

GESTÃO PÚBLICA NA ACESSIBILIDADE DO IDOSO AO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO: UMA AVALIAÇÃO NARODOVIÁRIA CENTRAL DE BRASÍLIA, A CAPITAL DO BRASIL

PUBLIC MANAGEMENT IN THE ACCESSIBILITY OF THE ELDERLY TO THE URBAN COLLECTIVE PUBLIC TRANSPORT SYSTEM: AN ASSESSMENT IN THE CENTRAL HIGHWAY IN BRASÍLIA, THE CAPITAL OF BRAZIL

Carlos Augusto Ribeiro Silva ¹

Edson Júnior Santana ²

RESUMO

O envelhecimento populacional é uma realidade. O Brasil será, em breve, o sexto país em número de idosos no mundo. Dentre as iniciativas do poder público para atendimento dessa população crescente, destaca-se a gestão do transporte público urbano, cuja demanda aumenta proporcionalmente ao número de idosos, que se deslocam diariamente a trabalho ou lazer. Esta dissertação propôs-se a analisar a acessibilidade dos usuários idosos ao Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano no Terminal Rodoviário do Plano Piloto de Brasília, Distrito Federal. Pesquisa de campo foi realizada nesse terminal, por onde circulam, diariamente, cerca de um milhão de pessoas. Foram escolhidos pontos de maior concentração de usuários do transporte público rodoviário urbano do Distrito Federal, e em horários de maior movimento. A pesquisa mostrou que, para os usuários idosos, os principais problemas de acessibilidade foram referentes à falta de informação, atitude nem sempre amistosa de motoristas e funcionários do Terminal Rodoviário e a infraestrutura do local. Tais aspectos permitiram concluir que as políticas públicas voltadas à acessibilidade do idoso têm sido muito tímidas, fazendo-se necessária a implementação de ações que possam contribuir para a melhoria das condições de acessibilidade dos usuários idosos de transporte público no Terminal Rodoviário do Plano Piloto.

PALAVRAS-CHAVE: Terceira Idade, Acessibilidade, Transporte Público Urbano.

ABSTRACT

Population aging is a reality. Brazil will soon be the sixth country in number of elderlies in the world. Among the initiatives of the public agencies to serve this growing population, we highlight the management of urban public transport, whose demand increases proportionally to the number of elderlies, who commute for work or leisure. This dissertation aimed to analyze the accessibility of elderly users to the Urban Collective Public Transport System at the 'Plano Piloto' Bus Terminal in Brasília, Federal District. A field research was conducted at this terminal, where about one million people circulate daily. Were chosen points of greater concentration of users of urban road public transport of the Federal District, and at busy times. The survey showed that, for elderly users, the main accessibility problems were related to the lack of information, not always friendly attitude of drivers and employees of the bus station and the infrastructure of the site. These aspects led to the conclusion that public policies aimed at accessibility for the elderly have been very timid, and it is necessary to implement actions that can contribute to the improvement of accessibility conditions for elderly users of public transport at the Plano Piloto Bus Terminal.

KEYWORDS: Third Age; Accessibility, Urban Public Transportation.

¹ Acadêmico do curso de Mestrado em Gestão de Empresas da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias da. **E-mail:** silvacarloaugusto@gmail.com

² Acadêmico do curso de Mestrado em Gestão de Empresas da Universidade Lusófona de Humanas e Tecnologias. **E-mail:** Edson@aclconsultoriaeconomica.com.br

INTRODUÇÃO

O fato é que todos nós desejamos um setor público eficiente, ágil e de qualidade. Para isso é preferido reconhecer os problemas da cidade e procurar resolvê-los através de uma boa preparação na administração desta mesma cidade.

Até 2050, o número de pessoas com 60 anos ou mais NO MUNDO chegará a 2 bilhões, mais que o dobro dos 900 milhões de indivíduos nessa faixa etária registrados em 2015. Os idosos representarão um quinto da população do planeta (<https://nacoesunidas.org/oms-cobra-melhorias-no-atendimento-aos-idosos/> - acessado em 20.03.2108 – (OMS, 2017)), e superarão pela primeira vez na história o número de crianças, isto é, a estimativa é de que, até a primeira metade do século XXI, os demais países industrializados cheguem a esse patamar.

