# Do Marco Zero ao Centenário.

**Rede Metropolitana de Transportes Coletivos**
Indutora do desenvolvimento urbano da **Grande Goiânia.**

# Do Marco Zero ao Centenário

Uma **jornada através das décadas**, documentando a **evolução do transporte público** na capital Goiana.

De mato a jardim
a transformação cívica marca o início do início
De zero nada havia
habitava ali a semente fértil
que brota cidade
Da coragem de fazer do desenho concreta construção
de realizar o sonho
de capital
União de povos
de intenções
de ação!
A seiva da vida
fez-se numa praça
Quantos passos já pisaram ali
quanto abraço
quanto início
quanta despedida
Da praça que desenha a vida
e vive em cada um
Goianos por nascimento
ou por paixão mesmo
continuam a caminhada do progresso rumo ao poema urbano do jardim que teceu ruas
vias
avenidas
Cresceu cidade fincada em raízes que permeiam e avançam
levando o tempo ao encontro
que marca
todos nós

***Indira Camargo***



# Goiânia

## a capital planejada

que se tornou símbolo de modernidade no coração do Brasil, caminha a passos firmes rumo ao seu centenário. Em 2033, quando a cidade completa cem anos, queremos celebrar não apenas o marco zero de sua fundação, mas também as transformações que moldam seu futuro.

Este livro documenta uma dessas grandes transformações: a revolução na mobilidade urbana promovida e liderada pelo Governo de Goiás em parceria com a administração da capital e municípios da Região Metropolitana de Goiânia.

Por anos, o sistema de transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia conviveu com a inação do poder público estadual. O governador Ronaldo Caiado rompeu com essa tradição de inércia instituindo o programa Nova RMTC, reconhecendo o transporte metropolitano como dever do Estado e colocando o poder público goiano no centro de uma solução há muito esperada pela população.

Em 2021, o Governo de Goiás assumiu o compromisso de estruturar políticas públicas consistentes para garantir um transporte coletivo de qualidade. Mais do que uma questão de infraestrutura, reconhecemos que a mobilidade urbana é um direito fundamental que impacta diretamente a qualidade de vida, o acesso a oportunidades e o desenvolvimento econômico e social de nossa região.

Os investimentos previstos são expressivos e demonstram compromisso real com a população: R$ 2,5 bilhões destinados à completa reestruturação do sistema, incluindo a renovação total da frota com mais de 1.200 novos veículos equipados com Wi-Fi, ar-condicionado, a reconstrução de terminais e estações, a recuperação e melhoria de milhares de pontos de ônibus e a implantação da Tarifação Flexível, que possibilitou a criação de produtos tarifários diferenciados, como o Bilhete Único Metropolitano. Passe Livre do Trabalhador, Meia Tarifa, entre outros. Essa transformação vem ocorrendo com o preço da tarifa paga pelos usuários, congelado desde abril de 2019, uma prova de que é possível unir investimento em qualidade e responsabilidade social.






Foto: Leonardo Calixto

Os dois eixos estruturantes de nossa rede – o BRT Leste-Oeste (antigo Eixo Anhanguera) e o BRT Norte-Sul – representam mais do que corredores de transporte. São artérias vitais que conectam pessoas, bairros e oportunidades. Com estações modernas equipadas com Wi-Fi gratuito, acessibilidade, carregadores USB, painéis informativos em tempo real e segurança inteligente 24 horas, oferecemos hoje um padrão de excelência que coloca Goiânia e demais municípios da região metropolitana como referência nacional em transporte público.

A sustentabilidade é um pilar fundamental. A entrada em operação de veículos menos poluentes, incluindo ônibus elétricos e movidos a gás biometano, demonstra nossa preocupação com as gerações futuras. Nossa meta é ter 100% da frota renovada com veículos zero quilômetro, tornando o sistema mais moderno, eficiente e ambientalmente responsável. É um passo concreto na redução de emissões e na preservação do meio ambiente.

O programa Nova Mobilidade, iniciativa da Prefeitura de Goiânia, apoiado pelos municípios da Região Metropolitana da capital para ser implementado em conjunto com o programa Nova RMTC, redefine e amplia o conceito de mobilidade urbana. Integramos trânsito e transporte coletivo em uma gestão coordenada, com a implantação da metronização em corredores estruturais, sincronização semafórica, conversões livres à direita e a operação em tempo real por meio da Central Integrada de Trânsito e Transporte (CITT). Essas medidas tornam o transporte público mais ágil e atrativo, incentivando os cidadãos a optarem pelo coletivo em detrimento do veículo particular.

# Esta obra

literária destina-se a todos que buscam compreender as políticas implementadas. Queremos que a população conheça o histórico dessas transformações, entenda os projetos futuros e perceba o impacto real delas em sua vida. Transparência e prestação de contas são valores inegociáveis em nossa gestão.

A Prefeitura de Goiânia reafirma seu compromisso constitucional com o transporte público coletivo, reconhecido como direito fundamental e dever do Estado nos termos do artigo 30, inciso V, da Constituição Federal. É este compromisso institucional que fundamenta e viabiliza toda a transformação do sistema de mobilidade urbana que ora apresentamos, colocando o cidadão no centro de nossas ações e investimentos.



Foto: Leonardo Calixto

À medida que nos aproximamos do centenário de Goiânia, olhamos para o passado com orgulho das conquistas alcançadas e para o futuro com a certeza de que estamos e precisamos continuar construindo a cidade que queremos deixar para nossos filhos e netos. Muito já foi feito e há muito mais o que fazer. A semente lançada pelo governador Ronaldo Caiado começa a brotar e, com o apoio da população, a colheita será plena, mas não definitiva.

Cidades são organismos vivos, em constante transformação. O transporte público não tem ponto de chegada: tem caminhos que se renovam, metas que se ampliam, rotas que se reinventam. Cada melhoria conquistada é, ao mesmo tempo, um ponto de partida para a próxima. E assim seguiremos — sempre em movimento. O transporte coletivo não é apenas um serviço, mas um instrumento de desenvolvimento econômico, inclusão social e sustentabilidade ambiental.

Cada ônibus que circula, cada estação inaugurada, cada vida facilitada pelo transporte público é parte dessa história que seguimos escrevendo juntos. Que este registro sirva de inspiração e referência para outras regiões metropolitanas do Brasil.

A transformação que protagonizamos demonstra que, com planejamento, investimento e vontade política, é possível oferecer um serviço público de excelência que verdadeiramente melhora a vida das pessoas.

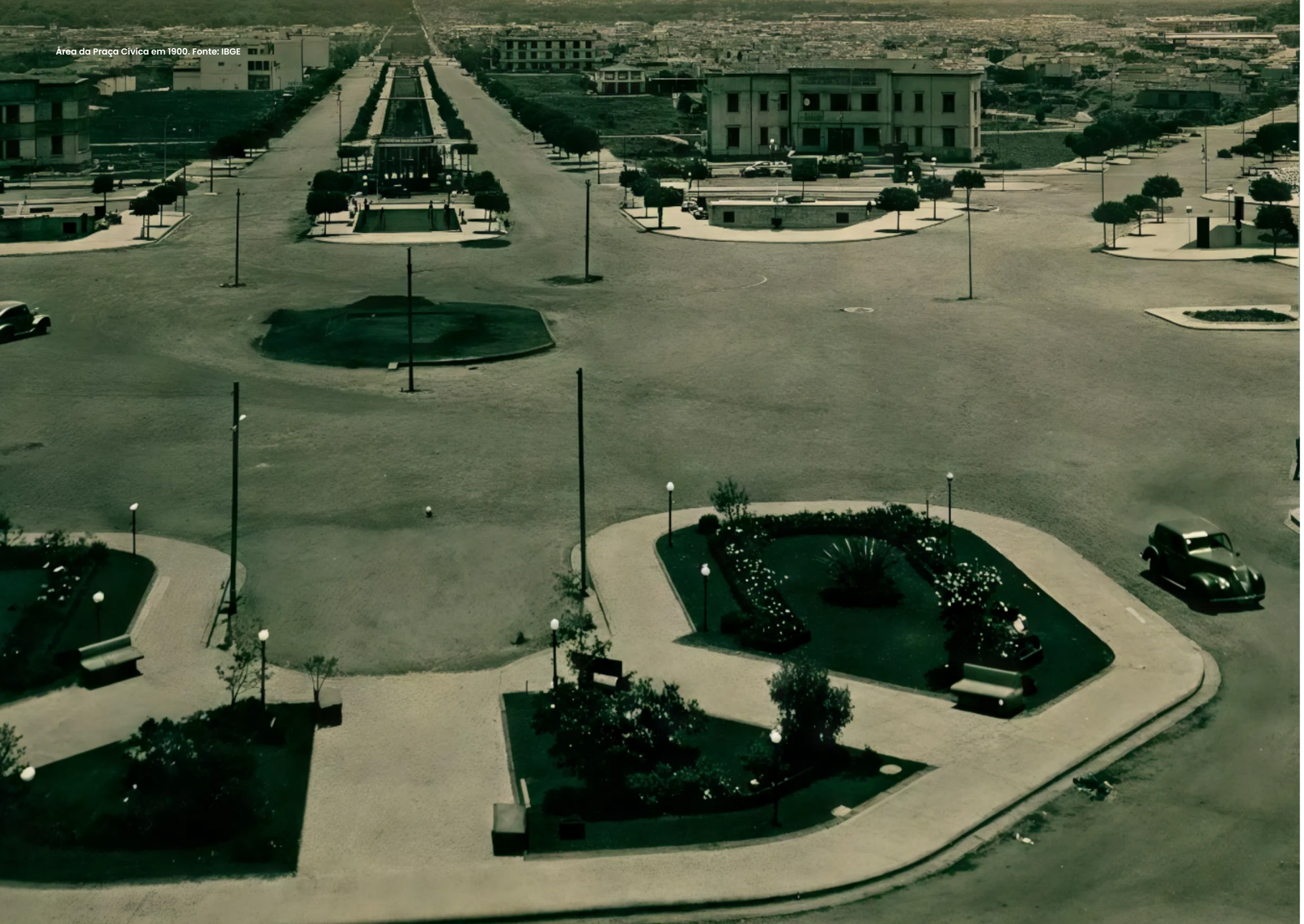
***Sandro Antonio Scodro (Sandro Mabel)***
*Prefeito de Goiânia*

