



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
BACHARELADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS COM HABILITAÇÃO EM POLÍTICAS
PÚBLICAS**

ITALO JARDIM CABRAL

**REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO DA
GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA E DA FPIC DO TRANSPORTE COLETIVO**

**GOIÂNIA
2019**



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
BACHARELADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS COM HABILITAÇÃO EM POLÍTICAS
PÚBLICAS**

ITALO JARDIM CABRAL

**REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO DA
GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA E DA FPIC DO TRANSPORTE COLETIVO**

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

Orientadora: DENISE PAIVA
FERREIRA

**GOIÂNIA
2019**



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
BACHARELADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS COM HABILITAÇÃO EM POLÍTICAS
PÚBLICAS**

Trabalho Final de Curso apresentado no Curso de Bacharelado em Ciências Sociais com Habilitação em Políticas Públicas na Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Federal de Goiás, para obtenção de grau, julgado em 09 de dezembro de 2019, às 19h pela banca Examinadora constituída pelas seguintes professoras:

(X) Aprovado () Reprovado

Prof^ª. Dr^ª. Denise Paiva Ferreira- UFG
Orientadora

Prof^ª. Dr^ª. Débora Ferreira da Cunha
Examinadora

**Goiânia
2019**

“Enquanto, por efeito de leis e costumes, houver proscricção social, forçando a existência, em plena civilização, de verdadeiros infernos, e desvirtuando, por humana fatalidade, um destino por natureza divino; enquanto os três problemas do século – a degradação do homem pelo proletariado, a prostituição da mulher pela fome, e a atrofia da criança pela ignorância – não forem resolvidos; enquanto houver lugares onde seja possível a asfixia social; em outras palavras, e de um ponto de vista mais amplo ainda, enquanto sobre a terra houver ignorância e miséria, livros como este não serão inúteis.”

Victor Hugo
Hauteville-House, 1892

RESUMO

Este trabalho é um estudo exploratório que busca, por meio da análise documental, analisar as discussões acerca da governança interfederativa na Região Metropolitana de Goiânia, composta por vinte municípios. A governança interfederativa é assunto crucial para a boa gestão de políticas públicas que atendam a demanda de municípios conurbados situados em uma mesma região metropolitana. O Estatuto da Cidade e o Estatuto da Metrópole são importantes marcos legais para a normatização da criação e do funcionamento das Regiões Metropolitanas no Brasil. Tais estatutos definiram a elaboração do Plano de Desenvolvimento urbano Integrado (PDUI). Um forte impeditivo para gestão interfederativa é o regionalismo político, como demonstrado no trabalho. A definição de Funções Públicas de Interesse Comum (Fpics) é muito importante para a integração dos diferentes municípios que compõe a Região Metropolitana. A Fpic de maior atenção na RMG é o Transporte Coletivo, que liga Goiânia a dezessete municípios, com destaque para: Senador Canedo, Aparecida de Goiânia, Trindade e Goianira, todas conurbadas com Goiânia. O Transporte coletivo na RMG têm instituições consultivas e administrativas bem estruturadas, assim como um Consórcio público-privado e um sistema de bilhetagem unificado e moderno. O Plano Nacional de Mobilidade (PlanMob) definiu novas metas e definições para melhoria da mobilidade urbana nas Regiões Metropolitanas do Brasil.

Palavras-chave: Região Metropolitana; RMG; Goiânia; Transporte Coletivo; Governança interfederativa; Função pública de interesse comum (Fpics); Estatuto da Metrópole; Estatuto da Cidade.

Sumário

1- INTRODUÇÃO.....	7
2- CAPITULO 1: GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA NA RMG: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO.....	14
3- CAPITULO 2: POLÍTICAS DO TRANSPORTE COLETIVO NA RMG.....	22
4- CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	27
5- REFERÊNCIAS.....	30

INTRODUÇÃO

Essa monografia tem como tema de estudo a região metropolitana de Goiânia. As regiões metropolitanas no Brasil tem sido objeto de estudos constantes nos temas relacionados à governança interfederativa¹ bem como questões relacionadas à habitação, saneamento básico, construção de represas e gerenciamento da água, transporte coletivo, violência entre outros. A preocupação com temas que dizem respeito às Metrôpoles se reveste de maior significado quando se considera que uma grande parcela da população mora nas grandes cidades ou no seu entorno.

O Estatuto da Metrópole define em seu art.2º, inciso V:

metrópole: espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (BRASIL, Estatuto Da Metrópole, art.2º, inciso V).

Em 2018 o Estatuto da Metrópole foi atualizado pela lei de nº 13.683, trazendo melhores definições para “Regiões Metropolitanas” e “Áreas Metropolitanas”, em seu Art.2º, Incisos VII e VIII, respectivamente:

região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum;
área metropolitana: representação da expansão contínua da malha urbana da metrópole, conurbada pela integração dos sistemas viários, abrangendo, especialmente, áreas habitacionais, de serviços e industriais com a presença de deslocamentos pendulares no território; (BRASIL, Lei nº13683, Incisos VII e VIII)

No âmbito dessa agenda de pesquisa, um estudo realizado por meio de parceria entre a Universidade Federal de Goiás (UFG) e a Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Assuntos Metropolitanos (SECIMA), no ano de 2017, detectou que o transporte coletivo é o assunto tratado com maior destaque nas reuniões dos membros da Região Metropolitana de

¹ Ao longo de todo o estudo o termo “Governança interfederativo” será interpretado estritamente conforme definição na **LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015. Art.2º, Inciso IV**, que define governança interfederativa como: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; Esta definição foi alterada pela Lei nº 13.683, de 19 de Junho de 2018. Art.2º, Alínea IX, ficando estabelecido como: governança interfederativa das funções públicas de interesse comum: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, de projetos, de estruturação financeira, de implantação, de operação e de gestão.

Goiânia (RMG). Além disso, o estudo concluiu que os debates políticos nas casas legislativas dos municípios da RMG, assim como na Assembleia Legislativa do Estado de Goiás, para a organização e institucionalização da RMG são frágeis e pouco frequentes.

Outro estudo importante sobre a organização da Região Metropolitana de Goiânia se refere à adequação da governança interfederativa da metrópole de acordo com o Estatuto da Metrópole para a formulação do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI)² previsto no estatuto supracitado. Borges *et al* (2018) demonstram que todo o processo para a elaboração do PDUI foi realizado de forma democrática, com a realização de oficinas, seminários e *workshops* em todos os municípios membros da RMG. O referido estudo foi concluído no final de 2017, totalizando 19 oficinas realizadas em todas as cidades-membro da RMG, contando com a presença de prefeitos e vereadores nas discussões realizadas. Durante essas oficinas diversas demandas foram apontadas: como lidar com a autonomia municipal garantida pela Constituição Federal de 1988, como realizar compensações ambientais a municípios que emprestam seus recursos naturais a serviço de outras cidades, a falta de recursos financeiros em municípios pequenos. Além da definição de demandas, outra constatação foi a descrença da população em relação à política na, dado que não vislumbra políticas públicas que procurem solucionar ou minimizar problemas sociais vivenciadas no cotidiano e/ou melhorias em seu bem-estar. A análise para elaboração do PDUI-RMG concluiu que há pouca representação política da Região Metropolitana, uma vez que a maior parte dos deputados estaduais eleitos não tiveram votações expressivas na RMG, apesar do estudo ter produzido toda a base e documentos necessários para elaborar o PDUI e o mesmo estar pronto para votação, na Assembleia Legislativa de Goiás para então implementá-lo, nenhum avanço foi realizado até o momento.

As dificuldades enfrentadas para uma melhor governança interfederativa são bastante recorrentes nos estudos que têm sido produzidos, estes demonstram que cada Região Metropolitana no Brasil enfrenta diferentes tipos de problemas na gestão e institucionalização dos órgãos metropolitanos interfederativos. Costa (2013) indica os diferentes motores impulsionadores das regiões metropolitanas no Brasil, como a indústria petroquímica na Bahia, os investimentos no Rio de Janeiro para as Olimpíadas de 2016 entre outros.

² A Lei nº 13.683, de 12 de Junho de 2018, Art.2º, Inciso IV define plano de desenvolvimento urbano integrado: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana;

A Região Metropolitana de Salvador (RMS) é outro exemplo de metrópole que possui particularidades na administração interfederativa. A RMS surge antes de haver regulamentação federal a respeito de regiões metropolitanas.