O Banco Mundial, em seu documento: Envelhecendo em um Brasil mais Velho (2010, p. 10), afirma que, até 2050 o Brasil, irá mais que triplicar sua população idosa, passando dos atuais 20 milhões para aproximadamente, 65 milhões de idosos, o que representa 29,7% da população total.

Em 2007, acompanhando a tendência mundial de crescimento da população idosa, segundo dados da Organização Mundial de Saúde (OMS, 2007), até 2025, o Brasil será o sexto país do mundo com o maior número de pessoas idosas, além disso, mais da metade da população atual, segundo relatório do Fundo de População das Nações Unidas (UNFPA, 2007), está vivendo em áreas urbanas, e, até 2030, esse número deverá chegar a quase 5 bilhões de pessoas, correspondendo a cerca de 60% da população mundial. Com isso, essa população precisa ser atendida pelos meios de transportes para realização de suas atividades, tais como trabalho, estudos, saúde, entre outros. Essa necessidade por deslocamentos tornou-se um grande problema nos grandes centros urbanos.

No Brasil, em consequência da infraestrutura precária de transportes públicos, a população se vê obrigada a optar pelo transporte particular, ocasionando

enormes engarrafamentos. Os longos percursos e a necessidade de percorrê-los cada vez mais rapidamente fizeram com que meios de transporte não motorizados, como bicicleta e os deslocamentos a pé se tornassem quase inviáveis. As políticas públicas, cada vez mais, priorizam o transporte particular, que superlota as vias causando demora dos deslocamentos e longos congestionamentos, aumentando a poluição do ar e sonora, reflexos do atual modelo de mobilidade adotado no Brasil, a ponto de os estudiosos apontarem o Transporte Público Coletivo Urbano de qualidade como a saída para o colapso do sistema viário das grandes cidades.

De acordo com Associação Nacional de Transporte Público (ANTP, 2004), trata-se de um modelo que privilegia automóveis e motos, que, juntos, respondem por apenas 20% das viagens urbanas, em detrimento do transporte público coletivo urbano. No entanto, os problemas apresentados no transporte não são somente de ordem operacional, mas, também, de sustentabilidade. Vários fatores contribuem para a redução da demanda de passageiros, como o crescimento do transporte individual, aumento de transporte clandestino, empobrecimento da população, falta de investimentos públicos permanentes no setor e a falta de flexibilidade de gestores e operadores em qualificar e tornar mais eficiente os equipamentos e os serviços. Para a ANTP (2004), é preciso fazer com que o transporte público de qualidade seja definitivamente um direito essencial mantido para todos.

Nesse contexto, a acessibilidade deve assegurar a todos igual oportunidade de uso de uma forma direta, imediata, permanente e o mais autônoma possível deve ser levada em conta, pois quando quantificada e analisada a mesma pode mostrar a facilidade que a população tem em se deslocar.

No Distrito Federal algumas medidas foram tomadas em relação à acessibilidade do usuário ao transporte público rodoviário, mas todas direcionadas ao portador de deficiência física; como exemplo ônibus com

piso rebaixado para “cadeirantes”. Enquanto isso, não se observa medidas que venham a garantir acessibilidade ao usuário idoso de transporte público rodoviário, o que torna evidente a relevância do tema apresentado nesse estudo, que poderá auxiliar na melhoria significativa do uso da estrutura já construída, além de guiar futuros investimentos a fim de atender à parcela crescente da população idosa que necessita do transporte público para seus deslocamentos.

Nesse sentido, e tendo em vista a previsão crescente da população de idosos e suas necessidades de deslocamento por meio do transporte público rodoviário, o foco deste trabalho será o estudo da acessibilidade dessa população ao transporte público urbano, daí a pesquisa a ser efetiva por meio de questionário aplicado na rodoviária do plano piloto a usuários do sistema de transporte público do Distrito Federal visa determinar como a população do distrito federal utiliza o sistema de transporte público rodoviário urbano para seus fins pretendidos, como se deslocar para: trabalho, lazer, estudos, e outros, como bem determinado no questionário a ser aplicado ao usuário desse sistema, procura, também, determinar políticas públicas que possa melhorar as condições à acessibilidade dos usuários a esse sistema de transporte público.

