



INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO TOCANTINS
CAMPUS PALMAS
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA

ANA CLEIA DIAS MESQUITA PESSOA

**TRANSPORTE PÚBLICO NA MELHOR IDADE: UMA ANÁLISE DAS POLÍTICAS
PÚBLICAS IMPLEMENTADAS EM PALMAS - TO**

PALMAS – TO
2018

ANA CLEIA DIAS MESQUITA PESSOA

**TRANSPORTE PÚBLICO NA MELHOR IDADE: Uma análise das políticas
públicas implementadas em Palmas-TO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso Superior de
Tecnologia em Gestão Pública, do
Instituto Federal de Educação, Ciências e
Tecnologia do Tocantins - Campus
Palmas, sob orientação do
Prof.º Esp. Richarlisson Henrique
Pinheiro.

Pessoa, Ana Cleia Dias Mesquita
Transporte público na melhor idade: Uma análise das políticas públicas
implementadas em Palmas. / Ana Cleia Dias Mesquita Pessoa. – Palmas, 2018
58 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Curso
Superior de Tecnologia em Gestão Pública) – Instituto Federal
de Educação do Tocantins, Campus Palmas, 2018.

Orientador: Prof. Esp. Richarlisson Henrique Pinheiro

1. Envelhecimento 2. Políticas Públicas 3. Transporte Público I. Título

ANA CLEIA DIAS MESQUITA PESSOA

TRANSPORTE PÚBLICO NA MELHOR IDADE: Uma análise das políticas públicas implementadas em Palmas – TO.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública, do Instituto Federal de Educação, Ciências e Tecnologia do Tocantins - Campus Palmas, sob orientação do Prof.º Esp. Richarlisson Henrique Pinheiro.

Aprovado em ____/____/____

BANCA AVALIADORA

Richarlisson Henrique Pinheiro (Orientador) - Especialista
IFTO – Campus Palmas

Ana Carolina Nogueira Falcão - Mestre
IFTO – Campus Palmas

Luis Antônio Lopes Toledo - Especialista
IFTO – Campus Palmas

AGRADECIMENTOS

Primeiramente ao meu Deus, pois sem Ele eu não conseguiria chegar até aqui. Agradeço por ter me sustentado nos momentos de aflição e angústia, quando eu já não tinha mais forças para prosseguir.

Ao meu esposo Gedilson por me apoiar, me tolerar e me suportar, nesses dias angustiantes, no qual tive que fazer em 3 meses, o que normalmente leva-se 1 ano para fazer. Obrigado por sua compreensão e amor.

Aos meus filhos Gabriel Arthur e Nicolás Arthur por sacrificarem, mesmo sem saber, seus momentos de atenção e descontração com a mamãe. Agradeço a compreensão que tiveram, quando eu falava que não dava para brincar, no caso o Gabriel, ou não podia pegar no colo, no caso o Nicolás, vocês demonstravam entender e aquietavam. O Gabriel só me respondia afirmando: - “ta bom, mãe! Eu já sei, a senhora ainda não terminou o seu trabalho da escola!” ..rsrs.

À minha mãe, meu alicerce, que abdicou da sua própria vida e, mais uma vez, mudou do interior para capital para me apoiar cuidando do meu filho, quando meu esposo estava em viagem, para que eu não perdesse aula. Só Deus para recompensar tamanho esforço.

Ao meu pai e aos meus irmãos que sempre estiveram ao meu lado me incentivando e, apoiando no que eu precisava, sempre intercedendo a Deus, para que eu não desistisse.

Ao professor e orientador Richarlisson Henrique Pinheiro pela sua orientação ímpar e tranquilidade no momento em que eu ainda nem o conhecia, e totalmente perdida, já cheguei falando que eu era uma bomba relógio e não tinha noção nem de como começar o projeto. E ele com toda calma, pelo menos naquele momento...rsrs procurou me acalmar dizendo: “Fica tranquila, vai dar tudo certo, é muito fácil você vai conseguir!”

Aos professores pela dedicação e comprometimento na construção de nosso conhecimento, em especial à Prof^a. Ana Carolina Nogueira Falcão, minha eterna gratidão pela paciência, exemplo e, acima de tudo, pela amizade ao longo desses anos. Você é TOP! Que nosso Senhor Jesus Cristo os abençoe com toda sorte de bênçãos espirituais.

Aos professores integrantes da banca examinadora pelas contribuições que enriqueceram este projeto.

Aos meus amigos e familiares, seria impossível citar o nome de todos que de alguma forma deram sua parcela de colaboração, que puderam compartilhar comigo essa caminhada. A todos, dedico um especial agradecimento. Porém, quero agradecer com carinho à três amigas que tão de perto me acompanharam: Débora Silva, Pablyne e Wilma Prhel.

Por fim, a todos que direta e indiretamente contribuíram para a realização deste sonho.

RESUMO

O objetivo deste trabalho foi analisar as políticas públicas direcionadas para o transporte público urbano voltadas para a mobilidade da população da melhor idade implementadas no município de Palmas -TO. O processo de pesquisa de abordagem qualitativa e objetivo descritivo se deu através de análise documental e bibliográfica, com realização de visitas a órgãos públicos, busca em sites oficiais, solicitação de informações por e-mail e pesquisa nos arquivos públicos. O estudo observou aspectos relacionados aos idosos bem como as suas necessidades e desafios, e sua relação com o transporte público, aspectos esses que afetam diretamente a vida desse grupo etário. Concluindo, através da pesquisa constatou-se que a criação do Estatuto do Idoso por si só, não basta para que haja a implantação de políticas públicas que garantam os direitos e benefícios conquistados por esse grupo etário e que a política pública padece de avaliação por parte do poder público municipal quanto a sua efetividade, sendo necessário uma política direcionada especialmente a este público de modo a garantir sua segurança e integridade.

Palavras-chave: Envelhecimento. Políticas Públicas. Transporte Público.

ABSTRACT

The objective of this study was to analyze the public policies implemented in the municipality of Palmas -TO directed to urban public transport aimed at the mobility of the elderhoods. The research process of qualitative approach and descriptive objective was done through documentary and bibliographic analysis, with visits to public agencies, search in official websites, request information by e-mail and search the public archives. The study looked at aspects related to the elderly as well as their needs and challenges, and their relation with public transportation, aspects that directly affect the life of this age group. In conclusion, through the research, it was verified that the creation of the Statute of the Elderly by itself, is not enough for the implementation of public policies that guarantee the rights and benefits achieved by this age group and that the public policy is subject to evaluation of the municipal public power as to its effectiveness, and a policy directed especially to this public is necessary in order to guarantee its security and integrity.

Key Words: Aging. Public Policies. Public Transportation.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Direitos e exigibilidades no transporte público-----42

Tabela 2 - Regulamentos para o transporte público no Tocantins-----43

LISTA DE SIGLAS

ANTP	Associação Nacional de Transporte Público
ANTT	Agência Nacional de Transportes terrestres
ATR	Agência Tocantinense de Regulação Controle e Fiscalização de Serviços Públicos
ATTM	Agência de Trânsito, Transporte E Mobilidade
CIAM	Conselho Internacional de Arquitetura Moderna
CRAS	Centro de Referência de Assistência Social
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LOAS	Lei Orgânica de Assistência Social
LOM	Lei Orçamentária Municipal
MP	Ministério Público
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
SAMOT	Secretaria Municipal da Acessibilidade, Mobilidade e Transporte
SESMU	Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana
SETAS	Secretaria de Trabalho e Assistência Social
SETURB	Sindicato das Empresas do Transporte Público de Palmas
SMSTT	Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito, Transporte
STPP's	Estrutura do transporte público de passageiros
TCE-TO	Tribunal de Contas do Estado
TP	Transporte Público

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	10
1.1	Problema de Pesquisa	11
1.2	Justificativa.....	12
1.3	Objetivos	12
2	REVISÃO DE LITERATURA.....	14
2.1	Políticas Públicas.....	14
2.1.1	História das políticas públicas.....	14
2.1.2	O que são políticas públicas	17
2.1.3	O ciclo das políticas públicas	19
2.2	Políticas públicas de mobilidade urbana.....	21
2.2.1	<i>Evolução Histórica.....</i>	<i>22</i>
2.3	Políticas públicas para melhor idade.....	25
2.4	Transporte	31
3	METODOLOGIA	36
4	RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	39
4.1	Da Rede de Proteção aos Direitos da Pessoa Idosa.....	39
4.1.1	Os Direitos da pessoa Idosa nas Constituições Brasileiras.....	39
4.2	Regulamento do transporte público ao Idoso	42
4.3	Do Transporte Público Coletivo no Estado Do Tocantins.....	44
4.4	Da gratuidade no transporte público intermunicipal no Estado do Tocantins	45
4.5	Regulamentos para o Transporte Público no Município de Palmas- TO	46
4.6.	Do Órgão Fiscalizador do transporte público	50
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	52
	REFERÊNCIAS.....	55

1 INTRODUÇÃO

Diante do elevado aumento do número de idosos no Brasil, é notório que a expectativa de vida tem tido um considerável aumento. Essa acentuada mudança demográfica requer uma série de preocupações em relação a algumas temáticas, entre as quais podemos destacar a acessibilidade e mobilidade urbana, onde uma decorre da outra. É necessário atentar-se para todas essas transformações de forma que seja possível acompanhar todas as mudanças tão visíveis na sociedade.

O Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), realizado em 2010, apontou que a faixa etária com o maior percentual de crescimento foi a dos idosos. Projeções demográficas indicaram que a população idosa brasileira triplicará nos próximos 25 anos, o que corresponderá a sexta maior população idosa do mundo (NERI, 2007).

Nesse contexto é relevante que essa população mantenha a sua independência e autonomia. A mobilidade da pessoa idosa pode ser definida como a capacidade de mover-se pela cidade de forma independente e segura¹. Todavia, o básico direito de ir e vir não é facilmente exercido pelos idosos quando o assunto é transporte público.

Tratando-se de mobilidade urbana é importante se ter um sistema de transporte coletivo público. Este, por sua vez, elemento chave da infraestrutura básica, também conhecida como infraestrutura geral, e indispensável à qualidade de vida, que atenda toda a sociedade, sem distinção de camada social. E, para os idosos, essa necessidade e realidade não pode ser diferentes, pois, muitas vezes essa faixa etária é deixada de lado.

Os problemas da população com mais de 60 anos para se locomover é mais um, entre os diversos obstáculos enfrentados pela terceira Idade diariamente. O envelhecimento da população necessita obrigatoriamente de investimentos em acessibilidade, transportes coletivos com frotas de ônibus eficientes e com quantidade adequada de forma a atender todos os bairros, possibilitando o acesso

desses idosos na sociedade.

No entanto, é preciso que haja um planejamento de políticas públicas, de modo a propiciar a mobilidade necessária para que os idosos continuem a realizar as suas diversas atividades, inclusive as laborais.

Principalmente porque, à medida que a idade avança, muitos deixam de utilizar o transporte particular e passam a utilizar o transporte público, que oferece como incentivo a gratuidade no uso do serviço. Todavia, o transporte público nem sempre oferece a segurança necessária para a concretização da mobilidade desse grupo etário e das pessoas que possuem mobilidade reduzida (MOLLENKOPF. et al., 1997).

O transporte público deveria ser o meio de locomoção mais utilizado pelos idosos, uma vez que possui como fator motivador as políticas de gratuidade e cobre toda a extensão da cidade. No entanto, é necessário ter conhecimento se o serviço oferecido realmente atende as necessidades de locomoção desse grupo etário, cada vez maior.

