordialmente por meio do serviço de transporte público coletivo. Por conseguinte, o poder público municipal é o responsável primário por determinação do Estado brasileiro através do inciso V do Art. 30 da CF/1988, estabelecendo duas maneiras de concessão: (i) exploração direta; (ii) delegação de agentes particulares por vias de permissão ou concessão, precedida por licitação pública, tal qual está previsto no Art. 175 da CF/1988.

No contexto da Região Metropolitana de Goiânia (RMG) o transporte público coletivo é promovido pelas empresas concessionárias em grande parte do território, com exceção apenas para a linha do Eixo-Anhanguera. **As empresas concessionárias são os agentes privados responsáveis pelo serviço de transporte público coletivo da RMG** atendendo os requisitos do item (ii) do Art. 30 do inciso V da CF/1988, e ocupando uma posição singular dentre as demais empresas privadas de estrutura convencional na sociedade capitalista, em razão da responsabilidade atribuída, de modo que essas concessionárias se integram no conceito estabelecido por Marques (2016a) chamado de *“capitais urbanos ou capitais do urbano”*.

O objetivo deste trabalho é realizar uma análise das empresas concessionárias da Região Metropolitana de Goiânia, relacionando-as as principais características de um capital urbano estabelecido por Marques, explorando categoricamente as temáticas que envolvem o conceito, de modo que haja a compreensão da aplicação destes capitais através dos efeitos causados na sociedade urbana.

A realização dessa análise será elaborada mediante revisão bibliográfica, análise documental e dados, onde haverá uma explanação sobre o que é o conceito de capital urbano, utilizando exemplos aplicados em outros estudos. Em seguida esses exemplos serão utilizados como base para aplicação na RMG, sintetizando as suas principais características, incluindo uma recapitulação histórica; em seguida, expor a estruturação da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC); também será abordado as principais diretrizes incluídas no Contrato de Concessão que rege as empresas concessionárias responsáveis pelo transporte coletivo; além de uma análise do espaço territorial, com ênfase num ponto de vista mercadológico; e por fim e não menos importante, uma explanação sobre as empresas concessionárias, categorizando sua atuação dentro de RMTC, e seus impactos sociais.

Portanto, essa pesquisa bibliográfica será baseada na aplicação dos capitais urbanos provedores do transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia, e a explicitação de suas particularidades, associando-as ao contexto no qual estão inseridos. Em síntese, o trabalho deve propor alguns paralelos entre as empresas concessionárias e as questões políticas, sociais e econômicas da RMG.

2 – CONCEITO DE CAPITAIS URBANO

No atual capitalismo neoliberal brasileiro as instituições privadas detêm uma influência direta e indireta no âmbito micro ou macro de uma determinada sociedade, de forma que é possível afirmar que as empresas privadas podem impactar os variados elementos inseridos em um contexto social. Essas ações provem dos interesses pré-determinados pelos agentes privados, de modo que a política é estruturada através de uma perspectiva que favorece determinadas empresas em seus diversos setores, principalmente na esfera urbana (Dahl, 1961, p. 72), tornando o agente privado um ator preponderante na sociedade capitalista.

A busca pelo poder e influência das instituições privadas no contexto urbano não é novidade desde as teorias marxistas, contudo foi somente em meados dos anos de 1950 que houve uma atenção especial por parte da ciência política no sentido de compreender como esses agentes privados se estabelecem politicamente na sociedade urbana através do estudos provenientes da Teoria das Elites, tendo como os principais autores Robert Dahl e seu antagonista contemporâneo C. Wright Mills, eles que desenvolveram o tema no sentido social-político de dominação de uma área, prestação de um serviço ou arranjo político com intuito de favorecimento por uma determinada empresa.

É através da contemporização dos estudos envolvendo as relações de empresas privadas no contexto capitalista urbano, que o cientista político brasileiro Eduardo Marques, e sua concepção neoinstitucionalista, indica que há determinados atores do setor privado que operam além do exercício de uma função ortodoxa, de modo que também detêm mecanismos que agem como provedores de uma política pública desempenhada em alguns setores específicos da sociedade, principalmente da sociedade urbana.

É baseado na categorização das instituições privadas que Marques define o conceito de *capitais urbanos ou capitais do urbano*, onde o intuito primordial institucional ultrapassa a questão econômica acumulativa através dos mecanismos tradicionais, e introduz a ideia de que os capitais urbanos possuem o poder de impactar um contexto urbano específico sob a ótica de um ator que também busca o acúmulo econômico, e utiliza ao seu favor a implementação das políticas públicas que lhes tem como direito devido a sua posição social-econômica (Marques, 2016a, p. 16).

É possível sintetizar que a diferença entre um capital urbano de Marques e uma “empresa privada comum” é devido o predomínio que uma exerce sobre a sociedade, *aplicando*

uma determinada ação resultante em uma política pública de um determinado contexto, divergindo então de modelos privados tradicionais. Assim, a compreensão do conceito de capitais urbanos é definida pelas características substanciais que essas instituições privadas possuem, que são: as estratégias de valoração da empresa privada; a relação dessas empresas junto ao espaço urbano; a relação entre o Estado e como elas se interligam as políticas econômicas urbanas (Marques, 2016a, p. 18).

A compreensão do conceito de capitais urbano e o processo de investigação é necessário para a sociedade, visto que a ligação entre agentes privados (que neste caso possuem um “poder político” mais ressaltante, pois se tratam de capitais urbanos); a política enquanto personificação dos políticos locais e estrutura de maneira geral; e por fim, a sociedade de forma generalizada, expõe uma demanda imprescindível do modo em que um determinado serviço é realizado, explicitando os pontos positivos ou pontos negativos através dos fatos contidos no objeto de estudo.

O estudo do espaço urbano abrangente, que pode ser sintetizado através da obra de David Harvey (1981) e sua visão marxista, onde o autor alega que o urbano pode ser interpretado como um instrumento do capitalismo, uma vez que ele não é apenas um “local”, mas também uma mercadoria (Harvey, 1981, p. 17), corrobora então para a aplicação dos capitais urbanos enquanto agentes que atuam no seguimento com a finalidade primordial do lucro.

Um desses temas inseridos na conjuntura urbana é a mobilidade urbana que ocupa uma posição de extrema importância nesse contexto, seja através da sociedade, que é impactada pelos efeitos dessa política pública; seja pelo Estado como aplicador da política pública, órgão fiscalizador, agente que provém melhorias sociais, etc. E também, é claro, pelas empresas privadas que são responsáveis pela entrega do serviço.

Dentro do debate de mobilidade urbana está inserido um outro tema de extrema relevância que é o **transporte público coletivo**, que também dialoga com questões sociais, como o direito à cidade e qualidade de vida; também as questões políticas, visto que se trata de uma política pública urbana e carrega todas as complexidades presentes no termo; além de uma questão econômica, tendo em vista que a entrega desse serviço é realizada pelos capitais urbanos do transporte, que são as empresas privadas chamadas de concessionárias.

Em suma, o transporte público coletivo deveria ser um dos responsáveis primordiais em promover a mobilidade urbana (Ferraz e Torres, 2004, p. 88), visto que ele é definido como

ator de deslocamento dos indivíduos incorporados na sociedade (Magagnin e Silva; 2008, p. 26). Assim, a sociedade urbana depende do transporte coletivo de ótima qualidade para o progresso do desenvolvimento social, uma vez que a entrega do serviço do transporte público com qualidade, garante de forma eficaz o deslocamento espacial dos indivíduos para a realização das atividades sociais.

A questão da aprovação pública no caso do transporte público merece uma atenção especial das empresas provedoras do serviço, visto que é uma pauta presente no cotidiano do brasileiro. A insatisfação com o transporte público já causou vários motivos de revoltas em todo território nacional, sendo constantemente relatadas nos noticiários locais, e proporcionando casos emblemáticos no contexto urbano, vide os protestos de junho de 2013 impulsionados pelo Movimento Passe Livre, que apesar de não ter sido o único ponto de insatisfação que gerou os referidos manifestos públicos, é inegável que entre outras razões, o sentimento de revolta da população estava atrelado a desaprovação dos serviços públicos fornecidos, impulsionado pelo aumento da tarifa do transporte público em algumas cidades de alto impacto midiático e social, como São Paulo, Goiânia e Porto Alegre (Maricato, 2015, p. 38).

As relações sociais impactam diretamente as empresas concessionárias provedoras do transporte público coletivo. E para compreender como se opera o serviço de transporte público, é necessário destacar as questões que envolvem a lucratividade das empresas concessionárias. Essas empresas são dependentes do fluxo de passageiros como um dos fatores preponderantes, e da especulação espacial, a partir de uma análise sobre determinadas localidades e sua potencialização de aumento na expansão (Campos, 2016). Aqui se envolve uma questão mais estratégica, e que também garante uma maior possibilidade de implementação do serviço.

Outro ponto de análise por parte das concessionárias responsáveis pela entrega do serviço público de transporte é a questão da possibilidade de aumento de demanda, que geralmente vem atrelado a um possível aumento da qualidade do serviço, algo que não é comum no contexto urbano brasileiro, visto que os estudos apontam uma queda de demanda no setor nos últimos anos, mesmo levando em conta os impactos causados pelos efeitos da pandemia de COVID-19 no início da década de 2020 (Coutinho, 2023).

Tendo em vista as especificidades que os transportes públicos coletivos possuem, nota-se que há várias questões para se analisar sobre o serviço público e seus capitais urbanos, uma vez que está diretamente atrelado ao cotidiano social urbano, proporcionando ao contexto da mobilidade urbana brasileira fenômenos de desigualdade e segregação espacial. Portanto, seguindo a proposta de Marques, este trabalho se propõe a explicitar os capitais do urbano do

transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), e quais são os principais efeitos da aplicação desses capitais urbanos na região.

2.1 – APLICAÇÕES DE CAPITAIS URBANO

Por definição os capitais urbanos não incluem uma grande gama de empresas que possuem as características necessárias estabelecidas por Marques, e de certa forma isso ajuda na exemplificação das instituições privadas que detêm tais atributos, visto que esses elementos são encontrados em setores específicos da esfera privada. Portanto os principais tipos de empresas que se incluem são: as empresas de transporte coletivo e serviços urbanos; as empresas construtoras; as incorporadoras e as empresas financeiras, como holdings e também aquelas de apoio à gestão e execução de políticas do Estado (Marques, 2016a, p. 17).

Apesar da questão delimitada dos tipos de capitais urbanos, o crescimento desse arranjo é nítido nos modelos político-econômicos neoliberais, onde há uma consolidação das Parcerias Público-Privada (PPPs), de modo que os exemplos são evidenciados, e que principalmente, na visão de Marques (2016a), merecem ser profundamente estudados sob a ótica da relação entre os atores públicos, atores privados e sociedade civil.

2.1.1 - A construção civil e as incorporadoras como capitais urbanos

O estudo de caso é uma maneira de compreender os arranjos que envolvem todos os processos, principalmente entre Estado e empresas privadas. Como por exemplo, no caso do Porto Maravilha, localizado no Rio de Janeiro, onde houve uma revitalização do espaço portuário da cidade, com intuito de qualificar urbanisticamente a região, apoiando-se também no pretexto da chegada dos Jogos Olímpicos de 2016 sediados na cidade. De acordo com Sarue (2016), já havia um esforço do poder público, desde o início dos anos 1990 para que houvesse parcerias entre o poder público e as empresas privadas para que a revitalização fosse realizada, visto que tal localidade traz consigo novas maneiras de exploração comercial do espaço, não apenas de um único ator privado, mas neste caso três tipos de beneficiários, que são: as construtoras responsáveis por realizar o projeto; os setores ligados aos serviços públicos, responsáveis pelas infraestrutura urbana; e o setor imobiliário que estava atrelado aos investimentos e financiamentos das obras para a valoração da região (Sarue, 2016, p.87).