Segundo Celina Souza (2004) o regime autoritário influenciou as relações intergovernamentais, de forma a centralizar as decisões. A autora utiliza o conceito de *path dependency* (a formação histórica e as estruturas já existentes na instituição influenciam as decisões e formas de funcionamento presente). Celina Souza, em sua definição de federalismo procura explicar as dificuldades de se manter equilíbrio fiscal e territorial entre os municípios e, portanto, dificultando a cooperação entre os municípios para adotarem políticas de cunho interfederativo, em suas palavras:

Isto porque a construção e manutenção de um sistema político voltado para a divisão de poder territorial, tanto político como tributário, sem promover desequilíbrio entre os entes constitutivos, é tarefa intrinsecamente contraditória, gerando portanto conflitos e tensões. (SOUZA, 2004).

O fato de a RMS ter sido criada em contexto autoritário levou a região a assumir mais atribuições; De acordo com Celina Souza (2004) a RMS “exerceu papel ativo na execução de obras físicas e de infraestrutura no espaço metropolitano.” Esse cenário possibilitou a geração de fundos que investiram no desenvolvimento do polo petroquímico de Salvador criando inúmeros empregos, porém sem adotar medidas habitacionais inteligentes, levando a massa de trabalhadores a residirem longe do local de trabalho.

Jeroen Klink (2005) afirma que as regiões metropolitanas podem ser locais para a implementação de práticas inovadoras e democráticas para potencializar o desenvolvimento socioeconômico local. Dessa forma as metrópoles são potencializadoras de desenvolvimento, possibilitando integração urbana entre cidades vizinhas, que se tomarem medidas e/ou políticas de forma conjunta, podem trazer grandes benefícios para a comunidade. Klink afirma:

Um dos pontos centrais da questão metropolitana e da gestão de cidades-região é como superar a cultura de jogo de soma zero, ou seja, superar a percepção coletiva de um conjunto de atores públicos e privados de que o ganho de um representa necessariamente um prejuízo para o outro. (KLINK, 2005).

O autor conclui que sem mecanismos de financiamento eficientes e transparentes capazes de propiciar uma relação igualitária e de investimentos entre os municípios não será possível superar as dificuldades de governança interfederativa.

Um tema que tem ocupado espaço crescente na literatura sobre as regiões metropolitanas são as políticas públicas de mobilidade, que afetam não somente as cidades em que estão sendo implementadas, mas também aquelas ao seu redor.

Esse trabalho é um estudo exploratório sobre as discussões e estudos realizados sobre a gestão interfederativa da região metropolitana de Goiânia. O objetivo do estudo é investigar se houve avanços na discussão e implementação de políticas voltadas a gestão interfederativa das Fpics e principalmente as políticas de mobilidade.

A constituição federal de 1988 aprovou a criação de regiões metropolitanas e legislou sobre o tema. Em Goiás, o tema também foi inserido na Constituição Estadual de Goiás de 1989 que autorizou a criação da Região Metropolitana de Goiânia (artigos 4º, 90 e 91). Porém, somente dez anos após sua aprovação é que a Região Metropolitana de Goiânia (RMG) foi de fato instituída, englobando inicialmente 11 municípios.³

Outros aspectos legais vinculados ao tema são amparados pelo Estatuto da Cidade (Lei No 10.257, de 10 de julho de 2001) e o Estatuto da MetrÓpole (Lei Nº 13.089, de 12 de Janeiro de 2015), este último atualizado pela Lei nº 13.683, de 12 de Junho de 2018, que buscam regulamentar a criação de conselhos deliberativos e consultivos, instituições administrativas, conselhos participativos, entre outros. Todavia, poucos avanços foram realizados com vista a instrumentalizar com maior eficácia as RMs no Brasil. Também devemos levar em consideração o forte crescimento de determinadas cidades gerando conurbações e comprometendo os recursos que abastecem mais de uma cidade, tudo isso sem seguir as regulamentações já existentes.

A Região Metropolitana de Goiânia (RMG) foi instituída pelo artigo 1º da Lei complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999, que autorizou sua criação e composição, assim como as competências de diversos órgãos interfederativos como o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia (CODEMETRO), Câmara Deliberativa De Transportes Coletivos (CDTC), Câmara Temática De Uso E Ocupação Do Solo, Companhia Metropolitana De Transportes Coletivos (CMTC), Fundo De Desenvolvimento Metropolitano (Fundemetro).

Ainda que previstas em lei, as únicas instituições que de fato funcionam na RMG são aquelas ligadas à mobilidade urbana (CDTC, CMTC, RMTTC). Em contrapartida, instituições como o CODEMETRO⁴, segundo ata de reunião disponível no sítio eletrônico da Secretaria

³ Conforme a Lei Complementar Nº 27, DE 30 DE Dezembro DE 1999 a Região Metropolitana de Goiânia fica compreendida pelos municípios de Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Goianópolis, Goianira, Hidrolândia, Nerópolis, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo e Trindade. Esse texto foi alterado pela Lei Complementar Nº 78, DE 25 de Março de 2010 que acrescentou mais 9 municípios: Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Guapó, Inhumas, Nova Veneza e Terezópolis de Goiás.

⁴ A Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento sustentável (SEMAD) define as atribuições do CODEMETRO como: “Promover a elaboração e a permanente atualização do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Goiânia; declarar as atividades, os empreendimentos e os serviços que devem ser considerados entre as funções públicas de interesse comum no âmbito metropolitano; instituir e

de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento sustentável, registrou apenas uma única reunião no dia 16 de agosto de 2018, a fim de deliberar sobre sua composição.⁵

A Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC),⁶ assim como suas ramificações (CMTC, RMTTC) são os órgãos de administração interfederativa que, de fato possuem uma estrutura organizacional em funcionamento e com pelo menos uma reunião por ano. Todavia, a maior parte das reuniões realizadas tem como pauta apenas a definição dos aumentos no preço das passagens do transporte coletivo. A falta de iniciativa das prefeituras, dos legislativos municipais e da população pertencentes às Regiões Metropolitanas no Brasil, leva ao mau funcionamento, ou na maioria dos casos, da não existência de recursos (pessoal, estruturas físicas, financeiro) para a existência de instituições já previstas em leis federais e estaduais.

Vale ressaltar a falta de regulamentação legal sobre as reais atribuições de cada município membro de uma RM no Brasil; uma vez que estamos em uma república federativa e os entes federados gozam de autonomias que impedem maior centralização de tomadas de decisão nas instituições metropolitanas de planejamento e desenvolvimento de Funções públicas de interesse comum (Fpic) entre municípios vizinhos.

O Estatuto da Metrópole (Lei Nº 13.089, de 12 de Janeiro de 2015) define em seu Art.2º, alínea II as Funções públicas de interesse comum (Fpic) como *“política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em municípios limítrofes”*. Recursos hídricos, como o fornecimento de água de uma cidade através de uma fonte que se encontra em outra cidade; políticas habitacionais, identificando quais regiões deverão receber novos loteamentos e especialmente as políticas de mobilidade urbana, caracterizando de onde virão os investimentos para a criação e manutenção da malha rodoviária, corredores de ônibus, tickets especiais. A criação e previsão

promover demais instrumentos de planejamento do interesse metropolitano, entre eles os Planos Diretores Municipais e o Sistema de Informações Metropolitano; constituir e disciplinar, por resoluções, o funcionamento de Câmeras Temáticas para as funções públicas de interesse comum, voltadas a programas, projetos ou atividades específicas que vierem a ser instituídos para a Região Metropolitana; Supervisionar a execução das funções públicas de interesse comum do âmbito metropolitano; estimular e acompanhar a implementação de providências necessárias à normatização das deliberações do Conselho de Desenvolvimento, relativas a funções públicas de interesse comum no âmbito metropolitano; elaborar seu regimento interno; autorizar a liberação de recursos provenientes do fundo de Desenvolvimento do Metropolitano de Goiânia.”.

⁵ A Ata de reunião do CODEMETRO encontra-se disponível no *website* da SEMAD, disponível no endereço: http://www.sgc.goias.gov.br/upload/arquivos/2018-09/ata_da_1_reunicao_codometro.pdf. Acesso em 15 de outubro de 2019.

⁶ Também sob jurisdição da SEMAD tem suas atribuições definidas como: [...]“estabelecer a política pública de regência da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos , bem como o planejamento, o gerenciamento, o controle e a fiscalização dos serviços de transportes coletivos.”.

de recursos para um fundo de investimento comum que possibilite o melhor desenvolvimento socioeconômico da Região Metropolitana também podem ser considerados como Fpics.

