

Recebido em: 13/10/2023

Aceito em: 28/11/2024

DOI: 10.25110/rcjs.v27i1.2024-10839



ARBITRAGEM NAS CONCESSÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS: O EXEMPLO DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

ARBITRATION IN PUBLIC PASSENGER TRANSPORT CONCESSIONS: THE EXAMPLE OF THE METROPOLITAN REGION OF GOIÂNIA

*Alessandro Eduardo
Silva de Moura*

Doutor em Direito Constitucional pelo
Instituto Brasiliense de Direito Público
(IDP-DF)

alessandroesm@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-6128-6538>

RESUMO: A mobilidade urbana é tema negligenciado ao longo da história política e social brasileira. A pandemia da COVID-19 gerou efeitos nefastos na sociedade, na saúde pública e na economia, nela inserida a atividade econômica de transporte público. A partir do caso da Região Metropolitana de Goiânia, buscou-se identificar se os meios alternativos de solução de conflitos poderiam dar soluções mais eficientes para os desafios trazidos pela pandemia. Embora o contrato de concessão oferecesse caminhos alternativos, optou-se pela judicialização. Utilizando-se de pesquisa bibliográfica documental e, a partir da análise do caso previamente indicado (cidade de Goiânia), conclui pela confirmação da hipótese de que os meios alternativos para solução de conflitos encontram previsão legal, contratual e, no âmbito da aplicação prática, podem oferecer soluções mais eficientes para os desafios diários que a atividade enfrenta.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte público; Meios alternativos de solução de conflitos; Arbitragem.

ABSTRACT: Urban mobility is a neglected theme throughout Brazilian political and social history. The COVID-19 generated disastrous effects on society, public health and the economy, including the economic activity of public transportation. Based on the case of the Metropolitan Region of Goiânia, was made an attempt to identify whether alternative means of conflict resolution could provide more efficient solutions to the challenges brought by the pandemic. Although the concession agreement offered alternative paths, judicialization was selected. Using documental bibliographic research and, from the analysis of the previously indicated case (city of Goiânia), it concludes by confirming the hypothesis that alternative means for conflict resolution find legal and contractual provision and, in the scope of practical application, can offer more efficient solutions to the daily challenges that the activity faces.

KEYWORDS: Public transportation; Alternative means of conflict resolution; Arbitration.

Como citar: MOURA, Alessandro Eduardo Silva de. Arbitragem nas Concessões de Transporte Coletivo de Passageiros: O Exemplo da Região Metropolitana de Goiânia. *Revista de Ciências Jurídicas e Sociais da UNIPAR*, Umarama, v. 27, n. 1, p. 183-194, 2024.

INTRODUÇÃO

O tema da mobilidade urbana, indiscutivelmente, é um dos assuntos de maior relevância para o planejamento e gestão das cidades de médio e grande porte brasileiras. É mote constante na agenda política brasileira, especialmente quando motivado pelos movimentos sociais que demandam acesso ao transporte público coletivo, impedidos em razão da qualidade do serviço proposto ou pela incapacidade financeira das pessoas de pagarem a tarifa estipulada (Gomide, 2013).

A desorganizada urbanização brasileira, motivada em grande parte pela necessidade latente de industrialização nacional para substituição de importações, não foi capaz de propor caminhos que refletissem a necessária distribuição dos espaços para que o deslocamento ocorresse.

O cenário sofrerá poucas alterações até a década de 1970, momento em que a população brasileira era altamente dependente do transporte coletivo para se deslocar pelas cidades.

É a partir desse momento que a atividade ganha relevância, impulsionada pelo rápido crescimento dos centros urbanos, descontentamento social com os serviços prestados ou com a tarifa cobrada ou pelas crises no fornecimento de petróleo, as quais demonstraram aos governos a necessidade de reduzir a dependência daquela fonte energética.

O legislador passa a se ocupar do tema, instituindo arcabouço jurídico com o objetivo de estimular o desenvolvimento do setor. Gradativamente, as decisões deixam de ser centralizadas e passam a ser regionalizadas, especialmente após esforço para profissionalização da gestão empresarial dos operadores e renovação das frotas.