REVISÃO DA LITERATURA

Com os níveis crescentes de engarrafamentos e poluição oriundos dos gases produzidos pelos veículos de passeio, ninguém questiona a importância do transporte público numa cidade como forma de diminuir a emissão desses gases e melhorar a qualidade de vida da população.

O Transporte público eficiente traz benefícios não só aos que o utilizam, mas a toda população, pois são responsáveis pelo deslocamento de grande quantidade de pessoas, contribuindo sobremaneira para diminuição

dos veículos em circulação nas cidades, e conseqüentemente com a diminuição da poluição.

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO NO PLANEJAMENTO DAS CIDADES

A preocupação com a mobilidade urbana e com a qualidade de vida nas grandes cidades é um dos maiores desafios da atualidade, pois afeta diretamente o desenvolvimento econômico, social e ambiental dos países

O planejamento sobre as vias urbanas é fundamental para o desempenho do serviço de transporte coletivo. Sendo este uma das principais prioridades na mobilidade urbana, as ruas devem ser planejadas para a trafegabilidade dos ônibus; ter condições ideais de pavimentação e de tráfego, incluindo acessos entre bairros e acostamentos de pontos de ônibus (paradas).

Na maioria das cidades do país, os ônibus disputam espaço com os automóveis, trafegam em vias sem condições de trafegabilidade, ocasionando constante manutenção, o que leva ao aumento de custos e conseqüentemente aumento de tarifa, além disso, não há infraestrutura adequada em terminais e paradas para os usuários do transporte público coletivo. Estes problemas influenciam no custo do serviço e na insatisfação do cliente, fazendo com que as viagens levem mais tempo, ocasionando menor utilização do veículo. A situação do transporte público coletivo. Considerando o transporte de passageiros, podemos dizer que o transporte coletivo é mais eficiente do que o privado, transportando mais passageiro e retirando mais veículos das vias públicas, diminuindo os engarrafamentos e a poluição, em conseqüência, oferece maior potencial para melhoria da qualidade de vida e para o desenvolvimento sustentado.

Estudo divulgado pela Associação Nacional de Transporte Urbano (NTU) mostra que o número de passageiros que usaram o ônibus como transporte

público em 2015 teve uma redução de 9% por mês em relação a 2014. O estudo considerou dados de Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo, que representam a maior demanda nacional por esse tipo de transporte.

Nessas localidades, o número de passageiros transportados por mês caiu de 382,3 milhões em 2014 para 347,8 milhões em 2015. Segundo o levantamento anual da NTU, ao projetar a redução de 9% registrada nessas cidades para o restante do país, estima-se que 3,22 milhões de passageiros deixaram de usar ônibus como transporte público por dia.

Em estudo mais recente realizado por essa associação, a tendência de declínio do transporte urbano sendo verificada.

Dados do Anuário 2017-2018 revelam que, no ano de 2017, a redução média da demanda foi de 9,5% (a terceira maior desde o início da série histórica), equivalente à perda diária de 3,6 milhões de passageiros em todo País, em comparação a 2016, superior àquela estimada em 2015.

Acessibilidade significa não apenas permitir que pessoas com deficiência e com algum tipo de limitação motora, seja por problemas físicos ou pela de locomoção pela idade, participem de atividades que incluam o uso de produtos, serviços e informação, mas também a inclusão e extensão do uso destes por todas as parcelas presentes em uma determinada população (Cardoso, 2006).

As edificações, mobiliários e equipamentos devem ser adaptados para essas pessoas que possuem algum tipo de limitação em sua mobilidade, seja por problemas físicos causados por acidente ou naturais da idade. Pois diante de uma infraestrutura que coloca barreiras, acabam esses indivíduos sendo privados de participarem ativamente do contexto social, segregando-os, deixando-os à margem dos direitos mais básicos, e, sobretudo, do direito de ir e vir (art. 5º Constituição Federal - 1988). Sendo assim devemos ter a ideia de que

uma cidade é muito mais que um modelo de planejamento, muito mais do que um núcleo de polarização social quando nela está inserido e respeitado o direito do idoso.

