

ASPECTOS DA MOBILIDADE NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, ANTES E DEPOIS DO PAN 2007

Angela Costa Werneck de Carvalho

Companhia de Transportes Sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - RIOTRILHOS

Marilita Gnecco de Camargo Braga

Programa de Engenharia de Transportes – COPPE/UFRJ

RESUMO

Este trabalho apresenta os principais resultados de pesquisa exploratória realizada na cidade do Rio de Janeiro, no período 2004 / 2005, anterior a 2007, quando o Rio sediou os XV Jogos Pan-Americanos e os Jogos Parapan-Americanos, estes direcionados aos atletas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Esses resultados são discutidos à luz de conceito e princípios do Desenho Universal, mostrando que a cidade e seus meios de transporte ainda estão distantes de seguir esses preceitos, de atender seus habitantes e de permitir a inclusão social de todo o universo de sua população. Discute, então, se o plano de transportes, previsto para tal mega-evento pode levar à superação dos problemas identificados na pesquisa exploratória.

ABSTRACT

This paper presents the main findings of an exploratory survey carried out in the City of Rio de Janeiro before the year 2007, when Rio hosted the XV Pan-American Games and the Pan-American Para-Olympics, the last for athletes with disabilities and reduced mobility. Discussing them in the light of Universal Design concepts and principles, it shows that the City of Rio de Janeiro and its means of transport still lag well behind these precepts, in terms of services provided to its residents and of ensuring social inclusion for the whole universe of its population. It then discusses whether the transport plan drawn up for this mega-event might help bridge the gaps noted in the exploratory survey.

PALAVRAS CHAVE: mobilidade, acessibilidade, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

1. INTRODUÇÃO

A conformação atual das cidades brasileiras, desde seu planejamento até o desenho de seus equipamentos e mobiliários, é idealizada para pessoas na plenitude física. Foca a circulação de veículos e não o homem, desconsiderando a diversidade do ser humano e de seus habitantes. Prioriza o modo rodoviário mesmo em cidades já adensadas. Na cidade do Rio de Janeiro, a situação não é diferente. Ao sediar um mega-evento, como os XV Jogos Pan-Americanos e os Jogos Parapan-Americanos, a cidade se mostra despreparada para conviver com os problemas habituais acrescidos das dificuldades adicionais inerentes ao aumento da circulação de veículos e de pessoas, das viagens atípicas para atender ao evento e, em especial, para garantir a mobilização de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

O binômio acessibilidade-mobilidade deve propiciar circulação para todos. A relação indissociável entre indivíduo, uso do solo e sistema viário e de transporte, tem no *Desenho Universal* significativa ferramenta para garantir que a circulação seja, de fato, possível para todos. *Desenho Universal* é a “premissa de projeto que visa atender à maior gama possível de variações das características antropométricas e sensoriais da população” (ABNT, 2004).

Neste trabalho, *acessível* é o que permite o acesso e o deslocamento contínuo das pessoas, com autonomia e segurança, sem barreiras arquitetônicas. Essa acessibilidade deveria ser garantida ao *Universo da População* que inclui, dentre outros: mulheres grávidas no final da gestação, crianças, pessoas na plenitude física, muito baixas ou muito altas, com deficiência, ou com mobilidade reduzida (membros imobilizados ou engessados, portando órteses, carrinhos, etc.), idosas, e obesas (Carvalho, 2005).

Uma metrópole como o Rio de Janeiro tem na sua Cidade grande potencial turístico. No entanto, sua topografia e sua conformação geográfica, ao mesmo tempo em que são responsáveis por parte da beleza da cidade, acrescentam dificuldades em termos de acessibilidade. O potencial de seu sistema de transportes, expresso pelo modo aquaviário (Carvalho, 2006) e pelos sistemas de alta capacidade sobre trilhos disponíveis, está subutilizado. Assim, a cidade enfrenta o desafio de prover, com uma partição modal acentuando o modo rodoviário, mobilidade e acessibilidade à sua população.

São quase 20 milhões de viagens por dia na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), nos diferentes modos de transporte, sendo 37% a pé. A maior taxa de imobilidade (pessoas que não realizam qualquer viagem por dia) é registrada entre pessoas idosas com mais de 60 anos (67,8%) e entre as que ganham até 2 salários mínimos por mês (54,3%), conforme diagnosticado pelo Plano Diretor de Transporte Urbano da RMRJ – PDTU.

Apesar do incremento da integração dos ônibus com o metrô, trens e barcas, o modelo dos veículos rodoviários disponibilizados é desenhado de forma não apropriada para o transporte de todo tipo de passageiros, considerando o universo da população, o que interrompe e dificulta o acesso e o deslocamento de parte desse universo. Caracterizam-se, na maioria, por veículos menores, altos, com três degraus de acesso, roletas implantadas logo após os degraus (inacessíveis para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida - PCDs e idosos dependentes). Soma-se a esse cenário a passagem dificultada pela roleta estreita demais e a direção impaciente e muitas vezes perigosa, causando desestabilização dos passageiros no interior do veículo e colocando-os em risco.