2026

CAPÍTULO 1



Praça Cívica em 1900. Fonte: IBGE



Área da Praça Cívica em 1900. Fonte: IBGE

# A cidade e suas origens

Goiânia nasceu sob a égide do primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1934). O presidente decidiu romper com velhas estruturas agrárias que dominavam o poder no Brasil e capitanear o desenvolvimento no interior do país. Em Goiás, a missão foi dada ao médico e político Pedro Ludovico Teixeira, nomeado interventor federal em 1930. O vilaboense empenhou-se em trazer para o coração do país a modernidade dos grandes centros. Ainda nos tempos de acadêmico de medicina no Rio de Janeiro, Pedro Ludovico conhecera os elementos do urbanismo francês, uma estética que considerou inovadora para a região central.

Recém-chegado da Europa, onde estudou no Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, o arquiteto e urbanista fluminense Attilio Corrêa Lima foi convidado pelo interventor goiano para criar uma cidade moderna que confrontasse com a configuração colonial de Vila Boa, a então capital. A cidade de ruas estreitas, aos pés da Serra Dourada, isolada e estagnada economicamente após o fim do ciclo do ouro, não se encaixava na visão de amplitude progressista de Pedro Ludovico.

Sob protestos e imbuído de coragem, ele assumiu a tarefa de transferir a sede do poder administrativo. "...tudo nos leva a bendizer a empreitada que tomamos a ombros e que se nos afigura tão grandiosa como este horizonte belíssimo, que se descortina a perder de vista...", disse o interventor no lançamento da pedra fundamental de Goiânia em 24 de outubro de 1933.

# O marco zero
## da cidade planejada

"Goiânia foi a primeira capital brasileira projetada no século 20 e o primeiro projeto de Attílio Corrêa Lima como urbanista", destaca Anamaria Diniz, arquiteta e urbanista, que durante 15 anos se debruçou sobre os projetos originais da capital goiana para compor seus estudos de mestrado, doutorado e pós-doutorado em História Urbana.

O traçado de Attílio para a capital emergente previu avenidas largas e o núcleo inicial mais próximo da rodovia - hoje Avenida Anhanguera - que ligava a nova capital a Campinas, cidade que deu suporte à construção de Goiânia, e a Leopoldo de Bulhões, onde chegava a ferrovia. O urbanista aproveitou a topografia para obter efeito perspectivo com o marco zero, o centro administrativo: a Praça Cívica.

A partir da estrada de rodagem, o arquiteto e urbanista projetou um triângulo equilátero composto por grandes vias de circulação, Araguaia e Tocantins e a então Avenida



Praça Cívica em 1957. Fonte: IBGE.



Foto: Cinthia MSPeixoto / shutterstock

Pedro Ludovico, hoje Avenida Goiás, como avenida monumental da cidade, ligando a estação ferroviária, como um portal, à Praça Cívica, no vértice Sul. No Centro Cívico ficariam os principais edifícios públicos e a administração do estado. Attílio delimitou a área urbana projetada para 50 mil pessoas entre os córregos Botafogo e Buritis e um aeródromo entre os córregos Buritis e Capim-Puba.

Conforme os preceitos do urbanismo moderno, Attilio Corrêa Lima aplicou cinco zonas específicas de uso no plano original de Goiânia, segundo Anamaria Diniz. No entorno da Praça Cívica ficaria o setor administrativo; ao longo das três grandes avenidas, o comercial; nas áreas leste e oeste, o residencial urbano; na região sul, o residencial suburbano; nas quadras abaixo da Avenida Paranaíba, o industrial; e fora do setor urbano, o rural, destinado a abastecer a capital. No relatório entregue a Pedro Ludovico Teixeira em 1935, a concepção original de Attilio previa também parques e lagos, aproveitando os recursos naturais existentes.



Foto: Angela Macario / shutterstock

# A cidade que cresceu além do plano original

Grande parte da Goiânia projetada por Attilio Corrêa Lima se perdeu ao longo da história. Primos de Pedro Ludovico Teixeira, os irmãos engenheiros Jerônymo e Abelardo Coimbra Bueno criaram a empresa Coimbra Bueno e Cia. Ltda. a partir da nomeação do primeiro, em 1934, para a Superintendência Geral de Obras de Goiânia. A empresa privada ficou responsável pela construção de edifícios administrativos, como o Palácio das Esmeraldas e o Grande Hotel, além de casas funcionais.

Os irmãos Coimbra Bueno não respeitaram o ideal estético proposto por Attilio Corrêa Lima. Insatisfeito, o arquiteto e urbanista fluminense se desvinculou do governo de Pedro Ludovico Teixeira ainda em 1935, e sua função foi assumida pelo colega Armando de Godoy, contratado pelos irmãos Coimbra Bueno. Godoy incorporou ao traçado de Goiânia os conceitos europeus de cidade-jardim, principalmente no Setor Sul.

Projetada para 50 mil habitantes, a capital possui em 2026 cerca de 1,5 milhão de moradores, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O crescimento acelerado trouxe desafios de infraestrutura e mobilidade urbana que permanecem até os dias atuais. A essa realidade soma-se a expansão das cidades vizinhas, formando uma região metropolitana que demanda constante adaptação do planejamento urbano para atender às necessidades estruturais e ambientais da população.



CAPÍTULO 2




Foto: Leonardo Calixto

# Transporte como indutor de desenvolvimento

Caminhando para seu centenário, Goiânia vive nos últimos anos, uma realidade semelhante à de qualquer metrópole mundial. Embora tenha o agronegócio como força motriz de sua economia, os entraves urbanos representam grandes desafios para os gestores públicos, destacando-se a mobilidade. O transporte coletivo é o componente transformador dessa equação. Sem ele, parte significativa da população ficaria isolada das atividades essenciais da cidade, impedida de vencer longas distâncias para acessar trabalho, saúde, educação e lazer.

O transporte coletivo também atua como indutor de desenvolvimento. Sistemas de mobilidade eficientes impulsionam a economia e atraem novos investimentos. Ao longo de décadas, em Goiânia, os corredores de transporte receberam centenas de empresas, contribuindo para a entrada em operação de diversos negócios. Além disso, trabalhadores que utilizam transporte eficiente ganham produtividade ao reduzir o tempo de deslocamento.

As transformações são mensuráveis. Estudos indicam que cada R$1 investido em transporte coletivo pode gerar retorno de R$4 a R$6 em benefícios econômicos, incluindo redução de custos com saúde devido à menor poluição, economia de tempo e ganho de produtividade, redução de acidentes e desenvolvimento imobiliário. Por ser frequentemente a forma mais viável de mobilidade para parcela expressiva da população, o transporte coletivo democratiza o acesso à cidade e contribui para a redução das desigualdades.




Foto: Leonardo Calixto

# O que o mundo aprendeu sobre transporte

O transporte coletivo nasceu em 1662, quando o filósofo e matemático francês Blaise Pascal criou em Paris as Carosses à Cinq Sous, carruagens puxadas a cavalo com capacidade para oito pessoas. Duzentos anos depois, também na França, o empresário Stanislav Baudry estabeleceu em 1826 um serviço que ligava Nantes aos banhos públicos de sua propriedade. Pouco tempo depois, ele fundou em Paris, a Entreprise Générale des Omnibus.

Nova York inaugurou sua primeira linha em 1827 e Londres em 1829. No Brasil, a transformação chegou com os bondes elétricos no final do século 19 e os ônibus motorizados no início do século 20.

Ao longo do tempo, as cidades aprenderam que investir em transporte público, é questão de justiça social e sustentabilidade urbana. Mais do que uma decisão técnica ou econômica, é uma escolha sobre o tipo de cidade que se deseja construir. O transporte coletivo tornou-se essencial para democratizar o espaço urbano e reduzir as emissões de poluentes.

A integração entre diferentes modais e o planejamento que aproxima moradias e locais de trabalho dos pontos de embarque e desembarque consolidaram-se como princípios fundamentais para cidades com melhor qualidade de vida.