A instituição do Vale Transporte teria por objetivo reduzir o impacto negativo que o pagamento pela tarifa deslocamento urbano gerava para a população que dependia do transporte público, arrefecendo ânimos e mitigando a força dos movimentos sociais ligados ao tema.

O processo de redemocratização aprofunda o movimento de regionalização, reforçado pela ainda infante Constituição Federal de 1988, nos termos do que se vê em seu artigo 30, inciso V.

A inflação predatória, a instabilidade econômica e a crise fiscal estatal reacendem a insatisfação popular com as tarifas, obrigando representantes dos poderes executivos de todas as esferas a proporem novas soluções para o setor.

Será somente com o Plano Real, a estabilização dos preços e o incremento na renda dos brasileiros que a pressão quanto aos valores tarifários enfraqueceria.

Entretanto, o valor das tarifas continuaria a subir acima da correção temporal, com deterioração da qualidade dos serviços e aumento nos custos de produção (como, por exemplo, o espraiamento das cidades que reduzem a produtividade ou ainda os congestionamentos que diminuem a velocidade média do ônibus).

A partir da década de 1990, se consolidaria a privatização dos serviços de transporte coletivo, com profícua discussão sob modelos de remuneração e estipulação de tarifas. O texto constitucional e o ordenamento que trata do tema ganha robustez com a edição de normas como o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) ou o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012).

Para que se tenha compreensão das dimensões do setor, segundo relatório produzido pelo Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos (2020, p. 4 e 4), em pesquisa concluída em janeiro de 2020 que compreende os períodos de 2014 a 2017, os brasileiros residentes nos 533 municípios brasileiros com mais de 60 mil habitantes – correspondente a 66% da população nacional, escolhem entre três modais distintos para realizarem seus deslocamentos urbanos: das 66,1 bilhões de viagens realizadas em 2017, 43% são por meio de transporte não motorizado (a pé e bicicleta), 29% via transporte individual motorizado (motocicletas e automóveis) e os restantes 28% através do transporte coletivo (ônibus e trilhos).

Ademais, segundo o mesmo documento, os veículos do transporte público coletivo percorrem o equivalente a 212 bilhões de quilômetros anualmente, sendo que o setor empregava 724 mil profissionais em 2017 (entre empregos diretos e profissionais de gestão do trânsito), o que significa quase 7% dos contratos de trabalho firmados e ativos no último dia daquele ano (Ministério da Economia, 2020).

Os números são expressivos e evidenciam o impacto da atividade econômica e social no Brasil, desde a discussão do plano diretor em determinado município até o estabelecimento de políticas públicas que englobem todo o território nacional.

Mais recentemente, entretanto, a atividade econômica tem sofrido profundas transformações, todas elas contribuindo para a configuração de uma crise que demonstra sintomas de que já se tornou crônica.

Desde 1995, a demanda de passageiros pagantes tem reduzido, variando historicamente o grau de severidade desta redução.

Surge também a figura do transporte informal (ou dito clandestino), normalmente realizado por meio de veículos de porte menor e, dada a sua natureza, sem qualquer regulação estatal.

Os anos 2000 são marcados, dentre outros motivos, pelo exponencial incremento da motorização individual, em razão do incremento da renda média, acesso a crédito ao consumidor, política de subsídios ao setor automobilístico e a permanente insatisfação do passageiro com a qualidade e o preço do serviço.

O avanço tecnológico e o surgimento de aplicativos para o transporte responsivo à demanda, isto é, o transporte que abandona o itinerário fixo e utiliza da tecnologia (principalmente via do telefone celular) para conectar fornecedor e consumidor, por sua vez, também representou relevante decréscimo na produtividade das operadoras de transporte coletivo.

Mais recentemente, a pandemia da COVID-19 e as respectivas medidas para seu enfrentamento (principalmente o isolamento social) importaram, em média, na redução de 71% na demanda de passageiros, gerando um prejuízo de mais de R\$ 2 bilhões de reais apenas nos primeiros 60 dias de acometimento da doença em território nacional (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, 2021).