1.1 Problema de Pesquisa

O envelhecimento da população também traz diversas implicações sobre o crescimento econômico, finanças públicas e prestação de serviços. Grandes são os avanços em relação às políticas que promovem a acessibilidade e mobilidade do idoso no Brasil. Contudo, pouco se conhece sobre a sua efetividade.

Diante desse contexto, acerca do Estatuto do Idoso, da Lei de Acessibilidade e da Legislação municipal vigente em Palmas – TO, considerando que a capital tocantinense é uma cidade turística e que "o transporte coletivo é conhecido como um dos fatores mais significativos para o desenvolvimento do turismo" (GAYLE e GODRICH, 1993; apud.RONA,2002), indaga-se, quais são as políticas públicas direcionadas para o transporte público urbano que são implementadas para a concretização da mobilidade da população idosa? De que forma ela é ofertada para esse público alvo?

1.2 Justificativa

Graças ao aumento da expectativa de vida, o Brasil está deixando de ser um país predominantemente jovem e tornando-se cada vez mais um país de idosos. Tudo isso em resultado da melhoria na qualidade de vida e nas condições de saúde.

O envelhecer da população traz consigo diversas implicações no crescimento econômico, finanças públicas e prestação de serviços. Nesse interím, o transporte público é um serviço essencial para a continuidade do idoso no mercado de trabalho e na realização de suas atividades.

O Brasil precisa efetuar mudanças rápidas e eficazes em relação à mobilidade da população que está envelhecendo e acompanhar suas reais necessidades. Para isso, requerem-se estudos que subsidiem políticas públicas relacionadas à mobilidade do idoso.

Com isso, o serviço oferecido pelo transporte público poderá favorecer a qualidade de vida desse grupo etário, conforme Sant'Anna (1991) menciona “as rápidas mudanças demográficas em curso no Brasil representam, antes de tudo, uma enorme oportunidade para planejar o novo cenário que se visualiza”.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo Geral

Analisar as políticas públicas direcionadas para o transporte público urbano, voltadas para a mobilidade da população da melhor idade, implementadas no município de Palmas -TO.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Referenciar aspectos relacionados ao idoso, tais como suas necessidades e desafios, características, mobilidade, suas relações com o

transporte público;

- Evidenciar as políticas públicas para o transporte público urbano, implementadas no município de Palmas – TO, para efetivar a mobilidade da população idosa;
- Identificar o órgão fiscalizador das políticas públicas direcionadas ao transporte público urbano para a melhor idade na cidade de Palmas-TO;
- Observar a atuação das empresas no aspecto pesquisado.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Políticas Públicas

2.1.1 História das políticas públicas

Segundo Trevisan e Van Bellen (2008), primeiramente, ao iniciar um estudo em qualquer área se faz necessário ter um conhecimento sobre o seu contexto histórico, bem como sua área teórica, para a partir de então construir uma compreensão mais aprofundada sobre suas perspectivas e trajetórias.

De acordo com Ollaik e Medeiros (2011), com o desdobrar da história da administração pública foram apresentadas inúmeras reformas, as quais sempre buscaram as melhores ferramentas para possibilitar uma melhor gestão pública e implementação de políticas públicas.

O estudo no campo das políticas públicas iniciou-se na década de 1950 e a partir da Guerra Fria, foi introduzida como instrumento de apoio para as decisões do governo. Segundo Souza (2006, p.22), a área de políticas públicas contou com quatro grandes fundadores: H. Laswell, H. Simon, C. Lindblom e D. Easton.

Laswell (1930), iniciou a análise de política pública, buscando sempre manter uma comunicação entre cientistas sociais, grupos de interesse e governo. Enquanto Simon (1957), introduziu o conceito de racionalidade limitada, acreditando que a racionalidade dos tomadores de decisões é sempre limitada, seja por falta de informação ou a mesma incompleta, pouco tempo para tomada de decisão, autointeresse, o que segundo Simon não os impede de atingir um ponto de satisfação, quando se formula estratégias que direcionem para os resultados desejados.

Lindblom (1959:1979) não concordando com as teorias de Laswell e Simon, apontou outras variáveis à formulação de políticas públicas. Para Lindblom, seria necessário abranger também as questões como relações de poder e a

integração entre as diferentes fases do processo decisório, indo além das questões de racionalidade, o que não teria um fim e um começo.

Easton nos anos 60, colaborou ao definir a política pública como um sistema, ou seja, uma relação entre formulação, resultados e o ambiente, agindo diretamente em seus resultados e efeitos.

Na Europa, os estudos e pesquisas na área de políticas públicas dirigiam-se em analisar o papel do Estado e suas instituições. Segundo Souza (2006), nos EUA seu foco estava diretamente ligado às ações governamentais.

No Brasil, os estudos na área de políticas públicas ganharam impulso, no final dos anos 80, com a reforma da Constituição Federal de 1988, que apresentou mudanças relevantes para a sociedade brasileira, como a descentralização e a participação social nas políticas públicas. Milani (2008), define a sociedade como uma prioridade no processo de formulação de políticas públicas, fomentando a participação dos diversos atores sociais nas deliberações públicas em escala local. Segundo os autores Rocha (2004) e Farah (2011), o poder público local passou a ser reconhecido como ente federativo dispondo de uma maior independência administrativa, política e financeira.

De acordo com Melo (1999, p.59), as mudanças se deram por três motivos. Em primeiro lugar, durante os anos 70, a agenda pública era focada nas discussões em torno dos impactos redistributivos das ações do governo, e a lógica ao qual era conduzido o projeto de modernização conservadora do regime ditatorial. Eram essenciais para essa agenda as questões de arranjo institucional: descentralização, participação, transparência e redefinição do *mix* público-privado nas políticas. A essas mudanças, seguiu-se uma redescoberta nas pesquisas das políticas municipais.

Em segundo lugar, com o fim do período autoritário, percebeu-se que os impedimentos à execução de políticas sociais efetivas persistiam, o que muito contribuiu para fortalecer os estudos sobre políticas. A incerteza e a frustração em

relação ao Estado fizeram com que houvesse um maior interesse em relação a efetividade da ação pública.

Em terceiro lugar, a disseminação internacional da ideia de reforma do Estado e do aparelho de Estado passou a nortear a agenda pública dos anos 1980-90, provocando um crescimento nos estudos de políticas públicas. As questões de arranjo institucional ganharam um lugar de destaque na agenda:

“(...) ao tomar-se o modo e a qualidade da intervenção pública na economia e na sociedade como objeto de estudo, cria-se por extensão um programa de pesquisa de caráter empírico sobre questões relativas à eficiência de políticas e programas” (Melo, 1999:81).

Estas mudanças geram diversas linhas para a exploração das potencialidades do poder municipal, no que concerne a reformulação e ampliação dos conselhos gestores locais e as audiências públicas, alterando assim a agenda de pesquisas e redirecionando o foco dos estudos (Tatagiba, 2006; Milani, 2008; Kleba et. al. 2010; Pogrebinschi; Santos, 2011). Desde então, no Brasil, a cooperação social nas políticas públicas cresceu, garantindo a estabilidade da implementação destas políticas públicas, definindo seus recursos e formalizando seus conselhos gestores (COMERLATTO et. al., 2007; NASCIMENTO, 2010).

Mesmo sendo tão recente, os estudos na área de políticas públicas no Brasil, pode-se afirmar pela quantidade de livros e artigos disponíveis, que o avanço tem se tornado relevante, o que amplia a visão brasileira sobre discussão do tema (REIS, 2003; SOUZA, 2006 e 2007; FARIA, 2003; MELO, 1999).

Com relação às pesquisas brasileiras, Souza (2003, p.17) relata a urgência em superar a atual geração de estudos. Segundo a autora, esses estudos estão excessivamente concentrados nos fracassos, pouco análise das questões políticas e fortemente definida na hipótese de que a formulação e a implementação de políticas públicas são processos específicos racionais e lineares, não ligados aos processos políticos.

Souza (2003, p.15) enfatiza que já existe uma quantidade relevante de

estudos sobre políticas públicas nacionais e sobre políticas locais, mas pouco se sabe, sobre questões fundamentais na esfera estadual, como, por exemplo, os

contrastes que deveriam nortear as políticas formuladas e/ou implantadas pelos governos estaduais, o que também prejudica a implantação de políticas no âmbito municipal.

2.1.2 O que são políticas públicas

Há várias definições e conceitos sobre política pública, mas todas estão direcionadas a um único ponto onde as ideias se desenvolvem, ou seja, os governos. E mesmo havendo diferenças, é possível notar que a visão é a mesma. Resumindo, política pública é um campo do conhecimento que busca, “conduzir o governo” analisando sua ação, e propondo mudanças nessas ações, quando necessário.

Políticas públicas são atos do governo que são dirigidas a prover às necessidades públicas. As políticas podem ser sociais (saúde, assistência, habitação, educação, emprego, renda ou previdência), macroeconômicas (fiscal, monetária, cambial, industrial) ou outras (científica e tecnológica, cultural, agrícola). Suas etapas são: formulação, implementação, acompanhamento e avaliação.

Segundo Souza (2006, p.20) todos os conceitos encontrados levam a observar o governo, analisando suas escolhas e ações, e caso necessário, mudar as diretrizes dessas ações.

Borges (2002, p.1037), define que política pública é o termo atualmente aplicado nos meios oficiais e nas ciências sociais para substituir o que, até a década de setenta, era chamado planejamento estatal.

Nos Estados democráticos modernos, a definição de política pública está ligada com o de cidadania, e definida como o conjunto das liberdades individuais expressas pelos direitos civis (NERI, 2005).

Segundo Nascimento (2010), os atores sociais são a base para a implementação e instituição das políticas públicas, bem como, os recursos destinados a elas. De acordo com Rosa e Odonne (2006), as exigências dos diversos setores da sociedade são específicas, havendo a necessidade de ações adequadas afim de transformar cada uma das realidades encontradas. Sawaya (2006, p.131) destaca que o foco das políticas públicas é atender diretamente o povo. Torna-se óbvio, que o homem tem que estar no centro das discussões.

Para Höfling (2001, p.30), as ações do Estado são dinâmicas e podem estar em desacordo alterando os resultados esperados, principalmente, quando envolvem interesses de determinados grupos. Aguiar (1999), afirma que no processo de globalização surgiu o terceiro setor, composto por grupos organizados em prol de determinada política, como os lobistas, as organizações sem fins lucrativos (ONGs) e os grupos de cidadãos que atuam em interesses próprios.

Consoante Souza (2006, p.30), é necessário compreender que há uma ligação entre Estado e aspectos políticos, econômicos e sociais, pois todos estes são afetados pelas ações daquele. Para Rocha (2004), é necessário que haja o equilíbrio da vida política para diminuir as incertezas do ambiente social, o que torna necessária a adoção de mecanismo que produzam estabilidade. Segundo Silva (2011, p.160), é fundamental compreender que estas dimensões não ocorrem de forma isolada, havendo entre elas uma relação recíproca no desempenho do Estado.

A política pública se divide em quatro formatos: Primeiro – políticas distributivas – consiste nas decisões do governo com o objetivo de distribuir os recursos beneficiando um determinado grupo ou região, em detrimento do todo. O segundo – é o das políticas redistributivas – abrange um maior número de pessoas, impondo restrições ou perdas imediatas e concretas para certos grupos sociais, e ganhos incertos e futuros para outros; em geral, são, em sua maioria as políticas universais como a previdenciária e o sistema tributário, sendo as mais difíceis de direcionar e visam o equilíbrio social. O terceiro – é o das políticas regulatórias – são as mais visíveis ao público, envolvem burocracia, grupos de interesse e políticos, e

definem ordem, proibições e regulamentações constitutivas. Conforme a sua implementação elas podem distribuir os custos e benefícios igualitariamente ou apenas atender interesses particulares (Souza, 2006; Silva, 2011). Por último – políticas constitutivas – Definem as condições e os processos em que se aplicarão as demais políticas.