Foto: Rafael Olanda



# Goiânia e os eixos que moldaram a cidade

Em meados de 1970, o arquiteto e urbanista paranaense Jaime Lerner trouxe para Goiânia o conceito revolucionário de corredores exclusivos de ônibus, um modo eficaz para agilizar o transporte público de massa. Em novembro de 1976, quando a capital goiana contava com aproximadamente 500 mil habitantes, a Avenida Anhanguera foi transformada numa via preponderante de transporte coletivo a partir da inauguração, em novembro daquele ano, do novo sistema.

Inicialmente, o Eixo Anhanguera, como mais tarde ficou conhecido, contava com 8,5 quilômetros, correspondente ao trecho entre a Praça da Bíblia e o Dergo, ligando as regiões Leste e Oeste de Goiânia. Não havia terminais, somente estações. Um ano antes, para gerenciar o sistema troncal do Eixo Anhanguera, foi criada a Empresa de Transportes Urbanos de Goiânia (Transurb). As demais empresas ficaram responsáveis pelo transporte do eixo aos bairros e vice-versa.

Foto: Leonardo Calixto

Mais do que uma solução para o transporte, iniciou-se em Goiânia há quase 50 anos uma filosofia de planejamento urbano, priorizando o transporte coletivo, a integração do uso do solo e a mobilidade sustentável, conceitos ainda muito atuais. Esse jeito de pensar a cidade, moldou Goiânia. No início dos anos de 1980, com configuração semelhante, foi estruturado o corredor Norte-Sul, tendo como vias essenciais a Avenida Goiás e as  Ruas 84 e 90, permitindo uma maior integração do transporte coletivo na capital.

A comunicação dos dois corredores (Leste-Oeste e Norte-Sul), no coração de Goiânia (Praça do Bandeirante), desenhou um novo marco zero na capital, agora funcional, voltado para o sistema de transportes. Em 2024 entrou em operação o corredor Norte-Sul o BRT (Bus Rapid Transit), com estações modernas e tecnológicas, oferecendo maior agilidade nas viagens, ônibus elétricos e maior capacidade de transporte de passageiros. No mesmo ano, o Eixo Anhanguera passou a ser denominado BRT Leste-Oeste dando início a uma ampla renovação de frota e das estações e terminais.




# Um sistema em crise

A partir do final dos anos de 1990 e durante 25 anos, a região metropolitana de Goiânia foi cenário de uma grande crise no sistema de transporte coletivo. Diariamente, usuários reclamavam de equipamentos públicos danificados e enferrujados, banheiros e telhados dos terminais com vazamentos, lixo, ambulantes irregulares, violência, inexistência de informações operacionais, embarques tumultuados, insegurança e ônibus lotados.

Em 2020, quando a pandemia da Covid-19 foi anunciada, a situação tornou-se ainda mais caótica. Os transtornos tornaram-se mais evidentes em razão das reclamações dos usuários que temiam o pior ao enfrentar veículos abarrotados.  Alguém precisava assumir a responsabilidade e resolver esse problema tão grave na vida das pessoas.

# Mudar era inevitável

Desde que o transporte público foi implantado na área metropolitana de Goiânia, há cerca de 60 anos, os passageiros pagantes sustentaram sozinhos o sistema público de transportes. O modelo, porém, revelou-se uma armadilha: em períodos de crise ou queda de demanda — como a vivenciada durante a pandemia da Covid-19, os recursos minguavam e os investimentos estancavam.

Com a qualidade dos serviços em declínio: frota velha, terminais e estações sem reforma há décadas; todos os pontos de ônibus sucateados, superlotação, longo tempo de espera e insegurança pública, os usuários abandonavam o transporte coletivo em busca de alternativas. Instalava-se então um círculo vicioso de difícil reversão: sem passageiros, sem recursos; sem recursos, sem qualidade; sem qualidade, sem passageiros.




Foto: Leonardo Calixto

CAPÍTULO 3




Foto: Leonardo Calixto

# A virada: Nova RMTC

Um serviço de transporte público de qualidade na Grande Goiânia precisa atender a muitas premissas para transformar de forma definitiva a realidade de abandono acumulada ao longo das últimas décadas. O ano de 2021 marcou o início de uma ascensão sem precedentes no transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia. Impulsionada por um conjunto de políticas públicas lideradas pelo governador Ronaldo Caiado, a mudança ganhou corpo por meio de dezenas de projetos reunidos sob o guarda-chuva da estruturação da iniciativa Mobilidade Como Serviço, ou apenas Nova RMTC, o movimento transformador do transporte público coletivo metropolitano.

Após anos de crise crônica, marcados por ineficiência, sucateamento da infraestrutura e da frota, e ausência de uma gestão estruturada, o governador Ronaldo Caiado tomou uma decisão historicamente inédita: colocar o Estado de Goiás na liderança de governança interfederativa da RMTC. Embora a Constituição Federal atribua aos Estados essa competência em áreas metropolitanas, o comando nunca havia sido, na prática, reconhecido e exercido com efetividade pelo Estado. Ao romper com essa omissão institucional histórica, Caiado colocou o Estado de Goiás no centro da solução.

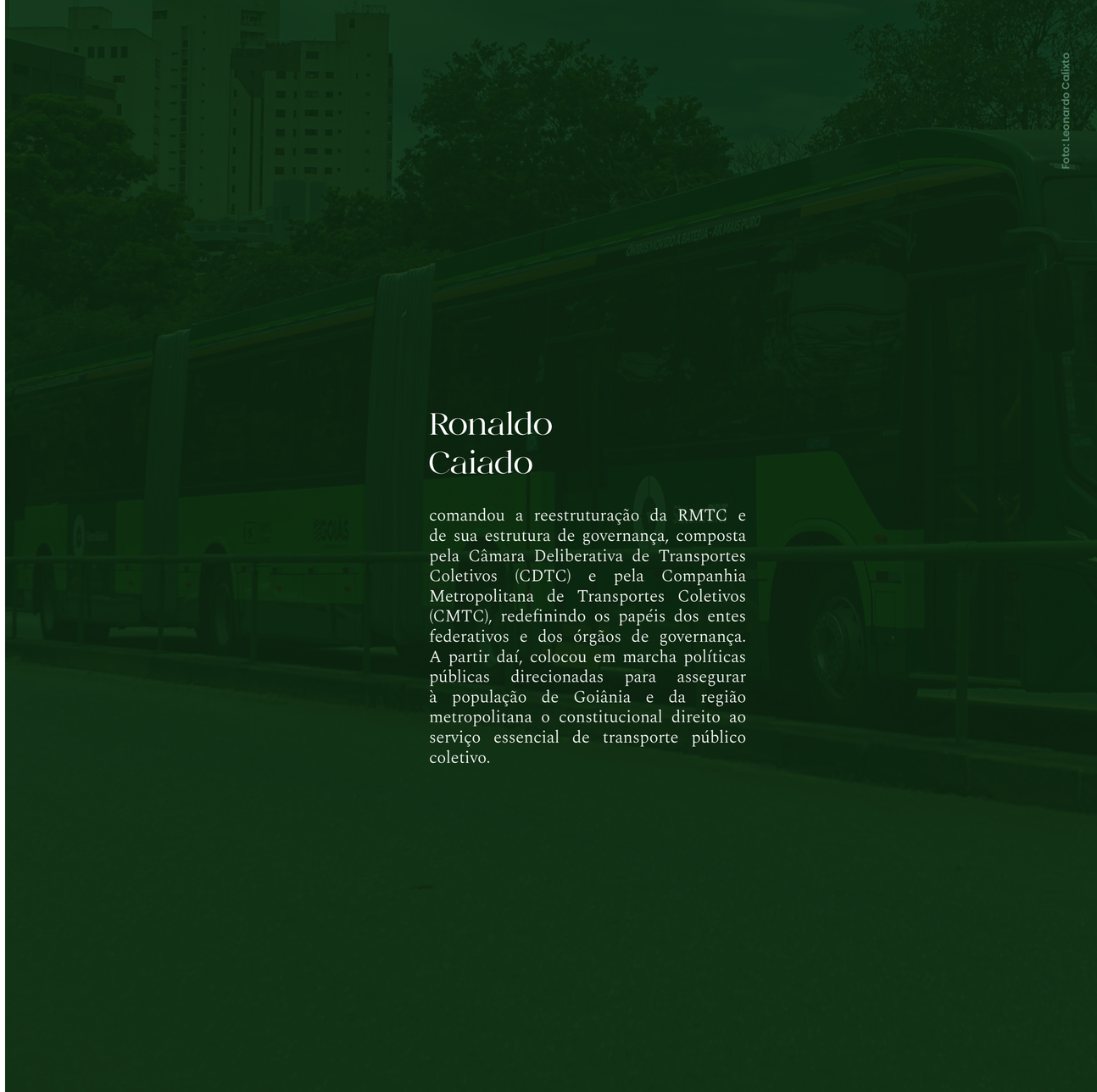


Foto: Leonardo Calixto

## Ronaldo Caiado

comandou a reestruturação da RMTC e de sua estrutura de governança, composta pela Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC) e pela Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC), redefinindo os papéis dos entes federativos e dos órgãos de governança. A partir daí, colocou em marcha políticas públicas direcionadas para assegurar à população de Goiânia e da região metropolitana o constitucional direito ao serviço essencial de transporte público coletivo.

