



REVISTA AMBIENTE CONTÁBIL

Universidade Federal do Rio Grande do Norte

ISSN 2176-9036

Vol. 12, n. 1, Jan./Jun. 2020

Sítios: <http://www.periodicos.ufrn.br/ambiente>

<http://www.atena.org.br/revista/ojs-2.2.3-06/index.php/Ambiente>

Artigo recebido em: 22.02.2019. Revisado por pares em: 02.04.2019. Reformulado em: 29.04.2019. Avaliado pelo sistema double blind review.

DOI: 10.21680/2176-9036.2020v12n1ID16941

As informações contábeis dos balanços *versus* os indicadores de satisfação de usuários: os casos do Metrô e da CPTM em São Paulo

The balance sheets' information *versus* user satisfaction indicators: the cases of Metrô and CPTM in São Paulo

La información contable de los balances *versus* los indicadores de satisfacción de usuarios: los casos del Metro y de la CPTM en São Paulo

Autores

Bruna de Moraes Holanda

Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Gestão de Políticas Públicas da Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP). Endereço: Rua Arlindo Bétio, 1000 - Vila Guaraciaba, São Paulo – SP, CEP 03828-000000 – Telefone: (11) 3091-8154. Identificadores (ID):

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8575958131297804>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3746-0740>

E-mail: bruna.morais.holanda@usp.br

Lucas Custódio Alexandrino

Graduando em Gestão de Políticas Públicas pela Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP). Endereço: Rua Arlindo Bétio, 1000 - Vila Guaraciaba, São Paulo – SP, CEP 03828-000 – Telefone: (11) 3091-8154. Identificadores (ID):

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2720329302675671>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0613-095X>

E-mail: lucas.alexandrino@usp.br

Jaime Crozatti

Doutor em Controladoria e Contabilidade pela Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo (FEA-USP) e professor do curso de Gestão de Políticas Públicas na Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP). Endereço: Rua Arlindo Bétio, 1000 - Vila Guaraciaba, São Paulo – SP, CEP 03828-000000 – Telefone: (11) 3091-8154. Identificadores (ID):

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6839916429676664>

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-3789-8761>

E-mail: jcrozatti@usp.br

Resumo

Objetivo: Verificar se existe relação entre os dados contábeis e a satisfação dos usuários relativos à política de transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) pela análise de informações de demonstrativos contábeis e da satisfação dos usuários das empresas públicas Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), de 2010 a 2017.

Metodologia: Os dados das Demonstrações Contábeis e da Satisfação dos Usuários obtidos dos sites das empresas e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) são comparados no *time line* do Metrô e da CPTM de forma descritiva em Tabelas e Figuras e de forma explicativa com a correlação de Pearson e a Regressão Multivariada.

Resultados: As análises corroboram as críticas de que a falta de investimentos e dos valores do Ativo e do Resultado Econômico Anual (Prejuízo) no sistema de transportes sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo estão na base da crise de mobilidade urbana que afeta diretamente as classes menos favorecidas de forma que as classes sociais mais baixas da população que reside nas periferias da RMSP recebem considerável menor montante de investimentos e piores níveis de satisfação pelo serviço prestado.

Contribuições do Estudo: Qualifica, com dados oficiais e de pesquisa de satisfação, a gestão e a qualidade do serviço ofertado pelo Metrô e pela CPTM como principais gestoras do serviço de transporte público da RMSP, a maior concentração de pessoas do hemisfério sul do globo.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, satisfação do usuário, gastos públicos, Metrô, CPTM, transporte sobre trilhos.

Abstract

Purpose: To verify if there is a relationship between the accounting data and the users' satisfaction regarding the rail transport policy in the Metropolitan Region of São Paulo (RMSP) for the analysis of information on accounting statements and the satisfaction of users of the public companies Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metro) and Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), from 2010 to 2017

Methodology: The data of the Financial Statements and User Satisfaction obtained from the websites of the companies and the National Association of Public Transport (ANTP) are compared in the Metrô and CPTM time line in a descriptive way in Tables and Figures.

Results: The analyzes corroborate the criticism that the lack of investments and of the values of the Assets and the Annual Economic Result (Loss) in the rail transportation system in the Metropolitan Region of São Paulo is at the root of the urban mobility crisis that directly affects the less favored classes so that the lower social classes of the population residing in peripheries receive a smaller amount of investments and worse levels of satisfaction for the service rendered.

Contributions of the Study: Expose, with official data and satisfaction survey, the management and quality of the service offered by Metrô and CPTM as the main managers of the RMSP public transport service, the highest concentration of people in the southern hemisphere of the globe.

Keywords: Urban mobility, user satisfaction, public spending, subway, CPTM, rail transport.

Resumen

Objetivo: Verificar si existe relación entre los datos contables y la satisfacción de los usuarios relativos a la política de transporte sobre rieles en la Región Metropolitana de São Paulo (RMSP) por el análisis de informaciones de demostrativos contables y de la satisfacción de los usuarios de las empresas públicas Compañía del Metropolitano de São Paulo (Metro) y Compañía Paulista de Trenes Metropolitano (CPTM), de 2010 a 2017.

Metodología: Los datos de los Estados Contables y de la Satisfacción de los Usuarios obtenidos de los sitios de las empresas y de la Asociación Nacional de Transportes Públicos (ANTP), se comparan en el time line del Metro y de la CPTM de forma descriptiva en Tablas y Figuras.

Resultados: Los análisis corroboran las críticas de que la falta de inversiones y de los valores del Activo y del Resultado Económico Anual (Perjuicio) en el sistema de transportes sobre rieles en la Región Metropolitana de São Paulo están en la base de la crisis de movilidad urbana que afecta directamente a las clases menos favorecidas de modo que a las clases sociales más bajas de la población que reside en las comunidades, las periferias de la RMSP reciben considerable menor cantidad de inversiones y peores niveles de satisfacción por el servicio prestado.

Contribuciones del Estudio: Califica, con datos oficiales y de investigación de satisfacción la gestión y la calidad del servicio ofrecido por el Metro y por la CPTM como principales gestoras del servicio de transporte público de la RMSP, la mayor concentración de personas del hemisferio sur del globo.

Palabras clave: Movilidad urbana, satisfacción del usuario, gastos públicos, Metro, CPTM, transporte sobre rieles.

1 Introdução

A mobilidade urbana se configura como uma das mais relevantes políticas públicas para o desenvolvimento do Estado e para a qualidade de vida da população pela potencial distribuição equitativa dos benefícios da urbanização e qualidade de vida dos moradores (Silva, 2016). Está ainda entre as questões mais debatidas por agentes de políticas públicas na atualidade, devido a seu caráter fundamental na dinâmica de distribuição e organização do território das cidades, com implicações no desenvolvimento econômico e na inclusão social pelo acesso a oportunidades de trabalho e a bens e serviços públicos de diversas naturezas.

Da mesma forma, relaciona-se com o desenvolvimento econômico de um território na medida em que atrela o crescimento de cidades à irradiação dos diversos tipos de serviços nelas disponibilizados (Lopes, 2008). Com um bom e justo sistema de mobilidade urbana não há barreiras para o acesso aos benefícios que as cidades oferecem a todo e qualquer cidadão.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) e a Companhia de Trenes Metropolitanos (CPTM) prestam serviços que configuram o sistema integrado de transporte sobre trilhos e o principal meio de transporte público de massa da região metropolitana de São Paulo (RMSP). Em parceria, ocupam posição relevante na mobilidade urbana para as populações que residem na região com maior concentração de pessoas do hemisfério sul.

Na RMSP, o serviço prestado por Metrô e CPTM recebe avaliações de qualidade historicamente decrescentes por parte dos usuários desde o ano de 2010, com a CPTM apresentando piores indicadores se comparada ao Metrô (ANTP, 2013). O fato de ambas as Companhias estarem subordinadas à Secretaria de Transportes Metropolitanos do estado de São Paulo e terem custo de operação semelhante não gera similaridade na avaliação da qualidade dos serviços pelos usuários (Imprensa Oficial, 2018).

Os indicadores contábeis são uma recomendável maneira de se analisar e entender a situação financeira e econômica de uma entidade (Assaf Neto, 2015; Gitman, 2010; Kohama, 2015; Matarazzo, 2010), pois permitem que se observe os valores dos investimentos e as fontes destes, os valores das receitas, a variação do patrimônio líquido da empresa, os valores a pagar e a receber, as relações entre eles e entre outras dimensões da gestão das empresas.

Enquanto os indicadores de satisfação dos usuários permitem observar o nível de atendimento das necessidades destes em relação ao serviço prestado pela empresa, os indicadores contábeis permitem observar o cuidado que o estado de São Paulo tem despendido com os aspectos que garantam continuidade com qualidade dos serviços prestados. O uso conjunto e comparado de ambos os grupos de indicadores permite avaliar dimensões relevantes para a gestão de políticas públicas demandadas pela sociedade em tempos atuais: a eficiência, a eficácia e a efetividade dos serviços públicos (Coelho, 2012).

Como verdadeiras e capacitadas operadoras de políticas públicas, as organizações públicas devem ser observadas em seu desempenho, tendo este trabalho a pretensão de comparar os recursos disponibilizados e gerados com os resultados das atividades que caracterizam sua missão, para além dos formalizados em demonstrativos exigidos por lei (Vaz, 2018).

Desta forma, busca-se entender se os indicadores dos demonstrativos contábeis das empresas públicas de transporte coletivo sobre trilhos da RMSP relacionam-se numericamente com os indicadores de satisfação de seus usuários, evidenciando a presença sistemática, ou não, de cuidados do estado de São Paulo com a população em sua necessidade de mobilidade urbana.

Mais especificamente a pergunta que se busca responder é: **os indicadores contábeis do Metrô e da CPTM estão associados de forma positiva com os indicadores de satisfação dos usuários de seus serviços?** O trabalho contribuirá então para qualificar a gestão e a qualidade do serviço ofertado pelo Metrô e pela CPTM bem como com uma discussão sobre até que ponto a qualidade dos gastos de uma empresa pode afetar a percepção dos usuários de seu serviço a respeito dele, tratando-se de um serviço público essencial à uma metrópole com as dimensões de São Paulo.