Na arquitetura e no urbanismo, a acessibilidade tem sido uma preocupação constante nas últimas décadas. Atualmente estão em andamento obras e serviços de adequação do espaço urbano e dos edifícios às necessidades de inclusão de toda população.

A alma de uma cidade, a força vital que a faz respirar, progredir, existir, reside em cada um dos seus cidadãos, em cada pessoa que nela aplica e nela esgota o sentido de sua vida. A cidade não pode ser apenas um emaranhado de ruas, nem uma soma de unidades produtivas, nem um conjunto de casas e edifícios, a cidade é o cenário do encontro. Encontro este que deve ser promovido em todas as atividades urbanas.

Pode-se dizer que a acessibilidade é um dos fatores que promovem o progresso de uma cidade e de seus cidadãos, quando ela é possibilitada aos mesmos. No entanto se não há acesso, há um retrocesso, estagnação do meio, ou seja, o crescimento puro e simples é vazio de significado se ignorar o acesso das pessoas às ruas, suas casas, seu ônibus, seu trabalho, enfim, às edificações e mobiliário urbano de uma cidade.

A acessibilidade pressupõe a ideia de que todo e qualquer avanço, progresso, deve ser partilhado ou estar a serviço do maior número de pessoas, na medida em que isso seja compatível com a natureza da nova conquista. Podemos entender a acessibilidade como um componente da melhoria da qualidade de vida das pessoas dentro da vida urbana.

Ao falar em acessibilidade, outros itens nos são remetidos, como: integração e inclusão, por exemplo. Na primeira palavra - integração - a ênfase está na diferença, a deficiência centra-se no indivíduo e o que se pensa é que 'apenas' para esses indivíduos com deficiência há a necessidade de serem realizadas adaptações, já na inclusão, o foco é a diversidade, a deficiência passa a ser entendida como resultado da relação do indivíduo com o

meio ambiente e todos os espaços, objetos, veículos e formas de comunicação passam a ser pensados para que sejam desfrutados e utilizados por todos, independente de idade ou condição física.

Dessa forma, a acessibilidade converte-se no pensar dirigido à diversidade humana visando a possibilidade e o direito de todos - inclusive daqueles com restrições permanentes ou temporárias na sua mobilidade ou na percepção visual, auditiva ou cognitiva - de compreender um espaço, integrar-se nele, comunicar-se com os seus conteúdos com autonomia e independência. Ao assumir esse conceito, a deficiência transforma-se numa construção social, que se estrutura diariamente nas relações entre as pessoas e, conforme o arquiteto Eduardo Joly (2002), "*algo que se constrói nas decisões que tomamos, nas atitudes que assumimos, na forma que estruturamos nosso entorno físico, social, cultural e ideológico*".

Acessibilidade significa não apenas permitir que pessoas com algum tipo de limitação em sua mobilidade, seja ela física, provocada por acidente ou naturais da idade, participem de atividades que incluam o uso de produtos, serviços e informação, mas a inclusão e extensão do uso destes por todas as parcelas presentes em uma determinada população.

A acessibilidade é de grande importância para as pessoas portadoras de necessidades especiais, pois promove qualidade de vida e garante o exercício da cidadania, como o direito de ir e vir. A dificuldade de acesso não é somente para as pessoas portadoras de necessidades especiais, como os usuários de cadeiras de rodas, mas também às pessoas com mobilidade reduzida (idosos, grávidas, deficientes visuais e auditivos).

MÉTODO

A Metodologia Científica pode, entre tantas outras abordagens, utilizar-se de metodologia qualitativa ou pesquisa quantitativa, ou até mesmo valer-se das

duas conforme os objetivos da pesquisa. (Lakatos, E. (2017)

Lakatos (2017, p.302), afirma que "os métodos, em geral, englobam dois momentos distintos: a pesquisa, ou coleta de dados, e a análise e interpretação, quando se procura desvendar o significado dos dados."

A visão foi incorporada a esta pesquisa, na qual dados obtidos em pesquisa de campo e tratados estatisticamente são analisados do ponto de vista **qualitativo**.

