

ANAIS ELETRÔNICOS DA I CIEGESI / I ENCONTRO CIENTÍFICO DO PNAP/UEG

22-23 de Junho de 2012 - Goiânia, Goiás.

MODELO GESTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: Uma proposta de implantação para os municípios do Entorno do Distrito Federal.

SILVA, Rogério Rodrigues da¹
CRUZ, José Elenilson²

RESUMO

O sistema de transporte público no Distrito Federal (DF) e nos municípios do Entorno do DF apresenta-se como um dos mais precários do país, com frota antiga e tarifas elevadas. Com o processo de periferização do Entorno, ocorreu o crescimento habitacional desordenado e, como consequência, saneamento básico insatisfatório e desemprego, elevando o grau de dependência da região em relação ao Distrito Federal. O principal meio de mobilidade da população do Entorno ao Distrito Federal é o transporte público coletivo por ônibus, que adota a forma de tarifação por quilômetro rodado, tornando-se oneroso à população. Nesse aspecto, o presente trabalho propõe a implantação de um Modelo Gestor de Integração de Transporte Público para os Municípios do Entorno do Distrito Federal, ancorado em Pólos de Integração a serem instalados nas principais vias de acesso ao Distrito Federal, visando contribuir com a redução da tarifa e melhorar a eficiência deste meio de transporte. Utilizou-se de pesquisa bibliográfica para referenciar aspectos teóricos a respeito do tema e de levantamento de dados junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN), referentes à quantidade de pessoas que utilizam e/ou procuram emprego e/ou serviços básicos no Distrito Federal; quilometragem percorrida e o custo da tarifa praticada.

Palavras chaves: Políticas Públicas. Transporte Público. Entorno do Distrito Federal. RIDE.

¹ Aluno do curso de Pós Graduação em Gestão Pública Municipal. Bacharel e Licenciado em Geografia pela Universidade de Brasília (UnB). Funcionário Público lotado na Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Distrito Federal (EMATER – DF), rgerbr@yahoo.com.br

² Mestre em Agronegócio pela UFG, MBA em Gestão Empresarial pela FGV/Management; Administrador Pela PUC-GO, Professor Orientador do Programa Nacional de Formação em Administração Pública – PNAD/UEG, elenilsoncruz@hotmail.com

1 INTRODUÇÃO

O transporte público coletivo por ônibus do Entorno do Distrito Federal apresenta-se como um dos mais precários do país. Segundo Rodrigues (2012), o sistema de transporte público não acompanhou o crescimento desordenado do Entorno, contribuindo para que a rede de transporte se desenvolvesse sem o devido planejamento. Para a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (2011), assim como em Brasília, o Entorno apresenta problemas semelhantes no sistema de transporte público coletivo de passageiros como frota antiga e tarifas altas, além de não haver a renovação das empresas prestadoras de serviço, por falta de licitação. O Entorno do Distrito Federal encontra-se na Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal e Entorno- RIDE³.

Segundo Caiado (2006), a criação da RIDE foi uma saída encontrada pelo Governo Federal para instituir regiões metropolitanas que abrangessem mais de uma unidade federativa, haja vista que a Constituição de 1988 relegou aos estados da Federação a função da criação dessas regiões, sendo impossível a um único deles fazê-lo agregando municípios de um estado vizinho. Entretanto, para Lima (2011), a RIDE, criada em 2000, apresenta, como característica comum, a relação de interdependência com o Distrito Federal quanto a serviço de saúde e de oferta de emprego, o que ocasiona o grande fluxo de pessoas dos municípios do entorno com um forte movimento pendular⁴.

³ De acordo com Lima (2011), a RIDE é formada pelo Distrito Federal, os municípios goianos de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Vila Boa e os municípios mineiros de Unaí e Buritis, além daqueles que porventura vierem a se originar por desmembramento de algum dos municípios citados.

⁴ Segundo o Censo do IBGE (2010) Movimento Pendular é habitualmente utilizado para designar os movimentos quotidianos das populações entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo.