À despeito do esforço legislativo e judiciário para enfrentamento do momento extraordinário, é fato que o modelo de serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros, se nunca foi bem quista pela maioria da população usuária, está diante de um cenário que clama por novas soluções que busquem, minimamente, ofertar um serviço adequado àquelas populações que remanescem dependentes do transporte coletivo, preservando

a modicidade e, ao mesmo tempo, com capacidade de definir o bem desejado que merece ser tutelado e responder a tempo às configurações e demandas sociais.

E é a este objeto que se dedica o presente excerto acadêmico. A partir do exemplo da Região Metropolitana de Goiânia, onde o contrato de concessão de transporte coletivo urbano de passageiros admite a utilização dos métodos alternativos de solução de conflitos, busca-se ponderar como a previsão no respectivo contrato administrativo articularia um modelo jurídico com potencial para responder ao momento extraordinário imposto pela pandemia garantindo, de uma lado, a sustentabilidade da atividade econômica e, de outro, a concretude do direito fundamental ao transporte. Para tanto, utiliza-se de pesquisa bibliográfica documental e, a partir da análise do caso previamente indicado (cidade de Goiânia).

1 A PANDEMIA NO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

Como é de amplo conhecimento, a humanidade se vê às voltas em uma situação ímpar na sua história recente, demandando, pronta reação face as dificuldades sanitárias, sociais e econômicas que enfrenta.

Em 06.02.2020, é editada a Lei Federal nº 13.979, que dispôs “sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019”. Em seguida, o Decreto nº 10.277/2020 institui o “Comitê de Crise para Supervisão e Monitoramento dos Impactos da Covid-19”. Mais adiante, o Congresso Nacional, por meio do Decreto Legislativo nº 06/2020, reconhece a ocorrência do estado de calamidade pública, com efeitos até 31 de dezembro de 2020.

No mesmo sentido, em 13.03.2020, o Governador do Estado de Goiás edita o Decreto Estadual nº 9.633/2020, que estabelece a emergência em saúde pública no Estado de Goiás, em razão da pandemia.

Em continuidade, entraram em vigência as medidas de isolamento social estabelecidas pelo Decreto Estadual nº 9.638, de 20.03.2020, destacando-se a determinação para que as concessionárias de transporte

público coletivo prestassem os serviços mediante transporte apenas de passageiros sentados, o que foi mantido pelo Decreto Estadual nº 9.653, de 19.04.2020:

Art. 7º As empresas, bem como os concessionários e os permissionários do sistema de transporte coletivo, além dos operadores do sistema de mobilidade, devem realizar em todo o território do Estado de Goiás: I - o transporte de passageiros, público ou privado, urbano e rural, sem exceder à capacidade de passageiros sentados (Goiás, 2020).

A partir de então, restam evidentes duas constatações que impactariam diretamente na sociedade e nos deslocamentos urbanos.

Em primeiro lugar, o acometimento comunitário da doença que causou a restrição da mobilidade e de grande parte das atividades produtivas tem causado impactos severos sobre a economia local e nacional, impondo, de modo geral, o empobrecimento da população afetada pela pandemia, bem como de suas empresas e demais organizações.

Durante este período, as concessionárias de transporte público da região metropolitana de Goiânia (“RMG”) mantiveram (e mantêm) suas operações, em especial, considerando a essencialidade do serviço prestado, muito embora, conforme previamente afirmado, tenha sofrido severa redução na demanda por deslocamentos.

Em segundo lugar, diante dos excepcionais efeitos econômicos e sociais impostos pela pandemia, a atividade de transporte público tornou-se insustentável, ameaçando não só a manutenção das empresas concessionárias, mas a continuidade do essencial serviço público.

Assim, as alterações econômicas imprevisíveis tornariam inviável às operadoras a execução do contrato nas condições previstas. A Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP divulgou uma Nota Pública em que reforça o fato de que o sistema de transporte coletivo enfrenta a possibilidade real de colapso. São palavras da entidade:

A pandemia COVID-19 é umas das maiores causas, mas não a única, da gravidade dos problemas em que mergulhou o transporte público coletivo. O que é incontestável é o grau de letalidade da situação atual, que não pode ser relevado, tão pouco ignorado. Ao contrário de outras crises, a atual é definitiva: coloca não só as bases desse sistema em xeque, como desafia um conjunto de constatações e incertezas, que exige de todo o setor e, mais ainda da própria sociedade, um forte posicionamento de enfrentamento. (...)