Para atender ao objetivo este trabalho apresenta uma breve contextualização e situação-problema na primeira parte, a qual é seguida de algumas reflexões conceituais sobre empresas de transporte e mobilidade urbana, no terceiro tópico são apresentadas as escolhas metodológicas, seguidas pelos resultados e análises dos dados na quarta parte. Por fim, apresentam-se as considerações finais deste estudo.

2 Revisão da Literatura

2.1 Política de transporte, satisfação dos usuários e o desempenho econômico e financeiro de empresas públicas

Uma empresa pública é uma entidade definida no direito positivo brasileiro como dotada de personalidade jurídica de direito privado, sendo criada pelo poder público para realizar atividade de natureza pública (Dallari, 1979). Este é o caso do Metrô e da CPTM, companhias de propriedade do estado de São Paulo cuja finalidade é exercer atividade de transporte urbano sobre trilhos, colaborando para a mobilidade urbana e a acessibilidade de pessoas, fatores sem os quais não se pode pensar a qualidade de vida nas grandes metrópoles (Araújo et al., 2011).

A atuação das empresas públicas, subordinadas ao poder público, deve então estar em acordo com os princípios essenciais da administração pública, presentes no artigo 37 da Constituição Federal: legalidade, moralidade, impessoalidade, proporcionalidade, publicidade e, por fim, adicionado posteriormente pela reforma administrativa do governo Fernando Henrique Cardoso, eficiência. Tacito (1967 como citado em Dallari, 1979, p. 90), afirma que o dever de tais empresas, para além de respeitar as normas administrativas, é atuar de forma a alcançar os objetivos sociais e econômicos desejados, uma vez que, o Estado, assumindo a responsabilidade por tal serviço, faz com que o interesse dos cidadãos dependa da eficiência de sua administração. Dessa forma, a adição do princípio da eficiência à Constituição torna-o um direito público subjetivo do cidadão brasileiro (Gonçalves, 2013).

Aplicando-se a Teoria da Agência para a análise proposta, tem-se que, a partir da separação entre o controle de capital e a propriedade dele, surgem assimetrias informacionais (Arruda, Madruga & Freitas Junior, 2008) que geram problemas na sua gestão relacionados principalmente a conflitos de interesses e custos das operações. Desta forma, o principal – o cidadão que elege o gestor do Estado - delega a autoridade de implementar uma política pública específica a um agente (personalidade jurídica de direito privado) que tem interesses próprios, em muitas dimensões, distintos do principal que o contratou, o que faz com que as atividades de interesse maior do principal não sejam executadas de forma eficiente e eficaz como poderiam, gerando o conflito da agência. (Jensen & Meckling, 1976).

Neste contexto, o controle externo da ação das empresas públicas torna-se atividade essencial ao cidadão/Estado e deve propiciar a participação do cidadão em, por exemplo, pesquisas de satisfação e outras ferramentas quando associadas a análises internas da própria administração pública. Tais avaliações cumprem critérios dos princípios da eficácia e da transparência que fazem parte das orientações da gestão pública contemporânea (Coelho, 2012), preconizadas pela Reforma Gerencial pública iniciada, no Brasil, nos anos 1990 (Spink & Barbosa, 2001). Para tanto, podem ser utilizados diversos instrumentos, entre os quais se destacam, para este artigo, os indicadores de satisfação do usuário e os indicadores financeiros e econômicos de demonstrativos contábeis.

Os indicadores de satisfação utilizados neste trabalho, produzidos através de pesquisas realizadas pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, têm sua relevância dada pela relação verificada entre investimento e altos níveis de satisfação dos clientes, inserindo-se no âmbito da administração da qualidade do serviço (Rossi & Slongo, 1998).

Por sua vez, um dos pilares do projeto aqui apresentado é a contabilidade pública como o principal instrumento de controle e fiscalização a disposição do governo e da sociedade (Kohama, 2016; Slomski, 2013). Esta se dedica ao estudo e registro dos fatos administrativos e econômicos das pessoas de direito público e da representação gráfica de seus patrimônios e

resultados financeiros e econômicos. Visando, para alcançar os seus objetivos, operar três sistemas contábeis distintos: o orçamentário, o financeiro e o patrimonial (Brasil, 2018). A informação contábil é essencial para a tomada de decisões e análise de dados na gestão de organizações, sejam elas públicas ou privadas (Iudícibus, 2015). Estas informações são por muitas vezes transmitidas através de indicadores, que por sua vez são apresentados na forma de relatórios e demonstrações (Kohama, 2015).

Marion (2012, p. 24) relata que “os índices são relações que se estabelecem entre duas grandezas, que facilitam sensivelmente o trabalho do analista, uma vez que a apreciação de certas relações ou percentuais é mais significativa (relevante) que a observação de montantes, por si só”. Ademais dos indicadores financeiros, têm-se os balanços, que são essenciais para o planejamento para atingir fins específicos das organizações. Estes balanços devem ser apresentados a cada ano fiscal ou civil. O Balanço Patrimonial do setor público (Brasil, 2018) permite um olhar mais abrangente e momentâneo da situação do patrimônio das empresas analisadas, configurando-se como a demonstração contábil destinada a evidenciar, qualitativa e quantitativamente, numa determinada data, a posição patrimonial e financeira de uma Entidade (Jubran, 2006). Para os fins do presente trabalho, avalia-se, assim, a situação patrimonial da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM e da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô e as respectivas condições em termos de liquidez, endividamento e resultado econômico.

2.2 CPTM e Metrô

A CPTM foi criada em 1993, após um convênio entre os Governos do estado de São Paulo e o Federal a partir de um repasse da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU. A CPTM surgiu com uma filosofia de transportar pessoas com eficácia e eficiência. Contudo, a herança de trens velhos, equipamentos obsoletos, além de estações muito antigas e mal posicionadas para o conceito de urbanização moderno da região metropolitana de São Paulo, permeiam a realidade desse modal de transporte desde a época (Luz, 2010).

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô – foi constituída em 1968, iniciando suas obras da Linha Norte-Sul oito meses depois. Somente em 1972, a primeira viagem de trem foi realizada entre as estações Jabaquara e Saúde. Atualmente, o Metrô de São Paulo possui seis linhas em operação, sendo o serviço de transporte subterrâneo por trilhos mais extenso e movimentado da América Latina (Metrô, 2018). Entretanto, engenheiros especializados afirmam que este sistema de transporte em São Paulo está saturado e que a solução do problema só poderá ocorrer em longo prazo (Balza, 2010).

Apesar dos investimentos em expansão e modernização, sua extensão é considerada insuficiente para as dimensões da RMSP. A superlotação do sistema, aliada a falhas constantes na operação, refletiu na percepção de satisfação dos usuários, obtendo avaliações por parte de seus usuários cada vez piores nos últimos tempos, como será visto adiante nesse trabalho.

2.3 A qualidade do sistema público de transporte sobre trilhos na RMSP

A mobilidade urbana, como um componente essencial para a qualidade de vida nas grandes metrópoles, traz a necessidade de tocar na questão do sistema público de transporte, necessário não apenas para o desenvolvimento das cidades, bem como para a democratização da mobilidade. Deve ser considerado, inclusive, refreador das desigualdades sociais à medida que possibilita o acesso aos serviços de toda a população, independentemente de classe social ou renda (Araújo et al., 2011).

A qualidade, nesse sentido, envolve uma série de fatores tais como acessibilidade ao sistema de transporte, acessibilidade aos destinos, conforto durante a viagem, tempo de viagem, confiabilidade do sistema, frequência de atendimento, lotação, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, estado das vias, entre outros (Terra & Duarte, 2014).

Em tal conjuntura, discutir o melhor modal de transporte para cada caso se torna imprescindível. No caso da região metropolitana de São Paulo, a população em geral, segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), prefere o transporte sobre trilhos em razão de fatores como segurança, capacidade do sistema, extensão, velocidade, baixo número de acidentes, baixo tempo de espera etc (ANTP, 2013).

3 Procedimentos Metodológicos

3.1 Estratégia e método de pesquisa

Este trabalho baseia-se numa pesquisa exploratória comparativa e explicativa (Gil, 2017), a partir de seu propósito de fazer uma análise da relação entre estrutura contábil, financeira e econômica e qualidade na prestação de serviços das empresas públicas Metrô e CPTM. Para tanto, foram realizados levantamento bibliográfico, análise documental e análise contábil dos dados coletados, estes últimos com base em Kohama (2015, 2016).

Os dados utilizados nas análises de qualidade se basearam fundamentalmente na pesquisa de satisfação realizada pela Associação Nacional de Transporte Público em 2013 e, exclusivamente os dados de 2014, devido a não existência de publicação na forma aberta ao público pesquisa posterior da associação em questão (Monteiro, 2015). Vale destacar ainda que não há nenhuma publicação da ANTP sobre esse tema depois dessa data.

Quanto aos relacionados às análises contábeis, foram coletados os Balanços Patrimoniais das bases institucionais das companhias estudadas (Imprensa Oficial, 2018) do período de 2010 a 2017. É relevante destacar que estes últimos foram trabalhados quanto ao efeito da inflação com base no Índice de correção monetária do IGP-M (FGV), valores corrigidos até 12/2017.