Ante o processo de periferização do Entorno, agravado pelo elevado crescimento habitacional desordenado, surgiram problemas ocasionados por ausência de políticas públicas, saneamento básico insatisfatório e desemprego. Para suprir esta carência, a população da RIDE recorre ao Distrito Federal utilizando o ônibus como o meio de transporte público mais usual, e arcando com uma tarifa onerosa, que tem como base de cálculo a quilometragem percorrida.

A realização deste trabalho justifica-se pela importância de se debater a implantação de um Modelo Gestor de Transporte Público Coletivo por ônibus entre o Entorno e o Distrito Federal eficiente e menos oneroso para a população. Nesse aspecto, o presente artigo discute a questão da gestão do transporte público coletivo do Entorno com o Distrito Federal, objetivando propor a implantação de um Modelo Gestor de Integração de Transporte Público capaz de garantir a modicidade tarifária⁵ à população do entorno.

Adotando uma abordagem exploratória, utilizou-se de pesquisa bibliográfica para revisar os aspectos teóricos relevantes sobre o tema, e de levantamento de dados secundários como a quantidade de pessoas que utilizam e/ou procuram emprego e/ou serviços básicos no Distrito Federal; a quilometragem percorrida e a tarifa cobrada nos ônibus do Entorno, junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e à Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN), para fundamentar o objetivo proposto.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Como sustentação teórica à pesquisa proposta por este trabalho, o referencial teórico discorrerá sobre os seguintes temas: gestão pública; políticas

⁵ Segundo Melo (2005), o **Princípio da modicidade das tarifas** ocorre quando as tarifas devem ser cobradas em valores que facilitem o acesso ao serviço posto a disposição do usuário.

públicas; Entorno do Distrito Federal e a RIDE; equipamentos urbanos e transporte público; e mobilidade urbana.

2.1 Gestão Pública

Segundo Martins (2012), a gestão pública é o termo que designa um campo de conhecimento e de trabalho relacionado às organizações, cuja missão seja de interesse público ou afete este. A partir do conceito de gestão pública, cabe ao profissional do gestor público a responsabilidade de gerir os órgãos públicos. Para Gil (2007), gestão pública é a prática de atos fundados na competência legal para gerir uma parcela do patrimônio público, sob a responsabilidade de uma determinada unidade.