Iniciativa comandada pelo governador Caiado que propôs a Lei A Nova RMTC nasceu da revolucionária iniciativa comandada pelo governador Caiado que propôs a Lei Complementar Estadual n.º 169, de dezembro de 2021, que entre outros avanços, reformulou e reorganizou a RMTC e os órgãos de sua governança - CDTC e CMTC - criados originalmente em 2001 pela Lei Complementar Estadual n.º 34.

A CDTC, órgão colegiado presidido pelo Estado de Goiás e composto ainda pelos municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, é responsável por estabelecer políticas públicas e diretrizes estratégicas para a RMTC. A CMTC, empresa pública que tem como acionistas o Estado de Goiás e os municípios com assento na CDTC, responde pelo planejamento operacional, fiscalização dos serviços prestados e gerenciamento da operação e manutenção do sistema.

Com a Nova RMTC, por impulso da mesma Lei n.º 169/2021, foi instituído um novo modelo de financiamento do sistema, inspirado no artigo 9º da Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O elemento distintivo do novo modelo consiste no intitulado Complemento Tarifário, subsídio aportado pelos entes federativos que integram a estrutura de governança da RMTC.




Arquivo institucional

O mecanismo, que possui subjacente um elevado interesse público, sem encarecer a tarifa pública ou tarifa do usuário, congelada no preço de R$ 4,30 desde abril de 2019.
Desde então, com a união do Estado e dos municípios onde vivem aproximadamente 2,5 milhões de pessoas numa área superior a 7.000 $Km^2$, a RMTC ganhou uma nova configuração. Com a Nova RMTC, a partir da governança e gestão compartilhadas, foi possível sustentar uma rede única com centenas de linhas conectadas, na qual é praticado um modelo tarifário pioneiro no País, com tarifa única do usuário (R$ 4,30) complementada pelo subsídio originado do rateio interfederativo do Complemento Tarifário aportado pelo Estado e pelos municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira.

O diferencial do modelo é o Complemento Tarifário, subsídio público aportado de forma sistemática pelos entes federativos que compõem a estrutura de governança da RMTC: Para melhor compreensão, a tarifa de remuneração é composta pela soma da tarifa do usuário com o complemento tarifário.

O subsídio público não só garante a continuidade dos serviços sem sobrecarregar os usuários, como também permite financiar os investimentos da Nova RMTC com planejamento, segurança jurídica e previsibilidade financeira. Por meio dele, transformações concretas e muito relevantes estão ocorrendo na RMTC desde o início do ano de 2022.

O projeto prevê a renovação da totalidade da frota com veículos mais modernos e sustentáveis, a requalificação da infraestrutura de transporte e a incorporação de novas tecnologias.

A modernização, aliada à nova política pública de Tarifação Flexível instituída pela Lei Complementar nº 169/2021 e regulamentada pela CDTC, possibilitou a criação de diversos produtos tarifários por meio de cartões eletrônicos de transporte, facilitando o acesso à rede de linhas. Entre os benefícios implementados estão o Bilhete Único Metropolitano, o Passe Livre do Trabalhador, o Cartão Família e a Meia Tarifa. Atualmente, mais de 10,8 milhões de viagens são registradas mensalmente no sistema.



Foto: Leonardo Calixto

# Nova RMTC




Arquivo institucional

**Bilhete Único Metropolitano, Passe Livre do Trabalhador, Cartão Família, Passe Livre Estudantil  e Meia Tarifa**

**Melhoria e recuperação dos pontos de ônibus**

**Entrega do BRT Norte-Sul após quase dez anos de obra**

**Novos ônibus zero km modernos, com ar condicionado e sustentáveis**

**Reconstrução de todas as 19 estações e 6 terminais do BRT Leste-Oeste**

**Integração inédita entre trânsito e transporte assegurando prioridade aos ônibus com a desobstrução das vias por meio da metronização**

**Segurança e inovação**

**Novo Plano Operacional (NPO)**

# Investimentos estruturantes

A parceria público-privada que está revolucionando o transporte coletivo na Grande Goiânia é um caso de inovação no Brasil. Com o subsídio público, as concessionárias, organizadas em dois consórcios – RedeMob Consórcio e Consórcio BRT –, têm estabilidade financeira para executar investimentos estruturantes, como ampliação e renovação da frota, melhorias e manutenções em terminais, estações e pontos de parada, e implementação de novas tecnologias. Os compromissos de investimento são assumidos com amparo legal, contratual e regulatório, a partir de leis complementares do estado de Goiás, deliberações da CDTC e contratos de concessão.

No final de 2023, a Lei Complementar Estadual nº 190 deu solidez ao modelo de financiamento definido no projeto da Nova RMTC. A norma estipulou regras de cálculo e garantias robustas para o pagamento do subsídio pelo Estado de Goiás e pelos municípios que integram a governança da RMTC. Em caso de inadimplência, a lei autoriza a cessão condicional pela instituição bancária, dos direitos de crédito do Fundo de Participação dos Estados (FPE) e do Fundo de Participação dos Municípios (FPM).

Esse arranjo, pautado pela liquidez das garantias atreladas a fundos federais, viabilizou segurança financeira às concessionárias para cobrir custos e garantir uma operação de qualidade do transporte público, capaz de atender às crescentes demandas da população da Grande Goiânia.



Foto: Leonardo Calixto

# Gestão Operacional

A CMTC (Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos) atua como braço executivo responsável pelo gerenciamento, controle e fiscalização da operação, definindo parâmetros operacionais e garantindo a qualidade dos serviços prestados. A execução da operação do Sistema Metropolitano BRT (SMB), formado pelo BRT Leste-Oeste e BRT Norte-Sul, é realizada de forma compartilhada pelas cinco empresas concessionárias (Rápido Araguaia, HP Mobilidade, Viação Reunidas, Cootego e Metrobus). O Consórcio BRT existe para prover a frota elétrica e a biometano, além da infraestrutura necessária para ambos.

O RedeMob Consórcio, entidade operacional formada pelas cinco concessionárias, tem como missão desenvolver soluções e serviços que promovam o transporte público de qualidade. É responsável pelos processos de controle da operação de transportes integrado ao controle semafórico, sistema de bilhetagem eletrônica, serviço de informação metropolitano, manutenção, conservação e limpeza dos terminais, estações e pontos de ônibus, projetos e execução de obras de mobilidade.

A Metrobus, empresa estatal que passou por profunda reestruturação e saneamento financeiro entre 2021 e 2025, regularizou aproximadamente R$ 62,4 milhões em dívidas acumuladas e tornou-se mais eficiente, com maior produtividade, menor custo operacional e maior confiabilidade nos serviços prestados.



Foto: Leonardo Calixto


Foto: Rafael Olanda

CAPÍTULO 4




Foto: Leonardo Calixto

# Papel determinante dos terminais de integração

Dentro da política da Nova RMTC, os terminais de integração associados aos corredores BRT desempenham papel central na reorganização do território e na promoção de um modelo de mobilidade urbana sustentável. Os equipamentos funcionam como nós estruturadores da rede, conectando linhas troncais de alta capacidade às linhas alimentadoras que atendem os bairros, o que racionaliza a operação do sistema, reduz sobreposições de trajetos e amplia a eficiência do transporte coletivo.

A percepção de que os ônibus "atrapalham" o trânsito está, em geral, associada a contextos em que o transporte coletivo opera sem prioridade viária adequada, compartilhando espaço com o tráfego individual em vias já sobrecarregadas. O fator crítico, nesses casos, não é a presença do transporte coletivo, mas a ausência de gestão integrada ao sistema viário e semafórico, com medidas de priorização operacional.

Sob a perspectiva do desenvolvimento urbano, os terminais contribuem para a requalificação do entorno e a formação de centralidades urbanas, aproximando moradia, serviços e oportunidades, reduzindo a necessidade de deslocamentos longos e incentivando um uso mais equilibrado do solo.

Ao priorizar a integração territorial, a previsibilidade dos deslocamentos e a redução da dependência do transporte individual, a Nova RMTC consolida os terminais como elementos estratégicos para a diminuição de congestionamentos, a mitigação de impactos ambientais e a promoção de uma cidade mais acessível, inclusiva e ambientalmente responsável.




Arquivo institucional

# Projeto Viagem Segura

No âmbito da Nova RMTC, a segurança dos usuários consolida-se como um dos pilares da qualificação do sistema de mobilidade. Em toda a RMTC serão instaladas 6.500 câmeras (100% dos ônibus, estações e terminais), das quais 3.511 já estão em funcionamento. O sistema de videomonitoramento inteligente conta com reconhecimento facial e é integrado à Central Integrada de Trânsito e Transportes conectada à Secretaria de Segurança Pública do Estado de Goiás, permitindo acompanhamento em tempo real e resposta imediata a ocorrências.

O aparato tecnológico é complementado pela atuação da Polícia Militar, com efetivo dedicado à segurança do transporte coletivo e presença ostensiva nos principais pontos de embarque e circulação. Goiânia é a única capital brasileira a contar, atualmente, com um batalhão da Polícia Militar especializado no transporte coletivo.