Políticas locais se sobrepõem às Funções públicas de interesse comum constantemente, por falta de conhecimento dos cidadãos e/ou por decisões deliberadas das elites políticas locais em não defender a adoção de políticas voltadas as Fpics. Algumas explicações são que, como políticos são eleitos localmente e a constituição federal define os municípios como entes federados, gozando de certa autonomia, as demandas mais urgentes, que afetam diretamente a vida na cidade são consideradas mais importantes, como a questão do transporte coletivo; visto que esta é uma Fpic com certa previsão legal na Constituição do estado de Goiás, no plano diretor de Goiânia e na Política Nacional de Mobilidade Urbana⁷.

Este trabalho utiliza dois caminhos para chegar ao objetivo proposto, a pesquisa documental e o estudo de caso. Segundo Arilda Schimdt (1995) em uma pesquisa qualitativa “um fenômeno pode ser mais bem compreendido no contexto em que ocorre e do qual é parte, devendo ser analisado numa perspectiva integrada”. A pesquisa documental através de *websites* governamentais e estudos produzidos pelo IPEA, IBGE e Observatório das Metrôpoles é enriquecedor para a coleta de informações que contribuirão no desenvolvimento da pesquisa, tendo em vista que trazem estudos com diferentes contextos; Arilda Schimdt (1995) afirma:

os documentos constituem uma fonte não-reativa, as informações neles contidas permanecem as mesmas após longos períodos de tempo. Podem ser considerados uma fonte natural de informações à medida que, por terem origem num determinado contexto histórico, econômico e social, retratam e fornecem dados sobre esse mesmo contexto.(GODOY,1995).

O estudo de caso se dá por meio da análise da Região Metropolitana de Goiânia, os avanços e retrocessos na discussão sobre administração interfederativa, realizando um estudo exploratório acerca do caso da RMG, a partir de textos e estudos realizados por diversos pesquisadores (MELO et al ,2013); (COSTA , 2013); (BORGES et al ,2018), elucidando os principais desafios para a regulamentação e o funcionamento de suas instituições interfederativas. Para Arilda Schimdt (1995) o estudo de caso pode ser definido como “um tipo de pesquisa cujo objeto é uma unida de que se analisa profundamente. Visa ao exame detalhado de um ambiente, de um simples sujeito ou de uma situação em particular.”.

Ao decorrer deste estudo varias evidências são demonstradas sobre a importância do debate sobre os temas pertinentes às regiões metropolitanas, tais como a importância da

⁷ **LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.** Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

inserção da população local nos processos deliberativos e decisórios nas questões que afetam vida coletiva bem como entender o que são Funções Públicas de Interesse Comum (Fpics) e sua gestão no contexto metropolitano.

CAPITULO 1: GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA NA RMG: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO

A governança interfederativa⁸ tem sido objeto de diversos estudos e análises do contexto metropolitano; Outros temas importantes para o debate são: qual o papel da sociedade? Qual o seu grau de influência nas tomadas de decisão na agenda política? E principalmente, os assuntos ligados à mobilidade urbana, mais especificamente o transporte coletivo.

Estudos realizados pelo Ipea entre 2013 e 2018 analisaram desde os arranjos institucionais para a gestão metropolitana, passando pela discussão sobre as Funções públicas de interesse comum (Fpics) em diversos estudos de caso de Regiões Metropolitanas do Brasil e por fim expondo os desafios à implementação do Estatuto da MetrÓpole.

Em estudo publicado em 2013 pelo Ipea, Costa e Tsukumo, elaboraram uma proposta tipológica com um modelo ideal de metrÓpole criada no contexto dos anos 70 e outro modelo criado após os anos 90, ou seja, antes e depois da Constituição Federal de 1988, pontuando uma série de aspectos institucionais na organização das metrÓpoles. Para analisar o nível de organização dos arranjos institucionais de quinze regiões metropolitanas do Brasil os autores criaram um arranjo ideal de RM e um sistema de pontuação bastante elaborado, sendo o desenho institucional do arranjo ideal:

- instância de gestão exclusiva, mantida com a mesma estrutura desde a criação, identificada como uma secretaria estadual específica para a gestão da RM;
- instâncias setoriais exclusivas de gestão metropolitana, incluindo: agência; assembleia e ao menos cinco órgãos setoriais metropolitanos destinados à gestão das principais FPICs, ou seja, aquelas mais diretamente relacionadas ao desenvolvimento urbano metropolitano: transportes, saneamento (água, esgoto e drenagem), resíduos sólidos, habitação e uso do solo; fundos operantes e alimentados com recursos destinados tanto ao planejamento e à gestão metropolitanos quanto a uma carteira de investimentos estruturais em projetos e infraestrutura;
- conselhos deliberativo e consultivo, o primeiro com participação da sociedade civil, ambos atuando desde a criação da RM, com frequência mínima de reuniões registradas em ata (ao menos uma reunião nos últimos seis meses);

⁸ Lei nº 13.683, de 19 de Junho de 2018. Art.2º, Alínea IX, fica estabelecido como: governança interfederativa das funções públicas de interesse comum: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, de projetos, de estruturação financeira, de implantação, de operação e de gestão.

CAPITULO 1: GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA NA RMG: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO

- programas específicos para a RM nos dois últimos orçamentos plurianuais estaduais – 2008-2011 e 2012-2015. Foram pensados ao menos sete programas: um para cada FPIC principal – transporte, saneamento, resíduos sólidos, habitação e uso do solo; além de dois para planejamento e gestão;
- planos metropolitanos, elaborados e vigentes na última década; e
- diversidade e quantidade significativa de articulações institucionais entre entes e atores para a governança, incluindo ao menos: quinze consórcios (dois para cada FPIC principal: transporte, saneamento, resíduos sólidos, habitação e uso do solo; mais um consórcio para cada uma das seguintes funções: saúde, educação, cultura e meio ambiente); doze tipos de articulação para gestão de FPIC (um para cada FPIC principal: transporte, saneamento, resíduos sólidos, habitação e uso do solo; dois para planejamento e gestão da RM; uma articulação para cada uma das seguintes funções: saúde, educação, cultura e meio ambiente); dez outros tipos, entre: comissões, comitês, conselhos, fóruns e associações de municípios. (IPEA, 2013, p.19-20)

Esse modelo ideal foi pensado segundo os autores a partir da formulação de duas RMs hipotéticas, uma instituída na década de 1970 (contexto do regime militar) e outra instituída na década de 2000, após a Constituição Federal de 1988. Em ambos os casos as RMs deveriam contar com forte adensamento institucional, ou seja, a existência de inúmeras instituições responsáveis por gerir os diversos assuntos metropolitanos e também com coesão institucional que promoveria articulações para a governança metropolitana.

A partir do modelo ideal apresentado acima, Goiânia se mostrou como uma RM instituída ao final da década de noventa com sistema de gestão consolidado, uma vez que sua administração é atribuída a órgãos estaduais (SEPLAN, Secretaria das Cidades, SEDRMG, e atualmente encontra-se sob a responsabilidade da SEMAD) desde sua instituição. No âmbito de instâncias setoriais para gestão de Fpics, a RMG contava com dois Consórcios, o Intermunicipal do Rio Meia Ponte e o da RMTTC, atualmente possui também o Consórcio Intermunicipal da APA do João Leite⁹ e também com um grupo executivo para tratar do VLT, portanto demonstrou fraca articulação para governança, uma vez que no modelo ideal exige-se ao menos cinco instâncias setoriais para tratar dos assuntos mais urgentes relacionados ao desenvolvimento socioeconômico e urbano da metrópole, sendo eles transporte, saneamento, resíduos sólidos, habitação e uso do solo. Quanto os conselhos deliberativos e consultivos a

⁹ A APA do João Leite foi criada pelo Decreto de Lei N° 5.704, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2002. Com a finalidade de Art. 1º. Fica criada a Área de Proteção Ambiental (APA) João Leite, abrangendo toda a bacia hidrográfica do Ribeirão João Leite, localizada nos Municípios de Goiânia, Terezópolis de Goiás, Goianópolis, Nerópolis, Anápolis, Campo Limpo, Ouro Verde de Goiás e nas suas águas jurisdicionais.