Essa 'conotação qualitativa' num levantamento quantitativo justifica-se por ser necessário um conjunto de dados sobre o grupo social em questão – os idosos, e desejar-se conhecer melhor sua interação com a situação em estudo – a Rodoviária do Plano Piloto, local da pesquisa de campo, conforme será apresentado a seguir.

Para a coleta dos dados necessários para a análise qualitativa, optou-se por efetuar uma pesquisa de campo, realizada por meio de aplicação e questionário com perguntas diretas aplicadas na Rodoviária do Plano Piloto de Brasília.

A Rodoviária do Plano Piloto foi escolhida como ponto a ser aplicado o questionário, tem em vista que é um lugar central do Distrito Federal que liga os eixos rodoviários sul e norte e por onde transitam quase 1 milhão de pessoas todos os dias.

Portanto será apresentada a proposta metodológica com vistas a avaliar a acessibilidade do Idoso ao Transporte Público Coletivo em Terminal Rodoviário, bem como, o desenvolvimento de procedimentos que possibilitarão a avaliação dessa acessibilidade.

ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A expectativa de vida do brasileiro ao nascer cresceu na última três décadas e passou de 70 anos, em 1997, para algo em torno de 76 anos, em 2016, sendo hoje de 75.8 anos (IBGE 2018). A melhora na expectativa de vida e a queda na mortalidade da população são

consideradas os grandes responsáveis por um aumento considerável no número de idosos no Brasil.

A população de pessoas de 60 anos ou acima dessa idade cresceu 47,8%, contra um crescimento total da população brasileira de apenas 21,6%. Sendo que as pessoas maiores de 60 anos representam 10,5% dos brasileiros e somam quase 20 milhões de pessoas, com 83% deles vivendo nas cidades.

É visível a mudança no perfil da população brasileira. A participação da terceira idade em todos os aspectos da sociedade é cada vez maior. A população brasileira está envelhecendo.

Daí a importância da presente pesquisa, que vem num momento crucial de transição de uma população jovem para uma população de idosos, pois precisamos ter políticas públicas que atendam essa parcela crescente da população brasileira, com serviços de qualidade. Precisa-se pensar num futuro cada vez mais próximo e aplicar todos os estudos e recursos na busca da melhoria da qualidade de vida dos idosos.

Na análise dos resultados da pesquisa, pôde-se observar que é grande o contingente de idosos que estão presentes no mercado de trabalho e que se utilizam do sistema de transporte público rodoviário urbano como forma de acessibilidade para se deslocar de sua residência para seu local de trabalho.

A pesquisa mostrou a dificuldade que o idoso tem para efetivar seu deslocamento. Essas dificuldades, agravadas pelas suas condições naturais de mobilidade do ser humano nessa faixa etária de vida, tampouco são mitigadas pelos serviços públicos colocados à disposição. Ao contrário, são diversos os obstáculos que afetam sua acessibilidade e conseqüentemente sua mobilidade.

Especificamente em relação à acessibilidade do idoso ao sistema de transporte público no Distrito Federal, no local de acesso mais movimentado do Distrito Federal ao sistema de transporte público rodoviário urbano do Distrito Federal, o terminal rodoviário do Plano Piloto, a pesquisa mostrou que a acessibilidade dos idosos sofre diversos obstáculos, que

vão desde a falta de informações, de funcionários mal treinados, mal educados, violência, informações de linhas de ônibus, horários, até questões de circulação, com pisos mal conservados, podendo ocasionar quedas, tornando, tudo isso, uma verdadeira peregrinação para ter acesso ao transporte público que o levará ao seu destino pretendido.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa mostrou a dificuldade que os idosos têm de acessibilidade ao sistema de transporte público rodoviário urbano do Distrito Federal, numa cidade relativamente jovem, com 60 (sessenta) anos de idade somente, mas que já sofre das mesmas mazelas que as grandes cidades brasileiras.