Diante do quadro vivido não é mais possível hesitar e, a depender das respostas que tivermos, as cidades brasileiras terão que assumir (e conviver) com as consequências que advirão das medidas tomadas ou ignoradas.

Antes de propor saídas para a crise, portanto, é preciso que toda a sociedade e as partes interessadas tenham consciência do que significa destruir um sistema que hoje funciona. Com problemas, erros, desvios, mas funciona. E bem melhor do que há algumas décadas.

A própria história já demonstrou, não apenas aqui, mas em várias cidades do planeta, que não há vazios quando se trata de serviços públicos essenciais. A ausência de polícia produz a insegurança e soluções não convencionais. A falta de transporte leva as pessoas, cada qual com sua capacidade e condição econômica, a buscar diferentes formas de deslocamento (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, 2021).

A situação de força maior e a publicação de atos administrativos que determinariam às operadoras de transporte público a execução do serviço em condições distintas das contratadas indicam a ocorrência do “Fato do Príncipe”. É dizer, com base na Teoria da Imprevisão, tem-se uma “determinação estatal, positiva ou negativa, geral imprevista e imprevisível, que onere substancialmente a execução do contrato administrativo” (Meirelles, 2003, p. 233).

Quando o Governo Estadual dispõe unilateralmente e exara ato extracontratual, extraordinário e imprevisível à época da celebração dos contratos de concessão com as empresas de transporte público, há a imediata desarticulação das premissas e a execução desses contratos, o que ensejaria, inclusive, revisão contratual para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Neste aspecto, não parece exagerada a aplicação do princípio contratual do “*rebus sic stantibus*”, em que o contrato deve ser cumprido desde que presentes as mesmas condições existentes no cenário dentro do qual foi pactuado (Carvalho Filho, 2012, p. 210). Tal princípio é refletido no âmbito dos contratos públicos por meio do conceito de equilíbrio econômico-financeiro, o qual possui raiz no art. 37, XXI¹, da Constituição Federal, que

¹ CF. Art. 37. [...]

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

trata das contratações a serem realizadas pela Administração Pública (federal, estadual e municipal).

Diante do risco de iminente colapso do sistema de transportes públicos da região metropolitana, a entidade associativa representante das concessionárias propõe ação judicial na qual há o reconhecimento da situação calamitosa que o transporte público enfrenta, decidindo, em antecipação de tutela, para determinar a apresentação de Plano Emergencial que contemplatesse o custeio das atividades essenciais das empresas.

As partes firmaram acordo parcial reconhecendo a situação de “inviabilidade do funcionamento do transporte público” e ofertando um plano de ajuda emergencial que prevê o repasse de valores do Estado de Goiás e dos Municípios que compõem a região metropolitana ao órgão gestor do contrato de concessão e, por consequência, às operadoras de transporte público. Entre o início da pandemia e a consecução do plano de ajuda econômica se passaram mais de doze meses.

2 SOLUÇÕES ALTERNATIVAS SERIAM POTENCIALMENTE MAIS EFICIENTES?

A fim de que se atenda ao objetivo estabelecido neste ensaio, é preciso considerar a viabilidade de busca de solução para o caso narrado via dos meios alternativos de solução de conflitos, bem como, se tal solução poderia ser mais ou menos eficiente que aquela obtida ao se buscar o poder judiciário.

Para tanto, cumpre trazer à análise que o contrato de concessão atualmente vigente entre o Poder Concedente (representado no caso estudado pela Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos) e as concessionárias operadoras possui a seguinte previsão:

CAPÍTULO XX

DA SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS ENTRE OPERADORAS

Cláusula Quinquagésima Nona

Para os fins da Lei Federal nº 9.307, de 23/09/1996, a CONCEDENTE e operadoras da RMTC deve constituir e instalar, até 6 (seis) meses após a data do início de execução dos serviços, o Conselho de Arbitragem do Transporte (CAT), de caráter permanente, que resolverá os conflitos entre as concessionárias, oriundos deste e dos similares contratos de concessão, e poderá dirimir outras controvérsias que

vierem a ser definidas pela CDTC-RMG, a critério da Câmara Deliberativa.