Além do esforço do setor privado para a efetivação do projeto, a autora também destaca como o poder público foi crucial para a viabilização do Porto Maravilha, através de um pacote de leis criadas pela Câmara Municipal do Rio de Janeiro, além de decretos realizados pelo poder executivo municipal, estabelecendo uma nova Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária, e até mesmo do poder público federal que instituiu a criação do Ministério das Cidades (2003), dando origem ao Grupo Executivo Interministerial da Área Portuária do Rio de Janeiro (2004 – 2006), de modo que Sarue caracteriza o projeto como:

O primeiro grande projeto urbano realizado no Brasil com as características centrais que conceituem o termo (capitais urbanos) na literatura internacional (Sarue, 2016, p. 85).

Apesar dos arranjos entre os poderes públicos (neste caso: executivo-federal; legislativo municipal e executivo municipal) e o forte interesse privado de variadas áreas já citadas, o interesse público representado pela sociedade civil quase não participou da realização do Porto Maravilha do Rio de Janeiro, visto que houve apenas uma audiência pública realizada antes da criação do pacote de leis que instituiu o porto.

Portanto, há uma nuance a ser destacada nesse projeto, trata-se do impacto gigantesco econômico com diversos arranjos para a realização de uma mega construção, que beneficiou variados tipos de atores da esfera privada, além do interesse do poder público já demonstrado ao longo de quase três décadas, mas que a população e a vontade pública pouco tiveram impacto, num contexto onde ela é afetada economicamente e socialmente (Sarue, 2016, p. 84).

2.1.2 - O setor imobiliário e os serviços públicos como capitais urbanos

Certamente o neoliberalismo brasileiro foi responsável pela maior amplitude das empresas privadas como capitais urbanos, pois foi a partir da década de 1990 que o país proporcionou um aumento nas diversas áreas do termo caracterizado por Marques (2016a). O setor imobiliário-financeiro se beneficiou bastante desta política econômica através dos diversos programas realizados pelo Governo Federal, principalmente após os anos 2000, como Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) (Shimbo, 2016, p. 121). Contudo, nos casos habitacionais, é importante destacar o grande interesse público envolvido, diferentemente do exemplo anterior.

Mas não basta apenas haver o interesse civil e político, além do interesse privado, para que esses tipos de projetos sejam realizados. A aplicação de uma Parceria Público Privada é

responsável por particularidades que devem ser tratadas de maneira delicada. Como na questão habitacional das cidades, uma vez que é importante questionar onde serão construídos os imóveis? Qual o interesse mercadológico espacial do Estado em realizar construções em áreas semiurbanas, vide os casos relatados por Shimbo? Até que ponto o interesse da sociedade civil é uma demanda genuína do indivíduo ou influenciada pelos diversos fatores econômicos sociais? Todos estes questionamentos podem ser retirados após uma análise do texto da Shimbo (2016), corroborando novamente com a prerrogativa de que os capitais urbanos possuem complexidades que precisam ser compreendidas.

2.1.3 - Transportes públicos coletivos como capitais urbanos

No caso das empresas de transporte coletivo e das empresas de serviços urbanos, há várias especificidades relacionadas a própria execução que expõem as complexidades da entrega do serviço, como a questão do *espaço* que possui um valor enorme, uma vez que ele intercede a questão da lucratividade, mas não como a origem do mesmo, tal como ocorre com as incorporadoras. Nesse caso, a espacialidade é o plano em que estrutura é a fonte de lucro através da prestação de serviço (Marques, 2016a, p. 19). Desta forma, se estabelece uma relação entre o Estado, este como regulador do serviço, e das empresas de transporte e serviços urbanos, essas como prestadoras dos serviços. Em que, a remuneração é proveniente essencialmente do formato de unidade de serviço ou do período de prestação do serviço estabelecido.

Outra característica fundamental dos capitais urbanos relacionados aos transportes públicos, se refere as formas do processo de prestação desse serviço e das regulamentações que estão em desenvolvimento contínuo, onde se destaca pontos positivos e negativos, como o fator tecnológico, que traz consigo uma maior simetria de informação (como os sistemas de bilhetagem, rastreamento de veículos, e etc.), e exigência entre o consumidor e a prestadora do serviço. Mas por outro lado, evidencia-se também que o crescimento urbano brasileiro vem impactando diretamente num mercado mais especializado, e conseqüentemente com mais políticas públicas que podem resultar em favorecimentos a essas empresas (Campos, 2016).

No capital urbano de transporte público coletivo, geralmente há características se assemelham em diversas cidades brasileiras, como a hegemonia que ultrapassa gerações, de modo que abusem de recursos econômicos e de poder para que as políticas garantam a longevidade do agente como prestador do serviço (Campos, 2016, p. 36). Esse processo se dá a partir da instauração do que é o serviço, e como ele será implementado num determinado

contexto, contemplando então as caracterizações determinadas por Campos, que são: os tipos de serviço; tipos de linha; classificação operacional; formas de operação e período da operação. Contudo, todas essas questões passam por avaliação dos atores políticos, e por isso é possível considerar isso faz parte do arranjo político de conservação do poder, uma vez que os próprios agentes privados estão presentes na formulação e execução da política pública de transporte (Campos, 2016, p. 36).

Além da questão política e os problemas que podem apresentar nessa relação, outra questão conflituosa é a econômica, visto que o mercado do transporte público é feito principalmente através da quantidade de embarques e por consequência do lucro das tarifas que estas viagens vão gerar. Porém, a cidade não é formada apenas por bairros populosos, mas também por lugares mais afastados dos grandes centros, subúrbios isolados, setores com difícil acesso, entre outros. Expondo então um conflito de interesses por parte dos capitais urbanos de transporte público que tendem a não querer realizar os serviços satisfatórios nas áreas mais afastadas, apesar da demanda, socialmente se fazendo necessário (Campos, 2016, p. 47). Há nuances implícitas nesses casos de quantidade de passageiros por viagem e lucro, refletindo diretamente na implantação de linhas, seja para os exemplos mais nítidos, seja para os exemplos mais complexos, e por isso a implementação do serviço certamente está atrelado ao conflito social e econômico devidamente exposto.

3 – O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

3.1 – CRONOLOGIA DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA RMG

Desde a fundação da cidade planejada de Goiânia em 1933, até meados de 1951, a então nova capital do Estado de Goiás teve que lidar com diversos problemas relacionados a mobilidade urbana, uma vez que a estrutura planejada da cidade não comportava os serviços que eram necessários a população, que por sua vez crescia aceleradamente, a exemplo dos grandes centros urbanos brasileiros após a década de 1940. O agravante da cidade goianiense é a questão do planejamento, onde o centro urbano atendia as classes média e alta da população, enquanto o entorno foi ocupado por uma periferia sem infraestrutura e sem serviços públicos, que em sua grande maioria eram obrigados a exercer o acesso ao trabalho e ao próprio “*direito à cidade*”¹ sem que houvesse um meio de transporte público coletivo institucionalizado (Borges, 2015, p. 83).

Apenas no final da década de 1960 houve uma iniciativa do poder público para que houvesse um avanço no transporte público coletivo da cidade de Goiânia, por conta da demanda do serviço. Em 1969, foi realizada a primeira concessão de linhas de transporte público coletivo, sancionada pelo prefeito da época Íris Rezende, contemplando naquela ocasião quatro empresas responsáveis por 55 linhas de ônibus da capital, que eram: HP Transporte Coletivo, Araguaína (atualmente, Rápido Araguaia), Viação Reunidas e Viação Jussara. Em 2008, décadas depois, aconteceria a realização de uma licitação, em que as concorrentes foram praticamente essas mesmas empresas, também sob o governo do Prefeito Íris Rezende na cidade de Goiânia, porém num contexto que contemplaria outros municípios.

Em seguida, em meados de 1970, foi implementado o sistema troco-alimentado do Eixo Anhanguera marcando início do transporte público em Goiânia como política pública planejada através do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Goiânia, de autoria de Jorge Wilhelm e Arquitetos Associados, se tornando o elemento estruturador de desenvolvimento e integração do transporte coletivo de Goiânia com os municípios entorno (Borges, 2015, p. 84). É nesse contexto, que em 1976 a prefeitura de Goiânia, representada pelo chefe do executivo

¹ Direito a cidade é um termo cunhado pelo francês Henri Lefebvre, que idealiza os cidadãos possuem o direito de usufruir da cidade e seus espaços de forma justa e equitativa (Lefebvre, 1968).

Prefeito Francisco de Freitas Castro (GOIÂNIA, 2023) transfere a gestão do transporte para o Estado de Goiás através da criação da TRANSURB – Empresa de Transportes Urbanos de Goiânia, de forma que o Corredor Segregado Anhanguera operava a linha com integração em três terminais implementados na época, Terminal do Dergo; Terminal Praça A e Terminal Praça da Bíblia (Souza e Pasqualetto, 2014, p. 11) e as demais empresas privadas operavam as linhas alimentadoras para a complementação do sistema tronco-alimentador (Borges, 2015, p. 85).

Ao decorrer da década de 1980 foram elaborados novos programas que visavam suportar a demanda que estava em constante crescimento devido aumento populacional goiano, tanto na capital do Estado, quanto nas cidades do entorno. Sendo assim, nesse início da década houve a elaboração do Plano Diretor de Transportes do Estado de Goiás assinado pelo Governador Iris Rezende (GOIÁS, 1984), com a intenção de maior integração entre os corredores de transporte, norte e sul. Em seguida, é criado o AGLURB/GOIÂNIA – Aglomerado Urbano de Goiânia, implementando também a CD-AGLURB – Câmara Deliberativa do Aglomerado Urbano de Goiânia, que já incluía alguns municípios da Região Metropolitana de Goiânia (RMG). Ao longo da década 80 outros terminais foram implementados na cidade de Goiânia e Aparecida de Goiânia, como Padre Pelágio (1985), Novo Mundo (1986), Terminal das Bandeiras (1987), Terminal Vila Brasília (1987) e Terminal do Cruzeiro (1988).

Os terminais de embarque da RMG foram alimentando uma série de críticas desde o início da década de 90, muito por conta do crescimento populacional, de forma em que o transporte público como um todo não suportava a demanda (Souza e Pasqualetto, 2014, p. 11). Além disso, a falta de estrutura e investimento por parte do poder público e das empresas responsáveis pela entrega do serviço eram uma realidade que perpetuou, principalmente no final da referida década (Cunha, *et. al.*, 2017, p. 91). Nesse contexto, o Governo do Estado de Goiás, na época representado pelo chefe do executivo Maguito Vilela, reestrutura a TRANSURB, criando a Metrobus Transporte Coletivo S. A. em 1997, que opera até os dias de hoje o corredor Anhanguera (Borges, 2016, p. 87).