Remetendo-se à pesquisa, destaca-se também que a falta de informações, falta de funcionários treinados a disposição do público, sinalização inexistente, desrespeito de motoristas no embarque e desembarque de passageiros idosos, efetuando manobras bruscas e perigosas, infraestrutura carente, formam um conjunto de obstáculos a serem transpostos pelos idosos para que tenham acesso ao sistema de transporte público rodoviário urbano no Distrito Federal, que precisam utilizar esses serviços na rodoviária do Plano Piloto na busca de seus objetivos.

Da análise dos dados obtido na pesquisa, conclui-se que falta muito ainda para que os idosos tenham respeitado seu direito de ir e vir com dignidade, tranquilidade, saber que terá condições facilitadas para desenvolver suas atividades por meio de políticas públicas adequadas que foquem na melhoria da acessibilidade do idoso ao sistema de transporte público rodoviário urbano do Distrito Federal.

Para tanto deverá haver melhoria nas condições de informações fixas:

- Com a instalação de letreiros fixos, luminosos, atentando para as suas dimensões, já que a capacidade de visão, reflexo, mobilidade dos idosos se tornam mais

lentos com o passar do tempo, com indicação dos locais de embarque, desembarque, escadas rolantes, elevadores, entrada e saída do terminal rodoviário;

- Melhoria nas condições de informações móveis, com treinamento e capacitação de funcionários da rodoviária, e em quantidade suficiente, não só para prestarem informações, mas, sobretudo, respeito aos idosos;

- Treinamento e capacitação, periódica, dos motoristas e cobradores dos ônibus, com a finalidade de atentar para os passageiros idosos, afetados em suas condições físicas naturais pelo tempo;

- Embarque solidário, com preferência para os idosos;

- Melhoria na infraestrutura do terminal rodoviário: escadas rolantes em pleno funcionamento e mais espaçosas, bancos para os idosos sentarem enquanto aguardam o ônibus de seu destino; número maior de lixeiras, limpeza constante do terminal, iluminação eficiente, melhorando a visibilidade;

- Melhoria na segurança do terminal, com disposição de Policiais Militares no interior da rodoviária para inibir e evitar a ação de marginais.

Há, portanto, necessidade de ações especiais em políticas públicas que concentrem medidas e investimentos para identificar e intervir na qualidade do atendimento prestado ao passageiro idoso do Distrito Federal.

Faz-se necessário maior zelo por parte do Estado, ao rever falhas na aplicação da lei em vigor e monitorar as empresas para o cumprimento da lei.

Julga-se necessário realizar a promoção de campanhas educativas, visando sensibilização das empresas prestadoras do serviço e demais usuários do transporte coletivo urbano; dar visibilidade à qualidade do atendimento oferecido aos idosos que precisam utilizar o transporte urbano e despertar na população atitudes que demonstrem a importância da

“responsabilidade social” para a melhoria do transporte coletivo urbano para idoso no Distrito Federal.

O que se pode esperar é que as políticas públicas não se limitem a ofertar transportes com degraus rebaixados, mas que essas políticas visem a melhoria de todas as condições de acessibilidade do idoso ao sistema de transporte público rodoviário urbano do Distrito Federal, como anteriormente exposto.

As políticas públicas de acessibilidade do idoso ao sistema de transporte público rodoviário urbano do Distrito Federal, devem ser direcionadas a essa população crescente de idosos no Distrito Federal, estabelecendo leis e fiscalizando o seu cumprimento com rigor, a fim de que os idosos, bem como toda a população, sintam prazer de se dirigir aos seus diversos ramos de atividades utilizando o transporte público, sabendo que transporte público de qualidade, gera menos transtornos com engarrafamento, poluição e produz melhor qualidade de vida aos seus usuários.

REFERÊNCIAS

Andrade, K. R.; Paula, V. A.; Mesquita, A. P.; Villela, P. A. **Problemas Relacionados aos Pontos de Parada do Transporte Público nas Cidades de Porte Médio**, IV, 2004

Alves, L. C.; Amoy, R. A.; & Pinto, R. L. **A questão da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e a atuação do Ministério Público Estadual na cidade de Campos dos Goytacazes/RJ**. *Revista da Faculdade de Direito de Campos*, Ano VIII, Nº 10. 2007

Batista Jr. Edgard Dias e Senne, Edson Luiz França. **Um Novo Método para Avaliar o Desempenho de Sistemas de Transporte Urbano de Passageiros**. 2002

Cardoso, C. E. P. **Acessibilidade – alguns conceitos e indicadores**, *Revista dos Transportes Públicos – ANTP – Ano 29 – 4º trimestre*.