CAPÍTULO 1: GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA NA RMG: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO

Região Metropolitana de Goiânia possui o CODEMETRO e a CDTC e apenas esta última registrou reuniões nos últimos seis meses, as atas de reunião, assim como sua pauta não estão disponíveis no *website* da SEMAD. É importante frisar que os únicos registros de reunião disponíveis são por meios de reportagens realizadas a época, uma das fontes é o Jornal Opção, por meio de matéria publicada em seu *website*¹⁰ no dia 14 de maio de 2019, data da primeira reunião da CDTC realizada em 2019 a fim de deliberar sobre o aumento da passagem de ônibus. Outra reunião foi realizada em 17 de junho de 2019 para debater possíveis soluções que possibilitem a redução do preço da passagem de ônibus, outra reportagem também foi publicada no *website* do Jornal Opção¹¹ no mesmo dia. Apenas as deliberações da CDTC estão disponíveis no *website* da SEMAD¹², a última foi a de Nº 85 de 17 de abril de 2019, que definiu o aumento do preço da passagem de ônibus para R\$4,30. Em suma, o que se observou foi uma estrutura institucional prevista em leis estaduais e municipais com uma longa duração de existência, porém pouquíssima articulação por parte da sociedade e da classe política tem sido realizada no sentido de viabilizar a governança metropolitana. O Fundemetro, por exemplo, foi instituído no ano 2000, porém nunca recebeu qualquer tipo de aporte financeiro. Os Conselhos consultivos nunca foram instituídos, conselhos deliberativos possuem baixíssima participação da sociedade civil, apenas dois assentos no conselho, provando a falta de articulação dos governos em integrar a sociedade nas decisões políticas.

O Estatuto da Metrópole, Lei 13.089, de 12 de janeiro de 2015, determinou que o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da região Metropolitana (PDUI) deveria ser elaborado pelas regiões metropolitanas sob a iniciativa dos governos estaduais até o ano de 2018. O PDUI tem o objetivo de definir os rumos para o desenvolvimento integrado dos municípios pertencentes às RMs, também deveriam definir quais funções públicas de interesse comum fariam parte do plano conjunto de desenvolvimento, firmando compromissos para superar as diferenças socioeconômicas, ambientais e habitacionais.

¹⁰ <https://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/janio-darrot-reune-membros-da-cdctc-para-debater-melhorias-para-o-transporte-coletivo-184290/>. Acesso em 15 de novembro de 2019.

¹¹ <https://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/membros-da-cdctc-debater-desoneracao-da-tarifa-do-transporte-coletivo-190957/>. Acesso em 15 de novembro de 2019.

¹² Deliberações disponíveis em: <http://www.meioambiente.go.gov.br/component/content/article/128-%C3%B3s-colegiados/cdctc/1026-cdctc-deliberacoes.html?Itemid=101>. Acesso em 18 de novembro de 2019.

CAPÍTULO 1: GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA NA RMG: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO

Assim, os estudos para a elaboração do PDUI da Região Metropolitana de Goiânia se iniciaram em 2014, com a iniciativa do governo estadual, portaria nº 184, em parceria com a Universidade Federal de Goiás. Após formação de grupos de estudos e a realização de seminários e oficinas, diversas fragilidades foram levantadas, tais como a dificuldade de cooperação entre os municípios e o pouco interesse por parte das lideranças políticas em tratar dos assuntos metropolitanos. O mesmo estudo analisou os planos de governo dos eleitos nas Eleições municipais de 2016, dos 20 municípios pertencentes à RMG, apenas 10 apresentaram algum enfoque metropolitano, são eles: Brazabrantes, Caturai, Goianópolis, Guapó, Inhumas, Santo Antônio de Goiás, Terezópolis, Trindade, Goiânia e Senador Canedo.

Note que Aparecida de Goiânia, a segunda maior cidade da região metropolitana de Goiânia, não demonstrou algum enfoque nesse sentido e entre os dez municípios o enfoque mais constante é o transporte público. Outra fragilidade encontrada foi a falta de planos diretores em grande parte dos municípios e baixa quantidade de servidores com alta escolaridade nos quadros técnicos das prefeituras.

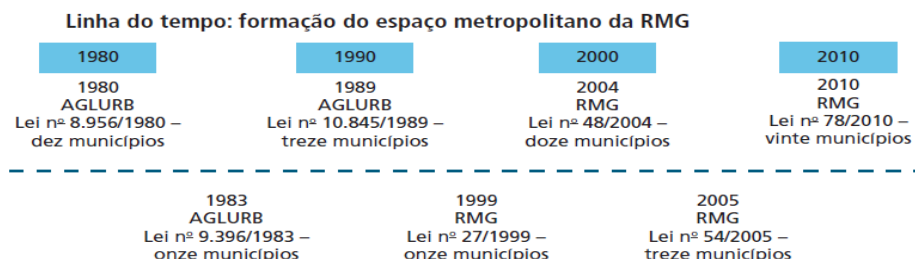
As oficinas realizadas para elaboração do PDUI-RMG levantaram algumas demandas dos municípios, autonomia municipal, compensação ambiental, penúria econômica, desassistência social e descrença política, uso do solo/expansão urbana. Esses são os principais pontos a serem tratados a fim de se conseguir avanços nas discussões para o desenvolvimento conjunto da RMG. Tais estudos foram finalizados em 2018 e o PDUI está pronto para discussão e votação na Assembleia Legislativa de Goiás (ALEGO).

Os meios de financiamento mais recorrentes foram àqueles voltados ao transporte coletivo, tais como as obras do BRT, e em determinado momento as discussões sobre a criação de uma linha de VLT. As articulações para governança identificadas em 2013 eram apenas o Consórcio Intermunicipal do Rio Meia Ponte, Consórcio da RMTC, Grupo executivo de implementação do Programa Veículo Leve sobre trilhos (VLT) e o Fórum Mobilidade Urbana RMG. O projeto para criação do VLT foi praticamente abandonado por falta de viabilidade financeira e de planejamento.

A região metropolitana de Goiânia passou por diversas transformações e avanços até ser instituída a região metropolitana em 1999 e sua última modificação territorial aconteceu em 2010. O processo de formação começou muito antes, na década de 1980, quando foi criado o Aglomerado Urbano de Goiânia (AGLURB), Lei nº 8.956/1980 de 27 de novembro de 1980, 10 municípios faziam parte da AGLURB. A figura 1 demonstra o processo de transformação

de Goiânia desde a criação da AGLURB até a criação da RMG e posteriormente sua modificação para 20 municípios em 2010.

Figura 1.



Fonte: 40 anos de regiões metropolitanas no Brasil, 2013.

Elaboração: Debora Ferreira da Cunha

Esse longo processo de formação da RMG foi marcado por diversas regulamentações de ordem legal, três Leis Ordinárias¹³ de 1980 a 1989, a Constituição Estadual de 1989 e oito Leis complementares¹⁴ de 1991 a 2010, todas elas alterando a quantidade de municípios pertencentes primeiramente ao Aglomerado Urbano de Goiânia e posteriormente à Região Metropolitana de Goiânia. Essa legislação também autorizou a criação do CODEMETRO, FUNDEMETRO, conselhos consultivos e deliberativos, assim como o Sistema Integrado de Transporte Urbano de Goiânia, a Empresa de Transporte Urbano do Estado de Goiás – TRANSURB e recentemente a CDTC e suas ramificações. O quadro 1 traz um resumo das alterações feitas por todas as leis citadas a cima.

Quadro1: Resumo da legislação de constituição do Aglomerado Urbano e da Região Metropolitana de Goiânia

Legislação	Número/Data	Ementa
Lei Ordinária	8.956, 27/11/1980	Criação do Aglomerado Urbano de Goiânia. Constituído pelos municípios de Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Goianápolis, Goiânia, Goianira, Guapó, Leopoldo de Bulhões, Nerópolis e Trindade. (10 municípios)
Lei Ordinária	9.369, 21/10/1983	Alteração na composição dos municípios pertencentes ao Aglomerado Urbano de Goiânia incluiu o município de Hidrolândia. (11 municípios)

¹³ **Lei Ordinária:** Trata de assuntos diversos da área penal, civil, tributária, administrativa e da maior parte das normas jurídicas do país, regulando quase todas as matérias de competência da União, com sanção do presidente da República. Fonte: Agência Senado

¹⁴ **Lei Complementar:** Pode ser proposta pelo presidente da República, por deputados, senadores, comissões da Câmara, do Senado e do Congresso, bem como pelo Supremo Tribunal Federal (STF), tribunais superiores, procurador-geral da República e por cidadãos comuns. A lei complementar fixa normas para a cooperação entre a União, os estados, o Distrito Federal e os municípios, conforme a Constituição. Fonte: Agência Senado