3.2 Técnica de análise de dados

Este trabalho consiste no estudo de dados contábeis do Metrô e da CPTM, diante do que foram aplicados para sua análise os indicadores elencados na tabela a seguir:

Tabela 1
Indicadores Contábeis

Nome do Indicador	Fórmula	Utilidade	O que significa
Liquidez Geral	$\frac{\text{Ativo Circulante} + \text{Circulante à longo prazo}}{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}$	Leva em consideração a capacidade de pagamento de longo prazo da empresa	Quanto mais próximo de 1, melhor a capacidade de pagamento
Liquidez Corrente	$\frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}}$	Leva em consideração a capacidade de pagamento de curto prazo da empresa	Quanto mais próximo de 1, melhor a capacidade de pagamento
Liquidez Imediata	$\frac{\text{Disponível}}{\text{Passivo Circulante}}$	Leva em consideração a capacidade de pagamento da empresa apenas com aquilo que já é dinheiro ou é convertido em dinheiro de forma extremamente rápida da empresa	Quanto mais próximo de 1, melhor a capacidade de pagamento
Relação de Capital de Terceiro / Capital Próprio	$\frac{\text{Capital de Terceiros}}{\text{Capital Próprio}}$	Leva em conta o nível de dependência da empresa em relação a capitais que não são dela (de terceiros)	Quanto mais próximo de 1, maior a dependência
Endividamento	$\frac{\text{Passivo Circulante}}{\text{Passivo}}$	Leva em conta o perfil da dívida da empresa	Quanto mais próximo de 1, pior a composição do endividamento
Rentabilidade do Patrimônio Líquido	$\frac{\text{Lucro Líquido Anual}}{\text{Patrimônio Líquido}}$	Leva em conta o retorno contábil obtido com o investimento do capital próprio da empresa	Quanto mais próximo de 1, maior o retorno
Margem Bruta	$\frac{\text{Lucro Bruto}}{\text{Receita Total}}$	Leva em conta a rentabilidade da empresa	Quanto mais próximo de 1, maior a rentabilidade
Margem Líquida	$\frac{\text{Lucro Líquido}}{\text{Receita Líquida}}$	Leva em conta o quanto a empresa recebe efetivamente com a venda de um produto/serviço depois de descontados os gastos totais	Quanto mais próximo de 1, maior o lucro

Fonte: Adaptado de Kohama (2016).

Além das técnicas de Análise Horizontal e Análise Vertical (Assaf Neto, 2015), os indicadores, contemplados no quadro acima, privilegiam a evidenciação dos aspectos de: Liquidez, que se refere à capacidade de pagamento no prazo correto, seja ele imediato, médio ou longo; do endividamento, considerando os compromissos com terceiros total e de curto prazo em relação ao capital próprio e o total da origem dos recursos aplicados; bem como os retornos sobre os valores investidos e a margem de lucratividade bruta e global das empresas. Estes indicadores foram escolhidos para serem contrapostos ao indicador de satisfação dos usuários, já citado, por terem sido considerados como suficientes para indicar uma das dimensões relevantes da gestão das empresas em foco, conforme já discutimos.

Em complemento, para fins de definir o nível de associação entre o índice de satisfação dos usuários dos serviços do Metrô e da CPTM, foram calculados a correlação de Pearson (Stevenson, 1981, p. 341) e a Regressão Multivariada (Hair, Black, Babin, Anderson & Tatham, 2009, pp. 149-220) entre os dados apresentados na Figura 1 e os indicadores contábeis usados no trabalho.

Justifica-se a escolha da técnica de análise de regressão multivariada (Hair, Black, Babin, Anderson & Tatham, 2009, pp. 149-220) com regressão robusta (Fávero, 2015, pp. 149-67) através da afirmação de Stevenson (1981, p. 341): “a análise da correlação e regressão compreende a análise de dados amostrais para saber se e como duas ou mais variáveis estão relacionadas uma com a outra numa população”.

4 Resultados e análises

4.1. A qualidade do modal de transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo

O sistema de transporte de passageiros sobre trilhos da região metropolitana de São Paulo é organizado a partir das empresas públicas Metrô e CPTM e, apesar de ambas serem geridas pelo mesmo órgão do estado, a Secretaria de Transportes Metropolitanos, elas possuem avaliações de qualidade muito distintas, na perspectiva dos usuários, segundo dados da pesquisa de imagem realizada pela ANTP, conforme pode ser observado na Figura 1.

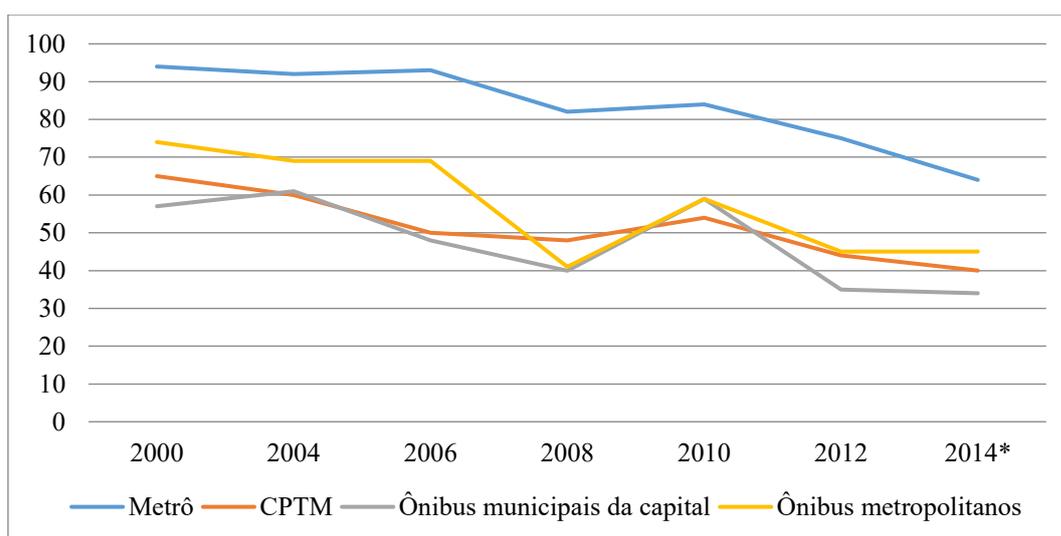


Figura 1 Usuários do transporte que avaliam como “Excelente” ou “Bom” (em %) os diversos modais de transporte públicos da RMSP – Região Metropolitana de São Paulo.

Fonte: Adaptado de ANTP (2013) & Monteiro (2015).

A Figura 1, acima, evidencia a avaliação pelos usuários dos modais de transporte sobre pneus e trilho que atendem ao transporte público da RMSP. Mostra que, apesar de todos os modais receberem avaliações positivas o Metrô e a CPTM vem decaindo na perspectiva dos usuários, assim como a CPTM, esta última com a segunda pior avaliação.

Segundo pesquisas mais recentes realizadas pela ANTP, as quais não foram divulgadas para o público em geral, mas foram obtidas e transmitidas por diversos veículos de comunicação como G1, Folha de São Paulo e Estadão, em 2014 o transporte público da RMSP teve seu pior resultado em dez anos, quanto à satisfação dos usuários (Monteiro, 2015). A maior queda observada neste indicador foi do Metrô, seguido pelos ônibus da capital e pela CPTM.

De acordo com os usuários desses transportes, existem alguns problemas recorrentes que fazem com que os índices de satisfação caiam, dentre os quais o mais citado é a lotação das

unidades de transportes (vagões e ônibus). Como pontos a serem sanados, os usuários apontam a falta de capacidade do sistema, medida pelo elevado tempo de espera e grandes filas, falta de urbanização e serviços que considere o risco de acidentes bem como limpeza das estações, insegurança, pontos de paradas sem estruturas e outros, definidos como atitudes grosseiras dos outros usuários, grande distância a percorrer e pressão do tempo para chegar ao destino final (Monteiro, 2015). Tais problemas estão elencados na Figura 2.

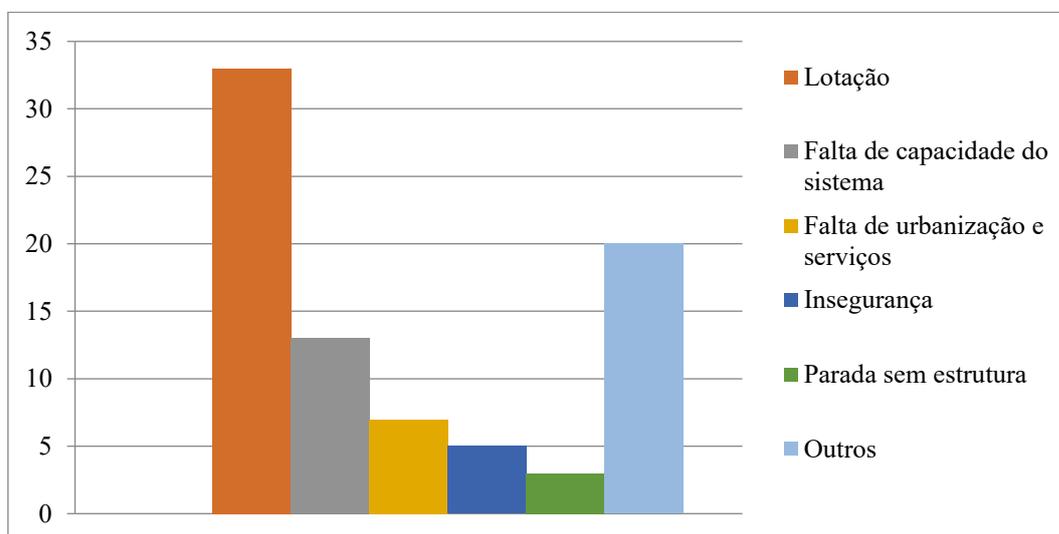


Figura 2 Principais problemas enfrentados no Metrô e na CPTM pelos usuários (em %).
Fonte: ANTP (2013).

Apesar de tais observações e da queda no nível de satisfação dos usuários em relação ao transporte público na RMSP, quando questionados a respeito da facilitação propiciada pelo transporte coletivo em geral, a maioria dos usuários afirma que ele facilita suas vidas - fato demonstrado na Figura 03, o que se deve a essencialidade do transporte público na rotina dos usuários.