Já no início do novo milênio, mais especificadamente em 2004 foi promulgada a Lei Complementar Estadual nº 49, de 09 de dezembro de 2004, no governo de Marconi Perillo (GOIÁS, 2004), que instituiu a **RMTC – Rede Metropolitana de Transportes Coletivos**, a unidade sistêmica regional, composta por 18 municípios, que são: Abadia de Goiânia; Aparecida de Goiânia; Aragoiânia; Bela Vista de Goiás; Bonfinópolis; Brazabrantes; Caldazinha; Caturaf; Goianópolis; Goiânia (metrópole); Goianira; Guapó; Hidrolândia;

Inhumas; Nerópolis; Nova Veneza; Santo Antônio de Goiás; Senador Canedo; Terezópolis e Trindade (exceção apenas de Inhumas, Santa Bárbara e Caturai, que não fazem parte da RMTC), abrangendo uma área de 6.576 km² (Cunha, 2012, p. 67). Em 2005, a tarifa de ônibus foi unificada, ampliando o serviço de transporte público para todos municípios da rede. Já em 2007 houve a atualização do Plano Diretor Setorial de Transportes da RMG, aprovado pela Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC), na gestão municipal de Goiânia do então prefeito Iris Rezende (Cunha, *et. al.*, 2017, p. 91).

Em 25 de março de 2008 é celebrado o atual Contrato de Concessão, proveniente da Concorrência da CMTC nº 01/2007, no qual houveram quatro concessionárias que foram contempladas, que são: Cootego – Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás; HP Transportes Coletivos; Rápido Araguaia Ltda. e Viação Reunidas Ltda. A partir desta conjuntura, foi criado o Consórcio da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos – Rede Mob, que atua coletivamente em função das concessionárias privadas citadas através do sistema de operação da Central de Controle Operacional (CCO), prestando o Serviço de Informação Metropolitano – SIM, instituindo os serviços de gestão, operação e manutenção dos terminais de integração da RMTC.

Já no final da primeira década de 2000 houve a homologação da Resolução nº 48/2009 que implementou o Citybus (Passos, Garcia e Guimarães, 2019, p. 240) que é uma rede de serviços de micro-ônibus distribuída em apenas 10 linhas, com um serviço e taxa diferenciado em relação ao transporte público coletivo convencional (Borges, 2015, p. 110).

Nos anos 2010, a população da RMG continuava em crescimento, e as indignações sobre a oferta do mal serviço de transporte público coletivo ocasionaram nas manifestações de junho de 2013, não apenas na região, mas em todo território nacional, que foram impulsionadas pelo aumento da tarifa de ônibus (Maricato, 2015, p. 38).

Em 2014 houve a extensão do corredor Eixo Anhanguera até as cidades de Trindade, Senador Canedo e Goianira em 2014 possuindo então uma extensão de 70 km (Cunha *et.al.*, 2017, p. 90). Também são reformulados e implementados os novos corredores para o transporte público coletivo, principalmente na cidade de Goiânia (Cunha *et.al.*, 2017, p. 92). Um dos corredores é o BRT (*Bus Rapid Transit*) Norte-Sul, que teve as obras iniciadas em 2014, ligando o Terminal Recanto do Bosque, localizado na região norte de Goiânia até o Terminal Veiga Jardim, em Aparecida de Goiânia, com uma extensão de 26km (Montagna, 2022, p. 47), que ainda não foi concluído apesar das recentes acelerações da obra.

Na segunda metade da década de 2010 houve um avanço tecnológico com novas formas de transporte, vide os aplicativos de carona, que afetaram o deslocamento populacional da RMG. É nesse final de década também que há uma ampliação e intensificação dos deslocamentos diários por parte do transporte público (Cunha, *et. al.*, 2017, p. 91).

Já na década de 2020, o contexto mundial fora impactado devido uma pandemia de COVID-19, e durante este período foi promulgada a Lei Complementar Estadual 169/21, sancionada pelo Governador Ronaldo Caiado (atual governador), que preceituou a **tarifa técnica**, determinando o subsídio de parte valor da tarifa do transporte público coletivo, pelo do Estado de Goiás e das cidades de Goiânia, Aparecida de Goiânia e Senador Canedo (O POPULAR, 2021).

Em seguida, em 2022 houve a reformulação do sistema de bilhetagem, podendo realizar a integração dos passageiros fora dos terminais. E devido aos novos modelos de transporte via aplicativo de carona, a RMTc implementou um modelo que assemelha ao serviço, intitulado de Citybus 2.0, operado nas regiões centrais e universitárias de Goiânia com intuito de realizar o serviço de van sob demanda com rotas diferenciadas (Montagna, 2022, p. 48).

Quadro 1 – Síntese cronológica do transporte público coletivo da RMG

DÉCADA 1960	- Aumento da demanda popular para o atendimento do transporte público coletivo na cidade de Goiânia e entorno; - 1969: Concessão do poder público contemplando às quatro concessionárias responsáveis pelo transporte público coletivo da cidade de Goiânia da época – HP Transporte Coletivo, Aragarina (atualmente, Rápido Araguaia), Viação Reunidas e Viação Jussara.
DÉCADA 1970	- 1976: Criação da TRANSURB e implementação do corredor Eixo-Anhanguera; - Desenvolvimento do transporte público coletivo de Goiânia através do Sistema Tronco-Alimentado. - Novos terminais foram construídos para atendimento da demanda em crescimento; - Aplicação da tarifa através da integração dos usuários nos terminais.
DÉCADA 1980	- Elaboração do Plano Diretor de Transportes; - Criação do AGLURB/GOIÂNIA – Aglomerado Urbano de Goiânia e do CD-AGLURB – Câmara Deliberativa do Aglomerado Urbano de Goiânia; - Inclusão das cidades: Abadia de Goiânia, Aragoiânia, Goianópolis, Goianira, Hidrolândia, Nerópolis, Senador Canedo, Santo Antônio de Goiás e Trindade no transporte público coletivo junto a cidade de Goiânia;
DÉCADA 1990	- Falta de investimento no transporte público coletivo e maiores transtornos as empresas e ao poder público; - 1997: Criação da Metrobus Transportes Coletivos S. A. e reformulação do Eixo-Anhanguera no ano seguinte; - 1990: Lei complementar n° 27, de 30 de dezembro de 1999 que iniciou o debate sobre uma melhor estruturação no transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia.

DÉCADA 2000	<ul style="list-style-type: none"> - 2004: Instituída a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos através da Lei Complementar nº 49, de 09 de dezembro de 2004; - Ampliação do transporte público coletivo para quase toda Região Metropolitana de Goiânia; - 2005: Unificação da tarifa de ônibus; - 2006: Institucionalização da: CDTC – Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos, e da CMTC – Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo; - 2006/2007: Atualização do Plano Diretor Setorial de Transportes da Região Metropolitana de Goiânia; - 2008: Celebrado o atual Contrato de Concessão da CMTC, contemplando as empresas concessionárias: Cootego – Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás; HP Transportes Coletivos; Rápido Araguaia Ltda.; Viação Reunidas Ltda. E também a estatal responsável pelo Eixo-Anhanguera: Metrobus Transportes Coletivos S. A. - Ampliação de linhas e modelos (como o Citybus) e de novos terminais.
DÉCADA 2010	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento populacional da Região Metropolitana de Goiânia; - 2013: Manifestações em todo país, sendo Goiânia um dos focos iniciais tendo o aumento da tarifa de ônibus como um dos principais motivos; - 2014: Expansão do Eixo-Anhanguera até as cidades de: Trindade; Senador Canedo e Goianira; - Novos corredores para o transporte público, principalmente na cidade de Goiânia e início da construção do BRT Norte-Sul; - Novas formas de transporte impulsionadas pelos aplicativos de carona, resultando numa demanda que tende ao decréscimo; - Ampliação e intensificação dos deslocamentos diários pelo transporte público.
DÉCADA 2020	<ul style="list-style-type: none"> - 2020: Início da pandemia de COVID-19 impactando todo o mercado e conseqüentemente diminuindo a demanda de transporte coletivo; - 2021: Promulgação da Lei Complementar 169/21 responsável pela implementação da tarifa técnica que determinou o subsídio de parte do valor da tarifa de transporte sendo pago pelo Estado de Goiás e as cidades de Goiânia, Aparecida de Goiânia e Senador Canedo. - 2022: Reformulação do sistema de bilhetagem integrado; - Implementação do Citybus 2.0.

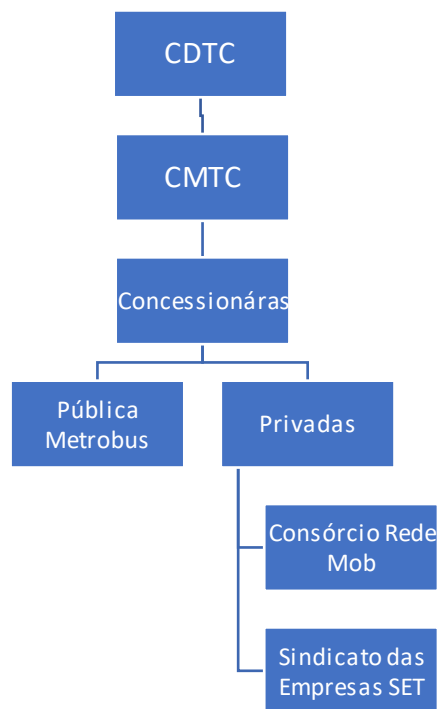
Fonte: Cunha, 2017, p. 91-92 – Elaboração própria

3.2 – A REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA E SEUS ARRANJOS INSTITUCIONAIS PARA O SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

De acordo com os dados do último censo do IBGE realizado em 2022, a Região Metropolitana de Goiânia (RMG) possui 2.471.651 habitantes, distribuídos dentre os 21 municípios da região, sendo que 1.437.237 destes habitantes residentes na cidade de Goiânia (IBGE, 2022) evidenciando que quase dois terços dos cidadãos goianos da RMG estão concentrados na capital do Estado, uma vez que a cidade é o polo econômico, político, cultural e administrativo, não apenas da região, mas do Estado de Goiás como um todo (Araújo, 2013, p. 19-38), por isso que os trabalhadores, estudantes e afins realizam deslocamentos diários das cidades do entorno até a capital.

A responsável pela integração do transporte público coletivo da RMG é a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos – RMTC, sendo então a unidade sistêmica regional, composta por todas as linhas e serviços de transportes coletivos que demonstra uma prática de governança territorial com participação de entes públicos e privados, estabelecida pela integração e cooperação dos municípios metropolitanos. (Cunha *et al.* 2017, p. 67). A **Figura 1** expõe o arranjo institucional.