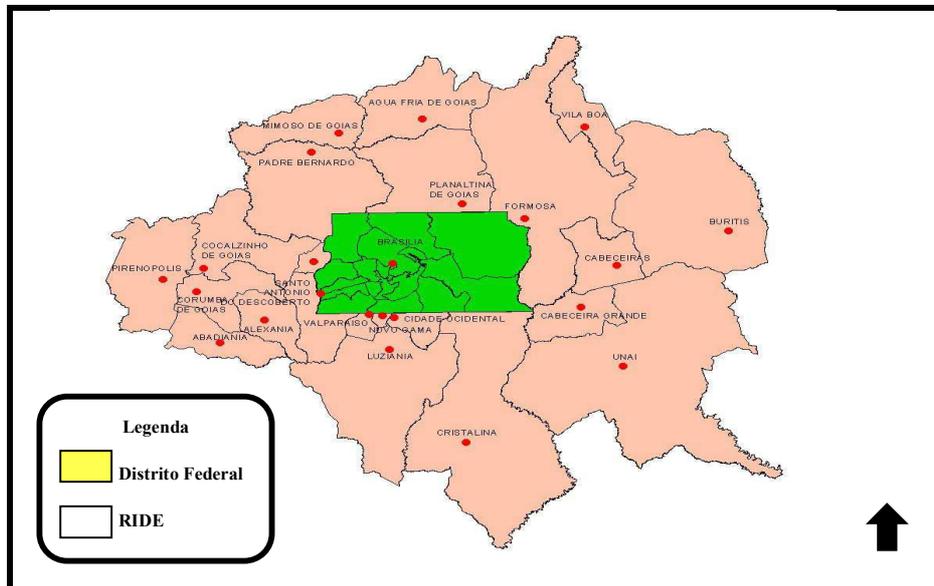
2.2 Políticas Públicas

Segundo o Instituto Brasileiro de Políticas Públicas – IBRAPP (2012), as políticas públicas, traduzem, no seu processo de elaboração e implementação e, sobretudo, em seus resultados, formas de exercício do poder político, envolvendo a distribuição e redistribuição de poder, o papel do conflito social nos processos de decisão, a repartição de custos e benefícios sociais. Para Souza (2006), as políticas públicas, em sua essência, estão ligadas fortemente ao Estado, onde este determina como e quando os recursos serão usados para o benefício de seus cidadãos.

2.3 O Entorno do Distrito Federal e a RIDE

O Entorno do Distrito Federal comporta pessoas oriundas de diversas regiões do país, que ali escolheram para viver. A RIDE foi criada com o intuito de coordenar as atividades de cunho administrativo entre a União, os Estados de Goiás e de Minas Gerais e o Distrito Federal, nas cidades do Entorno de Brasília. Os municípios que compõem a RIDE são apresentados na figura 01.

Figura 01: Mapa da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE.



Fonte: Secretaria do Estado de Transportes do Distrito Federal. Disponível em: www.st.df.gov.br/sites/100/167/00000390.PDF (adaptado)

O processo de ocupação da região do Entorno foi influenciado, dentre alguns aspectos, pela valorização econômica do solo no Distrito Federal, expulsando aqueles com menor poder aquisitivo para os municípios limítrofes à Brasília. Conforme afirma Queiroz (2006, p. 04):

“O Entorno atual, em sua aparência e essência, também é um resultado de Brasília que demonstra, pelas ações já adotadas pelos gestores do DF, abster-se da culpa pelo processo ou pelos problemas resultantes de sua criação. A região do Entorno absorve parte do total populacional que se direciona para as cidades do DF, mas que não consegue fixar-se nestas localidades pelos altos preços do solo urbano, dos aluguéis e das dificuldades de acesso ao espaço agrário.”

Segundo a CODEPLAN (2010), de 2000 a 2007, cerca de 109 mil pessoas se mudaram para o Entorno. Desse número, 44,7 mil pessoas (41%) moravam antes no Distrito Federal, e 36 mil (82%) se concentram em 06 (seis) municípios, conforme tabela 1:

Tabela 1 – Número de Pessoas que se mudaram do DF para o Entorno, entre 2000 e 2007

Municípios	Quantidade de Pessoas (mil)
Águas Lindas de Goiás	13.129
Valparaíso	8.059
Novo Gama	5.559
Cidade Ocidental	3.841
Planaltina de Goiás	3.040
Padre Bernardo	2.413

Fonte: CODEPLAN (2010)

De acordo com Catalão (2008), o entorno metropolitano de Brasília foi, desde sempre, uma alternativa governamental, direta ou indireta, para alocar as classes mais baixas que não poderiam pagar por residências na capital. Isto ocorreu em coadunação com os interesses do setor imobiliário, que se aproveitou da oportunidade para lucrar com o parcelamento de terras rurais desvalorizadas, transformando-as em terras relativamente aptas ao uso urbano, em geral sem infraestrutura.

2.4 Equipamentos Urbanos

O uso dos equipamentos urbanos está vinculado aos tipos de serviços ofertados e utilizados pela população. Segundo Gonzalez&Mattos (2012), os equipamentos urbanos são todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados.