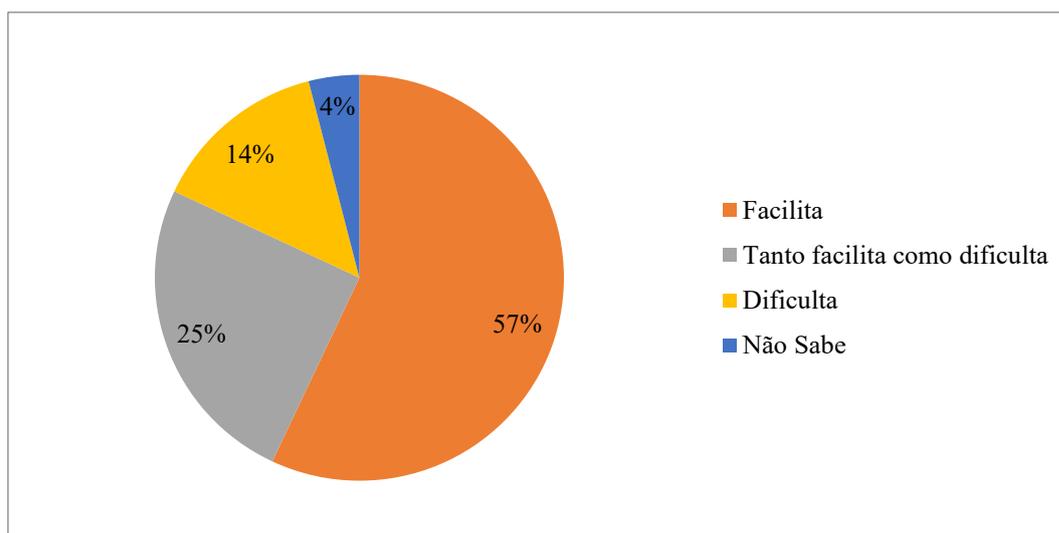


Figura 3 Respostas à pergunta: o transporte público facilita ou dificulta a sua vida? Feita aos usuários de transporte público da RMSP.
Fonte: ANTP (2013).

Tais dados permitem observar mudanças drásticas no que diz respeito à qualidade do serviço oferecido pelo Metrô e pela CPTM no período mais recente, bem como do transporte público da Região Metropolitana de São Paulo em geral, na perspectiva do usuário desse serviço.

4.2. Análise Horizontal dos principais componentes do Balanço Patrimonial do Metrô e CPTM

As técnicas de análise e avaliação de balanços contábeis indicam, invariavelmente, como primeiro passo a consideração sobre a Análise Horizontal e a Análise Vertical dos principais componentes das demonstrações contábeis (Assaf Neto, 2015; Gitman, 2010; Kohama, 2015; Matarazzo, 2010). Após os procedimentos descritos na seção 3 deste trabalho, apresentaremos a seguir a análise dos dados contábeis do Ativo e Passivo, Investimentos, Patrimônio Líquido e Prejuízo Acumulado.

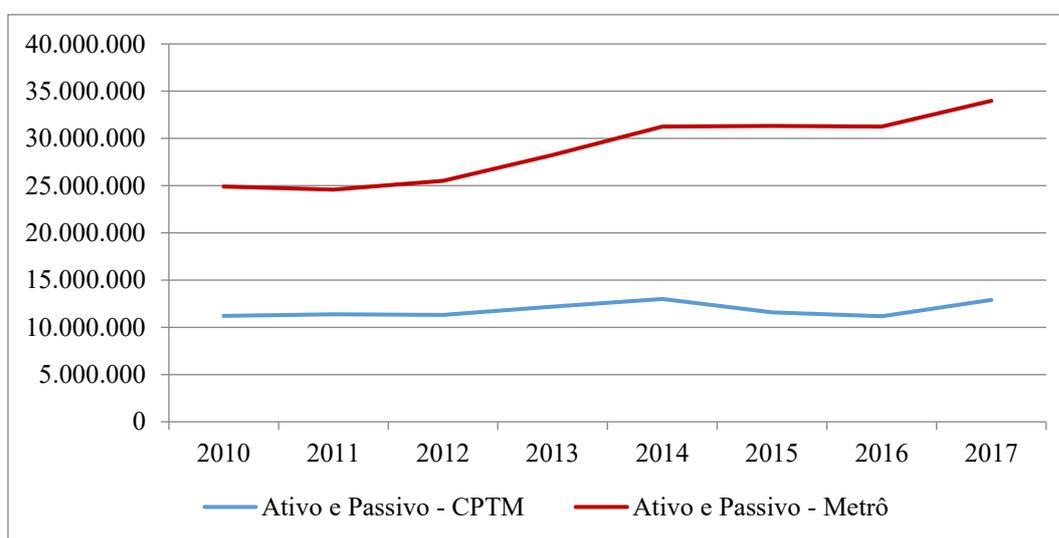


Figura 4 Comportamento do Ativo e Passivo Total do Metrô e da CPTM de 2010 a 2017. **Fonte:** Adaptado de Imprensa Oficial (2018).

É perceptível a disparidade entre o total dos valores da soma dos Ativos e Passivos das duas companhias de transporte sobre trilhos. Estes dados indicam que o Metrô tem, ao longo dos anos, maior quantidade de recursos financeiros em relação à CPTM, e a capacidade que este tem em transformar estes recursos em lucros ou em melhores benefícios à população, no caso revertendo estes ganhos para a ampliação e capacitação do sistema. Um ponto a se destacar de ambas as figuras é a evolução a partir do ano de 2013, que o Metrô tem significativo aumento de seu ativo; enquanto a CPTM tem redução que somente é revertida em 2017.

Um dado que nos ajuda a explicar esta discrepância entre os valores totais do Ativo do Metrô e da CPTM refere-se ao comportamento da conta Imobilizado do Balanço Patrimonial, entendido esse como “os ativos tangíveis ou corpóreos de permanência duradoura, destinados ao funcionamento normal da sociedade e de seu empreendimento, assim como os direitos exercidos com essa finalidade.” (Gelbecke et al, 2018, p. 241).

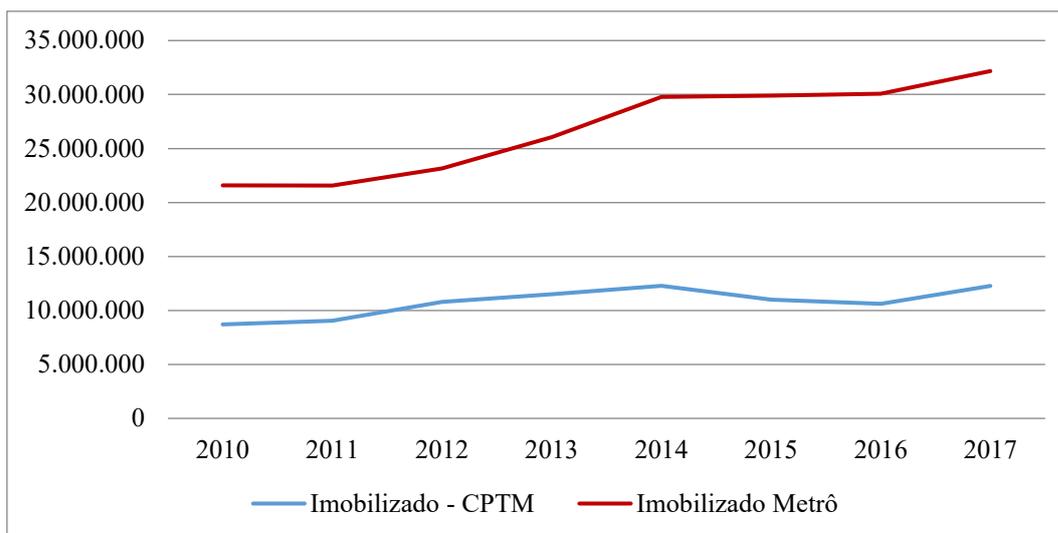


Figura 5 Comportamento da Conta Ativo Imobilizado do Metrô e da CPTM de 2010 a 2017.
Fonte: Adaptado de Imprensa Oficial (2018).

A Figura 06, a seguir, evidencia o comportamento do valor do Patrimônio Líquido das duas Companhias no período analisado, que representa “o valor residual dos ativos da entidade depois de deduzidos todos os seus passivos” (CPC 2008, 16), ou, em outras palavras “a diferença entre o valor dos ativos e o dos passivos representa o Patrimônio Líquido, que é o valor contábil pertencente aos acionistas ou sócios.” (Gelbecke et al, 2018, 379)

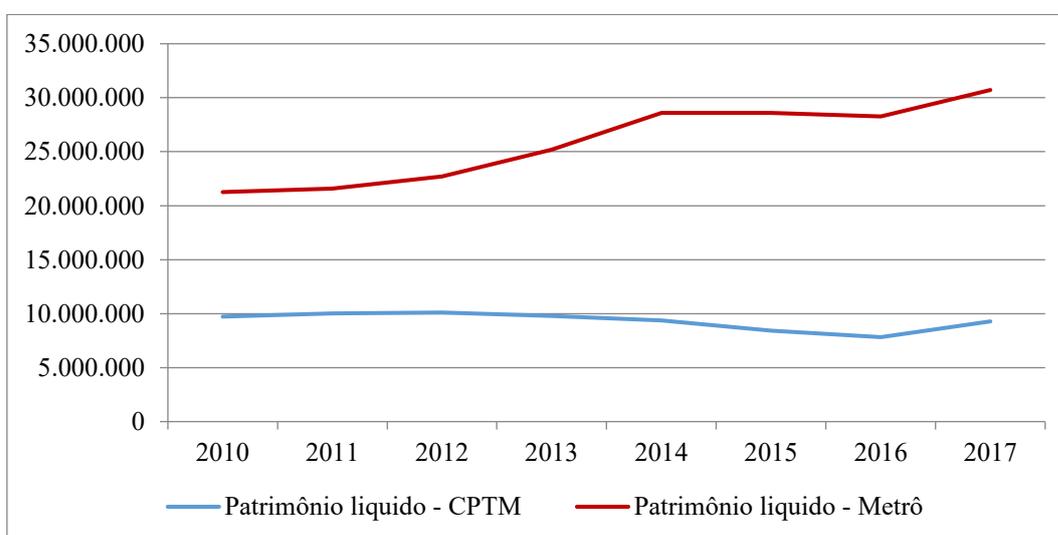


Figura 6 Patrimônio Líquido do Metrô e da CPTM de 2010 a 2017.
Fonte: Adaptado de Imprensa Oficial (2018).