**CAPITULO 1: GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA NA RMG: UM ESTUDO
EXPLORATÓRIO**

Lei Ordinária	10.845, 21/06/1989	Alteração na composição dos municípios pertencentes ao Aglomerado Urbano de Goiânia incluiu os municípios de Bonfinópolis e Brazabrantes. (13municípios)
Constituição do Estado de Goiás	1989	Artigos nº. 04 (inciso I, alínea “a”), 90 e 91. Autoriza a criação da Região Metropolitana de Goiânia.
Lei Complementar	9, 27/12/1991	Dispõe sobre o Aglomerado Urbano de Goiânia(AGLURB). O AGLURB a que se refere a Lei nº8.956, de 27/11/1980, com modificações posteriores, passa a ser composto, além da Capital do Estado, dos municípios de Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Trindade, Guapó, Goianira, Nerópolis, Senador Canedo, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes e Hidrolândia.
Lei Complementar	10, 10/07/1992	Altera dispositivo da Lei Complementar nº. 9/1991, composição dos municípios do AGLURB incluindo os municípios de Caturai e Inhumas. (14 municípios)
Lei Complementar	16, 18/07/1995	Altera dispositivo da Lei Complementar nº. 9/1991, composição dos municípios do AGLURB incluindo o município de Santo Antônio de Goiás. (15 municípios)
Lei Complementar	23, 09/01/1998	Altera dispositivo da Lei Complementar nº. 9/1991, composição dos municípios do AGLURB incluindo o município de Goianópolis. (16 municípios)
Lei Complementar	27, 30/12/1999	Criação da Região Metropolitana de Goiânia – RMG - composta pelos municípios de Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Goianópolis, Goianira, Hidrolândia, Nerópolis, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo e Trindade. (11 municípios) Região de Desenvolvimento Integrado de Goiânia – RDIG – composta pelos municípios de Bela Vista, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caturai, Inhumas, Nova Veneza e Terezópolis de Goiás. (7 municípios)
Lei Complementar	48, 09/12/2004	Alteração na composição dos municípios que compõe a Região Metropolitana de Goiânia incluiu o município de Bela Vista de Goiás. (12municípios)
Lei Complementar	54, 23/05/2005	Alteração na composição dos municípios que compõe a Região Metropolitana de Goiânia incluiu o município de Guapo. (13 municípios)
Lei Complementar	78, 25/03/2010	Alteração na composição dos municípios que compõe a Região Metropolitana de Goiânia incorporou os municípios da RDIG aos da RMG. A RMG compreende os Municípios de Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Goianópolis, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade. (20 municípios)

Fonte: Relatório de pesquisa, Ipea, 2013.

A Assembleia Legislativa de Goiás (ALEGO) por meio da Lei complementar de nº 149 de 15 de Maio de 2019 acrescentou mais um município a Região Metropolitana de Goiânia, Santa Bárbara de Goiás, totalizando 21 municípios.

A Lei Complementar de 1999, que instituiu a RMG, define seus órgãos de gestão e planejamento, assim como a composição dos mesmos, a fim de administrar as Funções públicas de interesse comum (Fpics). Segundo relatório realizado em 2013 para o Ipea por

CAPITULO 1: GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA NA RMG: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO

uma equipe estadual composta pelas pesquisadoras vinculadas à UFG, Débora Ferreira da Cunha, Juheina Lacerda Ribeiro Viana e Elcileni de Melo Borges:

O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia (CODEMETRO) é a instância de caráter normativo e deliberativo responsável pela gestão metropolitana. Atualmente o Conselho está sob a responsabilidade da Secretaria de Estado de Desenvolvimento da Região Metropolitana (SEDRMG) que deverá promover a execução das diretrizes definidas pelo CODEMETRO e o assessoramento, bem como o apoio administrativo e técnico necessário ao CODEMETRO. O Conselho passou por três alterações que definiam o órgão responsável por sua execução e assessoramento, o primeiro foi a Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento (LC n.º 27/1999), o segundo a Secretaria de Estado das Cidades (LC n.º 53/2005), por último, a SEDRMG (LC n.º 87/2011). (IPEA, 2013, p.16)

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD) é o órgão do Estado de Goiás atualmente responsável pelo CODEMETRO e pelos assuntos relacionados à RMG. A Lei complementar de n.º 139, de 22 de janeiro de 2018, em seu Art.7º traz a composição do CODEMETRO, da seguinte forma:

Art. 7º O CODEMETRO é composto por 29 (vinte e nove) membros titulares e 29 (vinte e nove) suplentes, assim distribuídos:
I – o Governador do Estado e os Prefeitos dos Municípios que integram a RMG;
II – 4 (quatro) representantes dos Poderes Legislativos, sendo 1 (um) indicado pela Assembleia Legislativa, 1 (um) indicado pela Câmara Municipal de Goiânia, 1 (um) indicado pela Câmara Municipal do Município com a segunda maior população do Estado e 1 (um) indicado pelas demais Câmaras Municipais;
III – 4 (quatro) representantes de segmentos da sociedade civil, sendo 1 (um) indicado pelas federações do setor produtivo, 1 (um) indicado pelas Entidades de Ensino Superior de Goiás, 1 (um) indicado pelos Conselhos Profissionais, e 1 (um) representante de organização ou movimento social indicado pelo Conselho Municipal de Política Urbana de Goiânia- COMPUR.

O quadro 2 demonstra a composição e o percentual de voto de cada membro do CODEMETRO.

Quadro 2: Composição do CODIMETRO

REPRESENTANTES	PERCENTUAL DE VOTO
GOVERNADOR DO ESTADO DE GOIÁS	15% DO TOTAL
PREFEITO DE GOIÂNIA	35% DO TOTAL
PREFEITO DE APARECIDA DE GOIÂNIA	8% DO TOAL
PREFEITO DE SENADOR CANEDO	7% DO TOTAL
DEMAIS PREFEITOS DOS MUNICIPIOS DA RMG	20% DO TOTAL, considerada a proporcionalidade de cada município em relação ao dado populacional mais recente, publicado pelo IBGE.
REPRESENTANTES DO PODER LEGISLATIVO	10% DO TOTAL
REPRESENTANTES DA SOCIEDADE CIVIL	5% DO TOTAL

Fonte: Constituição Estadual de Goiás. Elaboração do autor.

CAPÍTULO 1: GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA NA RMG: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO

Como podemos notar a distribuição de representantes não é igualitária, os municípios com mais habitantes acabam indicando mais representantes, e a sociedade civil de um total de 29 membros, conta com apenas 4 representantes (aproximadamente 13% do total de 29) e um poder de voto de apenas 5% do total. Demonstrando a baixíssima representatividade da sociedade civil e dos municípios menores nas tomadas de decisão no Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia (CODEMETRO). Ao final elaboração dos estudos realizados para elaboração do PDUI-RMG, em 2017, foi sugerida a realização de uma reformulação do CODEMETRO a fim de melhorar a governança da Região Metropolitana de Goiânia. Naquela ocasião o Governo Estadual propôs um projeto de Lei que modificava o percentual de participação de cada município, Goiânia e sua Câmara Municipal passariam a contar com 14,59% de participação; porém não foram levantados argumentos para aumentar e melhorar a participação da sociedade civil, todas as discussões a respeito da reformulação do CODEMETRO foram abandonadas. No presente ano de 2019 o CODEMETRO não registrou, até o momento em que esse trabalho está sendo escrito, nenhuma reunião a fim de deliberar sobre assuntos metropolitanos.

Desde sua promulgação, a Constituição Estadual de Goiás autoriza a criação de diversos arranjos institucionais, assim como define suas atribuições e composições, sua última alteração nesse sentido foi a Lei complementar nº139, de 22 de janeiro de 2018. Porém ao longo dos últimos 28 anos poucas reuniões foram realizadas, o CODEMETRO realizou apenas uma reunião em 2018. É importante mencionar as atas dessas reuniões não são de fácil acesso e a participação da sociedade civil é inexistente, portanto podemos afirmar também que há pouca transparência no que concerne à atuação desse órgão. Tal realidade traz a tona os resultados obtidos pelo estudo realizado para o Ipea em 2013 pelo pesquisador Marco Aurélio Costa:

[...]o quadro geral é de fragilidades. O que há são alguns poucos arranjos institucionais, ainda incipientes ou insatisfatórios, que, na prática, ou não dão conta de realizar a gestão metropolitana ou dão conta de elementos parciais desta gestão. (COSTA, 2013, P.324)

Nesse sentido, um elemento importante da gestão metropolitana no específico caso da RMG é o transporte coletivo. A Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC) é a única câmara que apresenta reuniões parcialmente regulares, porém com baixíssima representatividade da sociedade civil, como veremos a seguir no próximo capítulo.

CAPITULO 2: POLÍTICAS DO TRANSPORTE COLETIVO NA RMG

Goiânia passou por um grande processo de expansão e crescimento entre as décadas de 1950 e 1970, triplicando o número de habitantes. Em meados de 1980 a ocupação passou a se concentrar na cidade vizinha, Aparecida de Goiânia, levando a conurbação das duas cidades. Nos anos seguintes esse processo se estendeu a Senador Canedo, Trindade, Goianira e Santo Antônio de Goiás. O crescimento acelerado e mal distribuído causa dificuldades à mobilidade urbana e o custeio do transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia se torna um item importante no orçamento dos moradores das cidades na região.