CODEPLAN - Disponível em – www.codeplan.df.gov.br – acessado em 20 de maio de 2009.

Constituição Da República Federativa Do Brasil (1988) - Disponível em www.planalto.gov.br - acessado em 6 de junho de 2009.

Dalvi, M. Q. **Behavioral modelling accessibility, mobility and need: concepts and measurement.** In: Hensher, D.A.& Stopher, P.R. (eds). **Behavioral Travel Modelling.** London: Croom Helm

Decreto 21.005 (2000) – Disponível em www.df.gov.br – acessado em 4 de junho de 2009.

Decreto Nº 5.296/2004 – Disponível em: www.planalto.gov.br – acessado em 26 de maio de 2009.

DETRAN (2008) – Disponível em www.detran.df.gov.br – acessado em 20 de maio de 2009.

EBTU (1998). Planejamento e Operação; Elementos Intervenientes, v. 2. Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, Brasília.

Ferraz, A.C.P. **Transporte Público Urbano.** EESC/USP/Editora Multicópias. Ribeirão Preto, São Francisco. 1999

Fundação Instituto De Pesquisas Econômicas (2009) - Disponível em www.fipe.org.br - acessado em 18 de dezembro de 2009.

Fundo De População Das Nações Unidas - (UNFPA/ONU,2007) - Disponível em www.unfpa.org.br – acessado em 17 de abril de 2009.

Goto, M. **Uma análise da acessibilidade sob a ótica da equidade:** o caso da região metropolitana de Belém. Escola de Engenharia de São Carlos, USP, São Carlos, SP. 2000

Handy, S. L. **Regional versus local accessibility.** Neotraditional development and its implications for non-work travel. *Built Environment*, v.18, n.4, p.253-267. 1992

Hanson, S. **Urban transportation in context.** In: Hanson, S., ed *The geography of Urban transportation.* New York/London, The Guilford Press., p.3-25. 1995

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009) - Disponível em www.ibge.gov.br acessado em 01 de dezembro de 2009 - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2007-2008

Ingram, D.R. **The concept of accessibility:** a search for an operational form. *Regional Studies*, v.5, n.2.

Januario, M.H. **Acessibilidade do sistema de transportes.** 1997

Joaquim F.M. **Qualidade de vida nas cidades:** o aspecto de acessibilidade às atividades urbanas. São Carlos. Dissertação (Mestrado) de Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, SP. 1999

Koenig, J.G **Indicators of urban accessibility:** theory and application. *Transportation Research*, v.9, n.2, p.145- 172.

Lakatos, E. **Metodologia científica** (7a. ed.). São Paulo: Grupo Gen - Atlas.

Lei Nº 10.048/2000 - Disponível em: www.planalto.gov.br – acessado em 26 de maio de 2009.

Lei Nº 10.098/2000 - Disponível em: www.planalto.gov.br – acessado em 26 de maio de 2009.

Lei Nº 10.741, DE 01/10/2003 – Disponível em: www.planalto.gov.br – acessado em 26 de maio de 2009.

Lei Nº 4.011/2007 - Disponível em: www.df.gov.br – acessado em 26 de maio de 2009.

Lima, P. D. B. **Excelência em Gestão Pública.** Recife: Fórum Nacional de Qualidade. 2006

Ministério Das Cidades – Disponível em www.cidades.gov.br – acessado em 26 de março de 2009.

Ministério Dos Transportes – Disponível em www.transportes.gov.br - acessado em 05 de maio de 2009.

Morris, J.M; Dumble, P.L.; W Igan, M.R. **Accessibility indicators for transport planning.** *Transportation Research*, v.13A, n.2, p.91-109

Organização Das Nações Unidas - (ONU,2009) - Disponível em www.onu.org.br – acessado em 17 de abril de 2009.

Organização Mundial Da Saúde (OMS,2007,2009) – Disponível em www.omsbrasil.com.br – acessado em 17 de abril de 2009.