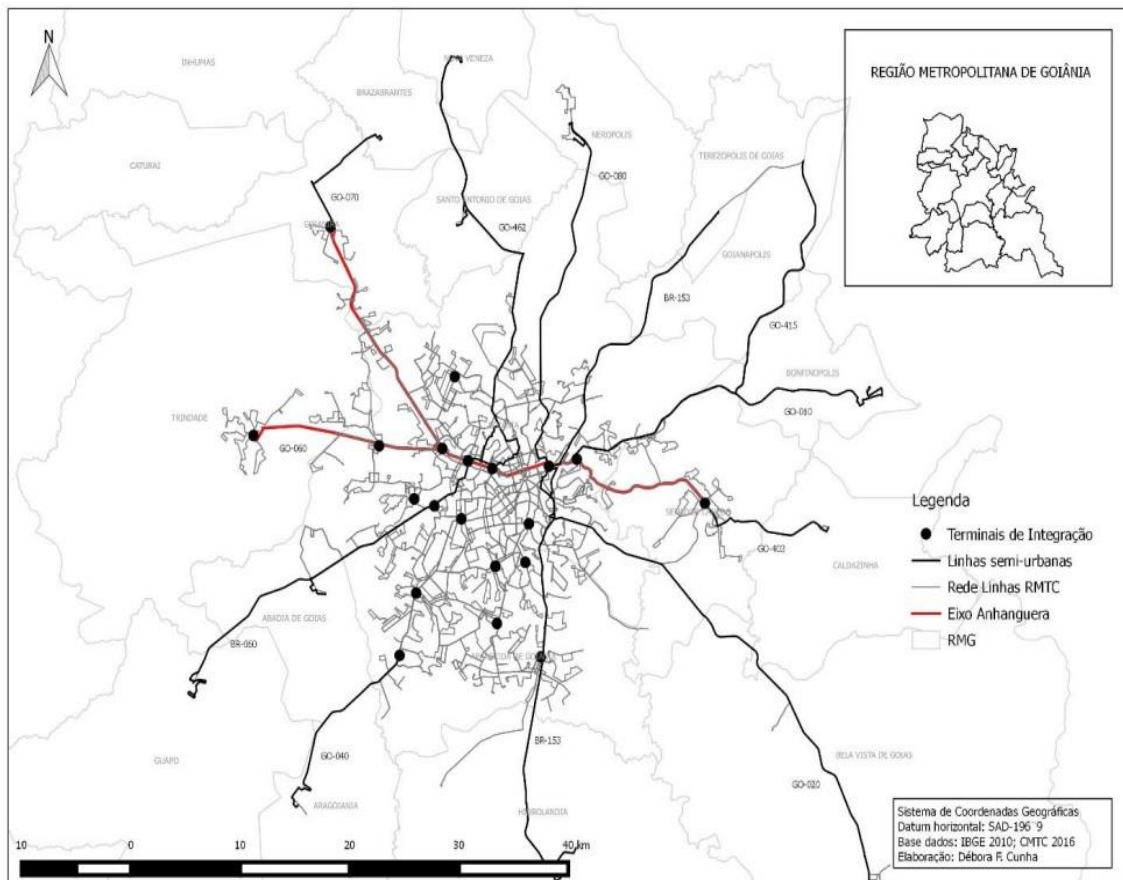
Figura 1 - Arranjo institucional do SIT-RMTC



Fonte: Cunha *et al.*, 2017, p. 67 - Elaboração própria

Em relação ao o raio de cobertura da RMTC, é possível observar que parte da centralidade da cidade de Goiânia se expande com menos intensidade aos outros municípios, que são contemplados pela RMTC. Expondo uma concentração no atendimento nas regiões com maior densidade urbana, ou seja, com acúmulo de oferta do transporte coletivo nas áreas centrais da metrópole, e se dispersando à medida que se afasta desses perímetros citados. A **Figura 2**, traz uma exemplificação desse raio de cobertura.

Figura 3 – Rede de Linhas e Terminais de Integração da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da RMG.



Fonte: Cunha, 2017, p. 88.

De acordo com os dados do site da CMTC, toda integração da RMTC é estruturada:

Através de 51 locais de integração, com 21 terminais, 19 estações de conexão e 12 pontos de conexão. Dois corredores segregados para transporte coletivo, sendo um com 12,9km de extensão e outro com 15,4 quilômetros. A frota cadastrada para atender a demanda da RMTC é de 1.321 ônibus (CMTC, 2023).

No total há três áreas que integram todo o Sistema da RMTC, denominadas pela Região Oeste, que abrange aproximadamente 280 bairros através de 85 linhas; a Região Leste, que abrange aproximadamente 200 bairros, com 71 linhas; e a Região Sul, que abrange aproximadamente 390 bairros com 133 linhas (RMTC, 2023).

4 – OS CAPITAIS URBANOS APLICADOS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

4.1 – O CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

Conforme explicitado na cronologia do transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), a licitação do SIT-RMTC em 2007. Mais especificamente em 31 de maio de 2007 houve a Audiência Pública referente ao processo administrativo 33066813 da Concorrência 01/2007 pela **COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS (CMTC)**, responsável pela Concessão dos Serviços do Sistema Integrado de Transporte da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos da Região Metropolitana de Goiânia – SIT-RMTC, no qual foi celebrado em 25 de março de 2008 e contemplou quatro empresas: Cootego – Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás; HP Transportes Coletivos; Rápido Araguaia Ltda. e Viação Reunidas Ltda, que são submetidas aos termos do Regulamento Operacional aprovado pela Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC) (Borges, 2015, p. 87).

Também há um contrato específico para a linha do Eixo Anhanguera, referente ao “Lote 1”, contemplado pela Metrobus Transportes Coletivos S. A., sociedade de economia mista, por consequência algumas singularidades, no qual não estará presente na análise dos capitais urbanos, desenvolvida neste trabalho.

Para aprofundar nos serviços executados pelas empresas contempladas na licitação, é necessário explicitar os principais pontos determinados pelo contrato de concessão², de modo que haja um parâmetro entre o que foi proposto pelo contrato e pelo serviço que é executado.

No parágrafo 1.1 do documento de Concorrência, é estabelecido que a licitação tem como objetivo selecionar a melhor proposta que opere os serviços do Sistema Integrado de Transporte da Rede Metropolitana de Transportes Coletivo (SIT-RMTC) da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), sob o regime de concessão, em cada um dos quatro lotes de serviços vinculados as áreas geográficas de atendimento, todas definidas e delimitadas na **Figura 4**, retificando a unidade sistêmica composta por **linhas e serviços de transporte**

² Contrato de Concessão, referente aos Lotes nº 02 até 05, que contempla as concessionárias privadas.

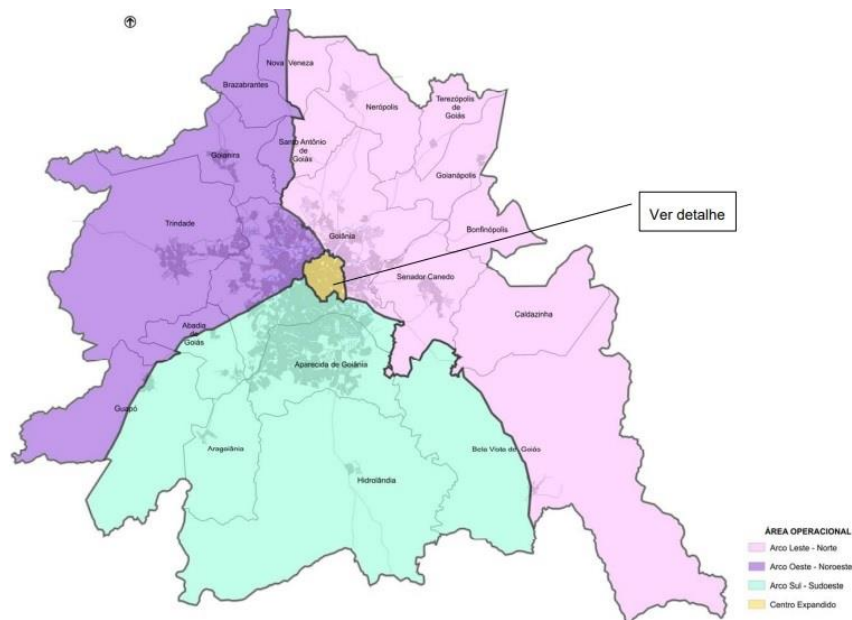
coletivo, de todas as modalidades ou categorias servidas pelos municípios compostos pela Rede Metropolitana de Transporte Coletivo.

a) Área operacional do Arco Sul – Sudoeste, abrangendo as regiões Sudeste, Sul e Sudoeste.

b) Área operacional do Arco Oeste – Noroeste, abrangendo as regiões Oeste e Noroeste.

c) Área operacional do Arco Norte – Leste, abrangendo as regiões Norte e Leste.

Figura 4 – Delimitação das áreas operacionais



Fonte: CMTC (2007)

Conforme determinado no contrato de concessão, os serviços da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo são concedidos as concessionárias através de quatro lotes vinculados as áreas geográficas de atendimento intitulados por: Lote 2, Lote 3, Lote 4 e Lote 5 (CMTC, 2007).

Cada uma das quatro empresas são responsáveis por um Lote específico, de forma que 50% de um determinado arco é destinado para um Lote dentre os nº 02, 03 e 04, e os outros 50% de todos os arcos são destinados a empresa responsável pelo Lote nº 05, definidos pelo parágrafo 2.3 da seguinte forma (CMTC, 2007):

a) Lote de serviços nº 2: compreende 50% (cinquenta por cento) dos serviços, medidos em frota e viagens, que atendem a área

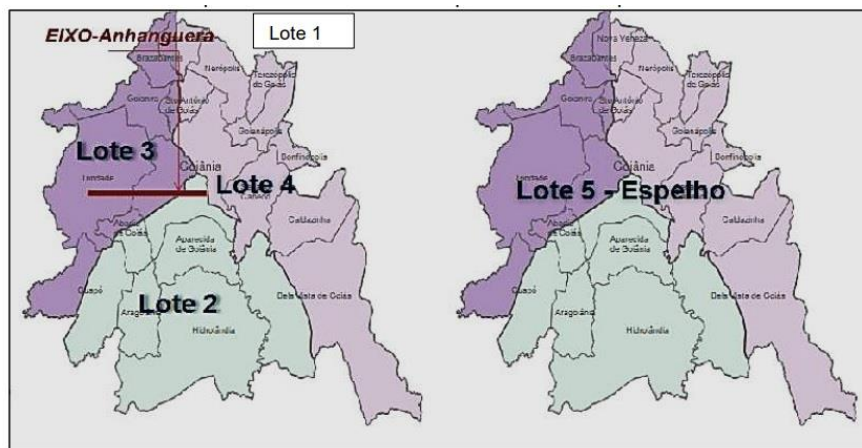
operacional do Arco Sul – Sudoeste e das linhas que tenham itinerário integralmente compreendido nos limites da área do centro expandido;

b) Lote de serviços n° 3: compreende 50% (cinquenta por cento) dos serviços, medidos em frota e viagens, que atendem a área operacional do Arco Oeste – Noroeste;

c) Lote de serviços n° 4: compreende 50% (cinquenta por cento) dos serviços, medidos em frota e viagens, que atendem a área operacional do Arco Norte – Leste.

d) Lote de serviços n° 5 (ou lote espelho): compreende 50% (cinquenta por cento) dos serviços, medidos em frota e viagens, que atendem todas as áreas operacionais da RMTC definidas no item 2.2 e das linhas que tenham itinerário integralmente compreendido nos limites da área do centro expandido.

Figura 5 – Lotes Operacionais da RMG



Fonte: Borges, 2015, p. 108.

É importante ressaltar que todas as áreas operacionais do serviço de transporte coletivo deve ser prestada de forma conjunta e compartilhada entre a concessionária do Lote 5 e a concessionária de cada um dos outros lotes, com repartição de quantidade igualitária de frota, viagens, quilometragens e receita (CMTTC, 2007) estabelecendo as medidas que podem ser tomadas para os possíveis aumentos operacionais (novas linhas; outras funções da prestação de serviço pós-estabelecidas; questões que envolvem a receita das concessionárias). O **Quadro 2**

abaixo, resume os lotes e regiões do sistema licitadas, as empresas vencedoras e suas respectivas frotas de veículos.