2.1.3 O ciclo das políticas públicas

O modelo do Ciclo das Políticas Públicas, é formado por vários estágios, sendo um processo dinâmico e de aprendizado, é constituído pelas seguintes fases: definição de agenda, formulação, implementação e avaliação.

A definição da agenda governamental é entendida como o momento onde se relaciona os problemas, assuntos ou demandas da sociedade, e quais deles serão sanados.

Ao definir a agenda, o governo trabalha de três formas. A primeira, tem o seu foco nos problemas em si. A segunda está centralizada na própria política, que estrutura de forma racional a necessidade de enfrentar determinado problema. Para Souza (2006), a última forma trata os stakeholders como elementos centrais, estes são classificados como visíveis, caso dos políticos, mídia, partidos e invisíveis, como os acadêmicos e a burocracia.

De acordo com Camargo (2004, p.68), a construção dos programas sociais, ou seja, a definição das políticas públicas deve estar baseada nos objetivos que esses programas pretendam atender.

A agenda pode ser sistêmica, que é composta por assuntos gerais e habitualmente mais abstratos, ou institucional que procura resolver os assuntos mais específicos de forma mais concreta.

A Formulação é fase onde as organizações montam seu plano de ação definindo quais problemas necessitam de uma intervenção do Estado, ações e estratégias, afim de produzir os impactos desejados. A percepção do problema e as

soluções são limitadas, e as organizações operam em um sistema de tentativa e erro. Em síntese, o modelo atesta que soluções procuram por problemas. Nessa fase é visível a luta por recursos e poder, entre os grupos sociais envolvidos.

Um grande problema recorrente no Brasil na fase de formulação, é a falta de conhecimento a respeito da realidade local onde se pretende implementar as ações. Tais formuladores de políticas públicas, deveriam essencialmente estar munidos de indicadores que possibilita se ter a dimensão do problema, ter o conhecimento se o mesmo tem repetição continuada e feedback, ou informações que detalham as falhas da política atual e seus resultados.

Arelaro (2007, p.100) declara que ao analisar as políticas públicas brasileiras, é notável que são elaboradas por especialistas sem nenhum contato com a realidade social, que não permitem a participação dos atores principais a serem alcançados pelas propostas, o que as torna sem efeito, pois a população não se senti inserida e nem comprometida com a política.

A implementação de políticas públicas está vigorosamente ligada às necessidades de crescimento e melhorias nos processos político administrativos, que facultam a ampliação das atividades implementadas.

Souza (2006) define a implementação como sendo a política pública na prática, onde realiza-se ou não o que se planejou.

A implementação é a fase menos analisada do ciclo de políticas públicas, o que torna indispensável seu aperfeiçoamento dentro das políticas públicas (OLLAIK; MEDEIROS, 2011).

A avaliação é a última etapa do ciclo de políticas públicas sendo responsável pela apuração dos resultados da ação, fornecendo subsídios para o aprimoramento da política em questão. Para Ferreira (1999), avaliar significa atribuir um valor a algo.

A partir de uma situação relativa ou padrão comparativo anteriormente definido, avaliação é um procedimento onde se julga o valor de uma iniciativa organizacional.

O Comitê de Assistência ao Desenvolvimento da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) estabelece que o propósito da avaliação é regulamentar a pertinência e alcance dos objetivos, a eficiência, efetividade, impacto e sustentabilidade do desenvolvimento. A avaliação deve fornecer informações que sejam aceitáveis e úteis, possibilitando a integração da experiência obtida no processo de tomada de decisão. É fundamental que a avaliação seja um mecanismo de aperfeiçoamento no processo de tomada de decisão, a fim de assegurar que tais informações possam fundamentar suas decisões, facilitando a prestação contas sobre as políticas públicas (ALA-HARJA e HELGASON, 2000, p.05).

A ampliação da avaliação de políticas públicas ocorreu a partir da década de 60, nos EUA, estudando as questões metodológicas e as diversas maneiras de classificar a avaliação (Faria, 2005; Trevisan; Van Bellen, 2008). A avaliação era tida apenas como um resultado automático que assegurava as melhores decisões governamentais, visto que a mesma poderia assimilar melhor o processo de construção da política e o seu impacto (FARIA, 2005, p.97; SILVA, 2011).

A avaliação pode se tornar um “problema” para os governantes, executores e gerentes de projetos em alguns casos, isso porque a divulgação dos seus resultados pode causar constrangimentos públicos, ou não, caso sejam “boas notícias”, os governos podem usá-las para fundamentar suas próprias políticas, obtendo ganho político.

2.2 Políticas públicas de mobilidade urbana

2.2.1 Evolução histórica

A mobilidade urbana existe desde o início do século XIX, época em que a

locomoção, em terra, a longas distâncias, ainda era realizada através de cavalos como principal meio de transporte. Com o passar dos anos, este meio de transporte se popularizou, a demanda por cavalos aumentou tanto a ponto de ocorrer, nos espaços urbanos, grandes congestionamentos (RUBIM; LEITÃO, 2013, p.55).

Além dos problemas com os congestionamentos, existia ainda a questão sanitária. Em 1898, devido ao grave problema com o transporte com animais, foi sediada em Nova Iorque a I Conferência de Planejamento Urbano, oportunidade em que se buscou soluções para o assunto, no entanto, a conferência restou-se infrutífera. Foi apenas no início do século XX, com a chegada do carro como transporte, que o problema foi solucionado, trazendo vantagens tecnológicas e econômicas com consequências positivas e negativas perceptíveis até os dias de hoje.

No Brasil, a expansão dos carros teve como foco o transporte rodoviário, criando grandes investimentos para a construção de rodovias a partir da Constituição de 1934. Posteriormente, em 1956, foram implantadas políticas públicas para carros e motocicletas, políticas estas existentes até os dias de hoje.

Um século após a situação problemática do uso de equinos como meio de transporte de massa, a expansão do transporte automobilístico e rodoviário já se equipara a eles no que tange aos resultados negativos. Atualmente mais de 59% das residências do país possuem carro ou moto, tudo isso devido à política de incentivo que o governo brasileiro adotou desde década de 1930, (RUBIM; LEITÃO, 2013, p.60).

Com o transcorrer dos anos, o espaço urbano passou por diversas transformações. Neste ínterim, cada vez mais os locais de trabalho e lazer ficaram cada vez mais distantes das residências das pessoas que circulam na cidade. Com isso as pessoas cada vez mais vêm buscando facilidade e comodidade na locomoção, a quantidade de automóveis particulares foi crescendo gradualmente.

Devido ao crescimento da opção automobilística, as vias vêm se tornando

insuficientes, restando, assim, pouco espaço para os pedestres e ciclistas, causando congestionamentos e acidentes além de suas diversas poluições (atmosférica, sonora, luminosa e visual, entre outras) que estão relacionadas a agravos e impactos na saúde pública.

2.2.2 A política nacional de mobilidade urbana

De acordo com a Lei Federal nº 12.587, de 2012, o transporte público pode ser definido como serviço público de transporte de passageiros, coletivo, acessível a toda população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público; ou como individual, definido como serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas.

Considerada como um instrumento da Política Urbana, esta lei institui princípios, diretrizes e instrumentos para a mobilidade urbana no país (CAPACIDADES, 2013).

De acordo com o artigo 5º da referida lei, a Política Nacional de Mobilidade Urbana está estruturada nos seguintes princípios:

- a. Acessibilidade universal;
- b. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- c. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- d. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços e transporte urbano;
- e. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- f. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- g. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- h. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012, [s.p.]).

Segundo Alves & Raia Jr (2000):

A mobilidade está associada com a capacidade do cidadão efetivamente utilizar o sistema de transporte desejado. Como exemplo de falta de

mobilidade pode-se citar o caso da pessoa que tem o sistema de ônibus passando e parando próximos à sua residência e, no entanto, não dispor de recursos suficientes para usá-lo. Mais recentemente, o conceito de mobilidade e, por conseguinte, a gestão da mobilidade urbana passa a ter uma conceituação mais abrangente e complexa, passando a considerar a gestão da mobilidade das pessoas e não dos veículos, como acontecia anos atrás. Além disso, hoje, estuda-se e procura-se implementar a chamada mobilidade sustentável, procurando proporcionar os deslocamentos necessários para a população com meios de transportes que não agredam tanto o meio ambiente. Com relação à gestão da mobilidade, não ficam dúvidas que o Brasil, considerado como de pouca tradição em planejamento, em geral, e particularmente em um processo de planejamento urbano integrado às outras áreas, tais como a circulação e transportes, também evoluiu, a partir da criação do Ministério das Cidades e da Secretaria de Transporte e Mobilidade. Um dos resultados mais significativos foi a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, em 2004 (p.14).

O desenvolvimento sustentável no planejamento de transportes está associado ao equilíbrio entre os aspectos ambientais, econômicos e sociais. No Brasil, a preocupação em encontrar soluções para os problemas enfrentados pelo desenvolvimento desordenado e as condições de deslocamento nas cidades começou a ganhar espaço no início do século, com a elaboração do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), a qual prevê a obrigatoriedade da elaboração de planos diretores em cidades com mais de 20.000 habitantes e de um plano de transportes compatível com os planos diretores ou neles inseridos nas cidades com mais de 500.000 habitantes.

De acordo com Pontes (2010), a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio da gestão e planejamento de um Sistema de Mobilidade Urbana, o qual envolva meios, serviços e infraestruturas de transportes que garantam os deslocamentos dentro da cidade.

Além disso, com a Lei 12.587/12 percebe-se a preocupação com a sustentabilidade na gestão do sistema de transportes, pois ela estabelece a necessidade de se priorizar os modos de transporte não motorizados e do transporte público coletivo na formulação de políticas públicas de mobilidade urbana.

A solução para o problema dos transportes depende de interesse político e institucional. Razão pela qual faz-se necessário que os planos de mobilidade urbana sejam elaborados e executados por técnicos capacitados para entender as

necessidades da cidade em termos de mobilidade.

2.3 Políticas públicas para melhor idade

Em todo o mundo, a quantidade de pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos tem aumentado consideravelmente. Ao final do século passado, somava-se 590 milhões de indivíduos nessa faixa etária, sendo projetado uma estimativa de dois bilhões em 2050.

Conforme destaca Camarano (2002), em todo o mundo, a população idosa está envelhecendo, intensificando a heterogeneidade dentro do próprio grupo etário.

Veras (2003, p.03), relata que o Brasil é um país que envelhece a passos largos. O autor ressalta também, que no início do século XX, um brasileiro vivia em média 33 anos, ao passo que hoje sua expectativa de vida ao nascer são 68 anos, passando dos dois milhões, em 1950, para seis milhões em 1975 e, 15,4 milhões, em 2002, o que significa um aumento de 700%. Estima-se ainda, para 2020, que esta população alcance os 32 milhões.

No cenário do envelhecimento populacional, os fatores mais importantes, e com relação entre si, são aqueles relativos à previdência social e à saúde os quais representam um grande desafio para o Estado, setores produtivos e famílias. Segundo Simon (1997), considerando as consequências do envelhecimento para a sociedade, em 1994, o Banco Mundial, admite, por meio de um documento, que a crescente expectativa de vida nos países em desenvolvimento, a exemplo do Brasil, estava provocando a “crise da velhice”, o que resultou em uma pressão nos sistemas de previdência social, a ponto de pôr em risco não somente a segurança econômica dos idosos, como também, o próprio desenvolvimento desses países.