Para Queiroz (2006), a pressão sobre o uso dos equipamentos urbanos coletivos se dá no DF, também, pelas demandas criadas nos municípios do Entorno de Brasília., pertencentes a outras unidades da federação, e que não são supridas nas localidades de origem. A tabela 2 evidencia o percentual da

população do Entorno que depende dos equipamentos públicos do Distrito Federal:

Tabela 2 – Municípios que mais dependem dos equipamentos públicos do Distrito Federal

Municípios	Quantidade de Pessoas (mil)	População (mil)	(%)
Águas Lindas de Goiás	30.172	168.919	17,9
Valparaíso	21.848	123.921	17,6
Novo Gama	13.589	98.491	13,8
Planaltina de Goiás	13.490	22.689	59,5
Cidade Ocidental	11.172	48.778	22,9
Padre Bernardo	909	27.671	3,3

Fonte: CODEPLAN (2010)

2.5 Transporte Público e Mobilidade Urbana

Segundo Reck (2011), o transporte público de passageiros é um tipo de transporte acessível a toda a população contra pagamento de uma tarifa, ou gratuitamente. Trata-se de um meio para que outras atividades produtivas possam efetivar-se cabendo, portanto, ao poder público o dever de bem provê-lo para atender ao direito dos cidadãos de consumir os seus deslocamentos.

Cardoso (2008) afirma que a mobilidade urbana está relacionada com os deslocamentos diários (viagens) de determinada população no espaço urbano – ainda que não apenas sua efetiva ocorrência, mas também a possibilidade ou facilidade de ocorrência destas viagens.

3 METODOLOGIA

Para a elaboração deste artigo utilizou-se como aspectos metodológicos de pesquisas do tipo exploratória e bibliográfica, como também de dados secundários como forma de propor a implantação de um Modelo Gestor de Transporte Público para os municípios do Entorno do Distrito Federal.

Gil (2007) afirma que a pesquisa exploratória tem a finalidade de ampliar o conhecimento a respeito de um determinado fenômeno. Segundo o autor, esse tipo de pesquisa, aparentemente simples, explora a realidade buscando maior conhecimento, para depois planejar uma pesquisa descritiva. O planejamento da pesquisa exploratória é bastante flexível, já que o pesquisador não possui clareza do problema nem da hipótese a serem investigados.

Quanto à pesquisa bibliográfica, Amaral (2007) declara que é uma etapa fundamental em todo trabalho científico que influenciará todas as etapas de uma pesquisa, na medida em que der o embasamento teórico em que se baseará o trabalho. Neste artigo, este tipo de pesquisa serviu para revisar os aspectos teóricos relevantes sobre o tema em questão.

Para a fundamentação do tema proposto, utilizou-se de dados secundários. De acordo com Zanella (2009), os dados secundários são aqueles que já foram coletados, tabulados, ordenados, sistematizados e, algumas vezes, já analisados. Ante o exposto, os dados secundários neste artigo referem-se a quantidade de pessoas que utilizam e/ou procuram emprego e/ou serviços básicos no Distrito Federal; a quilometragem percorrida e a tarifa cobrada nos ônibus do Entorno, junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e à Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN).

4 DISCUSSÃO E RESULTADOS

Com base nos dados secundários levantados, discutiu-se sobre a dependência da população do Entorno quanto aos serviços ofertados no Distrito, a Mobilidade Urbana da população da RIDE e a Tarifação das Passagens no atual sistema de transporte público do Entorno, para em seguida, apresentar o novo Modelo Gestor de Integração de Transporte Público proposto.

4.1 Dependência dos Serviços Ofertados no Distrito Federal

A dependência da população do Entorno pelos serviços ofertados no DF se dá em relação à baixa ou ausência de algum tipo de serviço básico ou de emprego nos municípios, conforme é verificado na tabela 3 a seguir. Isso faz com que as pessoas sejam obrigadas a se deslocar ao DF, pagando, para isto, tarifas elevadas no modelo de transporte público atual.

Tabela 3 – Grau de Dependência da RIDE no Distrito Federal

Serviços no Distrito Federal	População da RIDE que utiliza os Serviços no Distrito Federal (%)
Hospitais Públicos	51,2
Postos de Saúde	20,0
Trabalho	32,6
Estudo	7,9
Compras – Alimentação	9,3
Compras – Eletrodomésticos	33,8
Compras – Roupas e Calçados	32,5

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN (2010).