A mobilidade urbana é definida como serviço público desde a Constituição Federal de 1934 (Ipea, 2015, p.7), posteriormente a Constituição Federal de 1937 permitiu que os municípios organizassem e gerissem esse serviço, o que se repetiu na Constituição Federal de 1967. Já na Constituição Federal de 1988 o serviço de transporte coletivo é:

explicitado, sendo atribuição dos municípios a organização, a prestação do serviço de transporte coletivo urbano, seja diretamente, seja sob o regime de concessão ou permissão, por meio de licitação. Especificamente no que tange à constituição das RMs para a consecução das Fpics, a União passa esta atribuição aos estados, que adquirem o papel de protagonista no contexto dos serviços públicos metropolitanos. (IPEA, 2015, p.7)

Em 27 de novembro de 1980 foi sancionada a Lei de nº 8.956 com o objetivo de criar o Aglomerado Urbano de Goiânia (AGLURB), tal aglomerado facilitou a gestão do transporte coletivo na região, uma vez que integravam dez municípios. Porém, cinco anos antes foi sancionada a Lei Nº 7.975, de 10 de novembro de 1975, criando o Sistema Integrado de Transporte Urbano de Goiânia e também a Empresa de Transporte Urbano do Estado de Goiás (TRANSURB), que segundo o Art.2º da mesma lei: “A empresa terá por finalidade explorar, bem como coordenar e controlar a implantação e a operação de sistemas integrados de transporte urbano, obrigatoriamente associada aos municípios que assim o desejarem.”.

O transporte coletivo em Goiânia há muito tempo é tratado como pertinente aos municípios que estão ao seu redor e não exclusivamente a capital. Assim, a integração e facilitação ao deslocamento interurbano é muito importante para o desenvolvimento socioeconômico e urbano de Goiânia. A TRANSURB foi a primeira empresa estatal criada para gerir o transporte coletivo na capital goiana e nos municípios pertencentes ao AGLURB, esse é um dos motivos que fazem as políticas de transporte coletivo e seus arranjos institucionais

serem mais consolidados, possuindo uma organização institucional, com organismo de gestão compartilhada, sistema de bilhetagem unificada e com um aparato organizacional que de fato funciona atualmente na RMG e realizam reuniões periódicas buscando regular e trazer efetividade ao transporte na grande Goiânia, ainda que a maior parte desses encontros sejam para discutir o aumento do preço das passagens do transporte coletivo e não questões mais substantivas visando a melhorias, planejamento e gestão do serviço prestado.

Como já visto anteriormente, a Constituição Estadual de 1989 autorizou a criação de câmaras deliberativas no âmbito metropolitano, mas apenas com a Lei complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999, que instituiu a Região Metropolitana de Goiânia, também instituiu a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC), órgão máximo na organização e regulação do transporte coletivo metropolitano. A partir da Lei complementar nº 34/2001 se instituiu a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC), um consórcio público-privado sendo composto por todas as empresas, linhas e serviços do transporte coletivo que atendem a RMG. A unidade gestora seria a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC). O quadro 3 expõe a organização institucional ligada ao transporte coletivo da RMG, caracterizando as atribuições de cada organismo ligado a essa Fpic.

Quadro 3: Organização Institucional do Transporte Coletivo na RMG.

Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos da Região Metropolitana de Goiânia (CDTC-RMG)	Órgão colegiado que constitui o Poder Concedente, composto por representantes do Estado de Goiás, de Goiânia e dos municípios que compõem a RMG, responsável pela formulação das políticas setor;
Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC)	Empresa pública que ostenta o papel institucional de braço executivo da CDTC exerce a missão de entidade gestora pública da RMTC, cabendo-lhe, dentre outras atribuições, o gerenciamento, o controle e a fiscalização tanto da operação como da infraestrutura do serviço;
Concessionárias:	Rápido Araguaia Ltda., HP Transportes Coletivos Ltda., Viação Reunidas Ltda., Cootego – Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás, e a estatal Metrobus Transporte Coletivo S.A., responsáveis pela produção e execução dos serviços ofertados na RMTC;
Consórcio da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos	Representa a atuação conjunta e consorciada das concessionárias privadas na operação da Central de

CAPITULO 2: POLÍTICAS D O TRANSPORTE COLETIVO NA RMG

	Controle Operacional (CCO), na prestação do Serviço de Informação Metropolitano (SIM), e nas atividades de gestão, operação e manutenção dos Terminais de Integração da RMTC;
Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia (SETRANSP)	Entidade sindical representativa das concessionárias e agente responsável pela arrecadação tarifária da RMTC através da bilhetagem eletrônica integrada por meio do Sistema Inteligente de Tarifação de Passagens (SIT-PASS).

Fonte: Melo , 2011 .

O quadro 3 a demonstra que a RMG possui instituições de gestão do transporte coletivo bastante organizadas e diversificadas, note que várias empresas fazem parte da prestação do serviço de transporte coletivo na região metropolitana. Portanto, há uma ampla participação da iniciativa privada neste setor, graças à lei de licitações (Lei Nº 8.666, de 21 de Junho de 1993) e o Estatuto da Metr pole (Lei Nº 13.089, de 12 de Janeiro de 2015). A primeira define as normas para a licitação e contratos da administração pública e a segunda normatizou a criação de consórcios público-privados a fim de facilitar a governança interfederativa de Fpics. A partir da criação do SETRANSP houve uma integração das tarifas adotadas pelo consórcio na RMG, assim como a padronização do sistema de bilhetagem, que nos seus primórdios era feito por cobradores, posteriormente via bilhete SIT-PASS e atualmente se utiliza o Cartão Fácil.

Diversas soluções foram desenvolvidas a fim de atender a população que utiliza o transporte coletivo na RMG, como o Sitpass integração, que permite utilizar de duas linhas diferentes em sentido contínuo pagando apenas um bilhete; há também o Sitpass Criança, benefício exclusivo para crianças de 5 a 12 anos incompletas que estudem em escolas da rede pública utilizar para deslocamento de ida e volta da escola. Outros benefícios importantes são o Sitpass para Pessoa Com Deficiência (PCD) o Sitpass Idoso e o Passe Livre Estudantil, todos oferecem gratuidade no acesso do transporte coletivo na RMG.

Em relatório realizado em 2017 da Secretaria de Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos (SECIMA) para a adequação ao PDUI, indica a seguinte composição da CDTC:

Governo do Estado de Goiás (25%), da Prefeitura Municipal de Goiânia (50%) e das demais prefeituras da Região Metropolitana de Goiânia (25%) e privados (empresas por meio de contratos de concessão), que atuam conjuntamente através do Consórcio RMTC (efetivado em abril de 2009).
(SECIMA, 2017, p.11)

Assim como a composição do CODEMETRO, a da CDTC é desigual, Goiânia detém 50% de sua composição, enquanto todas as outras cidades pertencentes à RMG detêm apenas 25% da composição em conjunto com as empresas do consórcio CMTC, já a sociedade civil não possui participação em sua composição. Esse cenário demonstra a falta de integração entre as cidades para a gestão interfederativa da RMG e também nos mostra que não há interesse do setor público em permitir que a sociedade civil participe ativamente na tomada de decisão a respeito da Fpic do transporte coletivo.

O Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), lei Nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012, trouxe avanços legais e institucionais no planejamento e na execução do transporte coletivo no Brasil, definindo a prioridade de investimento e desenvolvimento de políticas voltadas ao transporte coletivo e transportes não motorizados, para tal todas as cidades com mais de 20 mil habitantes, assim como cidades que pertencem a regiões metropolitanas deveriam elaborar o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) até 2015. Porém, esse prazo já foi alterado três vezes, a última alteração (Lei Nº 13.683, de 19 de Junho de 2018) redefiniu que o prazo até 2025. Em Goiânia os estudos para elaboração do PlanMob foram lançados em 05 de julho de 2016, com um prazo inicial de 14 meses. Todavia, decorridos três anos do prazo estipulado o PlanMob-Goiânia ainda está em processo de elaboração e novas discussões não se iniciaram, resta esperar que as eleições municipais de 2020 possibilitem a reentrada deste assunto na agenda política dada a importância do tema.