(...)

Cláusula Sexagésima

O Conselho de Arbitragem do Transporte (CAT) julgará segundo as normas estabelecidas na legislação em vigor, neste CONTRATO, no Edital de Concorrência CMTC nº 01/2007 e seus ANEXOS, inclusive o Regulamento Operacional da RMTC e demais normas editadas pela CDTC-RMG e CMTC.

Par. único. As decisões do CAT têm força cogente, independentemente de homologação judicial, cabendo à CDTC-RMG e à CONCEDENTE, por meio de atos próprios, a implementação do veredito, no prazo de 30 (trinta) dias (Goiânia, 2008).

Ora, não é laborioso o esforço para concluir que o referido contrato de concessão possui instrumento para resolução do problema previamente exposto, bastando para tanto que fosse exarado ato administrativo suficiente.

Marçal Justen Filho (2020, p. 1, 6 e 7), sobre os efeitos jurídicos da pandemia nas contratações administrativas, ressalta que:

O dever de planejamento não se circunscreve às questões emergenciais. Abrange a avaliação das perspectivas futuras quanto à generalidade das implicações decorrentes da crise. Em outras palavras: **há muitos contratos administrativos em curso e cabe ao Poder Público adotar medidas específicas e adequadas relativamente a eles. É indispensável avaliar as perspectivas futuras quanto à sua execução, identificar as soluções viáveis e adotar as decisões que a situação exigir.** (grifos nossos)

Justen Filho (2020, p. 5), mais uma vez, é claro ao inferir que

[...] há também vulnerabilidades distintas no âmbito econômico. Certas atividades foram paralisadas ou sofreram impactos muito negativos. Essas vulnerabilidades não podem ser ignoradas, até mesmo **em virtude do princípio da solidariedade, que entra na CF/88 e que se constitui em fundamento da existência da Nação.**

Não se admite que a Nação e o Estado ignorem essas circunstâncias e pretendam remeter cada qual à própria sorte. **A solidariedade exige o compartilhamento dos efeitos das limitações produzidas pela pandemia**

[...]

Não se admite o posicionamento de que prevalece o texto literal de um contrato, ignorando-se as circunstâncias concretas verificadas, que afetaram a existência, a rotina e os encargos de todos em sociedade.

[...]

Assim, **por exemplo, deve-se tomar em vista a decisão empresarial de dispensar a presença física dos seus empregados**, com a manutenção do pagamento da remuneração devida. Em muitos casos, essa medida é adotada de modo voluntário. Mas **acarreta alteração dos custos para a execução da prestação.**” (grifos nossos)

Dessa forma, ao considerar o contrato de concessão e a existência de mecanismos alternativos de resolução de conflitos, como o Conselho de Arbitragem do Transporte (CAT), evidencia-se que soluções alternativas podem não apenas ser viáveis, mas também mais céleres e adequadas às necessidades do caso concreto, especialmente diante das vulnerabilidades e mudanças contextuais impostas pela pandemia. Isso reforça o dever do Poder Público de planejar e implementar soluções eficazes, com base no princípio da solidariedade e na flexibilidade necessária para equilibrar os interesses das partes envolvidas, promovendo justiça e eficiência na execução dos contratos administrativos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclusivamente, resta evidente que as partes envolvidas no referido contrato de concessão, sejam elas de natureza pública ou privada, tinham à disposição condições suficientes para a construção de solução alternativa e com potencial para ser mais eficaz.

Tendo como o art. 2º, parágrafo único, VI, da Lei de Processo Administrativo, em se prestigia a “adequação entre meios e fins” e veda expressamente “a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público”. Tal vedação decorre dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade (art. 2º, *caput*, da mesma Lei e corolários do Estado de Direito), os quais, se aplicados ao caso concreto, poderiam contribuir para a construção de um ambiente arbitral constante, que monitorasse o contrato de concessão e aplicasse medidas de regulação e equilíbrio econômico-financeiro que garantisse a sustentabilidade da atividade e da prestação do serviço público.