A partir das informações acima, percebe-se que a dependência da população da RIDE pelos serviços no Distrito Federal é considerável, principalmente no que se refere à saúde (atendimento em Hospitais Públicos e Postos de Saúde), ao Trabalho e no setor de compras (alimentação, eletrodomésticos, roupas e calçados).

4.2 Mobilidade Urbana da População da RIDE

Segundo dados da CODEPLAN (2010), os principais motivos da mobilidade urbana da população da RIDE são a busca por Trabalho, Saúde e Educação, onde revelam que cerca de 160 mil pessoas entram diariamente no Distrito Federal vindas do Entorno (ver tabela 4).

Tabela 4 – Quantidade de Pessoas que entram diariamente no DF.

Motivo	Quantidade (mil/pessoas)
Trabalho	101.000
Saúde	6.000
Educação	5.000

Fonte: CODEPLAN (2010)

No caso da saúde, por exemplo, a Secretaria de Saúde do Distrito Federal - SES (2012), relata que os atendimentos de emergência e internações a pacientes do Entorno na rede pública do Distrito Federal aumentaram 10% de 2008 a 2010. Ainda, segundo a Secretaria, há uma pressão sobre o sistema público de saúde do Distrito Federal, exercida pela população do Entorno, que hoje soma 1.154.021 habitantes, chegando, em alguns hospitais, à taxa de 40% do total de atendimentos.

Adicionalmente, a SES (2012) informa que os municípios do Entorno que mais buscam atendimento no Distrito Federal são: Cidade Ocidental, Valparaíso, Santo Antônio do Descoberto, Águas Lindas de Goiás, Cristalina, Luziânia e Novo Gama. Juntos, esses municípios somam mais de 86% do total da demanda da RIDE para as unidades hospitalares do DF, sendo 46% da demanda entre os municípios de Águas Lindas de Goiás e Novo Gama.

4.3 Tarifação das Passagens no Modelo de Transporte Público do Entorno

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (2011), no modelo atual de transporte público do Entorno a tarifação das passagens se dá de acordo com a quilometragem percorrida, conforme exemplos na tabela 5.

Tabela 5 – Preço da Tarifa de Ônibus e a Distância Percorrida (Km)

Divisão do Entorno	Origem /Destino	Distância (Km)	Preço da Tarifa
Entorno Sul	Luziânia / Brasília	60	R\$ 4,25
	Cidade Ocidental / Brasília	48	R\$ 3,45
	Valparaíso / Brasília	35	R\$ 3,10
	Novo Gama / Brasília	38	R\$ 4,05
Entorno Oeste	Águas Lindas (GO) / Brasília	50	R\$ 4,50
	Sto Antônio do Descoberto / Brasília	46	R\$ 4,20
	Sto Antônio do Descoberto / Taguatinga	36	R\$ 3,35
Entorno Norte	Planaltina (GO) / Brasília	51	R\$ 4,55
	Formosa / Planaltina (DF)	47	R\$ 3,20

Fonte: ANTT (2011) e CODEPLAN (2012)

A partir da tabela acima, percebe-se que, quanto mais distante, mais cara a passagem, pois é o tipo de modelo tarifário adotado nos municípios do Entorno do Distrito Federal. Os dados revelam o quanto é cobrado dos usuários do Entorno toda vez que necessitam ir à Brasília em busca de algum tipo de serviço (saúde, educação, compras e outros), como também para ir ao trabalho.

Com base nos dados expostos, percebe-se que a população do Entorno é duplamente penalizada pela baixa/ausência de serviços básicos e/ou de emprego. Desta forma, são obrigadas a se deslocar ao DF, pagando, para isto, tarifas elevadas no modelo de transporte público atual.