As cidades e RMs que possuem um PlanMob têm acesso facilitado aos recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) relacionados a infraestrutura de mobilidade urbana, e aqueles que não implementarem um PlanMob até o prazo final terão o acesso a esses recursos bloqueados. Apesar de não ter finalizado a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, Goiânia conta com recursos do PAC para a implementação de infraestrutura do *Bus Rapid Transit* (BRT) norte-sul no valor de R\$271.327.517,00, tal implementação ficou com obras paradas desde junho de 2017 até meados de março de 2018. Mesmo com obras em andamento há previsão para a expansão do corredor, há também recursos aplicados para a criação de corredor preferencial de ônibus na Avenida T-7 no valor de R\$32.420.000,00. No mesmo âmbito, em 2014 o Governo do Estado de Goiás propôs a elaboração do projeto de implementação do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) no eixo Anhanguera, porém o projeto não avançou e ainda carece de atenção.

Existem diversas soluções para o transporte coletivo urbano, tais como a sua organização a partir de diferentes modais, rodoviário (ônibus), ferroviários (locomotivas de superfície, VLT, Bondes), metroviários e hidroviários em alguns casos. Existem também as soluções

individuais não motorizadas, que priorizam a criação de ciclovias e ciclo faixas que facilitam a locomoção por bicicletas, patinetes, patins entre outros. Os principais desafios em RMs a respeito do transporte coletivo são a integração do sistema e unificação tarifária, dado que cada município pode realizar sua própria concessão para exploração do serviço de transporte coletivo e na maior parte das metrópoles não é usado o consórcio público a fim de minimizar esses desafios.

A RM de Goiânia possui um consórcio para exploração do transporte coletivo, a RMTC, da qual fazem parte todas as empresas que prestação serviço de transporte coletivo nas cidades da RMG. A existência da RMTC facilita a integração do transporte coletivo unificando o bilhete (bilhete único) e as tarifas do transporte e também fazendo a ligação direta das cidades da região metropolitana. Um importante componente desse consórcio é o eixo Anhanguera que desde 2014 liga Goiânia as cidades de Senador Canedo, Trindade e Goianira.

A existência de uma organização coletiva, os consórcios público-privados, que possibilitem a gestão interfederativa do transporte coletivo nas regiões metropolitana são de suma importância no contexto do Estatuto da Metrópole. Goiânia, como vimos anteriormente, possui a RMTC, consórcio responsável pelas linhas do transporte coletivo na RMG unificando as tarifas e o sistema de bilhetagem, facilitando o deslocamento de milhões de usuários que utilizam o transporte coletivo todos os dias. O eixo mais importante de ligação de sistema é o eixo Anhanguera, ligando Goiânia a outras três cidades da RMG, sua operação é feita na modalidade de BRT e é gerida pela METROBUS, empresa de economia mista administrada pelo Governo do Estado de Goiás. Porém, recentemente a mesma empresa anunciou a devolução do eixo Anhanguera para a administração de Goiânia, levando a protestos dos prefeitos cujas cidades são beneficiadas pelo serviço, uma vez que afeta o deslocamento diário de cerca de 200 mil passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Movimentos migratórios e busca por melhores condições socioeconômicas produzem o crescimento acelerado das cidades que apresentam um potencial de acolhimento dessas populações. Muitas dessas dinâmicas populacionais são ignoradas pelo poder público ao eleger suas prioridades e estabelecerem sua agenda. O resultado é a má distribuição das pessoas pelo território e uma sobrecarga dos serviços prestados à sociedade, como o transporte coletivo.

No período da industrialização esses movimentos migratórios se estruturavam em torno da busca por empregos nas fábricas e eram explicados pelo êxodo rural. Nesse contexto a década de 70 produziu algumas metrópoles com órgãos administrativos mais centralizadores, uma vez que estávamos em pleno período ditatorial no país. Uma nova onda de criação de regiões metropolitanas surge após a Constituição Federal de 1988, porém mesmo essas novas RMs contam com um aparato administrativo tão frágil e fraco quanto as primeiras RMs criadas décadas atrás.

Assim, novas discussões se tornam cruciais, pois o local onde essas pessoas serão alocadas e os recursos utilizados para o transporte, abastecimento de água, saúde e segurança estão cada vez mais interligados em torno das cidades que formam a região metropolitana. A metrópole contemporânea pode ser entendida como:

uma forma de organização da força de trabalho qualificada, um equipamento científico do desenvolvimento econômico, uma estrutura econômico-financeira, um mercado, um centro global de poder político e um centro de irradiação de conhecimento e cultura (Meyer,p.7).

Dessa forma, é de suma importância a organização das metrópoles com mecanismos de governança interfederativa, em quais os interesses comuns a todos os municípios da RM serão considerados. Essas ações permitem a otimização da malha rodoviária urbana e interurbana de maneira a facilitar a locomoção entre as cidades, entre outras.

Mesmo após a promulgação da Lei das Cidades e o Estatuto da Metrópole, que visaram normatizar a criação e organização, assim como a governança interfederativa nas Regiões Metropolitanas do Brasil, vemos repetidas vezes o mesmo cenário de falta de cooperação entre os municípios pertencentes às RMs. Outra constante é a não adequação as normas estabelecidas pelos marcos legais e pouco ou nenhum debate a respeito da metrópole e baixíssima participação da sociedade civil nas tomadas de decisão.

A falta de recursos financeiros e de pessoal é outro agravante para o mau funcionamento da administração interfederativa, as leis orgânicas dos municípios e leis estaduais, assim como os orçamentos plurianuais e as leis de diretrizes orçamentárias não destinam recursos para o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano (Fundemetro). É oportuno mencionar que políticas voltadas para a governança interfederativa da RMG e a plena integração de gestão entre os seus municípios não tem sido propostas.

O Codemetro que deveria normatizar e deliberar sobre os assuntos da Região Metropolitana de Goiânia, não tem realizados reuniões. O Estatuto da MetrÓpole (Lei Nº 13.089, DE 12 de Janeiro de 2015) definiu que os estudos para a formulação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Goiânia (PDUI) deveriam ser feitos até 2018. Foram realizadas oficinas entre março e agosto de 2017 em parceria do governo do Estado de Goiás, os municípios da RMG e a Universidade Federal de Goiás (UFG), diversas potencialidades e fragilidades foram levantadas nos âmbitos ambientais, governança interfederativa, uso do solo, recursos hídricos, saneamento básico, aspectos socioeconômicos entre outros.

Apesar de haver estudos realizados para a criação do PDUI da RMG e sua elaboração estarem pronta para as discussões legislativas, a fim de promulga-la, avanços não foram alcançados no sentido de instituí-lo; diversos municípios ainda carecem de planos diretores e a maior parte dos municípios que os possui não definiram assuntos a serem tratados como Fpics e não legislaram no sentido de possibilitar a destinação de recursos financeiros e estruturais para o Fundemetro, assim, impossibilitando a governança interfederativa.

O Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) não obteve avanços em sua elaboração, e enquanto isso vemos a mobilidade da RMG piorando a cada dia, uma vez que os transportes motorizados individuais recebem são priorizado em detrimento do transporte coletivo ou outros meios alternativos como o uso de bicicletas. Uma das soluções propostas nos estudos realizados para a elaboração do PDUI-RMG foi sobre a importância de se educar a população sobre a administração interfederativa e sobre as Funções de interesse comum. Tal ação ajudaria então as próximas legislaturas a criarem um ambiente de maior participação nas tomadas de decisões; levando a RMG obter recursos para promover o desenvolvimento socioeconômico com políticas elaboradas para a integração dos municípios da região metropolitana, para a melhoria de infraestrutura de mobilidade urbana e cada vez mais adotando modais que priorizam o transporte coletivo.

Em 2020 teremos eleições municipais, possibilitando a abertura de janelas de oportunidade que permitam a inserção dos temas relacionados à governança interfederativa e a mobilidade

CONSIDERAÇÕES FINAIS

urbana na agenda política. Cabe às lideranças políticas incentivarem a participação da sociedade civil nas discussões sobre os assuntos metropolitanos e buscarem maior participação das casas legislativas na elaboração e execução das Fpics e cabe a sociedade civil cobrar de seus representantes que a inclua de forma ativa nas tomadas de decisões da governança interfederativa das funções públicas de interesse comum resta esperar que isso efetivamente ocorra no decorrer do processo eleitoral municipal de 2020 na RMG.

REFERÊNCIAS

BORGES, Elcileni de Melo et al. Adequação Do Arranjo De Governança Metropolitana Ao Estatuto Da Metrópole E Subsídios À Elaboração Do Plano De Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) Da Região Metropolitana De Goiânia. In: MARGUTI, Bárbara Oliveira et al (org.). Brasil Metropolitano em foco: Desafios à implementação do Estatuto da Metrópole. Brasília: IPEA, 2018. v. 04, cap. 5, p. 181-196. ISBN 978-85-7811-324-7. Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/180410_brasil_metropolitano_em_foco.pdf>.