Ainda, por fim, é sabido que o ambiente arbitral ainda é terreno sensível quando se trata da participação de entes públicos, sobretudo no debate sob a possibilidade ou não de que se decida sobre direitos indisponíveis: nesse campo, nos parece, ainda há muito a há evoluir na

doutrina e na jurisprudência para que se possa alcançar alguma estabilidade.²

Por ora, faz-se necessário assentar e reconhecer a contribuição fundamental que a arbitragem pode trazer para as concessões de transporte público – e para as concessões de serviços públicos em geral. Se o tema encontra grande polêmica no meio jurídico-científico, é porque traz-se em si enorme potencial para contribuir com a prestação dos serviços públicos e, via de consequência, com o atingimento da vontade constitucional.

REFERÊNCIAS

BRANCO, Janaína Soares Noleto Castelo. **Advocacia pública e solução consensual dos conflitos**. 2. ed. Salvador: JusPodium, 2020.

BRASIL, Associação Nacional de Transportes Públicos. **A cidadania exige um transporte público digno, econômico e ambientalmente sustentável**. Disponível em: <<http://files.antp.org.br//antpnoticias/manifestacao-da-antp-a-cidadania-exige-um-tp-digno-economico-e-sustentavel-2.pdf>>. Acesso em 06.jul.2021.

BRASIL, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **COVID-19 e o transporte público por ônibus: impactos no setor e ações realizadas**. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637280058369726793.pdf>>. Acesso em 15 de julho de 2021.

BRASIL, Associação Nacional de Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos: Relatório 2017**. Brasília: ANTP: 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Congresso Nacional, 1988.

BRASIL. **Lei n. 9.784, de 29 de janeiro de 1999**. Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal

BRASIL. **Lei n. 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.

BRASIL. **Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n. 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da

² Sobre o desenrolar do tema, há interessante processo judicial em trânsito no âmbito do tribunal de Justiça do estado de São Paulo, sob o n. 1008052-51.2021.8.26.0286. Nele, se discute se a arbitragem poderia analisar o mérito na aplicação de penalidades em desfavor de concessionárias de serviços públicos.

Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n. 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

BRASIL, Ministério da Economia. **Programa de disseminação das estatísticas do trabalho**. Brasília: ME, 2020.

CARVALHO, Luiz Maklouf Carvalho. **1988: segredos da Constituinte. Os vinte meses que agitaram e mudaram o Brasil**. 1 ed. Rio de Janeiro: Record, 2017.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 25ª ed. São Paulo: Atlas. 2012.

GOIÂNIA, Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos. **Contrato de concessão dos serviços correspondentes aos lotes da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC) da Região Metropolitana de Goiânia (RMG)**. Goiânia: 2008.

GOIÁS. **Decreto Estadual nº 9.653, de 19.04.2020**. Dispõe sobre a decretação de situação de emergência na saúde pública do Estado de Goiás, em razão da disseminação do novo coronavírus COVID-19. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/103128/decreto-9653>. Acesso: 10 de janeiro de 2022.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi**. Estud. av., São Paulo, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013. Disponível: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300003&lng=en&nrm=iso>. Acesso: 23 de julho de 2021.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Efeitos jurídicos da crise sobre as contratações administrativas**. Justen, Pereira Oliveira & Talamini Advogados. 2020.

MEIRELLES, Helly Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 28ª ed. São Paulo: Malheiros. 2003.

PEIXOTO, Ravi; AVELINO, Murilo Teixeira. **Consensualidade e poder público**. Salvador: JusPodium, 2022.

SALLES, Carlos Alberto de; LORENCINI, Marco Antônio Garcia Lopes; SILVA, Paulo Eduardo Alves da. **Negociação, mediação, conciliação e arbitragem: curso de métodos adequados de solução de controvérsias**. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

SEN, Amartya. **A ideia de justiça**. Trad. Denise Bottmann, Ricardo Doninelli Mendes. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.