Examinando os dados acima, pode-se avaliar que o Patrimônio Líquido do Metrô de São Paulo se configura, de modo muito superior ao do valor da CPTM, quase o dobro no ano de 2010. O Metrô apresenta um contínuo crescimento do seu Patrimônio Líquido ao longo dos anos, principalmente a partir do ano de 2013, saltando para 31 bilhões de reais em 2017. No mesmo período, a CPTM se mantém estável até o ano de 2014, quando apresentou uma diminuição até 2016 e pequena recuperação em 2017.

Esta constatação nos faz questionar se os aumentos dos valores investidos pelo Estado de São Paulo no Metrô são oriundos de sua atividade principal, o transporte de passageiros. Para tal, analisamos a conta que representa o resultado econômico das empresas no mesmo período, na Figura 7.

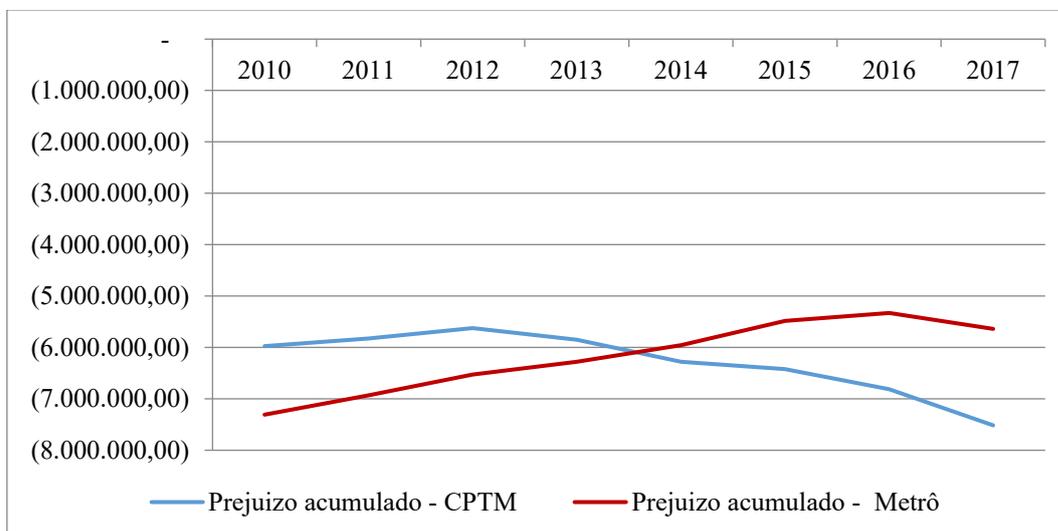


Figura 7 Prejuízo anual do Metrô e da CPTM de 2010 a 2017.

Fonte: Adaptado de *Imprensa Oficial* (2018).

A Figura 7 acima evidencia que o resultado econômico das empresas Metrô e CPTM foi negativo, ou seja, as despesas superaram as receitas de 2010 a 2017. O Prejuízo no período analisado aumentou para a CPTM e diminuiu para o Metrô. A Figura 7 acima expressa a situação na qual as empresas operam com prejuízos que vão se acumulando com valores relevantes. Observa-se que, enquanto o Metrô conseguiu diminuir o prejuízo entre os anos de 2010 e 2016, com leve aumento em 2017, a CPTM teve aumento do prejuízo a partir de 2010 até 2016 com pequena diminuição no ano de 2017.

4.3. Indicadores financeiros do Metrô e da CPTM

Os indicadores financeiros dos Balanços Patrimoniais focam a capacidade das empresas pagarem suas dívidas em dia bem como a relação destas com o capital próprio e sua composição (Assaf Neto, 2015; Gitman, 2010; Kohama, 2015; Matarazzo, 2010). A capacidade de pagar as dívidas em dia pelo Metrô e pela CPTM é paulatinamente evidenciada pelos indicadores de Liquidez Geral, Liquidez Corrente e Liquidez Imediata nas Figuras a seguir; a estrutura financeira é evidenciada pela Relação de Capital de Terceiro/Capital Próprio e pela composição do endividamento nas Figuras 11 e 12.

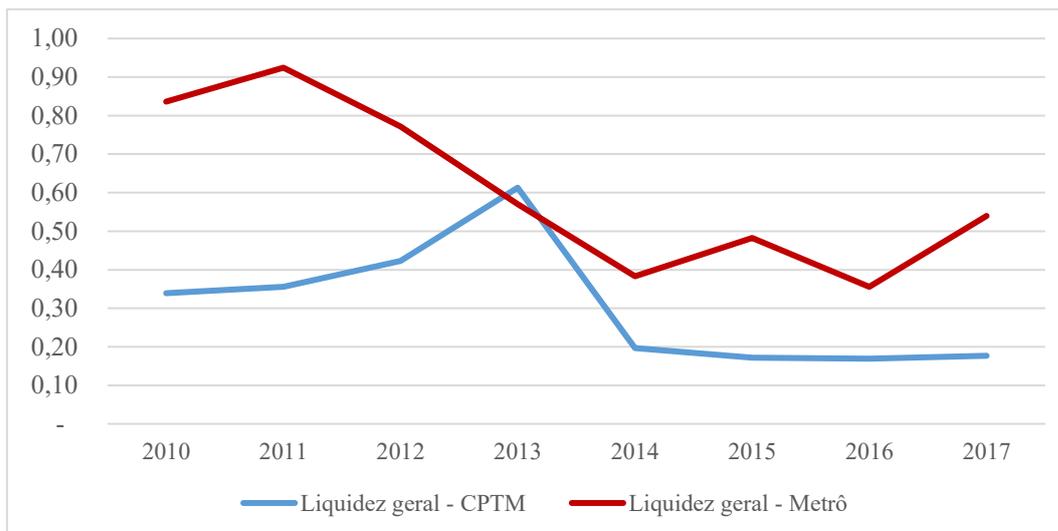


Figura 8 Índice de Liquidez Geral do Metrô e da CPTM de 2010 a 2017.

Fonte: Adaptado de Imprensa Oficial (2018).

A partir dos dados da Figura 8, observa-se que a capacidade geral de pagamento das empresas no longo prazo, considerando a relação entre o estoque total de transformáveis em recursos financeiros em cada ano e das obrigações já contratadas têm diminuído consideravelmente no período analisado. Pode-se observar que o Metrô, principalmente nos anos iniciais, 2010 e 2011, possuía razoável capacidade de pagamento das suas contas; entretanto, ao longo dos anos esta capacidade se deteriorou, o que demonstra a direção para situação de insolvência, apesar da estabilidade a partir de 2014 e pequena recuperação em 2017. Diferentemente, a CPTM tem uma melhora com o decorrer do tempo, principalmente no ano de 2013. Contudo, a partir desse ano, a empresa passa a atingir índices baixos e preocupantes na capacidade de pagar o estoque de dívidas.

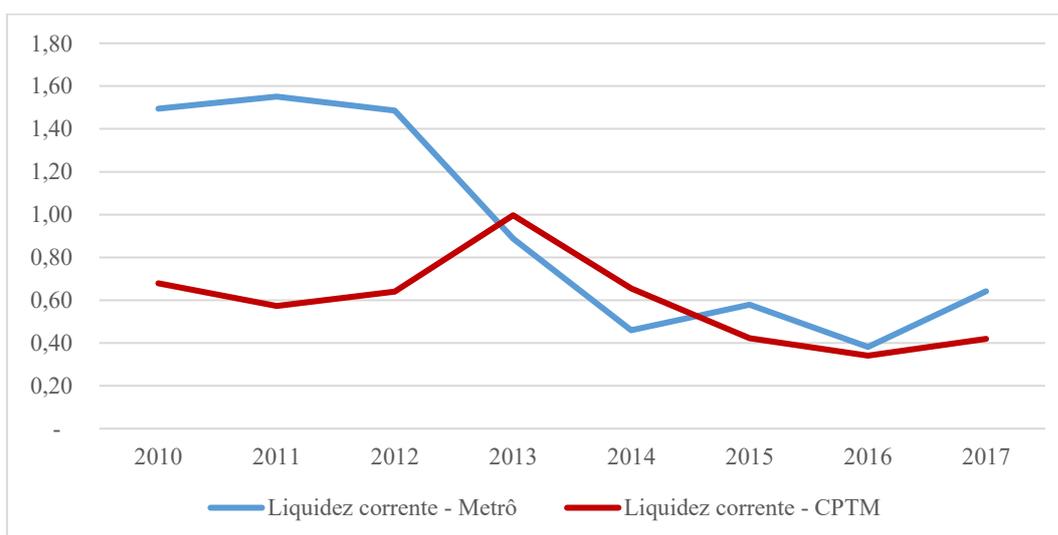


Figura 9 Índice de Liquidez Corrente do Metrô e CPTM de 2010 a 2017.

Fonte: Adaptado de Imprensa Oficial (2018).

Analisando os presentes dados sobre a capacidade de pagamentos das dívidas no curto prazo de ambas as empresas em um curto prazo, nota-se que a CPTM possui dificuldades em

pagar as suas contas no período, exceto no ano de 2013. Observa-se queda brusca do índice no ano de 2013 e pequena recuperação em 2017. Já o Metrô, no período de 2010 a 2014, possuía um índice satisfatório com forte declínio neste período, com o seu pior valor no ano de 2014, da qual volta a se recuperar, apesar de com valores bem abaixo dos anos anteriores. Observa-se que os indicadores estão em níveis preocupantes próximos à insolvência, com a situação da CPTM pior se comparada à do Metrô.