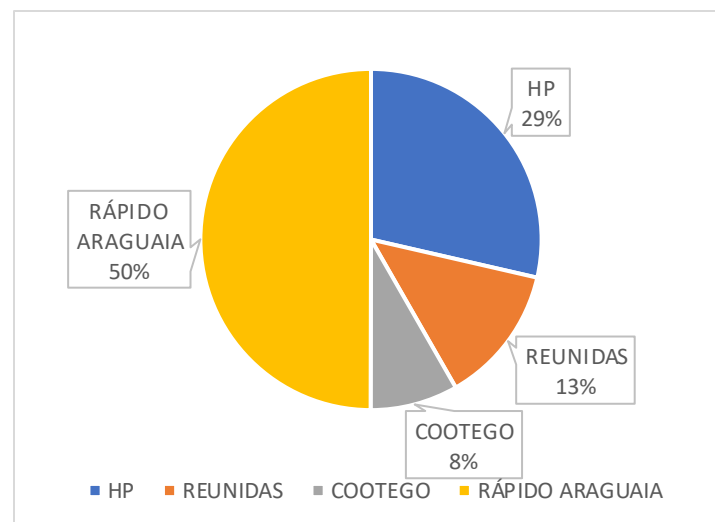
Quadro 2 – Distribuição dos Lotes para as empresas contempladas da RMTC

LOTE	EMPRESA	REGIÃO	FROTA
LOTE DE SERVIÇOS N° 02	HP TRANSPORTES COLETIVOS	ARCO SUL-SUDESTE (50%)	392 (TREZENTOS E NOVENTA E DOIS) VEÍCULOS
LOTE DE SERVIÇOS N° 03	VIAÇÃO REUNIDAS LTDA	ARCO OESTE-NOROESTE (50%)	180 (CENTO E OITENTA) VEÍCULOS
LOTE DE SERVIÇOS N° 04	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE GOIÁS	ARCO NORTE-LESTE (50%)	114 (CENTO E QUATORZE) VEÍCULOS
LOTE DE SERVIÇOS N° 05	RÁPIDO ARAGUAIA LTDA	TODOS OS ARCOS (50%)	685 (SEISSENTOS E OITENTA E CINCO) VEÍCULOS

Fonte: CMTC (2007) – Elaboração própria

O **Gráfico 1** ilustra a capacidade operacional das empresas operadoras, em certa medida, o tamanho dos capitais urbanos dos serviços de transporte coletivo da RMG.

Gráfico 1 – Distribuição em porcentagem (%) da frota por cada empresa da RMTC



Fonte: CMTC (2007) – Elaboração própria

Outro ponto importante, se refere ao objeto n° 3 do contrato, que traz algumas especificações sobre a “Operação do Serviço de Transporte Coletivo”, explicitando que os processos operacionais são determinados pela CMTC, através dos lotes de serviços que estipulam os itinerários das linhas, as frequências, horários e frotas, devidamente registrados no Cadastro Geral da Operação do SIT-RMTC e executados pelas concessionárias responsáveis (CMTC, 2007). Portanto todas as especificações operacionais são criadas e adequadas de acordo a necessidade do melhor atendimento à população, visando o desenvolvimento urbano, a racionalidade e o equilíbrio financeiro dos contratos (CMTC, 2007).

Contudo o parágrafo 3.2.3 estabelece que as próprias concessionárias podem solicitar implantações de serviços no Regulamento Operacional da Rede Metropolitana de Transportes Coletivo da Região Metropolitana de Goiânia (CMTC, 2007). Ou seja, **é concebido o direito do prestador de serviço de ser um agente implementador de diretrizes para a realização do seu próprio serviço, mediante a autorização do Regulamento Operacional da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos da Região Metropolitana de Goiânia (ROT)** (CMTC, 2007). E aqui, pode-se aplicar o debate proposto por Marques, onde a empresa privada representada pelas concessionárias *possuem o direito* de realizar uma demanda própria prevista no contrato, explicitando uma das principais características de um capital do urbano de serviço público.

Já em relação as obrigações das concessionárias, é importante destacar o objeto n° 6, onde é determinado que ao menos uma das concessionárias vencedoras dos lotes 2, 3 ou 4, implante em conjunto com a concessionária responsável pelo lote 5, a Central de Controle Operacional (CCO), de modo que haja um conceito de centralização do controle da operação dos ônibus com uso de aparelhos tecnológicos para a identificação do posicionamento dos veículos e a comunicação entre eles, de forma que controlem a operação do campo de viagem e todas as outras funcionalidades que sirvam de elementos de segurança e regularidade nas viagens, tanto para os passageiros, quanto para os colaboradores das concessionárias (CMTC, 2007).

E com intuito de estabelecer as obrigações embasadas na qualidade dos serviços prestados aos usuários o objeto n° 7 determina as obrigações operacionais das concessionárias estabelecendo a administração, operação, manutenção, conservação, limpeza e segurança patrimonial dos terminais, estações de conexão e plataformas de corredores de transporte, todas fiscalizadas pela CMTC, além do objeto n° 8 estabelecer as responsabilidades sociais e

ambientais, tanto para seus funcionários quanto para a população em geral, adotando programas relacionados as atividades das concessionárias (CMTC, 2007).

A partir das obrigações das concessionárias estabelecidas no contrato de concessão, que se ressalta a importância da entrega da política pública com qualidade e responsabilidade, mesmo que estejam submetidas a uma empresa privada. Mas será que estes deveres são devidamente cumpridos pelas empresas provedoras do serviço de transporte público coletivo? Será que há uma boa fiscalização do serviço por parte do poder público representado pelo Estado, de modo que cumpra o seu papel no âmbito dessa política pública? Será que a população está satisfeita com o serviço de transporte público, uma vez que constantemente a tarifa é aumentada sem um aumento na qualidade do serviço? É possível afirmar que a mobilidade urbana na RMG cumpre um papel sustentável? Estas questões e tantas outras que englobam esse assunto devem sempre ser levantadas e examinadas.

4.2 – O MERCADO ESPACIAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

A partir da constatação do direito do prestador de serviço como agente implementador de diretrizes exposto no contrato de concessão, é possível desenvolver o presente trabalho no sentido de compreender como se aplica ao contexto urbano da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), de modo que haja uma análise dos capitais urbanos de transporte público coletivo da região e seus interesses economicos.

4.2.1 - O lucro do transporte público coletivo através da tarifa (arrecadação das empresas)

O lucro das empresas concessionárias responsáveis pelo transporte público da RMG provém da **tarifa básica contratual**, de acordo com a Política Tarifária definida pelo Poder Concedente, que segue um modelo de reajuste anual e revisão tarifária, segundo os parâmetros estabelecidos no contrato de concessão.

Atualmente os usuários do transporte público do SIT-RMTC pagam uma tarifa básica integral de R\$4,30 (quatro reais e trinta centavos), desde de 2019 a tarifa não foi reajustada para os usuários. Contudo, o valor que representa a tarifa total da viagem é maior em razão da tarifa técnica, que após o último ajuste realizado em 01 de junho de 2023, representa R\$7,58 (sete reais e cinquenta e oito centavos). Desde 2022, parte da tarifa é subsidiada, uma atuação conjunta, via consórcio, entre Estado e os 18 municípios da RMTC, subsidiam o sistema de

transporte coletivo. O custo do subsídio é dividido em partes: 41,2% do Estado de Goiás; 41,2% da Prefeitura de Goiânia; 9,4% da Prefeitura de Aparecida de Goiânia; 8,2% da Prefeitura de Senador Canedo (Goiás, 2022). Assim, as empresas do transporte coletivo de Goiânia e região receberam mais de R\$ 22 milhões de subsídio por mês (Abreu, 2022).

Apenas para intuito de informação, durante o ano de 2022 o subsídio da tarifa técnica resultou num grande impacto aos cofres públicos somados, visto que aproximadamente R\$296.000.000,00 (duzentos e noventa e seis milhões de reais) foram gastos pelo Governo do Estado de Goiás e as cidades responsáveis pelo subsídio (Braga, 2023).

A questão da tarifa do transporte coletivo que muitas vezes acabam sendo consideradas excessivas na avaliação do consumidor, gerando insatisfações e até revoltas populares, de modo que afastam os usuários do transporte público e por consequência gera problemas na mobilidade urbana, como o aumento de veículos individuais (Resende e Machado, 2017, p. 225).

4.2.2 - O espaço urbano da RMG submetido a lógica mercadológica

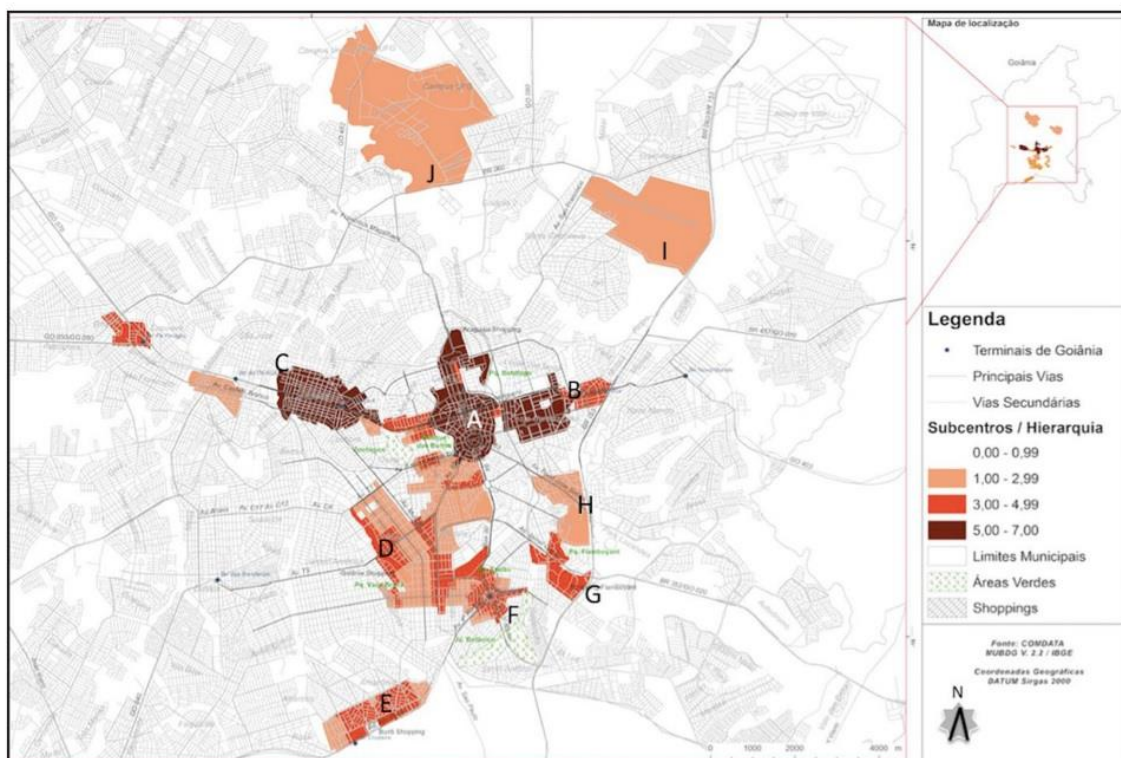
A densidade demográfica impacta diretamente a entrega do serviço de transporte público coletivo nas áreas de atuação de toda a rede, uma vez que foi estabelecido por Marques (2016b) que a espacialidade é fundamental na questão mercadológica nesse tipo de capital urbano. Então, quando acontece de uma metrópole como Goiânia possuir uma densidade demográfica tão concentrada nas áreas centrais (exemplificado na **Figura 6**) o serviço do transporte público é impactado negativamente em razão do alto custo de oferta e manutenção para as outras áreas (Cunha *et.al.*, 2017, p. 93), não apenas as localizações periféricas da metrópole, mas também dos outros municípios da RMG, principalmente aqueles que possuem uma menor população em comparação aos seus municípios vizinhos.