Acesso em: 16 abr. 2019.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 10 jul. 2001. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 22 de mai. de 2019.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, 3 jan. 2012. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 22 de abr. de 2019.

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, 2015. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm>. Acesso em: 8 de mai. de 2019.

BRASIL. Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018. Altera as Leis nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), e 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13683.htm>. Acesso em: 13 de dez. de 2019.

BRASIL. Universidade Federal de Goiás. Instituto de Estudos Socioambientais. Análise de Aspectos Institucionais de Gestão, Planejamento e Governança na Região Metropolitana de Goiânia. Goiânia, Outubro de 2017. Disponível em: <<http://pdi-rmg.desenvolvimento.go.gov.br/wp-content/uploads/2017/10/8-Analise-da-Gest%C3%A3o-e-Governan%C3%A7a.pdf>>. Acesso em: 20 de out de 2019.

COSTA, Marco Aurélio et al. Para Uma Análise-Síntese: Uma Proposta Tipológica Para Os Sistemas De Gestão Das Regiões Metropolitanas Do Brasil. In: COSTA, Marco Aurélio et al. 40 anos de Regiões Metropolitanas no Brasil. Brasília: IPEA, 2013. v. 01, cap. 1, p. 15-44. ISBN 978-85-7811-177-9. Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livro_40_anos_regioes_metropolitanas_vol01.pdf>.

Acesso em: 21 de maio de 2019.

COSTA, Marco Aurélio. Quarenta Anos de Regiões Metropolitanas no Brasil: Um Breve Balanço Exploratório. In: COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos. 40 anos de regiões metropolitanas no Brasil. Brasília: IPEA, 2013. v. 01, cap. 16, p. 323-336. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livro_40_anos_regioes_metropolitanas_vol01.pdf>.

Acesso em: 15 de abr. de 2019.

GODOY, Arilda Schmidt. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. RAE- Revista de Administração de Empresas, São Paulo, v. 35, n. 2, p. 57-63, 1995. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rae/v35n3/a04v35n3>>. Acesso em: 03 de jul de 2019.

GOIÂNIA. Prefeitura De Goiânia. Lançado Plano de Mobilidade de Goiânia. Disponível em: <<http://www4.goiania.go.gov.br/portal/pagina/?pagina=noticias&s=1&tt=not&cd=10702&fn=true>>. Acesso em: 13 de nov. de 2019.

GOIÁS. Decreto de Lei nº 5.704, de 27 de dezembro de 2002. Cria a Área de Proteção Ambiental (APA) João Leite e dá outras providências. Goiás, 27 dez. 2002. Disponível em: <http://www.gabinetecivil.go.gov.br/pagina_decretos.php?id=1450>. Acesso em: 19 de jun. de 2019.

GOIÁS. Lei complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999. Cria a Região Metropolitana de Goiânia, autoriza o Poder Executivo a instituir o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia, a Secretaria Executiva e a constituir o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano de Goiânia e dá outras providências correlatas. Goiás, 30 dez. 1999. Disponível em: <http://www.gabinetecivil.go.gov.br/pagina_leis.php?id=7066>. Acesso em: 18 de abr. de 2019.

GOIÁS. SECIMA. Adequação do arranjo de governança metropolitana ao Estatuto da MetrÓpole e subsídios à elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana de Goiânia. Goiânia, março de 2017. Disponível em: <http://pdi-rmg.desenvolvimento.go.gov.br/wp-content/uploads/2017/05/Relat%C3%B3rio_adequa%C3%A7%C3%A3o_do_arranjodegest%C3%A3o_da_RM_G_IPEA.pdf>. Acesso em: 12 de ago. de 2019.

REFERÊNCIAS

GOIÁS. Secretária de Estado da Administração. Atribuições do CODEMETRO. Disponível em: <<http://www.administracao.go.gov.br/acessibilidade/78-siga/conselhos-estaduais/19299-metro.html>>. Acesso em: 02 de jun. de 2019.

GOIÁS. Secretária de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Atribuições da CDTC. Disponível em: <<http://www.meioambiente.go.gov.br/component/sppagebuilder/27-cdtc.html>>. Acesso em: 08 de jun. de 2019.

GOIÁS. Secretária de Estado do Meio Ambiente e Assuntos Metropolitanos. Instituto de estudos socioambientais. Análise de aspectos institucionais de gestão, planejamento e governança na Região Metropolitana de Goiânia. Disponível em: <http://pdi-rmg.secima.go.gov.br/wp-content/uploads/2017/09/PDIRMG_socioeconomia.pdf>. Acesso em: 10 de abril de 2019.

IPEA. Relatório de Pesquisa. Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil: Arranjos Institucionais de Gestão Metropolitana. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/governanca_metropolitana/re11_1_rmgo.pdf>. Acesso em: 05 de nov. de 2019.

KLINK, Jeroen. Regionalismo e reestruturação urbana: uma perspectiva brasileira de governança metropolitana. Educação, Porto Alegre, v. 32, ed. 02, p. 217-226, Maio/Agosto 2009. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/faced/article/view/5524/4019>>. Acesso em: 15 mar. 2019.

LEFÈVRE, Christian. Governar as metrópoles: questões, desafios e limitações para a constituição de novos territórios políticos. Cadernos Metròpole., [S.l.], v. 11, n. 22, jun. 2011. ISSN 2236-9996. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/5936>>. Acesso em: 27 de jun. de 2019.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. Da metrópole à cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano?. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S.l.], v. 10, n. 2, p. 9, nov. 2008. ISSN 2317-1529. Disponível em: <<http://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/198>>. Acesso em: 01 de abril de 2019.

MELO, Lucelena et al. Arranjos Institucionais de Gestão da Região Metropolitana de Goiânia. In: COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos (org.). 40 anos de regiões metropolitanas no Brasil. Brasília: IPEA, 2013. cap. 12, p. 253-270. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livro_40_anos_regioes_metropolitanas_vol01.pdf>. Acesso em: 15 de abr. de 2019.

MELO, Lucelena Fátima de. Caracterização da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo de Goiânia- RMT. CONJUNTURA ECONÔMICA GOIANA, Goiás, ed. 18, p. 44-51, 2011. Disponível em: <<http://www.imb.gov.br/files/docs/publicacoes/conjuntura-economica-goiana/conjuntura18.pdf>>. Acesso em: 25 de out. de 2019.

REFERÊNCIAS

MEYER, Regina Maria Proserpi. Atributos da metrópole moderna. São Paulo Perspec., São Paulo, v. 14, n. 4, p. 3-9, Out. 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010288392000000400002&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 05 de mar de 2019.

NETO, Vicente Correia Lima; FILHO, Rômulo Dante Orrico. A Governança Metropolitana da Mobilidade: Uma Análise a partir dos Estados. Texto para Discussão, Rio de Janeiro, v. 2151, Novembro 2015. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2151.pdf>. Acesso em: 21 de out. de 2019.

PEDROSO, Frederico Ferreira Fonseca; NETO, Vicente Correia Lima. Transportes e Metrôpoles: Aspectos da Integração em Regiões Metropolitanas. Texto para Discussão, Brasília, v. 2113, Julho 2015. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2113.pdf>. Acesso em: 8 de out. de 2019.

SANTOS, Marcela de Oliveira. Análise Institucional: Estatuto Da Metrôpole E Outros Instrumentos Normativos Que Tratam Da Questão Metropolitana. In: MARGUTI, Bárbara Oliveira et al. Brasil Metropolitano em foco: Desafios à implementação do Estatuto da Metrôpole. Brasília: IPEA, 2018. v. 4, cap. 2, p. 55-105. ISBN 978-85-7811-324-7. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/180410_brasil_metropolitano_em_foco.pdf>. Acesso em: 13 de ago. de 2019.

SANTOS, Marcela de Oliveira. Interpretando O Estatuto Da Metrôpole: Comentários Sobre A Lei No 13.089/2015. In: COSTA, Marco Aurélio; FAVARÃO, César Buno; MARGUTI, Bárbara Oliveira (org.). Brasil Metropolitano em foco: Desafios à implementação do Estatuto da Metrôpole. Brasília: IPEA, 2018. v. 04, cap. 17, p. 457-513. ISBN 978-85-7811-324-7. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/180410_brasil_metropolitano_em_foco.pdf>. Acesso em: 16 de abr. de 2019.

SOUZA, Celina. Regiões Metropolitanas: trajetória e influência das escolhas institucionais. In: RIBEIRO, L.C.de Q. (org.). Metrôpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE, 2004.