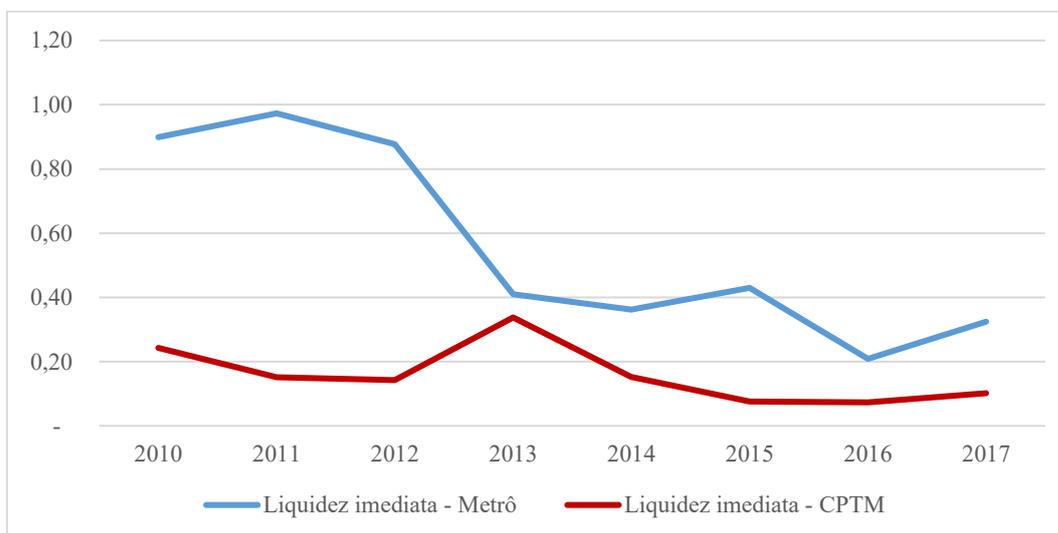


Figura 10 Índice de Liquidez Imediata do Metrô e da CPTM de 2010 a 2017.
Fonte: Adaptado de Imprensa Oficial (2018).

O comportamento do índice de liquidez imediata, que reflete a capacidade de pagamento das dívidas com os recursos financeiros disponíveis no momento da publicação do Balanço Patrimonial, das duas companhias é similar ao índice de liquidez corrente. Considerando, que são empresas de prestação de serviços, para as quais os estoques representam pequena parcela de investimentos (Ativo), estes representam pequena melhora na capacidade de pagamento das dívidas de curto prazo. Este índice mostra uma condição bem semelhante a liquidez corrente, entretanto os valores relativos a CPTM que já eram ruins, desta vez se encontram em uma condição pior. De outro lado, o Metrô novamente nos anos iniciais demonstra uma boa condição de pagamentos de suas dívidas, porém com queda no ano de 2014 e recuperação no ano de 2015.

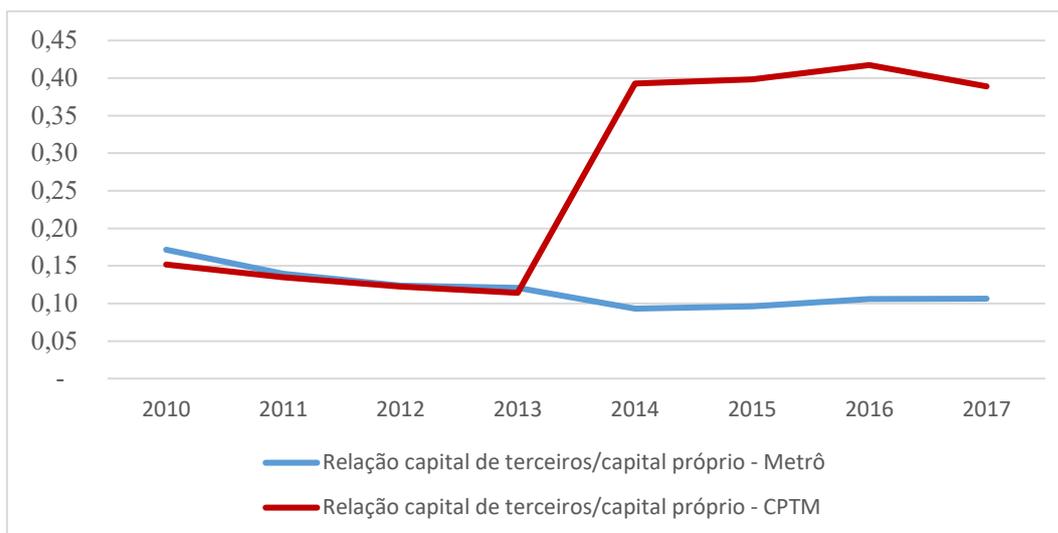


Figura 11 Indicador de Relação de Capital de Terceiro / Capital Próprio.

Fonte: Adaptado de Imprensa Oficial (2018).

Os valores da Figura 11 acima demonstram que tanto Metrô quanto CPTM, não possuem uma dependência de capital de terceiros até o ano de 2013. A CPTM tem rápida ascensão neste indicador no ano de 2014 o que representa aumento significativo do uso de recursos de terceiros no financiamento das atividades da Companhia. O Metrô se mantém estável neste indicador em nível equivalente a 10%.

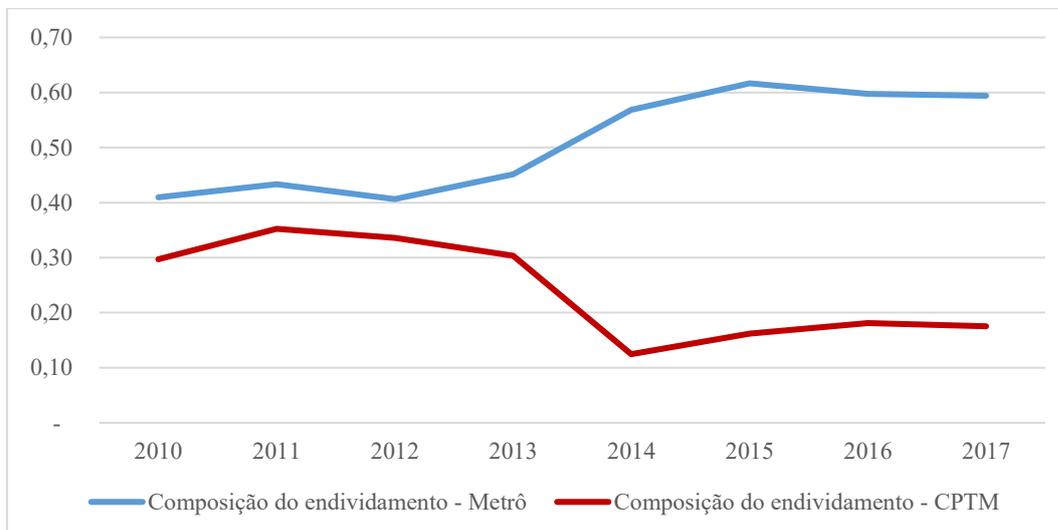


Figura 12 Composição do endividamento do Metrô e da CPTM de 2010 a 2017.

Fonte: Adaptado de Imprensa Oficial (2018).

Indicando quanto da dívida total da empresa deverá ser paga no Curto Prazo, isto é, as Obrigações a Curto Prazo comparadas com as obrigações totais, a análise deste indicador nos leva a conclusão que quanto maior as dívidas a serem pagas a Curto Prazo, maior será a pressão para a empresa gerar recursos financeiros para honrar seus compromissos. O exame dos dados acima nos mostra que a CPTM possui uma composição de endividamento mais saudável que o Metrô, melhorando seus índices a cada ano. O Metrô apresenta bons índices,

mesmo sendo mais elevados que o da CPTM, entretanto, dentre destes, tem sofrido aumento significativo a partir do ano de 2013 mostrando capacidade de gestão da dívida, com renegociações para pagamento no longo prazo do estoque da dívida.

4.4. A rentabilidade do Patrimônio Líquido do Metrô e da CPTM

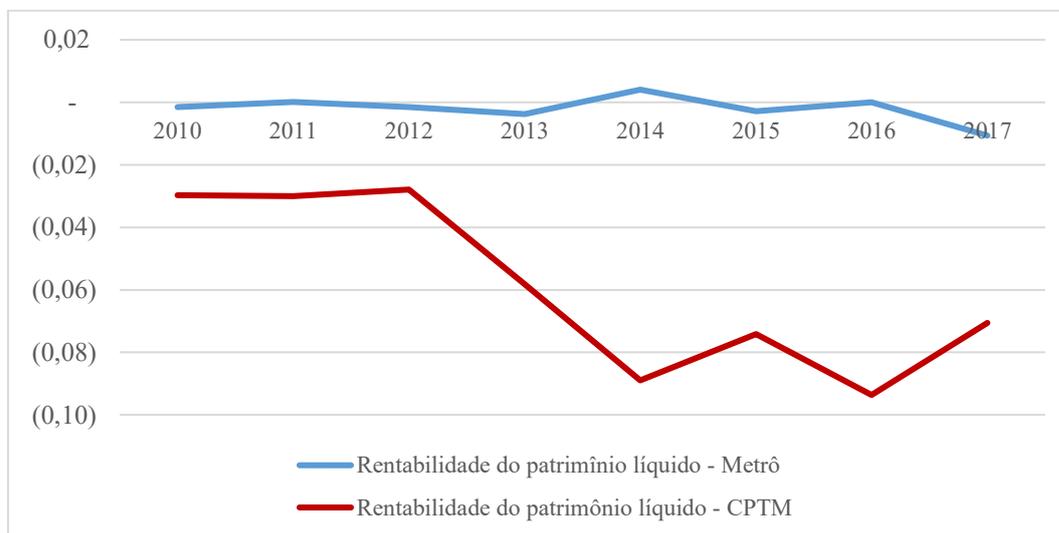


Figura 13 Índice de Rentabilidade do Patrimônio Líquido do Metrô e da CPTM de 2010 a 2017.