Essa rápida transição era silenciada política, social e culturalmente. Politicamente, em razão de mudanças nas políticas sociais, reduzindo o papel do Estado e favorecendo o mercado com reformas que traziam consigo o corte dos

direitos sociais. Socialmente, numa sociedade de maioria jovem, onde se exalta a força e a beleza física, pouco se fala sobre a velhice. Culturalmente, se dá pela discriminação e violência, mas com a democratização, abriu-se um grande espaço para manifestações por parte dos idosos, como a luta pelos 147% de reajuste na aposentaria durante o governo Collor, como também na implementação de fóruns e organização de conselhos.

2.3.1 Políticas públicas e direitos dos idosos

A Constituição de 1934, definia a velhice como uma fase improdutiva merecedora de favor dando apoio a filantropia das instituições de caridade para idosos. Somente usufruía de direitos a pessoa que tivesse inscrita na produção.

A Constituição de 1946 (Art. 147) ordenava sobre a formulação de previdência contra as consequências da velhice, acrescentando a ideia de um seguro social exclusivo para trabalhadores industriais, e a Constituição de 1967 instituiu a previdência social “nos casos de velhice” (Art. 158).

Ainda que o envelhecimento populacional seja admitido como uma das principais conquistas sociais do século XX, constata-se, também, que este representa um grande obstáculo para as políticas públicas. Sendo que, o mais importante é garantir que o processo de desenvolvimento econômico e social ocorra sem interrupções, baseado em conceitos que garantam tanto um nível econômico mínimo que mantenha a dignidade humana, quanto a igualdade entre os grupos etários na distribuição dos recursos, direitos e responsabilidades sociais.

A popularização do fenômeno envelhecimento e suas dificuldades foi a princípio fomentada pelas organizações internacionais (Organização Mundial da Saúde e organização das Nações Unidas) que foram essenciais na pesquisa e divulgação das consequências do envelhecimento sobre os países em desenvolvimento no intuito de incentivá-los a utilizarem medidas que combatessem essa realidade. Goldman (2004, p.61), destaca entre essas medidas, duas especiais a serem focadas: no campo da saúde, fomentar o envelhecimento saudável e, no

campo social, lutar pelo envelhecimento com direitos e dignidade.

Os programas sociais voltados a luta do processo de envelhecimento das populações dos países desenvolvidos ganharam expressão na década de 1970. Tendo por objetivo principal a preservação do papel social dos idosos e/ou a sua reinserção, afim de que não perdessem a sua autonomia, uma vez que, a sua renda já havia sido equacionada pelos sistemas de seguridade social. No Brasil, como em outros países em desenvolvimento, a questão do envelhecimento populacional soma-se a uma ampla lista de questões sociais não-resolvidas, tais como a pobreza e a exclusão de crescentes contingentes da população, e aos elevados níveis de desigualdade vigentes nessas sociedades.

Mesmo com todas estas conquistas, até 1994 não havia no Brasil uma política nacional para os idosos; o que existiam, eram apenas um agrupamento de iniciativas privadas (antigas) e poucas medidas públicas ligadas em programas (PAI, Papi, Conviver, Saúde do Idoso) ofertados a idosos carentes. Segundo Palma (2000), era mais uma ação assistencial em “favor” deles do que uma política que lhes proporcionasse serviços e ações preventivas e reabilitadoras.

O governo brasileiro deu início e intensificou as ações políticas específicas para os idosos (até então esquecidos), após os efeitos provocados com sua organização sócio-política e, também, pelo impacto negativo, promovido com a repercussão nacional e internacional, da tragédia ocorrida em 1996, no Rio de Janeiro, na Clínica Santa Genoveva (clínica privada, custeada por recursos públicos de saúde), onde centenas de idosos morreram por falta de cuidados básicos.

Os direitos dos idosos garantidos na Constituição de 1988 foram regulados através da Lei Orgânica de Assistência Social – LOAS (Lei nº 8.742/93). Em meio a tantos benefícios importantes assegurados por esta Lei, destaca-se o Benefício de Prestação Continuada, (Art. 20). Segundo Gomes (2002, p.60), este Benefício equivale ao repasse mensal, de um salário-mínimo, às pessoas idosas e às portadoras de deficiência que comprovem não ter meios de sobrevivência, objetivando a universalização dos benefícios, a inclusão social.

No entanto, essa política pouco tem contribuído, no que se refere a construção da cidadania, visto que as necessidades básicas de pessoas abaixo da linha de pobreza são tantas, que um salário-mínimo não é suficiente para lhes assegurar uma vida digna.

A Política Nacional do Idoso, instituída pela Lei 8.842/94, regulamentada em 3/6/96 através do Decreto 1.948/96, expande de maneira significativa os direitos dos idosos, atendendo ao que se pode entender por moderna concepção de Assistência Social como política de direito, pois “ tem por objetivo assegurar os direitos sociais do idoso, criando condições para promover sua autonomia, integração e participação efetiva na sociedade” (art.1º).

Para se atingir essas metas, foi instituído um Plano Integrado (Interministerial) de Ação Governamental que manteve a concessão do Benefício de Prestação Continuada e incorporou novas ações: readaptação das redes de saúde e assistência social para oferecer um suporte integral ao idoso; elaboração de instrumentos que garantem inserir a população idosa na vida socioeconômica das comunidades; modernização das leis e regulamentos; desenvolvimento do turismo e lazer, além da reformulação dos currículos universitários no que se refere a melhoria do desempenho dos profissionais no cuidado às questões do idoso.

Freire (2000, p.21), afirma que as políticas públicas governamentais têm procurado cumprir com modalidades de atendimento aos idosos tais como, Centros de Convivência – espaço este destinado à prática de atividade física, cultural, educativa, social e de lazer, estimulando sua participação no contexto social o qual está inserido.

2.3.2 Estatuto do idoso

O Estatuto do Idoso, criado pela Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, estabelece o direito a velhice de maneira bem explícita, com deveres e obrigações da família, sociedade e Estado. De acordo com Ceneviva (2004, p.07), atualmente o Estatuto do Idoso, determina como prioridade absoluta às normas protetivas ao

idoso, especificando novos direitos e estabelecendo vários outros mecanismos específicos de proteção os quais vão desde prioridade no atendimento ao permanente aprimoramento de suas condições de vida, até à não violação física, psíquica e moral.

Os principais direitos do idoso constam no artigo 3º, o qual determina:

É obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do poder público assegurar ao idoso, com absoluta prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária (Estatuto do idoso, 2003).

Analisando o cenário envolvido na concepção das políticas deliberada à pessoa idosa, evidencia-se a força do movimento social dos idosos – “força grisalha”, onde alguns reagem como verdadeiros atores e protagonistas lutando por seus direitos, conquistas sociais e cidadania. É notório, também, que as conquistas dos idosos se solidificaram à medida que a sociedade civil esteve em cumplicidade na sensibilização do poder público.

Porem há muito o que fazer pelos nossos idosos, pois, embora estes tenham legalmente reconhecidas suas necessidades, na prática, tais ações institucionais revelam-se tímidas, limitadas a experiências isoladas. No cotidiano, esses direitos são violados tanto pelo poder público, como pela família e sociedade e o Estatuto atua garantindo diversas possibilidades de ação na tutela desses direitos.

Como ressalta Neri (2005, p.07), bom seria que alcançássemos o tempo em que haveria um avanço educacional e do bem-estar da população, pois, neste cenário, provavelmente não precisaríamos mais de um Estatuto do Idoso.

Face a esse panorama, ao longo deste trabalho, buscaremos analisar como o governo, têm se mobilizado no sentido de construir políticas públicas e institucionalizar direitos.

2.4 Transporte

Em meados do século XIX, com o avanço da mercantilização da economia, houve uma verdadeira revolução nos transportes. A estrutura de canais, meio de transporte típico da Primeira Revolução Industrial, era visivelmente incompatível com a demanda. O transporte rodoviário, também já dava sinais de insuficiência, e pouco avanço, antes mesmo que houvesse essa industrialização. E não menos importante, vem a navegação marítima que enfrentou grandes dificuldades, tais como: a força motriz; resistência (madeira); e a capacidade bem pequena de carregamento dos barcos. Foi nesse cenário que surgiu a ferrovia e se estabeleceu como meio de transporte hegemônico.

Devido as relações que foram estabelecidas entre si, essa revolução nos transportes exerceu papel fundamental no progresso dos países centrais. Na Europa e na Inglaterra em especial, a implantação da ferrovia fortaleceu a indústria, gerando o acúmulo de capital: produtos que, até então locais, eram deslocados, rapidamente reduzindo com isso, o preço para o transporte de pessoas e coisas etc. Diversos e expressivos autores que examinaram o Pós-Primeira Revolução Industrial apontam e concordam quanto ao que já observamos (Marx, 1863; Heaton, 1950; Niveau, 1969; Mantoux, 1972; Hobsbawm, 1977).

Na Inglaterra, por exemplo, a rede ferroviária deu um salto de 500 milhas em 1838 para 15.500 em 1870. E quanto ao transporte de passageiros, passou de 3.000.000 em 1850 para 337.000.000 em 1870. O progresso na via marítima, também representou um marco, pois os barcos de madeira foram trocados por embarcações de ferro, trazendo resultados positivos no que se refere a durabilidade e segurança das viagens; o uso da força motriz do vapor facilitou controlar a velocidade da viagem; o peso médio dos navios e a capacidade de carregamento foram expressivamente aumentados; os preços assim como o tempo das viagens foram reduzidos. Visto que os investimentos em infraestrutura, entre outros custos, variam de acordo com a extensão do território a ser atendido.

2.4.1 Transporte público

A infraestrutura pública de transportes compreende principalmente: o transporte de massa (metrô, trem de subúrbio, bonde ou pré-metrô); o transporte coletivo (trólebus, ônibus, micro-ônibus/Lotação) e o transporte individual (táxi e moto táxi).

Oliveira (2003), define o sistema de TP de uma cidade como sendo uma rede, uma vez que este cumpri um dos princípios essenciais de circulação dentro do espaço urbano, que é primordial para o desenvolvimento econômico e social da cidade, no que se refere a interligação, entre residência, locais de trabalho e lazer.

Desde a década de 90, a Estrutura do Transporte Público de Passageiros (STPP's) das cidades brasileiras vêm enfrentando uma crise, que está principalmente associada à redução na receita e aumento dos custos. Este último fator pode estar ligado ao crescimento urbano, congestionamentos e ao elevado nível de exigência dos usuários por um transporte de maior frequência, acessibilidade e conforto.

Os aspectos já mencionados são evidencias que comprovam o distanciamento existente entre a estrutura dos STPP's das cidades brasileiras com as urgências atuais dos seus usuários. Pois estes estão descontentes com a qualidade e o preço do serviço prestado.

A mobilidade disposta pelo transporte público viabiliza a qualificação profissional contínua das pessoas, o lazer, o acesso a equipamentos de saúde, centros culturais, entre outros. No Brasil, a realidade é bem distante disso, devido à falta de adaptação na estrutura do serviço, distante das diretrizes do Estatuto das Cidades e dos Planos Diretores Municipais –, resultado de um processo histórico dos serviços de transporte público no Brasil que traz consigo a característica do declínio contínuo do Estado no âmbito federal e dos entes federados, incluindo os municípios.

Esse descompasso nas políticas públicas resulta nessa dura realidade,

onde aumento da renda e do crédito para a aquisição de veículos individuais privados ganha cada dia mais força, em um cenário o qual não há uma atuação efetiva de uma política que provoque competitividade para os transportes públicos.