A questão que envolve o adensamento populacional nas centralidades urbanas, principalmente no município-polo tem a ver com um processo de expansão imobiliária com conivência do Estado, que não necessariamente acompanham o crescimento populacional da região, algo que foi destacado pela equipe técnica cartográfica do Diagnóstico do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Goiânia – PDUIRMG (Meneses, 2022, p. 161-162), expondo as características de capitais do urbano, como na questão do transporte público coletivo devido principalmente o deslocamento dos usuários das regiões mais distantes até as centralidades da RMG.

Para a análise mercadológica dos serviços de transporte público da RMG é necessário destacar que os efeitos políticos que implicam no contexto do espaço urbano e suas especificidades, que nesse caso ocasionam em um tipo de densidade demográfica concentrada nas centralidades urbanas e a valoração espacial culmina num aspecto de segregação social, principalmente após as políticas neoliberais brasileiras pós-década de 1990 (Villaça, 2001, p. 29), mais uma vez pautado na relação entre o Estado através das políticas públicas e as empresas privadas representadas principalmente pelos setores imobiliários e de prestação de serviços públicos (capitais urbanos) são beneficiados (Silveira, Cocco, 2010, p. 73).

Sendo assim, no contexto do objeto de estudo, os grandes adensamentos e seus eixos de desenvolvimento modelados pelo preceito do Novo Urbanismo proposto pelo Plano Diretor da cidade de Goiânia em 2007, faz com que os corredores de transporte público coletivo possuam uma alta capacidade, de modo que a ocupação do solo muitas vezes define as centralidades da cidade de Goiânia, e por consequência da RMG (Kneib, 2016, p. 312). Para definir o método de centralidades da cidade, foram chamados especialistas conhecedores do território com a responsabilidade de indentificar estes espaços na metrópole conforme a **Figura 6** (Kneib, 2016, p. 312).

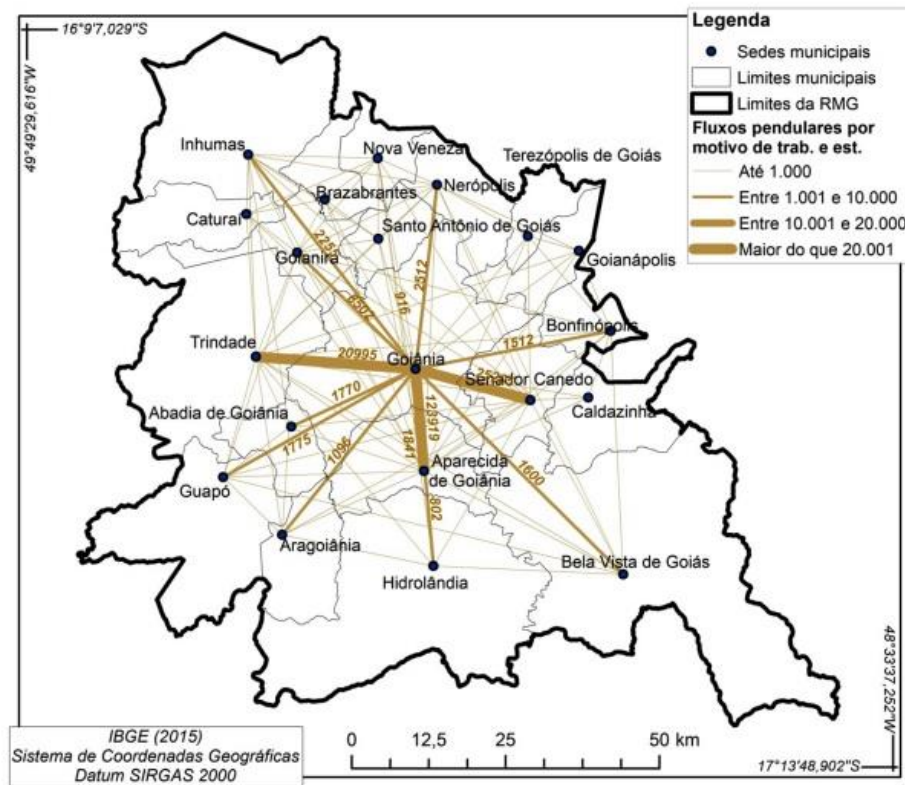
Figura 6 – Centralidades em Goiânia: aplicação do método dos especialistas



Fonte: Kneib; 2016, p. 313

A razão por trás do adensamento populacional nas áreas centrais de Goiânia tem a ver com o desequilíbrio na oferta de atividades e oportunidades em volta da RMG, concentrando os aspectos econômicos e sociais no interior urbano da metrópole, por isso os deslocamentos da região acontecem principalmente em direção a capital goiana, chegando a ter 35% de taxa de migração pendular de todo o Estado de Goiás (Gonzaga, 2017, p. 84), ver **Figura 7**.

Figura 7 – Fluxos pendulares por motivo de trabalho e/ou estudo nos municípios da RMG³



Fonte: Pires, Kneib e Ribeiro (2020) p. 256.

Já em uma segunda escala de demanda do transporte público coletivo da RMG, apenas quatro municípios ocupam 90% do contingente demográfico da região, de modo que a distribuição do transporte opere de maneira desigual nestas cidades (Resende, 2017, p. 147), que são compostas por: Goiânia, com aproximadamente 1,4 milhões de habitantes; Aparecida de Goiânia, com mais de 500 mil habitantes; Senador Canedo, com aproximadamente 150 mil habitantes e Trindade, com aproximadamente 140 mil habitantes (IBGE, 2022).

³ Mapa referente a antiga formatação da RMG, na qual ainda não estava incluído o município de Santa Bárbara de Goiás.

4.3 – AS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E A ATUAÇÃO DESSES CAPITAIS URBANOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

Para compreender as concessionárias provedoras de transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), e influência que elas causam como capitais do urbano, primeiramente se faz necessário analisar cada uma dessas empresas de forma singular. Visto que esses capitais do urbano possuem várias características que assemelham as concepções levantadas por Campos (2016) e que estão atrelados as políticas públicas locais da RMG há bastante tempo, pois apesar do atual contrato de concessão ter sido celebrado em 2008, três concessionárias das quatro que foram contempladas, já atuam na região desde a primeira concessão do transporte público coletivo goianiense realizado em 1976.

4.3.1 - As concessionárias responsáveis pelo serviço de transporte público coletivo da RMG

Uma das empresas que atuam na RMG desde a primeira concessão é a Rápido Araguaia Ltda. (antiga Araguaína), responsável pela maior área de atuação, o Lote nº 5 (Lote espelho), contemplada na concorrência pública em razão de possuir maior capacidade física e operacional, em relação as concorrentes para a realização dos serviços regulares e complementares do contrato de concessão (CMTC, 2007), uma vez que se pode presumir que a empresa detém 50% da lucratividade de todo sistema da RMTC, com um capital social avaliado em R\$42.414.600,00 (quarenta e dois milhões, quatrocentos e quatorze mil e seissentos reais) (TRANSPARÊNCIA CC, 2023c).

A concessionária é gerida pelo Grupo Odilon Santos, sendo inclusive a empresa pioneira do grupo atuante desde a década de 1970 (RÁPIDO ARAGUAIA, 2023), de modo que a Rápido Araguaia pode ser caracterizada como o pilar de crescimento das outras quinze empresas geridas pelo grupo formadas ao longo décadas posteriores (Lima, 2014, p. 73).

Apesar da maior estrutura do seguimento dentre as empresas presentes no consórcio RMTC, a Rápido Araguaia não está imune aos problemas mercadológicos que envolvem a mobilidade urbana no contexto brasileiro, tanto que em 2016 entrou com pedido de recuperação judicial em razão do atraso no pagamento de parcelas do financiamento de ônibus (JUSBRASIL, 2023), além do pagamento de impostos e manutenção dos seus funcionários (Bazini, 2016). Além disso, o próprio presidente da empresa declarou que o ramo de prestação de serviços no seguimento de transportes intermunicipais de Goiás não é rentável (ALEGO, 2016).

Outra empresa que também atua desde a primeira concessão é a HP Transportes Coletivos, responsável pela área operacional do arco sul-sudeste que possui a segunda maior oferta do consórcio dentre os Lotes nº 2 ao 5, uma vez que a empresa detém uma grande estrutura, tendo seu capital social avaliado em R\$4.297.000,00 (quatro milhões, duzentos e noventa e sete mil reais) (TRANSPARÊNCIA CC, 2023b).

Na assinatura do contrato de concessão, a HP Transportes Coletivos foi representada pelo sócio Hailé S. de G. Pinheiro, porém atualmente o representante legal trata-se de Edmundo de Carvalho Pinheiro, que também é sócio-responsável de outras empresas de transportes e de outros seguimentos, inclusive do ramo de agronegócio, o principal mercado do Estado de Goiás (TRANSPARÊNCIA CC, 2023b).

Porém, a HP Transportes Coletivos também enfrenta problemas recentes relacionados ao mercado e faturamento do transporte coletivo, como em 2020, durante a pandemia de COVID-19, quando a empresa desligou 25 motoristas que estavam em contrato de experiência, alegando queda do uso do transporte público (Lima, 2020). Essa situação também serviu de elemento para a elaboração da Lei Complementar 169/21, que estabeleceu o subsídio de parte da tarifa de ônibus através do poder público.

A terceira empresa que também estava na primeira concessão é a Viação Reunidas Ltda., responsável pela área operacional do arco oeste-noroeste, o terceiro maior lote dentre os Lotes nº 2 ao 5, seu capital social é avaliado em R\$49.907.400,00 (quarenta e nove milhões, novecentos e sete mil e quattrosentos reais) (TRANSPARÊNCIA CC, 2023d).

A Viações Reunidas Ltda. realiza outros serviços de transportes além do coletivo da RMG, e também alega enfrentar problemas financeiros. A mais recente adversidade ocorreu no primeiro semestre de 2020, também sob o contexto da pandemia de COVID-19, quando a empresa informou que não estava conseguindo manter os custos de combustível, manutenção dos ônibus e salário de funcionários (Abreu, 2020). Novamente evocando o debate de aporte do poder público para as empresas concessionárias, visto que o presidente do Sindicato das Empresas do Transporte Público de Passageiros de Goiânia (SET), Sr. Adriano Oliveira, solicitou que o Estado e os municípios assumissem a responsabilidade, de modo que realizassem políticas públicas para assegurar que as “limitações financeiras” das empresas concessionárias não afetassem o funcionamento do serviço (Abreu, 2020), o que ocorreria no final de 2021.

A única empresa que não estava presente inicialmente na primeira concessão se trata da Cootego – Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás, fundada em 2003. Porém, ela também já atuava na região antes do atual contrato de concessão, iniciando a prestação do serviço no ano da sua fundação. Essa empresa é fruto da implantação dos transportes alternativos em Goiânia, em 1997, com atuação nesse segmento até ter sido contemplada formalmente (COOTEGO, 2023a).

A Cootego é responsável pela menor parte da oferta e mercado dentre todos os lotes da RMG, a área operacional do arco norte-leste, uma vez que se trata da menor empresa presente no consórcio da RMTC. Contudo não se pode afirmar o tamanho real da empresa, visto que não foram encontradas informações sobre o capital social da mesma.

Sobre a questão financeira, a Cootego também já alegou problemas ao longo da concessão vigente, uma delas foi no segundo semestre de 2013 quando houve o pagamento dos cooperados com uma redução de 20%, sob a contestação de que naquele contexto deveria ter um aumento na tarifa do transporte (Matos, 2013). Isso ocorreu após as manifestações de junho 2013, e a discussão desse tema estava em evidencia não apenas no âmbito regional, mas também nacional.