Fonte: Adaptado de *Imprensa Oficial* (2018).

A análise do presente índice torna-se essencial a este estudo à medida em que ele mede o retorno contábil obtido com o investimento do capital próprio das empresas em foco. Os presentes dados denotam que nos casos das duas empresas o retorno sobre o patrimônio não foi favorável, sendo a CPTM tem valores negativos bem mais acentuados se comparados ao Metrô. Observa-se que, enquanto no Metrô os valores deste indicador estão próximo a zero, os da CPTM aumentam negativamente atingindo o valor superior a 8% negativo no ano de 2014. Isto nos evidencia que o montante investido pelo Estado de São Paulo em ambas as empresas não gera retorno econômico, o que equivale a avaliar que toda e qualquer expansão de serviços dependerá de novos repasses do governo do Estado, seja sob forma de novas integrações de capital social seja em forma de empréstimos sem previsão de devolução.

4.5. Uma avaliação da descrição dos indicadores até aqui

Os dados analisados nas seções anteriores mostram significativa vantagem do Metrô em relação à CPTM em todos os indicadores referidos. Porém, ambas as empresas mostram considerável perda de qualidade na oferta do serviço de transporte público sobre trilhos na RMSP. Com a expansão das respectivas redes de serviços, necessidade exponencialmente maior para o Metrô, como um dos desejos da sociedade paulista que reside na RMSP, observa-se que o indicador de qualidade do serviço é parte das restrições para o atendimento da referida expansão. Dados os resultados econômicos observados no período analisado (Figura 7) pode-se ver que o Estado de São Paulo tem financiado as operações correntes de ambas as Companhias em todo o período dos dados analisados, com repasses para cobertura dos déficits financeiros, confirmados pelo resultado econômico negativo em ambas as Companhias. O

resultado econômico do Metrô passou a ser significativamente maior do que o da CPTM apesar de melhores indicadores na satisfação dos serviços prestados.

Outro aspecto que se pode comentar da comparação da situação contábil das Companhias e os indicadores de satisfação de usuários é o fato de as condições financeiras de ambas as empresas se apresentarem razoavelmente estáveis, com pequenas variações para pior por conta da CPTM. O aumento de valores do Ativo no Metrô mostra claramente a preferência do governo do Estado de São Paulo pela expansão prioritária da rede de trilhos gerenciada por esta Companhia em detrimento da CPTM. Visivelmente, esta evidência mostra também o perfil de população priorizada neste atendimento, haja vista que a rede do metrô atende a regiões com população das classes alta e média enquanto a CPTM atende às regiões de grande concentração de populações na periferia da cidade onde moram as classes baixa dos estratos econômicos e sociais.

4.6. Análise do nível de associação entre o índice dos usuários do transporte sobre trilhos (Metrô e CPTM) da Região Metropolitana de São Paulo (ANTP, 2013; Monteiro, 2015) que o avaliam como “Excelente” ou “Bom” com os indicadores contábeis

Para avaliarmos o nível de associação e dependência (Pereira, 2010, 219-44) entre o índice dos usuários do transporte sobre trilhos (Metrô e CPTM) da Região Metropolitana de São Paulo (ANTP, 2013; Monteiro, 2015) que o avaliam como “Excelente” ou “Bom” (em %), apresentamos na Figura 1, a seguir o coeficiente da correlação de Pearson que representa “a análise de dados amostrais para saber se e como duas ou mais variáveis estão relacionadas uma com a outra numa população” (Stevenson, 1981, p. 341).

Tabela 2

Índices da Correlação de Pearson entre a avaliação da Agência Nacional de Transportes Terrestres e os indicadores Contábeis das empresas Metrô e CPTM

Variável	Avaliação da ANTP
Total do Ativo	-0,9229
Total do Imobilizado	-0,9404
Prejuízo do ano	-0,0778
Investimentos	0,9222
Patrimônio Líquido do ano	-0,8962
Liquidez Geral	-0,3241
Liquidez Corrente	-0,1290
Liquidez Imediata	-0,4098
Relação Capital Terc/Cap. Próprio	0,2940
Comp. Endividamento	-0,6975
Rentabilidade do Patrim. Líquido	-0,5605

Fonte: *Dados da pesquisa.*

Na Tabela 2, observa-se que o índice dos usuários do transporte sobre trilhos (Metrô e CPTM) da Região Metropolitana de São Paulo que o avaliam como “Excelente” ou “Bom” estão forte e positivamente associados ao valor dos investimentos realizados a cada ano (0,92 ou 92%) e com fraco nível de associação positiva com o indicador da Relação Capital de Terceiros/Capital Próprio. Em complemento, observa-se forte e negativo nível de associação

entre os indicadores do Total do Ativo, do Imobilizado, do Patrimônio Líquido e da Composição do Endividamento. Estes indicadores de avaliação da qualidade do serviço de transportes sobre trilhos estão associados negativamente com baixa intensidade aos indicadores de Prejuízo do ano, de Liquidez Geral, Corrente e Imediata e com média intensidade, de formar negativa, com o índice de Rentabilidade do Patrimônio Líquido. Em outras palavras, o usuário dos serviços de transporte sobre trilhos da RMSP é favoravelmente influenciado quando as empresas Metrô e CPTM fazem investimentos para melhoria da qualidade dos serviços; é desfavorável aos aspectos dos montantes do Total do Ativo, do Imobilizado e do PL e do Endividamento; e, por fim, é indiferente às questões da capacidade de pagamento das dívidas e da Rentabilidade das empresas.

Para explicar de forma conjunta a associação entre os indicadores utilizados no trabalho, encontramos a equação de regressão multivariada (Hair, Black, Babin, Anderson & Tatham, 2009, pp. 149-220) com a variável o índice dos usuários do transporte sobre trilhos (Metrô e CPTM) da Região Metropolitana de São Paulo que o avaliam como “Excelente” ou “Bom” (em %) como variável dependente e os indicadores contábeis usados nestes estudo, já exaustivamente descritos, como variáveis independentes ou explicativas. Os resultados estão disponíveis na Tabela 3, a seguir.

Tabela 3

Resultado da Regressão multivariada entre o índice dos usuários do transporte sobre trilhos (Metrô e CPTM) da RMSP que o avaliam como Excelente ou Bom e os indicadores contábeis usados neste estudo

Source	SS	df	MS	Number of obs.	16		
				F(11,4)	114.75		
Model	378*	11	344	Prob>F	0.0002		
Residual	120*	4	300	R-squared	0.9968		
				AdjR-squared	0.9882		
Total	3.793.75	15	253	Root MSE	17.309		
Índice de Avaliação	Coef.*	Std. Err*	t	P> t	[95% Conf.Interval]*		
Total do Ativo	5,435	3,326	1.63	0.178	-3,801	1,467	
Total do Imobilizado	-4,966	1,140	-4.36	0.012	-8,130	-1,802	
Prejuízo do ano	-1,211	2,793	-0.43	0.687	-8,966	6,544	
Investimentos	1,569	5,400	2.91	0.044	-	3,069	
Patrim. Líquido do ano	-0,024	3,113	-0.77	0.485	-1,104	6,247	
Liquidez Geral	-0,531	0,021	-0.25	0.817	-6,484	5,423	
Liquidez Corrente	2,104	2,179	0.97	0.389	-3,946	8,154	
Liquidez Imediata	-2,046	1,533	-1.33	0.253	-6,302	2,211	
Rel.Cap. Terc/Cap. Próprio	3,632	3,881	0.94	0.402	-7,143	1,441	
Comp. Endividamento	1,177	5,260	2.24	0.089	-2,839	2,637	
Rent. Patrim. Líquido	-1,100	8,316	-0.13	0.901	-0,242	2,199	
_cons	2,007	4,469	0.04	0.966	-1,221	1,261	

*Valores em bilhões de reais

Fonte: *Dados da pesquisa.*

Os dados da Tabela 3 permitem inferir que a equação de regressão que explica e prevê o índice dos usuários do transporte sobre trilhos (Metrô e CPTM) da RMSP que o avaliam como Excelente ou Bom é dado por:

$$Y = 2,00 + 5,43 (\text{Total do Ativo}) - 4,96 (\text{Total do Imobilizado}) - 1,21 (\text{Prejuízo do ano}) + 1,56 (\text{Investimentos}) - 0,02 (\text{Patrim. Líquido do ano}) - 0,53 (\text{Liq. Geral}) + 2,1 (\text{Liq. Corrente}) - 2,04 (\text{Liq. Imediata}) + 3,63 (\text{Relação Cap. Terc/Cap. Prop.}) + 1,17 (\text{Comp. Endividamento})$$

Observa-se que, de forma combinada, as variáveis que mais impactam positivamente o índice dos usuários que avaliam como Excelente ou Bom a qualidade dos serviços prestado por CPTM e Metrô são o Total do Ativo, a Relação Cap. Terceiro/Cap. Prop, a Liquidez Corrente e a Composição do Endividamento; enquanto que os impactos negativos ficam, na ordem: o Total do Imobilizado, o Prejuízo do ano, a Liquidez Imediata, a Liquidez Geral e o valor do Patrimônio Líquido do ano. Observa-se em complemento que as variáveis com maior nível de Significância Estatística ($P > |t|$) (Pereira 2010, 151-4) são o Total do Imobilizado, os Investimentos e a Composição do Endividamento, variáveis que refletem os gastos com o potencial de melhora na qualidade dos serviços e a principal fonte de recursos investidos nestas melhorias, haja vista a rentabilidade negativa das empresas, conforme se observou neste trabalho. Estas constatações estão coerentes com a lógica do investimento público e a melhora no nível da qualidade dos serviços públicos.