É de fundamental importância a organização desses sistemas de maneira que venha corresponder as necessidades de deslocamento da população, reduzindo as distâncias de caminhada durante o percurso e o tempo de espera, com conexões rápidas e coordenadas, além de tarifas compatíveis com a renda, garantindo o direito ao acesso à cidade, incluindo uma parte da população que não utiliza o transporte público urbano.

De acordo com o Ministério das Cidades (2004), o Governo Federal vislumbra tal solução como sendo uma maneira de dar prioridade ao transporte coletivo, que se destaca nas propostas contidas na nova Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Segundo a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP, 2002), para alicerçar essa política, é indispensável implementar ações que repercutam em um processo de planejamento que priorize o transporte público, bem como a sua relação com o trânsito e a utilização do solo urbano inserindo novas técnicas e ferramentas que examine as ocorrências relacionados aos sistemas de transportes.

Segundo dados do IBGE (2016), o Estado do Tocantins possui uma área de 277.720,412 km². Em 05 de outubro de 1989, foi publicada a primeira Constituição do Estado, elaborada de acordo com a Constituição Federal. É a mais nova Unidade Federativa do Brasil, além dos 79 já existentes, foram instituídos mais 44 municípios. Hoje, o estado possui 139 municípios sendo Palmas, a sua Sede Administrativa.

Em 20 de maio de 1989, logo após o surgimento do Estado do Tocantins pela Constituição de 1988, Palmas foi fundada, mas somente a partir do dia 1º de janeiro de 1990, se tornou a capital definitiva do estado tocaninense. De acordo com (IBGE, 2017) a capital contava com uma população de 286.787 habitantes, com área territorial de 2.218,942 km².

Palmas foi projetada nos moldes do urbanismo modernista e contemporâneo, e nascer de um projeto urbanístico é a sua característica marcante. Foram definidas e fundamentados, nos princípios funcionalistas do Conselho Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) e nas práticas urbanísticas do final do século XX, os padrões de ocupação e circulação, da nova capital. Seguindo esses padrões foram selecionadas entre outros elementos que regulavam a formulação urbanística da cidade, a área para a implantação das bases do traçado urbano, a localização de edifícios e espaços públicos estruturantes do próprio traçado, e as áreas segundo suas funções e as etapas de ocupação.

Teixeira (2009), destaca que a implantação do projeto previa uma expansão sensata da urbanização e, uma vez que, criado o sistema viário básico as macro quadras seriam implantadas gradativamente em módulos e conforme a demanda por espaços exigida pelo ritmo de crescimento urbano. Inicialmente, o objetivo dessa ação, era evitar que a área total para a implantação da capital fosse ocupada desorganizadamente, garantindo o uso racional e econômico das infraestruturas e serviços públicos, entre outros, o de transporte público.

No entanto, pela ação do próprio governo estadual, houve uma descaracterização do projeto original, não acontecendo a implantação da cidade conforme o projetado. O que resultou apenas, na implantação parcial do que fora projetado, onde nasceram periferias, distantes da área central, intercaladas por grandes vazios urbanos, à espera de valorização.

Essa implantação desordenada e incompleta, prejudicou a oferta, a cobertura e a eficácia do arranjo viário, assim como a mobilidade e a acessibilidade, sejam nos deslocamentos a pé, com veículos motorizados ou não motorizados. Salientando que a qualidade da estrutura viária é indispensável, para estruturação do transporte público.

Segundo os autores Brito e Ernestina (2006, p.91), no que tange às empresas que atuam na prestação dos serviços de transporte público da capital, em

2000, o poder público municipal firmou com a empresa Expresso Miracema um termo aditivo, autorizando a exploração de 18 linhas do transporte público urbano em Palmas, por 20 anos, com direito de renovação por igual período.

Em 2008, por meio da Resolução n. 558/2008, o Tribunal de Contas do Estado (TCE-TO) outorgou à empresa Palmas Transportes e Turismo os mesmos direitos concedidos à Expresso Miracema na Concorrência Pública n. 001/1992, por inferir que a já mencionada empresa dispõe dos mesmos direitos (SMSTT, 2012). Sendo assim, passou a contar por um período de 20 anos, a partir de 30 de novembro de 2002, momento da última alteração da concorrência pública, o contrato de concessão para os serviços de transporte coletivo em Palmas, válido até 2022. Através dessa resolução, em 2010, a Viação Capital Ltda. Também, passou a dispor dos mesmos direitos.

SAMOT (2014), atualmente, são essas três empresas que estão beneficiadas por essa concessão jurídica estabelecida pelo TCE-TO. Sendo que, as mesmas estão ligadas ao Sindicato das Empresas do Transporte Público de Palmas (SETURB), entidade que administra as empresas de transporte autorizadas a prestar o mesmo serviço na capital.

3 METODOLOGIA

Para uma melhor organização e sistematização, na busca pelo nosso problema de pesquisa, metodologicamente, esta pesquisa procedeu de um levantamento documental e bibliográfico. O método escolhido foi o qualitativo.

Segundo Gil (2010), a pesquisa descritiva apresenta as peculiaridades de determinadas populações ou fenômenos. Uma de suas características está na utilização de técnicas padronizadas de coleta de dados, como o questionário e a observação sistemática.

Nesse íterim, Köche (2012) narra que a pesquisa exploratória é muito utilizada pelas ciências sociais, pois proporciona uma maior aproximação do pesquisador com o problema por meio do levantamento das variáveis e sua caracterização.

A pesquisa bibliográfica tem por característica básica atualizar o pesquisador com estudos e análises recentes do conhecimento científico, das teorias publicadas em Teses, Dissertações, Artigos e Livros, principalmente, dos que detêm profundo conhecimento acerca do problema pesquisado.

Na concepção de Gil (2007, p.44), a investigação desse projeto de pesquisa se deu por meio de uma pesquisa bibliográfica:

A pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos. Embora em quase todos os estudos seja exigido algum tipo de trabalho dessa natureza, há pesquisas desenvolvidas exclusivamente a partir de fontes bibliográficas. Boa parte dos estudos exploratórios pode ser definida como pesquisas bibliográficas.

Destarte Alves (2003, p. 53), conceitua a pesquisa bibliográfica como sendo:

[...] é aquela desenvolvida exclusivamente a partir de fontes já elaboradas – livros, artigos científicos, publicações periódicas, as chamadas fontes de ‘papel’. Tem como vantagem cobrir uma ampla gama de fenômenos que o pesquisador sozinho não poderia contemplar diretamente.

Quando um tema pouco explorado é objeto de estudo por parte de um pesquisador, a operacionalização começa com a elaboração de um questionamento sobre o assunto.

Assim, as pesquisas exploratórias partem de um problema, e seu esclarecimento e desenvolvimento. Portanto, durante o planejamento é de fundamental importância que haja certa flexibilidade para adequações durante a realização de todo processo e para que este tenha como produto final um tema mais esclarecido.

Segundo Gil (apud Gerhardt et AL, 2008), a pesquisa exploratória visa, principalmente, permitir que o pesquisador entenda melhor um determinado tema ou assunto pouco explorado.

Este tipo de pesquisa tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses. A grande maioria destas pesquisas envolve: (a) levantamento bibliográfico; (b) entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; e (c) análise de exemplos que 'estimulem a compreensão.

A pesquisa documental, na visão de Cervo, Bervian e Silva (2007), é o processo de investigação de documentos com o objetivo de descrever e comparar usos e costumes, tendências, diferenças e outras características. É a base documental que permite estudar tanto a realidade presente como o passado com a pesquisa histórica.

De acordo com Lakatos e Marconi (2006), a principal característica da pesquisa documental é que a fonte de coleta de dados está restrita a documentos, escritos ou não.

Segundo Gil (2010), as pesquisas documental e bibliográfica se assemelham, no entanto, sua diferença está na natureza das fontes. Enquanto que primeira vale-se de documentos elaborados com as finalidades diversas com assentamentos de autorização e comunicação, a segunda fundamenta-se em material produzidos por autores com propósitos específicos e ser lido por um

público-alvo determinado.

Baseando-se no princípio de que análise consiste no exame detalhado sobre determinada matéria ou assunto, observando todos os detalhes que formam cada parte de um todo. O levantamento dos dados foi realizado através de visitas a órgãos públicos, cooperativas, solicitação de documentos por meio de ofício, busca em sites oficiais, solicitação de informações por e-mail, por contatos telefônicos e pesquisa nos arquivos públicos.

Posteriormente a análise do conteúdo foi dividida em três fases: A pré-análise, a exploração do material; e a observação dos resultados. A pré-análise foi a fase de organização, onde se estabeleceu o cronograma a ser seguido. Definindo os documentos a serem analisados, a formulação das hipóteses e os objetivos. A exploração do material, foi a fase da captação e percepção situacional do problema de pesquisa. Compreendida como a fase mais longa e cansativa do trabalho. Na última fase de tratamento dos resultados, a conclusão e a observação dos resultados são transformados e validados.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Da Rede de Proteção aos Direitos da Pessoa Idosa

A Declaração Universal dos Direitos Humanos, proclamada pelas Nações Unidas em 1948, representou uma manifestação histórica ao reconhecer como valores supremos a igualdade, liberdade e fraternidade entre os homens. Bem como, ao repudiar qualquer tipo de discriminação entre os indivíduos, principalmente no que se refere à sua capacidade de gozar de direitos e liberdades nela estabelecidas. Desta forma, tal manifestação se estende a pessoa idosa, uma vez que, estão inseridas dentro do rol de pessoas que são de alguma forma excluída da sociedade.

4.1.1 Os Direitos da pessoa Idosa nas Constituições Brasileiras

Estudar a história das Constituições Brasileira desde a independência até os dias atuais, faz com que tomemos consciência de todo o processo de evolução que o Brasil passou e principalmente, como se procedeu o reconhecimento do direito da pessoa idosa em cada período em que a Constituição esteve em vigor.

Analisando as constituições desde a independência em 1822, constatou-se que o Brasil já teve sete Constituições. Contudo, observou-se, que foi apenas na constituição promulgada em 1988 que os direitos da pessoa idosa foram contemplados.

A primeira Constituição do Brasil (Constituição Política do Império do Brasil), foi outorgada em 25 de março de 1824. Na história do país ela veio inserida no contexto de pós independência do Brasil. Foi a Constituição que teve maior vigência no Brasil, durou mais de 65 anos. Todavia, não tratou em seus dispositivos de quaisquer direitos relacionados aos idosos.

A Segunda Constituição da República, denominada Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, promulgada em 24 de fevereiro de 1891,

após a proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, assim como a primeira em nada tratou acerca dos direitos dos idosos.

A terceira Constituição, promulgada em 16 de julho de 1934, na Segunda Fase da República foi a primeira constituição brasileira que trouxe explicitamente no título IV “Da Ordem Econômica e Social”, questões relativas ao idoso, ao dispor que a legislação trabalhista deveria observar a instituição da previdência a favor da velhice, proibindo assim, a diferença salarial em razão da idade, conforme as alíneas “a” e “h” do parágrafo primeiro do artigo 121:

Art. 121. A lei promoverá o amparo da produção e estabelecerá as condições do trabalho na cidade e nos campos, tendo em vista a proteção social do trabalhador e os interesses econômicos do país.

§ 1º A legislação do trabalho observará os seguintes preceitos, além de outros que colimem melhorar as condições do trabalhador: [...]

h) assistência médica e sanitária ao trabalhador e à gestante, assegurando a este descanso antes e depois do parto, sem prejuízo do salário e do emprego, e instituição de previdência, mediante contribuição igual da União, do empregador e do empregado, a favor da velhice, da invalidez, da maternidade e nos casos de acidentes de trabalho ou de morte”.