A integração entre tecnologia, gestão da RMTC e forças de segurança têm resultado em redução de ocorrências, aumento da sensação de proteção e maior confiança do cidadão no transporte coletivo, reforçando o sistema como um meio seguro, organizado e confiável para os deslocamentos diários na Região Metropolitana de Goiânia.



Foto: Leonardo Calixto

# Mulheres mais protegidas

Mais de dois terços dos usuários da RMTC são formados por mulheres. Por iniciativa da primeira-dama Gracinha Caiado, coordenadora do Goiás Social, os aplicativos Mulher Segura e o SiMRMTC foram integrados. A medida permite que as mulheres passageiras tenham acesso direto a mecanismos de acionamento da Polícia Militar e de registro de ocorrências, a partir da plataforma de mobilidade urbana utilizada no planejamento e acompanhamento das viagens.

# Pioneirismo

## e sustentabilidade na transição energética

A renovação completa da frota metropolitana contempla a aquisição de mais de 1.200 novos veículos equipados com ar-condicionado, distribuídos em três matrizes energéticas sustentáveis: elétrica, biometano e diesel Euro VI. Já estão sendo incorporados mais veículos movidos a biometano, tecnologia que reduz significativamente a emissão de gases de efeito estufa.

A instalação da infraestrutura de recarga elétrica consolida Goiânia em patamar comparável a modelos internacionais como Shenzhen (China), Oslo (Noruega) e Barcelona (Espanha), aproximando o sistema brasileiro das melhores práticas globais em mobilidade limpa e de baixa emissão. O Eletroposto Oeste, pertencente ao Sistema BRT e instalado na sede da Metrobus, possui 23 carregadores de 240 kw, com potência total de 6 MVA, com capacidade para atender 46 ônibus simultaneamente. Em potência, é o maior terminal de recarga de ônibus elétricos do Brasil.



Foto: Rafael Olanda

O Eletroposto Oeste abriga ainda o primeiro Sistema de Armazenamento de Energia em Bateria (BESS) móvel utilizado comercialmente no transporte público brasileiro. Com 50 kWh de capacidade e 60 kW de potência, o sistema garante estabilidade energética em momentos de pico ou emergências, permitindo que o eletroposto opere com segurança e autonomia. É uma tecnologia que integra geração fotovoltaica, armazenamento e distribuição de energia. As baterias dos ônibus elétricos possuem autonomia para o dia todo e a recarga só ocorre à noite, sem prejuízo da operacionalidade

O BRT Norte-Sul já opera com ônibus elétrico e infraestrutura consolidada dentro da eletromobilidade, com cinco carregadores instalados nos terminais Paulo Garcia, Recanto do Bosque, Isidória, Cruzeiro e Veiga Jardim. A base sólida garante estabilidade operacional.

CAPÍTULO 5



Foto: Rafael Olanda

## Programa Nova Mobilidade

# Pilares

**Desobstrução de vias**

**Gerenciamento semafórico (Metronização)**

**Requalificação do sistema metropolitano BRT**



Foto: Rafael Olanda

Em 2025, por iniciativa do prefeito de Goiânia, Sandro Mabel, foi lançado o programa Nova Mobilidade. Três pilares entrelaçados sustentam a iniciativa: a desobstrução de vias, o gerenciamento semafórico (metronização) e a requalificação do sistema metropolitano BRT.

A origem do programa está fundamentada em um diagnóstico preocupante: nos últimos dez anos, a velocidade média dos veículos na Grande Goiânia caiu 40%, segundo o RedeMob Consórcio. O programa Nova Mobilidade surgiu para acelerar soluções e destravar o trânsito. A prioridade recai sobre o transporte coletivo, mas o programa vai além: investe na modernização semafórica, na metronização de corredores e na desobstrução de vias arteriais. Paralelamente, estimula a mobilidade ativa por meio da implantação de um sistema de bicicletas compartilhadas e outros serviços complementares.

A governança do programa é fruto da parceria entre a CDTC, a CMTC, a Secretaria de Engenharia de Trânsito (SET) e as concessionárias da RMTC, por meio do RedeMob Consórcio. A principal estratégia encontra-se fundamentada na metropolização do trânsito da capital, o qual é amplamente usado pelos veículos, não somente de Goiânia, como também dos demais municípios da região metropolitana de Goiânia.




Foto: Leonardo Calixto

# Metronização

Nas cidades brasileiras, onde a busca por uma mobilidade urbana mais humana e eficiente é uma constante necessidade, Goiânia emergiu na última década como um caso de estudo singular. A capital goiana não apenas enfrentou os desafios crônicos do transporte público, mas o fez olhando para o futuro, por meio de uma iniciativa pioneira que hoje reverbera como um modelo para o país: a metronização de seu Sistema Metropolitano BRT. Ao olharmos para o futuro, vislumbramos o potencial transformador de uma cidade que ousa inovar.

A metronização nasceu de uma visão pragmática: seria possível replicar a eficiência de um metrô na superfície? A resposta foi um 'sim' animador. O projeto consiste em um ecossistema tecnológico sofisticado, no qual inteligência artificial, sensores, GPS embarcado e semáforos inteligentes se comunicam para conceder prioridade absoluta aos ônibus, dentro das melhores práticas de engenharia de tráfego. O resultado é uma 'onda verde' adaptativa que permite aos veículos do transporte coletivo fluir quase sem interrupções, parando apenas nas estações de embarque e desembarque.

O impacto inicial foi notável, validando a visão do projeto. A velocidade média dos ônibus aumentou em mais de 30% nos trechos iniciais, com redução de mais de 90% das paradas em semáforo vermelho, beneficiando diretamente centenas de milhares de passageiros por mês. Este sucesso não apenas devolveu tempo e qualidade de vida aos cidadãos, mas também rendeu a Goiânia prêmios de reconhecimento nacional, consolidando a cidade como uma referência em inovação urbana.



Foto: Leonardo Calixto

ganho de velocidade **35%**

VIAGENS MAIS RÁPIDAS

| Trecho Operacional | Velocidade Média (Antes) | Velocidade Média (Depois) |
|---|---|---|
| **BRT Leste-Oeste** (T. Novo Mundo para Pça. da Bíblia) | 16,5 km/h | 22,9 km/h |
| **BRT Norte-Sul** (T. Isidória para Pça. Cívica) | 15,0 km/h | 20,1 km/h |

Se a retrospectiva é animadora, as perspectivas futuras da metronização são ainda mais promissoras. O que se pode esperar é a consolidação de uma rede de mobilidade que integra estruturalmente o trânsito e o transporte. Mais do que apenas um sistema de transporte, a metronização aponta para a criação de um ecossistema de mobilidade integrada, com a totalidade do gerenciamento semafórico e viário priorizando a transformação da experiência do usuário do transporte coletivo - menos tempo de espera e viagens mais rápidas.

Prêmio conquistado por Goiânia no **Connected Smart Cities 2025,** em São Paulo

**1º lugar no Prêmio Parque da Mobilidade Urbana** categoria Iniciativas em Favor da Mobilidade Sustentável

# Programa de Desobstrução de Vias Arteriais

O Programa de Desobstrução de Vias Arteriais nasce do pensamento de que um mundo melhor é coletivo. A coletividade deve possuir hierarquia superior na gestão da mobilidade urbana das cidades. É a partir dessa visão que a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC) se torna indutora de um tratamento diferenciado para vias arteriais – adequadamente hierarquizadas – de modo que o transporte público coletivo seja priorizado e a fluidez de tráfego melhorada para os principais fluxos estruturantes da cidade.

Assim como no sistema cardiovascular, em que as artérias não podem ser obstruídas para não comprometer todo o organismo, as vias arteriais urbanas exigem atenção contínua e intervenção precisa. Com base nesse princípio, o Programa de Desobstrução de Vias Arteriais aplica conhecimento técnico especializado para atuar sistematicamente ao longo dessas vias, priorizando o transporte coletivo, ampliando a capacidade viária e reduzindo gargalos e obstruções, além de assegurar acessibilidade e segurança. Para isso, serão empregados elementos de engenharia de tráfego, operação e fiscalização de trânsito, com execução dos projetos de sinalização horizontal, vertical e semafórica em mais de 300 km de vias na capital.

Os primeiros resultados são animadores: os corredores Jamel Cecílio-136, Castelo Branco-Mutirão, Av. 85, Universitária e 24 de outubro, que receberam as primeiras implantações, apresentaram aumentos superiores a 30% na velocidade média dos deslocamentos, sem aumento do número de acidentes. É economia de tempo e melhoria da qualidade de vida por onde passa a maior parte da população, com o ônibus abrindo caminho para um futuro mais coletivo e mais rápido.



Foto: Marcelo Lobo | Arte: Stan

CAPÍTULO 6




Foto: Rafael Olanda



Foto: Leonardo Calixto

# BRT: Eixos estruturantes que conectam a metrópole

Se a Grande Goiânia vivencia desde 2021 uma transformação sem precedentes em seu sistema de transporte coletivo com investimentos da ordem de bilhões de reais, a evolução de dois eixos estruturantes de alta capacidade a partir da Nova RMTC, reconfigura o paradigma da mobilidade regional. Fundamentados no sistema Bus Rapid Transit (BRT), o BRT Leste-Oeste e o BRT Norte-Sul atravessam a metrópole em suas principais artérias viárias. A mudança de estrutura posicionou Goiânia como referência nacional em inovação e sustentabilidade no transporte público.