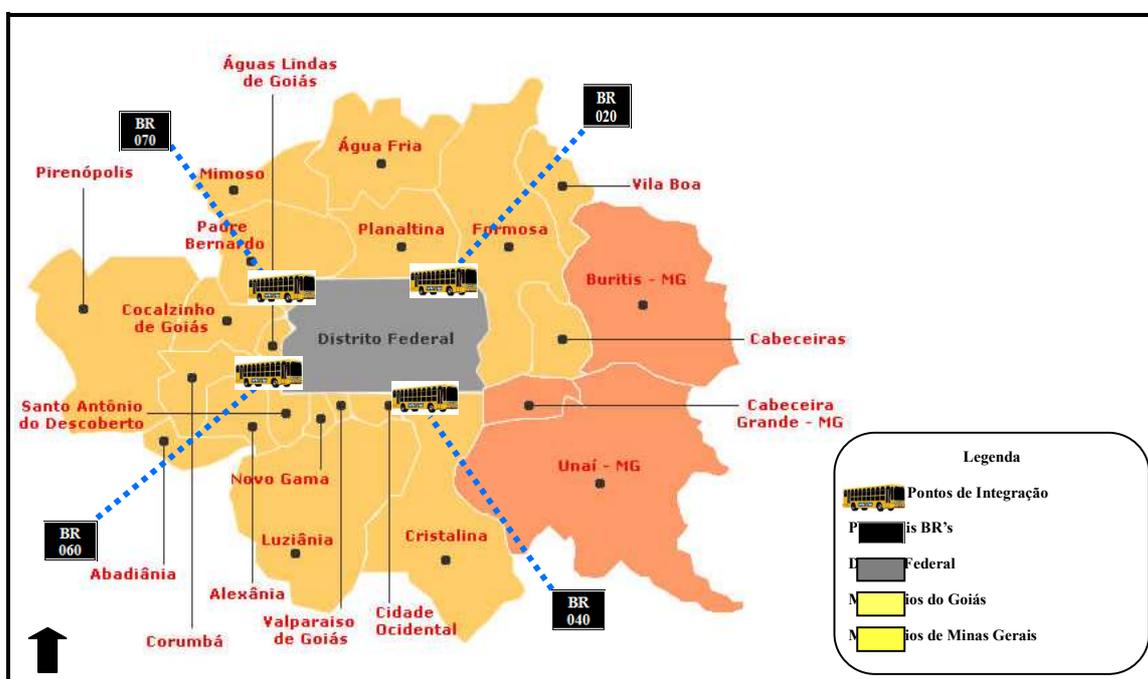
5 Modelo Gestor de Integração de Transporte Público

O Modelo Gestor de Transporte Público proposto neste artigo é caracterizado por Pólos de Integração de Linhas de Ônibus. Ao total são 04 Pólos instalados em pontos (áreas estratégicas), entre as Divisas do Distrito Federal e os municípios do Entorno (ver Figura 02):

1. **BR 020:** Pólo de Integração entre a saída de **Planaltina de Goiás (GO)** com acesso à **Planaltina (DF)**;

2. **BR 040**: Pólo de Integração entre a saída de **Valparaíso (GO)** com acesso à **Santa Maria (DF)**;
3. **BR 060**: Pólo de Integração entre a saída de **Santo Antônio do Descoberto (GO)** e com acesso ao **Recanto das Emas (DF)**;
4. **BR 070**: Pólo de Integração entre a saída de **Águas Lindas de Goiás (GO)** e acesso à **Ceilândia (DF)**.

Figura 02: Mapa dos Pólos de Integração entre o Entorno e o Distrito Federal



Fonte: Secretaria do Estado de Transportes do Distrito Federal. Disponível em: www.st.df.gov.br/sites/100/167/00000390.PDF (adaptado)

5.1 Vantagem do Modelo Gestor de Transporte Público

Para a implantação do Modelo Gestor de Transporte Público entre os municípios do Entorno com o Distrito Federal é necessário um convênio entre as Unidades Federativas envolvidas. Além disso, a participação dos concessionários de empresas se faz necessária, pois será acompanhada de

aumento de frota de ônibus que possa suprir a demanda de passageiros em horários de maior fluxo de passageiros.