A quarta Constituição, conhecida como “Constituição do Estado Novo”, foi outorgada em 10 de novembro de 1937, por Getúlio Vargas, assemelhou-se a constituição de 1934, pois dentro do capítulo que cuidava da ordem econômica dispunha, quanto aos idosos, na alínea “m” do artigo 137, apenas que a legislação do trabalho deveria garantir seguros de velhice.

“Art. 137. A legislação do trabalho observará, além de outros, os seguintes preceitos: [...]

m) a instituição de seguros de velhice, de invalidez, de vida e para os casos de acidentes do trabalho [...]

Por sua vez, a quinta constituição, promulgada em 18 de setembro de 1946, da mesma forma que as anteriores, dispôs apenas sobre aspectos previdenciários a favor da velhice.

Nesse interim, a sexta Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 24 de janeiro de 1967, também não apresentou inovações acerca

dos idosos, trazendo assim como na constituição de 1934 e 1946 aspectos relativos a previdência.

O grande marco em favor dos idosos, veio na década de 1980, com a promulgação da constituição de 1988, promulgada em 05 de outubro de 1988, vigente até os dias atuais, a qual instituiu em seu artigo 1º, inciso III a dignidade do ser humano como um dos fundamentos da República Federativa do Brasil.

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

[...]

III - a dignidade da pessoa humana.

O constituinte, ao atribuir dignidade às pessoas, impôs ao poder público o dever de respeito, proteção e promoção dos meios necessários à realização de uma vida digna.

Dessa forma, instituiu em seu artigo 3º, como sendo um dos objetivos fundamentais da República, o dever de promover o bem de todos, sem preconceito ou discriminação em face da idade do cidadão.

De acordo com Antônio Rulli Neto (2003, p. 58), a Constituição de 1988 representou na história das constituições o primeiro passo rumo à conquista da verdadeira cidadania, ao trazer de forma genérica dispositivos nos quais pudessem ser incluídos os idosos.

A Constituição Federal de 1988, trouxe em seu texto, expressamente, direitos e garantias fundamentais, mas, apesar disso, há a necessidade de vontade política para o implemento da norma – direcionamento das políticas públicas para a proteção do ser humano, sempre que não for autoaplicável o dispositivo constitucional ou no caso de depender de implementação de políticas públicas.

Desta forma, trouxe em seu Capítulo VII, dispositivos que destinam aos

idosos um amparo especial.

A promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil em 1988, representou o marco inicial para a efetivação da Política Nacional do Idoso¹, ao assegurar que compete a família, a sociedade e ao Estado, o dever de garantir a rede de proteção do idoso.

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

§ 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares.

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

Registre-se que em seu artigo 5ª a Constituição declara que: “todos são iguais perante a lei”, o que nos leva a crer de forma lógica que crianças, adultos e idosos são iguais, não havendo a necessidade de setorizar os direitos. Assim fosse, tal dispositivo por si só, seria o suficiente para que todos os direitos fossem respeitados, não só o direito dos idosos, mas os de toda a sociedade.

Observa-se que não somente em nossa Constituição como também do Direito Civil até o Direito Tributário, em especial o Direito Previdenciário, possuem normas que asseguram a proteção e os direitos dos idosos.

4.2 Regulamento do transporte público ao Idoso

Uma das grandes preocupações desde a entrada em vigor do Estatuto do Idoso, Lei nº 10.741 de 1ª de outubro de 2003 foi a questão do transporte público, uma vez que, nesse sentido a própria Política Nacional do Idoso nada especificou.

Destarte, o Estatuto do Idoso não resolveu a contento a situação do transporte público para essa faixa etária, pois nele especificou apenas sobre a reserva de vagas gratuitas, o tipo de transportes entre os Estados.

Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual observar-se-á, nos termos da legislação específica: (Regulamento) (Vide Decreto nº 5.934, de 2006)

I - a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos;

II - desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários- mínimos.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II.

Contudo, verifica-se que a legislação pátria nada especificou em seus dispositivos sobre o transporte público municipal para idosos, deixando a critério dos municípios legislar sobre essa temática.

A tabela abaixo compila os direitos adquiridos pelos idosos e sua exigibilidade para utilização

Tabela 1. Direitos e exigibilidades no transporte público

DIREITO	EXIGIBILIDADE
Gratuidade no transporte coletivo urbano e semiurbano – pessoas com 65 anos ou mais	Apresentação de documento comprobatório
10% dos assentos nos meios de transporte devem ser destinados aos idosos	Estes devem estar devidamente identificados com placas visíveis
A Legislação local preverá quanto a pessoas entre 60 e 65 anos	Fica a critério dos Estados, DF, e o os municípios determinar leis
Transporte coletivo interestadual, gratuidade e reservas	Dois assentos devem ser reservados para os idosos que recebem até 2 salários mínimos. Para aqueles que excederem as reservas, destinar 50% de desconto/ o idoso deverá apresentar documento commprobatório
Embarque e desembarque em transporte coletivo	Prioridade para o idoso
Estacionamentos público e privados	5% das vagas destinadas para os idosos

FONTE: Estatuto do Idoso

Na prática, observa-se que apesar do Estatuto do Idoso considerar uma pessoa idosa como sendo aquela que possui 60 anos ou mais, no próprio Estatuto do Idosos, Art.39 institui, que, o idoso só pode usufruir do direito à gratuidade no transporte coletivo a partir dos 65 anos.

No âmbito nacional compete a Agência Nacional de Transporte Terrestres, a Regulamentação e fiscalização, do transporte interestadual de passageiros quanto ao cumprimento dos ditames legais, para a concessão da gratuidade e reserva de passagens para os idosos.

4.3 Do Transporte Público Coletivo no Estado Do Tocantins

Segundo dados do IBGE (2016), o Estado do Tocantins possui cerca de 1.532.902 milhões habitantes distribuídos em seus 139 municípios. Sendo Palmas, a sua sede administrativa.

O serviço de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Tocantins, começou a ser regulamentado pelo Decreto nº 408/90 de 30 de março de 1990, ou seja, um ano após a criação do Estado.

Ao aprovar o Decreto nº 408/90, para a regulamentação dos serviços rodoviários intermunicipal de transporte coletivo de passageiros do Estado do Tocantins, o Governo buscou também, e principalmente, regularizar a situação das concessionárias de serviços públicos, que à época da criação do Estado do Tocantins, realizavam suas atividades amparadas por contratos firmados com o governo do Estado de Goiás.

Tabela 2. Regulamento para o transporte público no Tocantins

LEGISLAÇÃO	REGULAMENTAÇÃO
Lei 11.655 de 21 de dezembro de 1994	Regulamenta os serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Tocantins
Lei 1.419/2004 e resolução ATR nº 010/2008	Regulamentam o sistema intermunicipal de transporte alternativo rodoviário de passageiros do Estado do Tocantins
Lei 2001 de 17 de dezembro de 2008	Dispõe sobre a concessão da gratuidade dos transportes rodoviário e aquaviário intermunicipal de passageiros do Estado do Tocantins
Resolução 020/2009	Regulamenta os procedimentos a serem adotados para a aplicação da Lei 2001 de 17 de dezembro de 2008

No âmbito estadual compete a Agência Tocantinense de Regulação Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – ATR, criada pela Lei 1.758, em 2 de janeiro de 2007, a regularização, controle e fiscalização dos serviços públicos delegado pelo Estado do Tocantins, inclusive no setor de transporte, assegurando ao cidadão a continuidade, eficiência, segurança, cortesia e modicidade na prestação desse serviço.

Nesse sentido, compete a ATR:

- a) fiscalizar o cumprimento de normas e regulamento, universalização, a qualidade e a eficiência dos serviços públicos;
- b) analisar e homologar os reajustes e a revisão de tarifas;
- c) elaborar regulamentos e normas;
- d) manter atualizados os sistemas de informações e registros de serviços regulados;
- e) promover, organizar e homologar licitações para outorga de concessão e permissão de serviços públicos.

Compete ainda, em especial a ATR, promover e homologar a licitação para a outorga de concessão, e permissão de serviço público de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Tocantins.

Nesta órbita a Constituição do Estado de Tocantins, instituiu em seu artigo 122 de modo genérico, como sendo de competência dos municípios promover políticas que resguardecem o direito do idoso.

Art. 122. O Estado e os Municípios promoverão programas de assistência integral à saúde da criança, do adolescente e do idoso, observados os princípios desta, da Constituição Federal e as disposições do artigo anterior. Parágrafo único. A lei reservará aos programas de assistência materno infantil percentual dos recursos orçamentários destinados à saúde

4.4 Da gratuidade no transporte público intermunicipal no Estado do Tocantins

O cartão do idoso, é o documento que dá acesso ao transporte intermunicipal, gratuito previsto no Estatuto do Idoso no âmbito Estadual é garantido pela Lei Estadual nº 2.001/08, a qual, assegura a concessão da gratuidade nos transportes rodoviários e aquaviário intermunicipal de passageiros dentro do Estado do Tocantins.

O idoso interessado em obter o benefício, deverá procurar a Secretaria de Trabalho e Assistência Social (SETAS), ou o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), do município onde mora para preencher o formulário de solicitação e entregar a documentação exigida.

Posteriormente, caso procure o CRAS, a solicitação e documentos serão encaminhados para a SETAS, que emitirá o documento a ser entregue aos beneficiados pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social, em até 45 dias.

As empresas de transportes deverão reservar duas vagas gratuitas nos veículos com mais de 20 lugares, e uma vaga em veículos de até 20 lugares. Se as vagas gratuitas já estiverem preenchidas, as empresas são obrigadas a ceder 50% de desconto nos assentos vagos aos portadores do Cartão do Idoso que desejam viajar. Caso a lei não seja cumprida, os idosos devem denunciar a situação à Agência Tocantinense de Regulação e Fiscalização (ATR).

4.5 Regulamentos para o Transporte Público no Município de Palmas- TO

De acordo com o Censo do IBGE do ano de 2000, havia no País cerca de 8,5% de pessoas acima dos sessenta anos. No ano de 2005, esse percentual saltou para a cifra de 9,9% da população, apresentando um aumento de 1,4%.

De acordo com Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010), até o ano de 2050 a população idosa triplicará no Brasil e passará de 19,6 milhões, ou seja 10% da população brasileira, em 2010, para 66,5 milhões de pessoas, no ano de 2050, e representará cerca de 29,3 da população do País.

De acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) realizada no ano de 2013, o número de pessoas no Brasil acima de 60 anos continua crescendo. Em 2013 o número de idosos no país já ultrapassava o número de 26,1 milhões.

O Estado do Tocantins está localizado na Região Norte do território nacional, no centro geográfico do país, e é o estado mais novo do Brasil. Sua extensão territorial é de 277.621,858 quilômetros quadrados, divididos em 139 municípios. Conforme contagem populacional realizada em 2010 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a população tocantinense era estimada em cerca de 1.383.445 habitantes.

Segundo o IBGE (2010), tem-se observado um ritmo acelerado no crescimento da população idosa em Palmas. No ano de 2010 foram apontadas 9.985 pessoas acima dos 60 anos na Capital.

A Lei Orgânica do Município de Palmas (LOM), buscando assegurar a assistência ao idoso, observando os princípios dispostos na Constituição Federal, bem como na Constituição do Estado do Tocantins, trouxe três dispositivos que resguardam os direitos da pessoa idosa.

Dispôs explicitamente no Título V “da Ordem Econômica e Social” no seu artigo 161, inciso V questões relativas a saúde do idoso.

Art. 161 - Sempre que possível, o Município promoverá: [...]

V - Serviços de assistência à maternidade, ao adolescente, ao idoso e ao deficiente físico.

Adiante observou-se que a própria LOM de Palmas – TO, preocupou-se em promover a manutenção da capacidade funcional do idoso, por meio do incentivo às práticas desportivas.