De 13 a 29 de julho, ocorreram os XV Jogos Pan-Americanos - PAN 2007, o maior evento esportivo das Américas, congregando 42 países. Ao sediar um evento desse porte, o Rio de Janeiro enfrentou grande desafio com a potencialização dos problemas já existentes. Sua população foi acrescida por aquela que veio ao PAN 2007, não familiarizada com o local, com necessidade de deslocamento adicional ao já existente, ao que a Cidade precisou fazer frente para manter-se funcionando. Acrescente-se, ainda, a realização dos Jogos Parapan-Americanos - PARAPAN 2007 de 12 a 19 de agosto, direcionados aos atletas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Este trabalho objetiva exemplificar, com base nos principais resultados de pesquisa exploratória desenvolvida (Carvalho, 2005), o agravamento de problemas existentes na cidade do Rio de Janeiro, inerentes ao sistema de transporte (acesso e deslocamento do universo de sua população), como sede do evento. Faz algumas recomendações de caráter geral que tratam as restrições à mobilidade de sua população residente, visando um ambiente urbano mais humano e inclusivo.

2. A CIDADE E O MEGA EVENTO

A população residente, com mais de 11 milhões de habitantes nos 20 municípios da RMRJ, dos quais quase 6 milhões no município do Rio de Janeiro, enfrenta atualmente os mesmos problemas de transporte detectados em 2004 e 2005 na cidade do Rio de Janeiro quando da realização da pesquisa exploratória. Segundo dados da Prefeitura do Rio de Janeiro, o Plano de Transporte e Trânsito PAN 2007 considerou a “Família PAN” com aproximadamente 14.100 pessoas: 5.000 atletas, 2.000 árbitros/cronometristas, 2.500 delegados técnicos, 1.600

dirigentes e 3.000 pessoas de média. A “Demanda PAN” previu 900.000 espectadores, 15.000 voluntários e 5.000 trabalhadores. Foram também previstos 1.300 para-atletas (PCDs) e 700 delegados. São 15 sedes esportivas além da Vila Pan-Americana (residencial). A maior distância entre sedes é de aproximadamente 50 km, sem mencionar a distância entre a Vila (V na Figura 1) e os dois aeroportos existentes (doméstico e internacional).