À população do Entorno, o sistema de integração permitirá a redução nas tarifas (com a adoção de tarifa única), bem como diminuirá o tempo de espera por ônibus, já que haverá um aumento na frota em horários de maior fluxo de passageiros.

No modelo proposto, as linhas de ônibus vindas do Entorno com itinerário para o Plano Piloto, por exemplo, cuja distância é longa, fariam seus deslocamentos até um dos Pólos de Integração. Nestes, haveria a redistribuição dos usuários conforme seu destino final.

5.2 Desvantagem do Modelo Gestor de Transporte Público

A desvantagem da implantação do Modelo Gestor de Transporte Público está em não beneficiar a população que utiliza as linhas de ônibus apenas internamente nos municípios, ou seja, aquelas linhas que fazem pequenos trechos entre uma cidade a outra. Desta forma, a tarifação permaneceria a mesma, de acordo com a distância percorrida.

5.3 A Tarifa Única

Com a implantação do Modelo Gestor de Transporte Público seria desenvolvida uma política tarifária única específica para os ônibus do Entorno com o Distrito Federal. Conforme ocorre no Distrito Federal, a implantação da Bilhetagem Eletrônica é o instrumento capaz de garantir que o usuário pague por apenas 01 (uma) passagem no sistema de integração de linhas. Além disso, o valor da tarifa única seria discutido entre representantes de cada Secretaria de Transportes das Unidades Federativas envolvidas.

5.4 Entraves na Implantação do Modelo Gestor de Transporte Público

A questão tributária seria o principal entrave na implantação do Modelo Gestor de Integração de Transporte Público, pois os concessionários das empresas de ônibus do Entorno não aceitariam perder receita, uma vez que o lucro advém principalmente das linhas que percorrem as maiores distâncias. Ante o exposto, caberia às Unidades Federativas do Goiás e do DF prever uma contrapartida financeira, como forma de estabelecer o equilíbrio econômico dos empresários de ônibus do Entorno.

Outro ponto que poderia tornar inexecutável seria a não adesão de todos os concessionários de empresas de ônibus que ligam o Entorno ao Distrito Federal, o que comprometeria todo um planejamento logístico para comportar a demanda de usuários.

6 CONCLUSÃO

O problema da questão do transporte público no Entorno com o Distrito Federal é demonstrado pelo elevado grau de dependência pelos serviços básicos de saúde, trabalho, educação, bem como por opções de lazer e outros nos municípios do Entorno. Ante a ausência de políticas públicas nestes municípios, principalmente na área de transportes – como frota antiga e tarifa elevada –, percebe-se que o papel dos gestores públicos não está a contento, obrigando a população a se deslocar para o Distrito Federal para suprir suas necessidades.

No que tange à área de transportes, o principal meio de mobilidade é o ônibus para que a população do Entorno consiga minimizar a dependência pelos serviços básicos, emprego e outros no Distrito Federal. E, sendo a forma de tarifação por quilômetro rodado, as passagens tornam-se onerosas, penalizando duplamente a população dos municípios.

Desta forma, a proposta por um Modelo Gestor de Integração de Transporte Público para os Municípios do Entorno do Distrito Federal, ancorado em Pólos de Integração a serem instalados nas principais vias de acesso ao Distrito Federal, contribuirá com a redução da tarifa, além de melhorar a eficiência deste meio de transporte à população do Entorno.

Entretanto, este modelo não pode ser tratado como única solução, pois cabe ao Poder Público atuar com rigor na supervisão, fiscalização e cobrança dos gestores públicos em tornar eficaz a oferta dos serviços públicos à população, seja dos municípios do Entorno ou do Distrito Federal.