Art. 174 - O dever do Município com o incentivo às práticas desportivas, dar-se-á por meio de:

[...]

III - organização de programas esportivos para adultos, idosos e deficientes, visando a otimizar a saúde da população e ao aumento de sua produtividade;

Segundo a Lei Orgânica do Município de Palmas:

Art. 185 - É dever do Município, como o é da família e da sociedade, assegurar à criança e ao adolescente, com absoluta prioridade, os direitos reconhecidos pelo disposto no art. 227 da Constituição Federal.

Art. 186 - É dever da Administração Municipal, em conjunto com a sociedade, amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida, notadamente conscientizando suas famílias, no sentido de mantê-las em seu seio num convívio de amor.

O Artigo 188 do referido dispositivo legal, dispõe que compete “ao Prefeito e os Vereadores do Município manter, defender e cumprir esta Lei Orgânica, no ato de sua promulgação”.

Destarte, de modo a garantir a gratuidade do transporte coletivo público no município de Palmas, bem como, efetivar os direitos garantidos no Estatuto do Idoso foi instituída a Lei Nº 440/93, de 14 de outubro de 1993, a qual dispõe acerca do passe gratuito de transporte coletivo, para os aposentados e maiores de sessenta e cinco anos.

Ressalte-se que a referida lei foi criada no quarto ano de criação da Capital do Estado do Tocantins.

Lei nº 440/93, de 14 de outubro de 1993 (Alterada pela Lei Ordinária nº 2.356, de 30/10/2017) (Alterada pela Lei nº 893, de 31 /05/ 2000), in verbis:

Dispõe sobre o passe gratuito de transporte coletivo para os aposentados e menores de 7 (sete) anos e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS,

Estado do Tocantins, no uso de suas prerrogativas legais e constitucionais e com fulcro no que preceitua o inciso IV do artigo 23 da Lei Orgânica do Município de Palmas, combinado com o § 6º do artigo 48 do mesmo dispositivo legal,

FAÇO SABER que a CÂMARA MUNICIPAL DE PALMAS,

Estado do Tocantins, aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica instituído o passe gratuito de transporte coletivo para uso de aposentados, menores de 7 (sete) anos e maiores de sessenta e cinco anos.

~~Art. 2º - Fica a Prefeitura Municipal obrigada pela regulamentação da presente Lei e expedição da carteira de identidade.~~

Art. 2º Ficam as empresas concessionárias do serviço de transporte público urbano de Palmas obrigadas a expedirem o cartão de passe livre para as crianças menores de 7 anos de idade, permitindo que elas tenham acesso direto pela catraca dos ônibus mediante leitura digital no sistema de transporte coletivo instalada nos veículos e apresentação ao condutor. (Redação dada pela Lei Ordinária nº 2.356, de 30/10/2017)

§ 1º - A carteira terá validade por 01 (um) ano, a contar da data de sua expedição, quando então será revalidada pelo órgão expedidor por igual prazo.

§ 2º - Constará obrigatoriamente na carteira, o nome, a foto, a validade, a idade e a assinatura do responsável.

§ 3º O Cartão de passe livre terá validade até a data de aniversário de 7 anos da criança beneficiária da presente Lei. (Acrescido pela Lei Ordinária nº 2.356, de 30/10/2017).

Art. 3º - Os usuários beneficiados pela presente Lei, para efeitos do requerimento do pleito, poderão comprovar a sua idade através de qualquer documento pessoal permitido em Lei e os aposentados através de qualquer documento de fé pública que comprove o gozo da aposentadoria.

Art. 4º - Os usuários beneficiados da presente Lei, não passarão pela roleta de pagamento e terão livre acesso pela porta da frente, quando da identificação pelo condutor.

Art. 5º - A empresa, seu responsável e o condutor, responderão civil e criminalmente pelo não cumprimento da presente Lei.

Art. 6º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º - Revogam-se as disposições em contrário.

Sobreleva mencionar, que a nível municipal, esta é a única lei que regulamenta acerca do transporte coletivo municipal voltado para a pessoa idosa.

4.5.1. De que forma ela é ofertada para esse público alvo?

Extraí-se da lei Lei nº 440/93, que no município de Palmas as empresas prestadoras de serviço de transporte público urbano, são obrigadas a expedirem o cartão denominado “passe livre” aos idosos com idade a partir de 65 anos de idade.

A solicitação do cartão de passe livre, será realizada através de requerimento do idoso no Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Palmas– SETURB. Na ocasião este deverá comprovar sua idade através de qualquer documento pessoal permitido em lei. Quanto aos aposentados, deverão apresentar qualquer documento de fé pública que comprove o gozo da aposentadoria.

De acordo com a lei, o cartão de passe livre terá validade de um ano a partir da data de emissão e constará obrigatoriamente, o nome, a foto, a validade. A impressão e entrega do cartão de passe livre é feita no ato da solicitação.

Vale destacar, que apesar de haver três empresas que ofertam o serviço de transporte público, o mesmo cartão garante o acesso à gratuidade.

4.6. Do Órgão Fiscalizador do transporte público

Como enunciado, a gratuidade do transporte coletivo aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos emerge do art. 230, § 2º, da CF/88, regulamentada pela Lei nº 10.741 /03 - Estatuto do Idoso, segundo a qual "Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares" (art. 39).

Ademais, os referidos dispositivos legais têm caráter assecuratório e por si só não são suficientes para assegurar que os idosos usufruam desse direito sem que os mesmos sejam negados pelas empresas prestadoras de serviço.

O legislador prevendo que em algum momento, tal garantia seria descumprida, a nível nacional delegou competência a Agência Nacional de Transporte Terrestres e Regulamentação, a fiscalização do transporte interestadual de passageiros, quanto ao cumprimento dos ditames legais para a concessão da gratuidade e reserva de passagens para os idosos.

De igual modo, observou-se que no âmbito estadual o legislador também teve esse cuidado ao outorgar competência a Agência Tocantinense de Regulação Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – ATR, através da Lei 1.758, de 2 de janeiro de 2007, a regularização, controle e fiscalização dos serviços públicos no Estado do Tocantins, inclusive no setor de transporte, assegurando ao cidadão a continuidade, eficiência, segurança, cortesia e modicidade na prestação desse serviço.

Constata-se, que o município de Palmas efetivou e priorizou a gratuidade do transporte aos idosos dentro da circunscrição do Município, através da Lei nº 440/93, tendo em vista a sua essencialidade diante das necessidades usuais da vida cotidiana a qual os idosos necessitam para manter sua qualidade de vida.

De acordo com a Lei nº 2.343, de 04/10/2017, no âmbito municipal compete a Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana (SESMU), gerir e fiscalizar o transporte coletivo do município de Palmas-TO, de forma a garantir uma maior eficiência e eficácia do sistema.

Art. 38 Compete à Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana (SESMU):

[...]

XLV - adotar medidas para a mobilidade de pedestres, ciclistas, passageiros de transporte coletivo, pessoas com necessidades especiais e idosos, no uso do espaço urbano de circulação; (Acrescido pela Lei Ordinária nº 2.343, de 04/10/2017)

XLVI - gerir e fiscalizar o transporte coletivo do Município, de forma a contribuir para maior eficiência e eficácia do sistema; (Acrescido pela Lei

Ordinária nº 2.343, de 04/10/2017)

XLVII - promover e incentivar o desenvolvimento de sistemas de transportes e novas tecnologias que resultem na melhoria das condições ambientais; (Acrescido pela Lei Ordinária nº 2.343, de 04/10/2017)

XLVIII - valorizar o transporte coletivo de qualidade em detrimento ao transporte individual; (Acrescido pela Lei Ordinária nº 2.343, de 04/10/2017)

XLIX - implementar planos de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor; (Acrescido pela Lei Ordinária nº 2.343, de 04/10/2017)

Em caso de descumprimento, o usuário/idoso deverá procurar o Ministério Público (MP), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a ATR, ou pode estar ligando para a própria Ouvidoria das empresas responsáveis pelo serviço, para que tais tome conhecimento do descumprimento de lei, e assim instaurem processos administrativos a fim de averiguar as ilegalidades e então aplicar as penalidades.

No entanto, apurou-se que no município de Palmas – TO, não existe ouvidoria ou órgão similar funcionando, portanto, esses usuários não estão sendo ouvidos quando os seus direitos não estão sendo respeitados, tornando a política de TP menos eficiente e causando uma considerável insatisfação.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um dos resultados mais marcantes da evolução no último século é, sem dúvida, o aumento na expectativa de vida. A longevidade do ser humano passou a figurar uma realidade incontestável no Brasil sendo um fenômeno em crescente proporção. Ressalte-se que esse aumento considerável na população idosa levou à elaboração de uma lei criada especialmente para proteger os direitos desses idosos.

Constatou-se no presente trabalho de pesquisa, que a gratuidade do transporte coletivo aos maiores de 65 anos advém do disposto no art. 230, § 2º, da CF/88, regulamentada pela Lei nº 10.741 /03 - Estatuto do Idoso.

No entanto, verifica-se que na prática, tais dispositivos legais por si só não são suficientes para assegurar que os idosos usufruam desse direito no dia-a-dia de forma simples. Para garantir seu acesso à gratuidade é necessário que a pessoa idosa se dirija à empresa e faça a solicitação do seu cartão para, posteriormente, fazer uso de sua gratuidade.

O que ocorre é que na maioria das vezes, o idoso desconhece seus direitos, haja vista que a idade por si não lhe garante o acesso à gratuidade, sendo necessário a apresentação do cartão emitido pela empresa.

Identifica-se que o município de Palmas efetivou e priorizou a gratuidade do transporte aos idosos, através da Lei nº 440/93, tendo em vista a essencialidade deste diante das necessidades usuais da vida cotidiana, onde os mesmos necessitam para manter sua qualidade de vida.

No entanto, verificou-se que tal política pública padece de avaliação por parte do poder público municipal quanto a sua real efetividade. Constatou-se, também, que o município não oferece nenhuma política direcionada especialmente a este público de modo a garantir sua segurança e integridade, tal como aprovação de

uma lei que autorize motoristas de ônibus a parar fora dos pontos de ônibus para que os idosos desembarquem em locais mais seguros e acessíveis.

Nesse caso é necessário que o município de Palmas - TO capacite e sensibilize o setor de transporte coletivo, incluindo autoescolas, sobre os direitos da pessoa idosa, com a participação e envolvimento da administração das empresas de ônibus, motoristas e demais funcionários que atuem na área, bem como construir pontos de ônibus com abrigos, assentos e proteção contra intempéries. Garantindo o fornecimento permanente ou temporário de transporte adequado à pessoa idosa com mobilidade reduzida, para viabilizar seu acesso, principalmente, aos serviços de saúde.

Vale ressaltar, também, que é necessário que o município cumpra o disposto no art. 39 e respectivos parágrafos do Estatuto do Idoso, de modo a estabelecer que qualquer documento pessoal comprobatório da idade da pessoa idosa seja aceito, para fins de acesso gratuito ao transporte coletivo, sem qualquer exigência burocrática adicional.

Outro ponto importante e que causa controvérsia, é que de acordo com o Estatuto do Idoso, idoso é a pessoa com idade a partir de 60 anos. Entretanto em seu artigo 39 é criada de forma contrária, uma "subclasse" de pessoa idosa, ou seja, institui que, idoso é a pessoa com 65 anos ou mais. Portanto, conclui-se que a limitação do benefício de gratuidade no transporte público, a apenas uma categoria de idosos é inconstitucional e ofende ao princípio da igualdade.