Foto: Leonardo Calixto

# BRT Leste-Oeste: tradição modernizada

O BRT Leste-Oeste é o principal alicerce de estruturação da rede metropolitana de transportes coletivos, de interconexão de linhas e de distribuição de demanda. Operando 24 horas, nos dias úteis registra em média 140 mil viagens. Dos 19 municípios que integram a RMTC, 15 possuem linhas que se integram ao corredor.

Em breve, outros dois municípios, Inhumas e Santa Bárbara também estarão integrados ao Leste-Oeste, aumentando ainda mais sua relevância na RMTC.

Em 2022 teve início o planejamento, pelo Governo de Goiás, para uma profunda intervenção no BRT Leste-Oeste. Todas as dezenove (19) estações de embarque e desembarque e os seis terminais de integração foram reconstruídos seguindo padrões contemporâneos de funcionalidade, segurança e acessibilidade. Cada plataforma incorpora elementos tecnológicos de última geração. O planejamento previu a renovação total da frota com a utilização de ônibus elétricos articulados e superarticulados, à combustão Euro VI e a biometano.

# Principais mudanças implementadas:

- Novo design arquitetônico
- Painéis informativos sobre chegada de ônibus em tempo real
- Mapas interativos que mostram a integração da rede
- Sistema de som de alta potência distribuído por toda a plataforma
- Monitores de LED semelhantes aos utilizados em aeroportos
- Totens interativos para autoatendimento e consultas
- Wi-Fi gratuito
- Torres para recarga de dispositivos móveis




Foto: Leonardo Calixto

- Câmeras com tecnologia de reconhecimento facial
- Posto de segurança com monitoramento 24 horas
- Catracas em aço inoxidável, padrão antivandalismo
- Rampas de acesso com inclinação suave
- Corrimãos com sinalização em braille
- Piso tátil para pessoas com deficiência visual
- Sistema modular de plataformas com portas automáticas de vidro
- Paredes com brises de alumínio que garantem ventilação natural e proteção contra intempéries
- Iluminação cênica

# Modernizada

O BRT Leste-Oeste passou a integrar o Sistema Metropolitano BRT, obtendo ainda maior relevância na Rede Metropolitana de Transportes Coletivos. Num trajeto aproximado de 49 km, o corredor conecta a Região Metropolitana de Goiânia do extremo Leste, em Senador Canedo, ao extremo Oeste, em Trindade e Goianira.

Com a entrada em operação do BRT Norte-Sul, em 2024, os dois BRTs se conectam no coração de Goiânia, a Praça do Bandeirante, uma intersecção estratégica, criando um hub multimodal que potencializa a conectividade metropolitana e um novo marco zero do transporte coletivo.




Foto: Leonardo Calixto

# BRT Norte-Sul e o processo de integração

Após quase uma década de construção, o BRT Norte-Sul é um ambicioso projeto de mobilidade urbana executado na Grande Goiânia. O corredor cruza a metrópole de ponta a ponta, percorrendo 29,6 quilômetros, conectando o Terminal Veiga Jardim, em Aparecida de Goiânia, ao Terminal Recanto do Bosque, na região Norte de Goiânia. Ele possui seis terminais de integração e 28 estações de embarque e desembarque. A partir do Terminal Isidória, há também o ramal para o Parque Atheneu.

Em homenagem à biodiversidade do Cerrado, as estações receberam nomes de plantas nativas do bioma brasileiro, reforçando a identidade regional e a conexão entre os usuários e o meio ambiente local. Cada estação possui dois acessos (norte e sul) e incorpora as mesmas tecnologias implantadas no BRT Leste-Oeste, incluindo portas automáticas semelhantes às utilizadas em sistemas metroviários, com sinalização sonora de abertura e fechamento para evitar acidentes.



Arquivo Institucional



Foto: Leonardo Calixto

O BRT Norte-Sul está integrado a 136 linhas convencionais da RMTC e também às cinco linhas do BRT Leste-Oeste através da Estação Pitanga, no cruzamento da Avenida Anhanguera com a Avenida Goiás. Esta conectividade permite que os usuários, mediante o uso do Bilhete Único Metropolitano, realizem múltiplos embarques no período de 2h30, otimizando deslocamentos e reduzindo custos.

O sistema opera com 60 ônibus distribuídos em cinco linhas exclusivas. A frota, composta por veículos de 15 metros com ar-condicionado e portas em ambos os lados, inclui 10 ônibus elétricos, consolidando o compromisso com a sustentabilidade. A operação é realizada de forma consorciada pelas cinco concessionárias da RMTC, garantindo padronização e integração entre os dois corredores BRTs.




Foto: Leonardo Calixto

Sistema Metropolitano BRT,

# o mais verde do Brasil!

Os **ônibus elétricos reduzem emissões,** ruídos e elevam a eficiência ambiental do transporte coletivo.

Estamos **construindo o BRT mais verde** do Brasil.

Os eixos estruturantes Norte–Sul e Leste–Oeste organizam a circulação de alta capacidade e estruturam a mobilidade metropolitana.

**Metronização é previsibilidade:** ônibus no horário certo, cidade funcionando melhor

Um **transporte coletivo mais eficiente e sustentável** não apenas desloca pessoas: ele amplia oportunidades, melhora a saúde, reduz desigualdades e transforma positivamente a vida urbana.

O **futuro do transporte coletivo é tornar cada vez melhor** aquilo que já organiza a cidade hoje.

O **futuro da mobilidade urbana se constrói com planejamento,** continuidade e compromisso com as pessoas.

CAPÍTULO 7



Imagem ilustrativa / Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design

Novo Marco Zero do Transporte - Praça do Bandeirante




# O futuro

Terminal a céu aberto no Novo Marco do Trransporte

Imagem ilustrativa / Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design

# Uma trajetória em construção

As cidades que hoje são referência mundial em mobilidade urbana eficiente não chegaram a esse patamar de forma imediata. Elas trilharam caminhos graduais, baseados em decisões estruturantes, continuidade institucional e aperfeiçoamento constante dos seus sistemas de transporte coletivo. Goiânia inicia uma trajetória semelhante, ancorada na Nova RMTC e no programa Nova Mobilidade como eixos organizadores do desenvolvimento urbano.

Os próximos passos da mobilidade na Região Metropolitana de Goiânia combinam novas soluções e o avanço do que já está em curso: política tarifária, corredores mais eficientes, ampliação da oferta e expansão da infraestrutura — novos terminais, estações, pontos de ônibus e espaços públicos revitalizados ao longo do sistema BRT. A isso se somam novas tecnologias, como o Super App da mobilidade, serviços sob demanda, bicicletas compartilhadas e expansão da frota sustentável, incluindo ônibus movidos a biometano. O fortalecimento desses pilares cria as condições para a adoção de sistemas ainda mais avançados no futuro.



Imagem ilustrativa / Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design

**Área de convivência no novo Marco Zero do Transporte**




Arquivo institucional

À medida que o transporte coletivo se torna mais confiável, previsível, com menos espera e mais atrativo, a cidade amplia sua capacidade de avançar para modelos de mobilidade mais sofisticados, como maior prioridade semafórica ao transporte público, sistemas inteligentes de controle operacional, políticas urbanas orientadas ao transporte e ao trânsito integrados. Esses elementos, amplamente utilizados em cidades com mobilidade consolidada, dependem menos de grandes obras e mais de governança, tecnologia e planejamento contínuo.

O avanço para sistemas mais eficientes não ocorre por imitação, mas por evolução progressiva e adaptação local. A mobilidade urbana da Goiânia que chegará aos 100 anos em 2033 não será resultado de uma solução única, mas de um conjunto de decisões consistentes, que fortalecem o transporte coletivo hoje para permitir inovações mais profundas amanhã.

A seguir são apresentadas as principais ações, pensadas no momento, para a Nova RMTC e Nova Mobilidade rumo ao centenário de Goiânia.

# Implantação do Novo Plano Operacional

Fundamentado em um profundo estudo da rede de linhas, demandas, origens e destinos, o NPO permite ao poder público e aos operadores do sistema dimensionar a quantidade e a tipologia da frota para atender as necessidades dos usuários. Em várias frentes, irá redesenhar trajetos e linhas para transformar o transporte coletivo mais eficiente e sustentável, além de oferecer melhor nível de serviço com maior conforto.



Arquivo institucional

Imagem ilustrativa / Ideias Projetos




Projeto ilustrativo do Terminal Trindade

# Implantação de Novos Terminais nas Extensões do BRT Leste-Oeste

Num horizonte próximo, a Nova RMTC irá avançar ainda mais com uma transformação física da infraestrutura de transporte coletivo nas extensões do BRT Leste-Oeste, com destaque para as construções de novos terminais no Conjunto Vera Cruz, em Trindade e em Goianira.

Seguindo o padrão de excelência já consolidado no tronco do BRT Leste-Oeste, os terminais irão contar com acessibilidade universal, organização de fluxos, informação e segurança de última geração, uma referência de modernidade e conforto para os passageiros, a expansão representa a continuidade natural de uma transformação que já é realidade na área central metropolitana. A inclusão iminente de Inhumas e Santa Bárbara na RMTC reforça que esse não é um projeto isolado, mas um movimento crescente e estruturado de integração metropolitana, que amplia o alcance, a qualidade e a dignidade do transporte público para cada vez mais cidadãos goianos.