4.3.2 – A influência dos capitais urbanos do transporte público coletivo na RMG

Para iniciar o debate sobre as principais influências dos capitais urbanos do transporte público coletivo da RMG, representados pelas empresas citadas, é necessário destacar primordialmente a questão da concessão desses agentes privados que ultrapassa várias décadas (trinta anos da primeira concessão somados a mais vinte anos do contrato vigente) corroborando com o debate proposto por Marcos Campos (2016) que indica a institucionalização dos processos pelos capitais urbanos de transporte coletivo (Campos, 2016, p. 41), principalmente por causa das políticas públicas que são implementadas e que favorecem a perpetuação do serviço homogêneo nas cidades brasileiras.

A hegemonia das empresas de transporte público coletivo trás questões relacionadas a perpetuação dos problemas que não são resolvidos ao longo das décadas, como por exemplo a percepção popular de que o transporte público coletivo não é bem avaliado de maneira geral pelos usuários e não usuários da RMG, baixa frota de ônibus em horários de pico, junto a lotação como alguns dos elementos com maior índice de reclamação (Araújo *et. al.*, 2018, p. 839), resultando na prossecução desta sensação, uma vez que o predomínio prega uma ideia de

conservação de quem está no poder. De modo que não exista medidas que contradizem o que foi estabelecido ao longo dos anos de entrega dessa política pública.

A perpetuação do poder de um determinado seguimento não é exclusivo do capital urbano de transporte público da RMG, mas sim do capitalismo de maneira generalizada. Contudo, nesse caso em específico é possível destacar as consequências de cunho negativo presentes nas empresas provedoras de transporte público coletivo no contexto brasileiro de maneira geral, conforme relata os trabalhos de Matela (2014) sobre o Rio de Janeiro (RJ) e de Cabral e Garcia (2015) sobre João Pessoa (PB), assemelhando as características apresentadas pela RMG, onde a segregação espacial impera, e as empresas oferecem o serviço de maneira desigual de acordo com a área de operação.

Assim, a segregação espacial não se torna ruim apenas pelo próprio conceito implícito do termo, mas também por variadas consequências factuais, que dentre elas incluem o transporte público coletivo e seus efeitos políticos, sociais e econômicos (Marques, 2018, p. 24). Portanto, é possível relacionar ao debate proposto por Campos (2016), onde o fator monetário tem um peso ímpar na elaboração de uma política pública de transporte público, aliado ao fato de que as regiões mais afastadas das centralidades na RMG são impactadas diretamente pela oferta e qualidade dos serviços prestados. A consequência é uma menor distribuição de linhas de ônibus para o atendimento dessas localidades. É importante ressaltar que a elaboração dessas linhas, trajetos, qualidade dos veículos, horários de atendimento, e outras questões estruturais e logísticas, são prejudicadas, uma vez que são estabelecidas pela CMTC, portanto possuem forte influência das concessionárias no planejamento e elaboração dessas questões.

Também se faz necessário destacar o impacto social causado com o privilégio das centralidades urbana, prejudicando o direito à cidade e qualidade de vida dos usuários que estão nas áreas periféricas, visto que estão mais expostos aos problemas de falta de estrutura que a própria rede possui, não sendo prioridade dos capitais urbanos provedores do transporte público. Nesse sentido, a opção pelo transporte individual acaba se tornando um objetivo ao cidadão usuário do serviço, de modo que a queda do transporte público coletivo na RMG é uma realidade ao passar dos anos (Mello, 2022, p. 46).

Apesar de todos os pontos relatados anteriormente sobre as empresas concessionárias que são detentoras do significado de capitais urbanos por Marques, compreender esta temática vai além de relatar os pontos relacionados a estes agentes privados. É sempre importante relacionar o Estado na discussão, e é possível questionar a efetividade do poder público na

gestão fiscalizadora do serviço de transporte público coletivo da RMG, como uma política pública satisfatória à população, e a consequência deste fato gera hipóteses quanto ao cumprimento ou não, de alguns deveres das empresas estabelecidos no Contrato de Concessão.

Por exemplo, a questão que envolve a qualidade do serviço como uma das prioridades para as concessionárias, além de melhores integrações entre as empresas e os usuários, corroborando então com um debate proposto por Marques (2019) que envolve *policy networks*⁴ onde ainda não há esta interação entre as empresas privadas e o consumidor da RMTC. Mesmo destacando algumas exceções como a possibilidade de verificar os horários de viagens das linhas de ônibus através do website e aplicativo para smartphone da RMTC e a integração das viagens num período de 2h utilizando o mesmo bilhete.

Apesar de haver algumas melhorias no sistema que a princípio conversam com a contemporaneidade, ainda não é possível dizer que as empresas provedoras do transporte público coletivo da RMG conseguem realizar um serviço satisfatório a população, levando em conta pesquisas que são realizadas nesta área, como de Araújo *et. al.* (2018). Mas não é certo afirmar que esta avaliação é culpa apenas das concessionárias, uma vez que o Estado é o agente que precede a regulamentação do capital urbano, ele determina e regula as diretrizes das políticas públicas referentes.

A falta de efetividade do Estado, como agente fiscalizador do transporte público, é resultante dos problemas causados pelo processo de expansão da metropolização institucionalizada e propondo medidas como a criação do arranjo institucional da RMG por parte do Estado de Goiás, em 1999, com intuito de ter um melhor planejamento e execução na integração dos municípios (Cunha *et.al.*, 2017, p. 94). E mesmo que a relação não seja direta, aqui se pode traçar paralelos junto as análises de Marques (2016b) que relata algumas conviências do poder público com certos arranjos institucionais que na maioria das vezes favorecem os capitais urbanos, tal qual bem representado pelo exemplo do Porto Maravilha no Rio de Janeiro, por Saruê (2016), e que no fim, a impressão que marca todo o contexto dos capitais é de que não necessariamente há melhorias nos problemas que impactam a população, e tampouco o poder público dá a devida atenção as demandas sociais, se opondo a relação entre eles e os agentes privados.

⁴ Policy networks são referentes as agendas de pesquisa sobre políticas do Estado como produto de interação entre entidades públicas, privadas e outros grupos (Marques, 2019, p. 5)

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo de investigação do serviço do transporte público coletivo de fato se mostra fundamental na compreensão dos capitais urbanos, uma vez que as empresas responsáveis pelo serviço possuem uma grande influência na entrega da política pública em questão, participando diretamente e indiretamente na elaboração e execução do serviço público.

Portanto, é possível afirmar que arranjos da política pública de transporte público coletivo possuem aspectos de complexidade política, social e econômica em vários contextos do urbano no território brasileiro, também se fazem presentes na Região Metropolitana de Goiânia (RMG). Seja pela as questões relacionadas a mobilidade urbana, deslocamento individual e adensamento demográfico, onde há aspectos com características mais voltadas aos problemas sociais. Seja pelas questões relacionadas a atuação das concessionárias provedoras do serviço, tarifa do transporte e ao mercado espacial da região, que envolvem os assuntos mais relativos aos arranjos políticos e econômicos.

A explicitação de toda a complexidade do serviço de transporte público coletivo esteve presente ao longo do trabalho, de modo que houvesse uma relação entre a RMG aplicando as diretrizes de estudos propostas por Marques, com intuito primordial de examinar demasiadamente as concessionárias provedoras do serviço de transporte coletivo definidas como capitais do urbano.

Pode se concluir que um dos principais problemas dos capitais urbanos de transporte público da RMG é a perpetuação dos arranjos que envolvem a execução da entrega do serviço por parte das concessionárias que em sua maioria estão presentes desde o início da década de 1970, fazendo com que as empresas alcancem prioridade institucionais (Campos, 2016, p. 36). Em consequência as demandas sociais são constantemente deixadas em segundo plano.

Outra questão importante a ser levada em consideração, se refere as diretrizes propostas pelo Contrato de Concessão, que em certos aspectos parece favorecer em alguma medida as empresas concessionárias, devido suas posições de maiores responsáveis pelo planejamento da política pública de serviço de transporte público, mas ao mesmo tempo não estabelece medidas restritivas suficientes para contemplar os anseios populares, como o aumento de frotas em determinados horários, diminuição da lotação de ônibus e o valor mais justo da tarifa de ônibus, que constantemente são motivos de reclamação por parte dos usuários. E mesmo que atualmente

haja certas mobilizações, seja da pressão da população para com a CMTC, seja da própria CMTC, com intuito de melhorias de algumas diretrizes.

É importante destacar também, que enquanto as demandas da população em relação ao transporte público são pouco atendidas, o mesmo não acontece para as empresas concessionárias. Algo que se pode exemplificar na realização da tarifa técnica em 2021 durante a pandemia de COVID-19, devido a mobilização por parte das empresas do consórcio RMTC para o aumento do valor da passagem em razão da queda de passageiros, principalmente por causa da quarentena, e tal reedificação foi atendida sendo subsidiada pelo poder público.

Com isso, pode-se conjecturar a influência dos capitais do urbano dos serviços de transporte coletivo da RMG. Quando o poder público atende prontamente as empresas concessionárias, em vista ao cumprimento do equilíbrio econômico-financeiro das empresas, estabelecido em contrato. Por outro lado, as obrigações contratuais relativas à qualidade da prestação dos serviços entregues, não são prontamente exigidas pelo poder concedente às empresas operadoras, portanto, não resolvidas para a população usuária. Explicitando algumas relações de benefícios para as empresas provedoras do serviço, contrastando com a precariedade do serviço oferecido, sendo uma realidade antiga, não apenas no contexto da RMG, mas de praticamente todas as regiões urbanas brasileiras.

Portanto, o exercício de explicitar as características e problemas que envolvem o transporte público coletivo da RMG se faz extremamente necessário, visto que é a partir da plena compreensão do tema que se torna possível buscar ideias de melhorias, com objetivo de avanço na qualidade da entrega do serviço, uma vez que as políticas urbanas brasileiras parecem estar no sentido contrário, aproximando dos ideais neoliberais que promulgam a perpetuação do poder das empresas privadas em diversos setores.

6 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, V. Empresas do transporte coletivo receberão R\$ 22 milhões de subsídio. **O Popular**. 29 de março de 2022. Disponível em: <<https://opopular.com.br/cidades/empresas-do-transporte-coletivo-receber-o-r-22-milh-es-de-subsidio-1.2428826>>. Acesso em: 16 ago. 2023.
- ABREU, V. Viação Reunidas pode perder concessão do transporte na Grande Goiânia. **O Popular**. 15 de junho de 2020. Disponível em: <<https://opopular.com.br/cidades/viac-o-reunidas-pode-perder-concess-o-do-transporte-na-grande-goiania-1.2069380>>. Acesso em: 16 ago. 2023.
- ARAÚJO, M. et al. Análise da percepção da qualidade do transporte público na região metropolitana de Goiânia. Disponível em: <https://www.anpet.org.br/anais/documentos/2019v1.1%20simpo/Gestao%20de%20Transportes/Gestao%20do%20Transporte%20de%20Passageiros%20II/3_698_AC.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2023b.
- ARAÚJO, D. de. Metrô de Goiânia: Curiosidades de uma Ideia Nascida na UCG. **Revista Estudos**. vol. 30, n. 8, p. 19-38. Goiânia: 2003. Disponível em: <<http://www2.ucg.br/flash/artigos/03metro.html>>. Acesso em: 31 de julho de 2023.
- ALEGO. Assembleia Legislativa de Goiás. Em depoimento na CPI, Odilon Santos diz que serviço não dá lucro como antigamente. 07 de março de 2016. Disponível em: <https://portal.al.go.leg.br/noticias/77129/em-depoimento-na-cpi-odilon-santos-diz-que-servico-nao-da-lucro-como-antigamente>. Acesso em 16 de agosto de 2023.
- BAZINI, A. Crise nos transportes de passageiros: Rápido Araguaia entra com pedido de recuperação judicial. **Diário do Transporte**. 02 de abril de 2016. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2016/04/02/crise-nos-transportes-de-passageiros-rapido-araguaia-entra-com-pedido-de-recuperacao-judicial>. Acesso em 16 de agosto de 2023.
- BRAGA, G. Subsídio da passagem de ônibus fica 4,26% mais caro na Grande Goiânia. **O Popular**. 31/05/2023 Disponível em: <<https://opopular.com.br/cidades/subsidio-da-passagem-de-onibus-fica-4-26-mais-carro-na-grande-goiania-1.3014514>>. Acesso: 14 ago. 2023.
- BRASIL, N. Resolução CMTc n° 48 de 13/04/2009. Disponível em: <https://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-48-2009-goiania_174577.html>. Acesso em: 16 ago. 2023.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988.