Desse modo, há necessidade de que haja redução por parte do governo da idade do idoso de 65 para 60 anos, para que os mesmos possam usufruir de qualquer benefício, seja previdenciário e/ou assistencial, bem como, o direito de gratuidade dos ônibus municipais, intermunicipais e interestaduais.

Em síntese, percebe-se que para garantir os direitos da pessoa idosa é necessário que haja comprometimento tanto do poder público e conscientização da

sociedade civil na fiscalização dos serviços prestados aos idosos pelas empresas concessionárias e/ou permissionárias de transporte público coletivo.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E MOBILIDADE (ATTM). **Plano de trabalho: Sistema de transporte coletivo de Palmas corredor estrutural eixão.** (Apresentação). Palmas, 2009.

ALA-HARJA, Marjukka; HELGASON, Sigurdur. **Em direção às melhores práticas de avaliação.** Revista do Serviço Público, Brasília, v. 51, n. 4, p. 5-59, out./dez. 2000.

ALVES, Magda. **Como escrever teses e monografias:** um roteiro passo a passo. 2. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

ALVES, Priscilla; RAIA JUNIOR, Archemedes Azevedo. **Mobilidade urbana e**

Acessibilidade Urbana Sustentáveis: A gestão de mobilidade no Brasil. Dissertação (Pós Graduação em Engenharia Urbana) - Universidade Federal de São Carlos- UFSCar. São Paulo, 2000. Disponível em <<http://www.ambiente-augm.ufscar.br/uploads/A3-039.pdf>> Acesso em: 15 de Maio de 2018.

ANTP (2002) **O Transporte Público e o Trânsito para uma Cidade Melhor.** Associação Nacional de Transportes Públicos, São Paulo.

ARELARO, L. R. G. **Formulação e implementação das políticas públicas em educação e as parcerias público-privadas:** impasse democrático ou mistificação política? Educação e Sociedade, Campinas, SP, v. 28, n. 100, out. 2007.

BANCO MUNDIAL. **Averting the old age crisis:** policies to protect the old and promote the growth. Washington, D.C., 1994.

BORGES, C.M.M. **“Gestão participativa em organizações de idosos:** instrumento para a promoção da cidadania”. In: FREITAS, E. V. de. et al. Tratado de geriatria e gerontologia. Rio de Janeiro: Guanabara, 2002. Cap.124, p.1037-1041.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 5 de outubro de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988.

Brasil. Lei n. 8.842, de 4 de janeiro de 1994. **Dispõe sobre a Política Nacional do Idoso, cria o Conselho Nacional do Idoso e dá outras providências** [texto na Internet]. Brasília; 1994. [citado 2005 Maio 18]. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8842.htm> Acesso em: 26 de Maio de 2018.

BRASIL. LEI Nº 10. 257, DE 10 DE JULHO DE 2001. **Estatuto da Cidade.** Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm.> Acesso em: 26 de Maio de 2018.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;** revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326,

de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 26 de Maio de 2018.

BRITO, C. M.; ERNESTINA, V. **Leitura técnica e comunitário transporte e mobilidade**. 2006. 91 44 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Planejamento Urbano e Ambiental) - Universidade Federal do Tocantins, Palmas, 2006.

CAMARANO, A.A. **Brazilian population aging: differences in well-being by rural and urban areas**. Rio de Janeiro, Ipea, 2002 (Texto para discussão, 878).

CAMARGO, L.M.. **Política social no Brasil: prioridades erradas, incentivos perversos**. São Paulo em Perspectiva, 18(2): 68-77, 2004.

CAPACIDADES, 2013. **Programa de Formação em Gestão de Projetos Urbanos**. O Ministério das Cidades: estruturas e políticas sob sua responsabilidade. Disponível em:

CENEVIVA, W. “**Estatuto do Idoso**, Constituição e Código Civil: a terceira idade nas alternativas da lei”. A Terceira Idade, v.15, n.30, p.7-23, 2004.

EASTONE, D. A Framework for Political Analysis. Englewood Cliffs: Prentice Hall. 1965.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A.; SILVA, R. S. **Metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

ESTATUTO DO IDOSO – Lei n. 10.741, de 1º de outubro de 2003. São Paulo: Sugestões literárias, 2003.

FARAH, Marta Ferreira Santos. **Administração pública e políticas públicas**- RAP — RIO DE JANEIRO 45(3):813-36, MAIO/JUN. 2011.

FARIA, C.A.P. de. Ideias, **conhecimento e políticas públicas**: um inventário sucinto das principais vertentes analíticas recentes. Revista Brasileira de Ciências Sociais, 18(51): 21-30, 2003.

FARIA, Carlos Aurélio Pimenta de. **A política da avaliação de políticas públicas**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, v. 20, n. 59, p. 97-109, out. 2005.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio Eletrônico**: século XXI. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999. versão 3.0. CD-ROM.

FREIRE, S. A. (2000). **Envelhecimento bem-sucedido e bem-estar psicológico**. In A. L. Neri & S. A. Freire (Eds.), *E por falar em boa velhice* (pp. 21-31). Campinas, RS: Papirus.

GERHARDT, Tatiana Engel. SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de Pesquisa**. UFRG. 2008 GIL, A. C. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010
_____, A.C. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2007.
_____, Antonio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 2. ed. São Paulo:Atlas, 2002.

GOLDMAN, S.N. **“As dimensões sociopolíticas do envelhecimento”**. In: PY, L. et al. *Tempo de envelhecer: percursos e dimensões psicossociais*. Rio de Janeiro: Nau Editora, 2004. Cap.3, p.61-81.

GOMES, A.L. **“O Benefício da prestação continuada: uma trajetória de retrocessos e limites – construindo possibilidades de avanços?”**. In: Seminário Internacional: mínimos de cidadania e benefícios a idosos e pessoas deficientes – Brasil, França e Portugal. São Paulo: FAPESP, 2002, p.60-79.

GRUPOQUATRO S/C. **Projeto da capital do estado do Tocantins**: plano básico/memória. Palmas: Governo do Estado do Tocantins; Novatins, 1989.
_____. Plano Diretor de Palmas. Capital do estado do Tocantins. Memorial descritivo. Palmas, [1989].

HEATON, H. (1950). **Histoire Economique de 1 Europe**. Paris, Aimand Colin.

HÖFLING, Eloísa de Mattos. **Estado e políticas (públicas) sociais**. Cadernos Cedes, v. 21, n. 55, p. 30-41, 2001.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (2016-2017). Disponível em <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/por-cidade-estado-estatisticas.html?t=destaques&c=1721000>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE PALMAS (IPUP). **Caderno de revisão do Plano Diretor**. Palmas, 2002a.

LASWEL, H.D. **Politics**: Who Gets What, When, How. Cleveland, Meridian Books. 1936/1958.

KÖCHE, José Carlos. **Fundamentos da metodologia científica**: teoria da ciência e iniciação à pesquisa. 30. Ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2012.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Técnicas de pesquisa elaboração análises e interpretação de dados**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

LINDBLOM, Charles E. **“The Science of Muddling Through”**, Public Administration Review 19: 78-88. 1959. LINDBLOM, Charles E. **“Still Muddling, Not Yet Through”**, Public Administration Review 39: 517-526. 1979.

MELO, M.A. **Estado, governo e políticas públicas**. In: MICELI, S. (Org.). *O que ler na ciência social brasileira (1970-1995)* - Volume 3: Ciência política. Pp. 59-100. São Paulo e Brasília: Sumare, Anpocs e Capes, 1999.

MILANI, Carlos R. S. **O princípio da participação social na gestão de políticas públicas locais**: uma análise de experiências latino-americanas e européias* - rap – Rio de Janeiro 42(3):551-79, maio/jun. 2008

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cadernos do Ministério das Cidades**. Brasília: MCidades/Governo Federal, 2004

MPAS. **Benefício assistencial de prestação continuada (BPC-Loas)**. Manual de Orientação. Brasília, DF, 01.01.1999 a 31.07.2000.

NÈRI, A. L. **“As políticas de atendimento aos direitos da pessoa idosa expressa no Estatuto do Idoso”**. A Terceira Idade, v.16, n.34, p.7-24, 2005.

OLIVEIRA, J. G. R. **A importância do sistema de transporte coletivo para o desenvolvimento do município de Campo Grande – MS**. Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande – MS, 2003.

OLLAIK, L. G.; MEDEIROS, J. J. **Instrumentos governamentais**: reflexões para uma agenda de pesquisas sobre implementação de políticas públicas no Brasil. Revista de Administração Pública, v. 45, n. 6, p. 1943-1967, 2011

ONU. **Relatório preparado pelo Conselho Econômico e Social para o comitê preparatório da Segunda Assembléia Mundial sobre o Envelhecimento, 2001**.

PONTES, Tais Furtado. **Avaliação da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Brasília**. Tese de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília. Brasília/DF. 2010.

REIS, Elisa P. **Reflexões leigas para a formulação de uma agenda de pesquisa em políticas públicas**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, v. 18, n. 51, p. 11-14, fev. 2003.

ROCHA, R. **A avaliação da implementação de políticas públicas a partir da perspectiva neo institucional**: avanços e validade. Cadernos EBAPE. Br, v. 2, n. 1, p.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. **O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 27, n.79, p. 55-66, ISSN 0103-4014. 2013.

SAWAYA, A. L. **Políticas públicas**: pontos de método e experiências. Estudos Avançados, v. 20, n. 56, p. 131-148, 2006.

SCHONS, C.R.; PALMA, L.T.S. **Política social para a velhice**: instrumento de integração ou marginalização social? Passo Fundo: UPF Editora, 2000.

SECRETARIA MUNICIPAL DA ACESSIBILIDADE, MOBILIDADE E TRANSPORTE (SAMOT). Linhas do sistema de transporte coletivo de Palmas - SITPalmas. Palmas, 2014a.

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO E MEIO AMBIENTE (SEMDU). **Lista de loteamentos aprovados**. Palmas, 2014.

SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA, TRÂNSITO, TRANSPORTE (SMSTT). **Reestruturação do SIT Palmas e implementação do sistema BRT - Corredor Av. Teotônio Segurado**. Palmas, 2012.

SILVA, J.M.C. da. **Políticas Públicas Como Instrumento De Inclusão Social**. R. Fac. Dir. UFG, V.35, n. 01, p. 160-185 , jan. / jun. 2011.

SIMON, Herbert. **Comportamento Administrativo**. Rio de Janeiro: USAID. 1957.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DO SIT PALMAS (SETURB). Relatório mensal do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SIBE): março/ 2014. Palmas, 2014.

SOUZA, Celina et al. **Políticas públicas**: uma revisão da literatura. Sociologias, v. 8, n. 16, p. 20-45, 2006.

SOUZA, Celina. **“Estado do campo” da pesquisa em políticas públicas no Brasil**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, v. 18, n. 51, p. 15-20, fev. 2003.

SOUZA, C. **Estado da arte da pesquisa em políticas públicas**. In: HOCHMAN, G; ARRETCHE, M. & MARQUES, E. Políticas públicas no Brasil. Rio de Janeiro: Editora FOCRUZ, 2007.

TEXEIRA, L. F. C. **A Formação de Palmas**. Revista UFG: dossiê cidades planejadas na hinterlândia. Goiânia: Universidade Federal de Goiás, ano XI, n. 6, p. 91-99, jun. 2009.

TREVISAN, A. P.; VAN BELLEN, H. M. **Avaliação de políticas públicas**: uma revisão teórica de um campo em construção. Rap – Rio de Janeiro 42(3):529-50, maio/jun. 2008.

VERAS, R. **Em busca de uma assistência adequada à saúde do idoso**: revisão da literatura e aplicação de um instrumento de detecção precoce e de previsibilidade de agravos. Cadernos de Saúde Pública, v. 19, n. 3, maio/jun. 2003.