# Ampliação de Implantação de Novos Abrigos na RMTC

A melhoria e renovação dos abrigos da RMTC ilustra bem a dimensão do trabalho já realizado e o que ainda está por vir. Dos 7.200 pontos de paradas de ônibus que compõem a RMTC, mais da metade já conta com modelos novos de abrigos equipados com informação, sinalização qualificada e maior conforto ao usuário. Uma conquista expressiva que, por si só, já representaria um avanço notável em qualquer cidade brasileira. Mas as implantações de novos abrigos não param, milhares de abrigos novos serão instalados nos próximos anos.






Imagem ilustrativa / 23 Sul

Abrigo Tipo B Urbano consolidado

# Implementação de Novos Modelos de Abrigos nas Extensões dos BRTs

O Sistema Metropolitano dos BRTs, formado pelos BRTs Norte-Sul e Leste-Oeste, sendo as principais linhas estruturantes da RMTC, serão especialmente contemplados com três novos modelos de abrigos nos pontos de parada nas extensões até Trindade (GO-060), Goianira (GO-070), Senador Canedo (GO-403), Parque Atheneu, Cruzeiro do Sul e Veiga Jardim.

Os novos modelos de abrigos carregam a identidade visual e os padrões de qualidade consolidados nos terminais e estações Norte-Sul e Leste-Oeste. Mais do que uma questão estética, os futuros abrigos vão funcionar como uma marca territorial: onde quer que sejam instalados, irão comunicar ao cidadão que aquele ponto está sendo integrado a um sistema de transporte de nível principal, com tecnologia, segurança e dignidade como padrão.

# Ampliação de Desobstrução de Vias

Os resultados iniciais do Programa de Desobstrução de Vias Arteriais revelam mais do que ganhos de velocidade ou melhorias operacionais. Eles mostram que, quando planejamento, técnica e compromisso público caminham juntos, a cidade responde. Cada corredor reorganizado, cada obstáculo removido e cada ajuste na circulação representam um passo concreto na construção de uma mobilidade mais eficiente, mais humana e mais justa.

As intervenções realizadas até aqui são apenas o começo de um processo que seguirá avançando. A experiência acumulada nas primeiras implantações abre caminho para novas etapas, novos corredores e novas soluções capazes de ampliar os benefícios já observados. A cidade é dinâmica, cresce, se transforma e apresenta desafios permanentes. Justamente por isso, as ações de qualificação do sistema viário também precisam ser contínuas.



Foto: Rafael Dianda

Mais do que liberar espaço nas vias, o programa busca abrir caminhos para uma nova cultura de mobilidade, na qual o transporte coletivo ganha prioridade, os deslocamentos se tornam mais previsíveis e o tempo das pessoas passa a ser respeitado. Cada melhoria implantada representa minutos devolvidos ao cotidiano de milhares de cidadãos, mais eficiência para a economia urbana e mais qualidade de vida para quem vive e se move pela cidade.

Um novo caminho está em curso, feito de planejamento, monitoramento constante e disposição para inovar. Um caminho que continuará sendo ampliado, passo a passo, na direção de uma cidade mais fluida, mais conectada e preparada para o futuro.




Foto: Rafael Olanda

# Ampliação da Metronização

O percurso narrado ao longo desta obra revela que a metronização do Sistema Metropolitano BRT de Goiânia não é um capítulo encerrado, mas uma trajetória em curso. O que foi realizado até o presente momento, com resultados mensuráveis, reconhecimento nacional e impacto direto na vida de milhões de cidadãos, constitui a base de um processo que, em um futuro próximo, avançará de forma ainda mais abrangente.

A expansão da metronização, a incorporação de tecnologias complementares e o aprofundamento da integração metropolitana já figuram no horizonte do planejamento institucional, sustentados pela disposição demonstrada pelos gestores públicos em transformar a mobilidade urbana em uma política pública duradoura. A RMTC não apenas sinalizou o caminho, mas segue construindo-o, com a convicção de que o transporte público eficiente, humano e tecnologicamente avançado é um direito que a cidade se comprometeu a entregar à sua população.




# Implantação do Super App da Mobilidade

O super App da Mobilidade irá reunir e integrar os principais serviços de deslocamento urbano. Através da ferramenta, o usuário poderá realizar recarga e consulta de saldo do cartão SitPass, compra de créditos, consulta de horários, planejamento de viagens e acessar serviços complementares integrados, como bicicletas compartilhadas e serviços sob demanda.

# Implementação de serviços complementares

Os serviços complementares do transporte público representam um novo passo na evolução da mobilidade urbana da RMTC. Mais do que ampliar a oferta de deslocamentos, essas soluções buscam construir um sistema mais inteligente, acessível e conectado às necessidades das pessoas. Ao integrar diferentes modos de transporte e incorporar novas tecnologias, esses serviços contribuem para tornar as viagens mais simples, confortáveis e eficientes, fortalecendo o papel do transporte coletivo na vida cotidiana da população.




Entre as iniciativas previstas para um futuro próximo está a implantação do sistema de bicicletas compartilhadas (bike sharing) integrado ao transporte coletivo. O serviço permitirá que bicicletas estejam disponíveis para uso público, possibilitando que qualquer cidadão alugue uma bicicleta por meio do Super App da Mobilidade, realize seu trajeto e a devolva em outro ponto da capital. A proposta é ampliar as possibilidades de deslocamento e, sobretudo, facilitar as conexões de primeiro e último quilômetro do transporte público.

Outro avanço importante será a implementação do transporte coletivo sob demanda. Nesse modelo inovador, as viagens deixam de seguir exclusivamente linhas e horários fixos e passam a ser acionadas conforme a necessidade dos usuários, também por meio do Super App da Mobilidade. Essa solução permitirá oferecer um serviço mais flexível, com menor tempo de espera, embarque mais próximo da origem das viagens e maior comodidade para os passageiros.

Essas iniciativas apontam para um novo horizonte da mobilidade urbana: um sistema cada vez mais integrado, adaptável e centrado nas pessoas. Ao combinar tecnologia, planejamento e inovação, a RMTC amplia suas possibilidades de atendimento e reafirma seu compromisso de construir uma rede de transporte público moderna, eficiente e preparada para acompanhar as transformações da cidade e da sociedade.

# Continuidade da Renovação da Frota

Goiânia, que tinha uma das frotas de ônibus mais antigas do país, conta hoje com 600 veículos novos, equipados com câmeras de monitoramento e ar-condicionado. Parte deles é elétrica; os demais seguem a norma Euro VI — padrão mundial que limita a emissão de poluentes, reduzindo em até 80% a emissão de óxidos de nitrogênio (NOx). Em breve, ônibus elétricos e movidos a biometano serão incorporados à frota. Num futuro próximo, veículos de tamanho intermediário e de maior capacidade vão operar nas linhas estruturais. Toda frota será renovada.




Foto: Leonardo Calixto

# Biometano

## a revolução verde

Goiás está se consolidando como referência nacional em descarbonização urbana com a implementação da Nova RMTC, que prevê a aquisição de ônibus movidos a biometano. A estratégia transforma resíduos orgânicos provenientes da agroindústria, como vinhaça do setor sucroenergético e resíduos da pecuária, além de resíduos sólidos urbanos e lixo orgânico, em combustível de alto valor agregado. Essa abordagem impulsiona a economia circular, garante o tratamento sustentável de resíduos e estimula a construção de infraestrutura de compressão e transporte de gás, além de promover a geração de empregos especializados e fomentar novos modelos de negócios sustentáveis na região.

A execução do projeto é fruto de uma sinergia entre liderança política e técnica. O projeto gera um ciclo virtuoso de independência energética, aproveitamento de resíduos, desenvolvimento regional e melhoria da qualidade do ar para os cidadãos goianos.




Arquivo institucional

Com isso, a Região Metropolitana de Goiânia (RMG), por meio do projeto Nova RMTC, também se prepara para alcançar mais um marco histórico no transporte público brasileiro. A capital goiana será a primeira do país a operar um ônibus biarticulado movido a biometano no transporte público coletivo. O veículo de alta capacidade representa a união entre inovação tecnológica e sustentabilidade ambiental.

O modelo foi desenvolvido sob medida para a Nova RMTC, incorporando tecnologias avançadas que garantem elevado desempenho operacional para o transporte coletivo metropolitano. Entre os destaques está a utilização de cilindros de alta tecnologia da multinacional Hexagon, que permitem grande capacidade de armazenamento de biometano e asseguram alta autonomia operacional ao veículo. Com essa configuração, o ônibus biarticulado supera 400 quilômetros de autonomia, desempenho equivalente ao dos veículos movidos a diesel, o que garante eficiência operacional e viabilidade para a operação diária do sistema.

A iniciativa não apenas reforça o protagonismo da Região Metropolitana de Goiânia na transição energética do transporte urbano, como também representa um marco para a indústria nacional de ônibus, ao consolidar uma solução tecnológica desenvolvida no Brasil com potencial de replicação em outras regiões metropolitanas.