- BORGES, A. T. Mobilidade urbana: os corredores de transporte coletivo de passageiros em Goiânia-go. 2015. 169 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Exatas e da Terra) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2015.
- CABRAL, E. J. L., & GARCIA, M. F. (2015). Monopólio, tarifa elevada e superlotação: análise da relação entre o transporte coletivo e a organização do espaço urbano em João Pessoa-PB. *PEGADA - A Revista Da Geografia Do Trabalho*, 16. <https://doi.org/10.33026/peg.v16i0.3523>
- CAMPOS, M. Dossiê dos capitais urbanos: O mercado de viagens e as disputas em torno das linhas de ônibus. **Fundação Carlos Chagas**. p. 34-53. 2016.
- COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS. Regulamento Operacional da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos da Região 151 Metropolitana de Goiânia (ROT). Goiânia: CMTC, 2013. Disponível em: <https://cmtermg.com.br>. Acesso em: 15 julho 2023.
- COUTINHO, L. Transporte de passageiros por ônibus urbano teve queda de 24% na demanda no período entre 2019 e 2022. **ANTP - associação Nacional de transportes públicos**. Disponível em: <http://www.antp.org.br/noticias/clippings/transporte-de-passageiros-por-ônibus-urbano-teve-queda-de-24-na-demanda-no-periodo-entre-2019-e-2022.html>. Acesso em: 16 ago. 2023.
- CUNHA, D. F. DA; COSTA, N. M. DA; BARREIRA, C. C. M. A. Integração e cooperação territorial Na região metropolitana DE Goiânia / territorial integration and cooperation in the Goiania metropolitan region. **Geo UERJ**, v. 0, n. 30, p. 76–98, 2017.
- CUNHA, Débora F. A concessão dos transportes coletivos da Região Metropolitana de Goiânia. **CONJUNTURA ECONOMICA GOIANA**. Boletim trimestral dez/2012. SEGPLAN-IMB. p. 64-73. 2012.
- DAHL, Robert. Who Governs? Democracy and power in an American city. New Haven: Yale University Press, 1961.
- FERRAZ, A. P.; TORRES, I. G. E.; Transporte público urbano 2ª edição ampliada e atualizada. São Carlos : rima, 2004.
- GOIÁS. GABINETE CIVIL, DA G. GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS. Lei Complementar 049 / 2004. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/api/v2/pesquisa/legislacoes/101001/pdf>. Acesso em: 16 ago. 2023.
- GOIÁS. Lei Complementar 169 2021 de Goiás GO. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/go/lei-complementar-n-169-2021-goias-reformula-e-disciplina->

a-rede-metropolitana-de-transporte-coletivo-da-grande-goiania-tambem-reestrutura-a-camara-deliberativa-de-transportes-coletivos-e-a-companhia-metropolitana-de-transportes-coletivos>.

Acesso em: 16 ago. 2023.

GOIÂNIA. Galeria de ex-prefeitos. Disponível em: <<https://www.goiania.go.gov.br/sobre-goiania/galeria-de-ex-prefeitos/>>. Acesso em: 16 de ago. 2023.

GOIÂNIA. Lei complementar nº 171, de 29 de maio de 2007. Disponível em <<https://www.goiania.go.gov.br/Download/seplam/Colet%C3%A2nea%20Urban%C3%ADstica/1.%20Plano%20Diretor/1.%20Plano%20Diretor%20-%20Lei%20Comp.%20171.pdf>>.

Acesso em: 16 de ago. 2023.

GONZAGA, A. S. S. Transporte público coletivo e acessibilidade na região metropolitana de Goiânia: um panorama da dinâmica metropolitana a partir de indicadores. 2017. 150 f. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2017.

HARVEY, David. A justiça social e a cidade. São Paulo: Hucitec, 1980.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Brasileiro de 2010. Goiânia: IBGE, 2023. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE).

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Brasileiro de 2022. Goiânia: IBGE, 2023. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE).

JUSBRAZIL. Rápido Araguaia em recuperação judicial. Disponível em: [https://www.jusbrasil.com.br/busca?q=rapido+araguaia+ltda+\(+em+recuperacao+judicial+\)](https://www.jusbrasil.com.br/busca?q=rapido+araguaia+ltda+(+em+recuperacao+judicial+)).

Acesso 16 de agosto de 2023.

KNEIB, E. C. Centralidades urbanas e sistemas de transporte público em Goiânia, Goiás. **urbe Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 8, n. 3, p. 306–317, 2016.

KNEIB, E. C. Projeto e cidade: mobilidade e acessibilidade em Goiânia / Érika Cristine Kneib (Org.). - Goiânia: Editora UFG, 2016.

LIMA, C. **Motoristas demitidos por falta de demanda no transporte reclamam nas redes sociais**. O Povo. 27 de março de 2020. Modificado em 05 de março de 2023. Disponível em: <<https://opovo.com.br/cidades/motoristas-demitidos-por-falta-de-demanda-no-transporte-reclamam-nas-redes-sociais-1.2024156>>. Acesso em: 16 ago. 2023.

Acesso em: 16 ago. 2023.

LIMA, L. O. de. A metropolização e o mercado imobiliário: análise da produção do espaço a partir dos condomínios de chácaras da RMG. 2014. 200 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R.; A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. *Transportes*, v. XVI, n. 1, p. 25-35. 2008.

- MENESES, M. R. As consequências sociourbanísticas do processo de expansão urbana da capital goiana para a porção oeste e noroeste da região metropolitana de Goiânia. 2022. 261 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2022.
- MARICATO, E. et al. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. *Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. p. 27-42. 2015
- MARQUES, E. (Org.). *As políticas do urbano em São Paulo*. São Paulo: **Ed. Unesp/CEM**. 2018, 404p.
- MARQUES, E. **Cidades, políticas urbanas redistributivas e a crise**. CEBRAP. p. 41-47. São Paulo. Junho de 2017. Disponível em: <<https://novosestudios.com.br/wp-content/uploads/2017/06/CIDADES-POL%C3%8DTICAS-URBANAS-REDISTRIBUTIVAS-E-A-CRISE-Eduardo-Marques.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2023.
- MARQUES, E. Dossiê dos capitais urbanos: De volta as capitais para melhor entender as políticas urbanas. **Fundação Carlos Chagas**. p. 14-33. 2016.
- MARQUES, E. Notas sobre a política e as políticas do urbano no Brasil. 2016.
- MARQUES, E. Notas sobre redes, Estado e políticas públicas. **Cadernos de saúde pública**, v. 35, n. 2, p.1-11, 2019.
- MATELA, I. P. Reestruturação urbana neoliberal e as empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. **Cadernos Metrópole**, v. 16, n. 31, p. 151–169, 2014.
- MATOS, M. Crise no transporte: Empresa alega problemas financeiros e não paga s lrio a funcionários. **Diário de Goiás**. 08 de agosto de 2013. Disponível em: <<https://diariodegoias.com.br/crise-no-transporte-empresa-alega-problemas-financeiros-e-nao-paga-salario-a-funcionarios/4153/>>. Acesso em: 16 ago. 2023.
- MONTAGNA, E. M. DE M. Impacto do ônibus sob demanda no transporte público regular em Goiânia-GO. 2022.
- PASSOS, J. GARCIA, M. GUIMARÃES, T. Governança metropolitana do transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia (RMG). Funda o Getúlio Vargas – Escola de Administra o de Empresas de São Paulo. São Paulo, 2019.
- PIRES, A. C. F.; KNEIB,  . C.; RIBEIRO, R. J. DA C. Impactos da metropoliza o no sistema de transporte coletivo: estudo de caso na Região Metropolitana de Goiânia. **Cadernos Metrópole**, v. 22, n. 47, p. 247–272, 2020.
- RÁPIDO ARAGUAIA. Informa es Institucionais. 2023. Disponível em: <https://www.rapidoaraguaia.com.br/empresa>. Acesso em: 15 jul. 2023.
- REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE COLETIVO. Informa es Institucionais. 2023. Disponível em: <https://www.rmtcgoiania.com.br/?v=desktop>. Acesso em: 15 jul. 2023.

- RESENDE, U. P. Contradições e desafios da mobilidade urbana de Goiânia e sua região metropolitana. 2017. 321 f. Tese (Doutorado em Geografia) - UFG, Goiânia, 2017.
- Resende, U. P. de, & Machado, L. H. B. (2017). A influência da forma urbana e das dinâmicas socioespaciais na mobilidade urbana em Goiânia. *CaderNAU*, 9(1), 209–230. Recuperado de <https://periodicos.furg.br/cnau/article/view/6587>
- SARUÊ, B. Os capitais urbanos do Porto Maravilha. **Novos estudos CEBRAP**, v. 35 n° 2, p. 78-97, 2016.
- SHIMBO, L. Sobre os capitais que produzem habitação no Brasil. **Novos estudos CEBRAP**, v. 35, n. 02, p. 118–133, 2016.
- SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, p. 41–53, 2013.
- SOUZA, F. PASQUALETTO, A. A mobilidade em Goiânia sob a ótica do transporte coletivo. *Estudos*, v. 41. p. 5-16. 2014.
- TRANSPARENCIA CC. Resumo da empresa Cootego. Disponível em: <https://transparencia.cc/dados/cnpj/05820858000116-GO-cooperativa-de-transporte-do-estado-de-goias>. Acesso 16 de agosto de 2023.
- TRANSPARENCIA CC. Resumo da empresa HP. Disponível em: <https://transparencia.cc/dados/cnpj/01082569000106-GO-h-p-transportes-coletivos-ltda>. Acesso 16 de agosto de 2023.
- TRANSPARENCIA CC. Resumo da empresa Rápido Araguaia. Disponível em: <https://transparencia.cc/dados/cnpj/01657436000463-GO-rapido-araguaia-ltda-em-recuperacao-judicial>. Acesso 16 de agosto de 2023.
- TRANSPARENCIA CC. Resumo da empresa VR. Disponível em: <https://transparencia.cc/dados/cnpj/01231646000142-GO-viacao-reunidas-ltda>. Acesso 16 de agosto de 2023.
- TÚLIO S.; MARTINS V. CDTC aprova aumento da tarifa de ônibus na Grande Goiânia para R\$ 4,30. **G1**. 17 de abril de 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2019/04/17/cdtk-se-reune-para-definir-sobre-aumento-da-tarifa-de-onibus-na-grande-goiania.ghtml>. Acesso em: 14 ago. 2023.
- VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão ... [et al]. *Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano*. Brasília: Ipea, 2016. Cap. 3. p. 57-80. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento_cap03.pdf.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.