Além das questões apontadas, outras propostas podem ser exploradas para servir de subsídio para melhorar o sistema de transporte público no Entorno. Como exemplo, tem-se o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU)⁶, que foi aprovado no ano de 2011 pela Câmara Legislativa, e prevê obras com vistas a facilitar a circulação no Distrito Federal e em seu Entorno. Além disso, com o PDTU, as Unidades Federativas envolvidas poderão participar do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Mobilidade, do Ministério das Cidades, cujo projeto prevê custear investimentos no setor de transportes de cidades com mais de 500 mil habitantes.

REFERENCIAIS

BRASIL, **Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT**. Ano 2011.

BRASIL, **Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central – CODEPLAN**. Ano 2007.

BRASIL, **Instituto Brasileiro de Políticas Públicas (IBRAPP)**. Ano 2012.

BRASIL, **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE**. Ano 2000.

⁶ Segundo Lima (2011), a área de abrangência do PDTU/DF é formada pelo Distrito Federal e 08 (oito) municípios do estado do Goiás: Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental, Planaltina (GO), Luziânia e Formosa.

BRASIL, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. “**Censo Demográfico 2000**”. Disponível em: www.ibge.gov.br. Ano 2012.

BRASÍLIA, Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central. “**Distrito Federal: Síntese de Informações Socioeconômicas**”. Brasília, 2003.

BRASÍLIA, Secretaria de Estado do Entorno do Distrito Federal. “**Mapa da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal e do Entorno – RIDE**”. Disponível em: www.entorno.df.gov.br. Ano 2012.

BRASÍLIA, Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal. “**O DF e o Entorno – Sobrecarga no Abastecimento**”. Ano 2012.

BRASÍLIA, Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal. “**Mapa da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal e do Entorno – RIDE**”. Disponível em: www.st.df.gov.br Ano 2012.

CAIADO, Maria Célia Silva. “**Estruturação intra-urbana e respostas sóciodemográficas: a diferenciação sócioespacial da população na região do Distrito Federal e Entorno**”. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006. 168 p.

CARDOSO, Carlos Eduardo de Paiva. “**Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**.” 123f. Tese (Doutorado em Serviço Social), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

CATALÃO, Igor de França. “**Brasília: Metropolização e Espaço Vivido**”. Práticas espaciais e vida cotidiana na periferia goiana da metrópole. Universidade Estadual Paulista. São Paulo, 2008.

GIL, Ferreira. “**Conceito de Gestão Pública**”. Disponível em <http://www.gilferreira.blogspot.com>.

GONZALEZ, Nena; MATTOS, Sheyla. **Conceito de Equipamentos Urbanos**. Disponível em: www.novoser.org.br/instit_informacao.htm. Brasil. Ano 2012.

LIMA, Dominique Cortês de, “**Dinâmica Territorial metropolitana e planejamento urbano em municípios limítrofes do DF: os casos de Santo Antônio do Descoberto e Águas Lindas de Goiás**”. Universidade de Brasília (UNB). Brasília, DF, 2011.

MARTINS, Henrique Manoel. **Conceito de Gestão Pública**. Disponível em <http://www.gestaopublica.net/blog/>. Ano de 2012.

MELO, Celso Bandeira de. **“Direito Administrativo. Princípios no Serviço Público”**. Ano 2005.

QUEIROZ, Eduardo Pessoa de,. **“A migração intrametropolitana no Distrito Federal e Entorno: o conseqüente fluxo pendular e o uso dos equipamentos urbanos de saúde e educação”**. Universidade de Brasília (UnB). Brasília, DF, 2006.

RECK, Garrone. **“Transporte Público”**. Universidade Federal do Paraná (UFPR). Ano 2010.

RODRIGUES, Leandro. **“Discutindo a Reestruturação do Transporte de Passageiros no Distrito Federal e Entorno”**. Workshop. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Brasil, ano 2012.

SOUZA, Celina. **“Políticas Públicas: uma revisão da literatura”**. IN Sociologias nº 16. Junho/Dezembro 2006.