Foto: Rafael Olanda

O modelo goiano se destaca por defender a neutralidade tecnológica na transição energética. Goiás demonstra que o biometano é uma alternativa viável, econômica e com pegada de carbono negativa, capaz de reduzir até 95% das emissões de poluentes. Essa abordagem influencia o debate nacional ao provar que a descarbonização pode ser adaptada às vocações regionais, posicionando o biometano como pilar estratégico do Plano Clima e do programa Combustível do Futuro.

Com essa combinação de inovação tecnológica, infraestrutura energética e articulação institucional, Goiás consolida um modelo pioneiro de mobilidade sustentável no Brasil. A Nova RMTC passa a representar não apenas um projeto de modernização do transporte público, mas também um exemplo concreto de economia circular, no qual resíduos que antes representavam um grande desafio ambiental passam a se transformar em energia limpa, capaz de mover uma das maiores redes metropolitanas de transporte coletivo do país.

# Requalificação do entorno dos BRTs

Hoje, apesar da boa infraestrutura das estações e terminais dos dois principais corredores do transporte coletivo, calçadas e praças ao redor carecem de acessibilidade, segurança, equipamentos urbanos e padronização. No futuro, a ideia é que esses corredores, das estações e terminais às calçadas de acesso imediato, funcionem como um sistema integrado, oferecendo dignidade para quem utiliza o transporte público e finaliza a jornada a pé. Mais do que uma intervenção pontual de requalificação urbana, a proposta prevê uma gestão contínua dessas áreas, assegurando que as melhorias se mantenham ao longo do tempo. Estão previstas dezenas de intervenções, com início previsto no Novo Marco Zero do Transporte.



Imagem ilustrativa / Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design

**Área de convivência no novo Marco Zero do Transporte - Praça do Bandeirante**

# Marco zero do transporte

No coração de Goiânia, onde as avenidas Goiás e Anhanguera se cruzam desde os primórdios da cidade, nasce o Marco Zero do Transporte — símbolo máximo de uma transformação que já é referência nacional. Ponto de convergência dos dois grandes corredores BRT metropolitanos, o local se tornará um grande terminal a céu aberto, com urbanização qualificada, áreas verdes, tecnologia, acessibilidade e conforto.

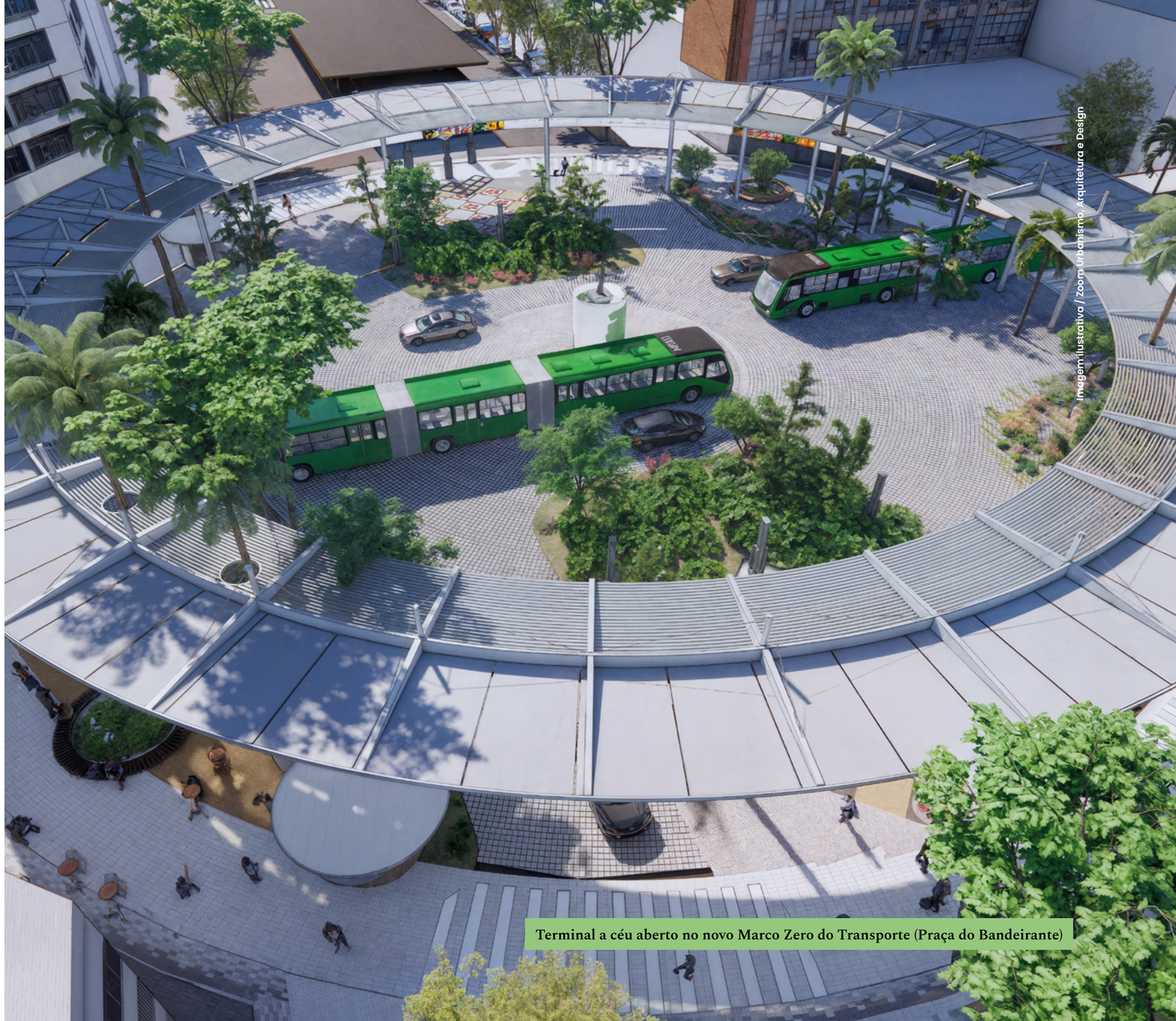


Imagem ilustrativa / Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design

**Terminal a céu aberto no novo Marco Zero do Transporte (Praça do Bandeirante)**




O transporte coletivo, além de infraestrutura, também é uma artéria vital que conectam pessoas, bairros e oportunidades. É através dele que cidades crescem, economias se desenvolvem e cidadãos exercem plenamente seu direito de ir e vir. Por isso, avançar no transporte público é, antes de tudo, um ato de responsabilidade com o povo.

Goiânia e sua região metropolitana provaram que essa transformação é possível quando o poder público assume seu papel, quando o subsídio tarifário é tratado como investimento social e quando cada ente, cada usuário e toda a sociedade caminham juntos na mesma direção.
O que foi construído até aqui é motivo de orgulho. O que está por vir é ainda essencial. Porque uma cidade que cuida de quem se move cuida de todos e a região metropolitana de Goiânia segue em movimento.

# Agradecimentos

Transformações desta magnitude não acontecem por acaso. Elas nascem da visão de líderes que enxergam no transporte coletivo não um custo, mas um investimento na vida das pessoas.

Ao governador Ronaldo Caiado, condutor desta travessia, o reconhecimento pelo compromisso inabalável com a modernização do transporte coletivo na Região Metropolitana de Goiânia, uma decisão de governo que mudou a rotina de milhares de goianos e colocou Goiás em destaque nacional.

Ao prefeito Sandro Mabel, pela determinação em avançar e pela coragem de implementar mudanças estruturais que a cidade esperava há décadas.

Aos prefeitos dos municípios que integram a Região Metropolitana de Goiânia, o reconhecimento pela parceria e pela abertura em acolher as mudanças necessárias. Transformar um sistema metropolitano exige não apenas iniciativa, mas também a disposição de caminhar junto.

A cada gestor, técnico, engenheiro, operador, planejador e servidor que acreditou nessa transformação e se empenhou para que ela saísse do papel — este livro também é de vocês.

E ao usuário do transporte coletivo — razão de tudo isso, a promessa de que o melhor ainda está por vir.

## *Ficha catalográfica*

Do Marco Zero ao Centenário / RedeMob Consórcio.
Organização: RedeMob Consórcio
Goiânia – GO: RedeMob Consórcio, 2026.
116 p.

1. Mobilidade urbana.

2. Transporte público coletivo.

3. Região Metropolitana de Goiânia.

4. Planejamento urbano.

5. Políticas públicas de transporte

CDD: 388.4

## *Créditos editoriais*

**Organização**
Leomar Avelino Rodrigues por RedeMob Consórcio

**Concepção e coordenação geral**
Marcela Lobo por Animus Marketing

**Coordenação editorial**
Renata Vieira por Kasane Comunicação

**Texto**
Malu Longo

**Revisão**
Renata Rezende
Mariana Faria por Kasane Comunicação

**Projeto gráfico e diagramação**
Animus Marketing
Gabriel Vilela

**Fotografias e imagens**
Leonardo Calixto
Rafael Olanda
Arquivo institucional
Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design

**Consultor**
Vinicius Ribeiro por Instituto Urbanidades

**Edição**
1ª edição

**Local de publicação**
Goiânia – GO

**Edição**
Malu Longo

**Ano de publicação**
2026

**Número de páginas**
118 p.