5 Considerações Finais

Com base nos dados analisados, observa-se que existe uma correlação positiva entre os indicadores contábeis das empresas estudadas, Metrô e CPTM, e os níveis de satisfação dos usuários em relação ao serviço prestado pelas mesmas a depender do indicador considerando, sendo flagrante o nível de associação com o referido índice de satisfação com os valores contábeis de Investimento e Imobilizado, que traduzem o esforço das empresas relativo à qualidade do serviço prestado, conforme observado nas Tabelas 2 e 3, em conformidade à lógica do investimento público.

De fato, a qualidade da gestão e do serviço ofertado pelo Metrô e pela CPTM não é favorável, nessa conformidade o que realmente há é uma implicação do mal desempenho dos diversos indicadores contábeis ao longo dos anos - os grandes prejuízos para as duas empresas, deterioração da capacidade de pagamento tanto a longo quanto a médio e a curto prazo, com menor capacidade no último, com composição da dívida ainda pior na CPTM quando comparada ao Metrô, e retorno do patrimônio desfavorável - nos problemas que geram as queixas apresentadas pelos usuários dos serviços - lotação, falta de equipamentos o suficiente, insegurança, falta de estrutura, entre outras. Destaca-se, portanto, nesse ponto, um possível efeito da Teoria da Agência (Jensen e Meckling, 1976), a partir da qual as assimetrias surgidas entre o que o usuário do sistema integrado de transporte sobre trilhos da RMSP espera do serviço e dos interesses priorizados pelos agentes - Metrô e CPTM -, fazem com que as atividades de interesse maior desses usuários não sejam executadas de forma eficiente e eficaz na perspectiva dele.

Dadas as características de transporte sobre trilhos de outras regiões do globo, há de se questionar as razões da baixa qualidade dos transportes oferecidos pelas empresas que atendem à maior quantidade de usuários no território nacional bem como a lenta expansão desta rede para a inclusão social e econômica das populações que residem nas periferias desta RMSP.

As limitações deste estudo dizem respeito especialmente à dificuldade de acesso às informações sobre satisfação dos usuários do transporte na RMSP dada a não publicação aberta para o público das últimas pesquisas realizadas pela ANTP (Monteiro, 2015), contudo, ele abre caminho ainda para novas pesquisas que avaliem o transporte público numa perspectiva de crise econômica, problemas da administração estadual, entre outros fatores, considerando-os, para além da análise contábil, a qual tem sua relevância, para a respectiva análise. Da mesma forma, a pesquisa pode ser replicada em outras regiões e considerando outros intervalos de tempo.

Referências

- ANTP, Associação Nacional de Transporte Público. (2013). [Pesquisa de satisfação]. Recuperado em 3 de maio, 2017, de http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/pesquisa-imagem/apres_ANTP_14-08_2013.pdf.
- Araújo, M. R. M.; Oliveira, J. M.; Jesus, M. S.; Sá, N. R.; Santos, P. A. C.; & Lika, T. C. (2011). Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia e Sociedade*, 23 (3), 574 - 582. doi: 10.1590/S0102-71822011000300015.
- Arruda, G. S., Madruga, S. R. & Freitas Junior, N. I. (2008). A governança corporativa e a teoria da agência em consonância com a controladoria. *Revista de Administração da UFSM*, 1 (1), 71 – 84. Recuperado em 20 de fevereiro, 2019, de <https://periodicos.ufsm.br/reaufsm/article/view/570/430>.
- Assaf Neto, A. (2015) *Estrutura e Análise de Balanços: um enfoque econômico e financeiro* (11a ed). São Paulo: Atlas.
- Balza, G. (2010, setembro 9). Metrô de São Paulo está saturado, e solução só virá no longo prazo, dizem engenheiros. *Uol.com*. Recuperado em 05 de julho, 2017, de: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2010/09/22/metro-de-sp-esta-saturado-e-solucao-so-vira-no-longo-prazo-dizem-engenheiros.htm>.
- Brasil. Secretaria do Tesouro Nacional (STN). (2018). *Manual de Contabilidade Aplicado ao Setor Público – MCASP*. Recuperado em 08 de junho, 2018, de <http://www.tesouro.fazenda.gov.br/documents/10180/456785/MCASP+7%C2%AA%20edi%C3%A7%C3%A3o+Vers%C3%A3o+Final.pdf/6e874adb-44d7-490c-8967-b0acd3923f6d>.
- Coelho, F. S. (2012). Reformas e Inovações na Gestão Pública no Brasil Contemporâneo. In: Carneiro, J. M. B., & Dantas, H. (Org.). *Parceria Social Público-Privado - textos de referência* (pp. 1-376). São Paulo: Oficina Municipal.
- CPC – Comitê de Pronunciamentos Contábeis (2008). *Estrutura conceitual para elaboração e apresentação das demonstrações contábeis*. Brasília: CFC. Recuperado em 13 de novembro, 2018, de: <http://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=80>.
- Dallari, A. A. (1979) Controle político das empresas públicas. *Rev. de Administração Empresarial*, 19 (3), 87 - 98. doi: 10.1590/S0034-75901979000300010.

- Fávero, L. P. (2015). *Análise de dados: modelos de regressão com Excel, Stata e SPSS*. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier.
- Gil, A.C. (2017). *Como elaborar projetos de pesquisa* (6a ed.). São Paulo: Atlas.
- Gitman, L. J., & Madura, J. (2010). *Princípios de administração financeira* (12a. ed). São Paulo: Pearson Prentice Hall.
- Gonçalves, M. D. A. P. (2013). *A gestão pública sob o novo paradigma da eficiência* [blog]. Recuperado em 05 de janeiro, 2017, de <http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/gest%C3%A3o-p%C3%BAblica-sob-o-novo-paradigma-da-efici%C3%Aancia>.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., Anderson, R. E. & Tatham, R. L. (2009). *Análise multivariada de dados*. Porto Alegre: Bookman Editora.
- Imprensa Oficial (2018). *Balanços das empresas públicas de São Paulo*. Recuperado em 10 de outubro de 2018, de: <http://empresaspublicas.imprensaoficial.com.br/>
- Iudícibus, S. (2015). *Teoria da contabilidade*. (11a ed.) São Paulo: Atlas.
- Jensen M. & Meckling, W. (1976). Theory of the firm: Managerial behavior, agency cost, and ownership structure. *Journal of Financial Economics*, 3 (4), 305-360. doi: [https://doi.org/10.1016/0304-405X\(76\)90026-X](https://doi.org/10.1016/0304-405X(76)90026-X).
- Jubran, A. J. (2006). *Modelo de análise de eficiência na administração pública: estudo aplicado às prefeituras brasileiras usando a análise envoltória de dados* (Tese de Doutorado, Escola Politécnica, Universidade de São Paulo). Recuperado em 12 de abril, 2017, de: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3142/tde-13122006-180402/pt-br.php>.
- Kohama, H. (2015). *Balanços Públicos: teoria e prática* (3a ed). São Paulo: Atlas.
- Kohama, H. (2016). *Contabilidade Pública: teoria e prática* (15a ed). São Paulo: Atlas.
- Lopes, J. R. B. (2008). *Desenvolvimento e mudança social: formação da sociedade urbano-industrial no Brasil*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais. Aspectos do desenvolvimento econômico.
- Luz, L. F. (2010). *A geografia do transporte de passageiros: avaliação da modernização da CPTM e de seu papel no planejamento e na estruturação do espaço metropolitano de São Paulo* (Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo). Recuperado em 5 de março, 2018, de: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10022011-094138/pt-br.php>.
- Marion, J. C. (2012). *Análise das demonstrações contábeis*. (7a Ed) São Paulo: Atlas.
- Matarazzo, D. C. (2010). *Análise financeira de balanços: abordagem básica e gerencial* (7a ed.). São Paulo: Atlas.

Metrô. (2018). Notícias. Recuperado em 3 de setembro, 2018, de <http://www.metro.sp.gov.br/noticias/index.aspx>.

Monteiro, A. (2015, 22 de agosto de). Transporte em São Paulo tem sua pior avaliação em uma década. *Folha.com*. Recuperado em 30 de maio, 2017, de: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1672207-transporte-em-sao-paulo-tem-sua-pior-avaliacao-em-uma-decada.shtml>.

Pereira, J. C. R. (2010). *Bioestatística em outras palavras*. São Paulo: Edusp.

Rossi, C. A. V., & Slongo, L. A. (1998). Pesquisa de satisfação de clientes: o estado-da-arte e proposição de um método brasileiro. *Rev. de Administração Contemporânea*, 2 (1), 101-125. Recuperado em 9 de outubro, 2018, de: <http://www.scielo.br/pdf/rac/v2n1/v2n1a07.pdf>.

Silva, A. (2016). Mobilidade urbana e equidade social: possibilidades a partir das recentes políticas de transporte público na Metrôpole do Rio de Janeiro. *GOT, Revista de Geografia e Ordenamento do Território*, (10), 293-317. doi: 10.17127/got/2016.10.014

Slomski, V. (2013). *Manual de Contabilidade Pública* (3a ed). São Paulo: Atlas.

Spink, P. K., & Barboza, H. B. (Orgs). (2001). *20 Experiências de Gestão Pública e Cidadania – Ciclo de Premiação 2001*. São Paulo: Programa de Gestão Pública e Cidadania / FGV-SP.

Stevenson, W. J. (1981). *Estatística aplicada à administração*. São Paulo: Harbra.

Terra, S. X; & Duarte, P. C. (2014). Estudo da qualidade do sistema de transporte coletivo urbano por ônibus na cidade de Pelotas, RS. *Rev. de Engenharia da Faculdade Salesiana*, (1), 6 - 10. Recuperado em 17 de abril, 2017, de: http://www.fsma.edu.br/RESA/Edicao1/FSMA_RESA_2015_1_02.pdf.

Vaz, J. C. (2018). Gestão de Organizações Públicas. Notas de aula no curso de mestrado em Gestão de Políticas Públicas da Universidade de São Paulo.