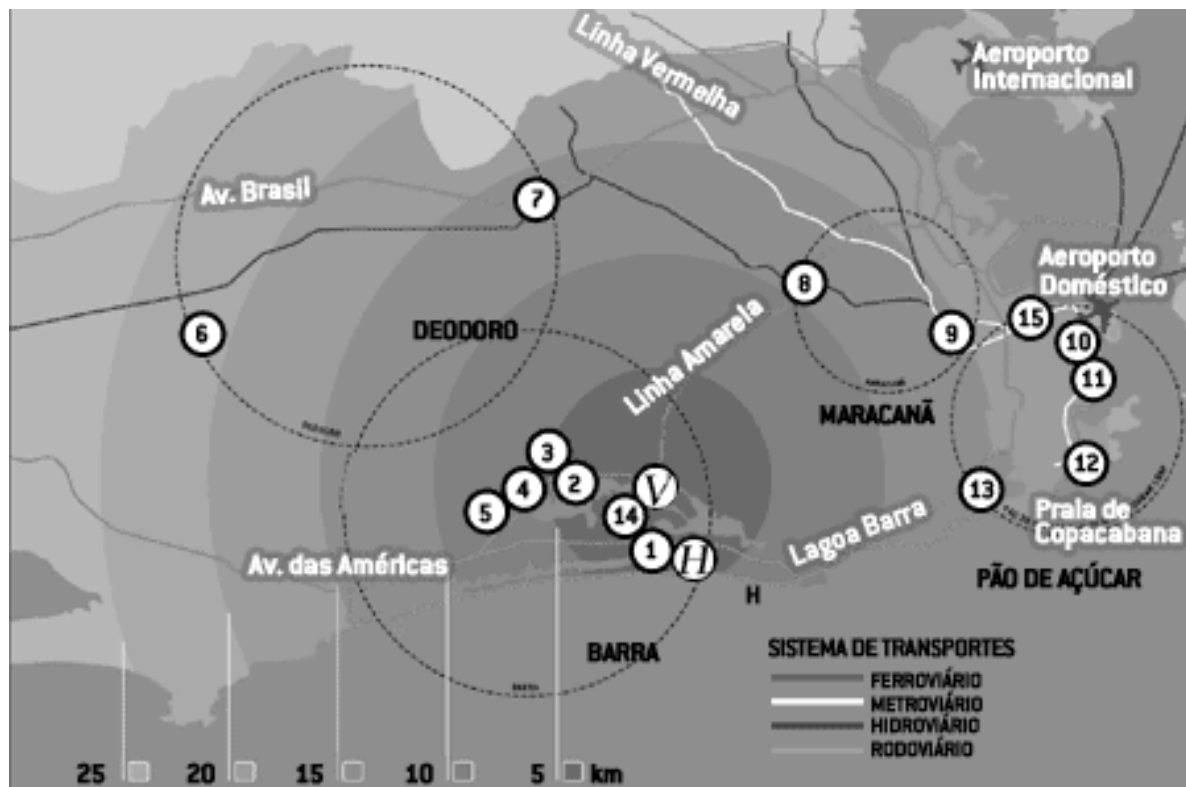


Figura 1: Localização das Sedes Esportivas

Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro, Plano de Transporte e Trânsito PAN2007

O Plano de Transportes, para o período de 13 a 29 de julho, caracterizou-se pelo incremento da oferta de transporte rodoviário (de responsabilidade do Município). Não ocorreram investimentos em infra-estrutura, apesar dos recursos que a cidade recebeu e dos gastos efetuados pela Prefeitura da cidade (neste caso, previsão inicial de cerca de R\$ 2 bilhões) e a contrapartida esperada (como legado para a cidade) não terá a amplitude necessária (CREA-RJ, 2006).

No deslocamento dos atletas, entre a Vila Olímpica e as Sedes Esportivas, foram utilizados como corredores principais as Linhas Vermelha e Amarela, assim como os corredores complementares, as Avenidas Atlântica, Perimetral e Brasil. Foi implantada uma linha de ônibus “frescão-metrô”, interligando a estação metroviária de Siqueira Campos (localizada em Copacabana) e o terminal rodoviário Alvorada (localizado na Barra da Tijuca). O deslocamento da população prevista e atraída pelo PAN 2007, “Demanda PAN” e parte da “Família PAN”, foi priorizado, em detrimento do deslocamento da população residente, mesmo que o planejamento para a rotina da cidade, durante o evento, objetivasse o menor impacto possível. Houve indução ao transporte público; carros particulares foram proibidos de circular e estacionar próximo ao local dos eventos.

Somente em 7 e 8 de agosto foi veiculado no Jornal Nacional (Rede Globo de Televisão) o plano de transportes para o PARAPAN 2007. De aproximadamente 831 linhas e frota de 7.128 ônibus (site http://www.rioonibus.com/dados_tecnicos/index.asp), 90 veículos adaptados seriam ofertados. Dentre esses, 67 interligariam Terminal Alvorada/Vila Olímpica/Sedes da Barra da Tijuca e 23 veículos, integrados à ferrovia, fariam a ligação Vila Olímpica/Sedes Maracanã e Deodoro. A ligação Vila Olímpica/Sedes Pão de Açúcar seria realizada pelos ônibus integrados à Linha 1 do metrô.

O transporte complementar por táxis acessíveis não foi gratuito. Dados da mídia relatam frota municipal de 40 táxis acessíveis. Assim, a população de PCDs que assistiu aos jogos enfrentou as mesmas restrições existentes e exemplificadas nos resultados da pesquisa exploratória, praticamente excluídos do transporte público coletivo. Os sistemas de trens urbanos e metropolitanos possuem nove estações metroviárias parcialmente adaptadas e duas acessíveis, do total de 33 estações. Segundo ENGELBRECHT (2007), a situação das estações ferroviárias é pior: de 89 estações, 12 são plenamente adaptadas e 32 parcialmente. Estações ferroviárias acessíveis não foram registradas por IBDD (2007). Informação e pessoal habilitado ao monitoramento de PCDs e idosos dependentes, ao invés de complementares, tornam-se vitais neste sistema, assim como no aquaviário. Para IBDD (2007), o PARAPAN 2007 mostrou um Rio com poder público omissivo, quando não promove acessibilidade em seus prédios públicos nem nos transportes coletivos.

As críticas se estendem a medidas e decisões tomadas pela Prefeitura e pelo Comitê Organizador dos Jogos Pan-Americanos Rio 2007 (CO-RIO), partindo do Comitê Social do PAN2007 que reúne 16 organizações sob a coordenação do Instituto de Políticas Alternativas para o Cone Sul (PACS). Tais críticas estão voltadas para o não cumprimento da Agenda Social apresentada pela cidade quando candidata a sede, requisito considerado fundamental. Tal Agenda indicava metas direcionadas a grupos da população, em particular a idosos, pessoas com deficiência e populações consideradas de risco social. De acordo com o Comitê Social, não serão providos os serviços de atendimento a pessoas com deficiência “em 100% das comunidades empobrecidas”, como seria necessário. Vale ressaltar que 43 metas sociais que justificariam a escolha da cidade como sede foram alvo de decreto-lei do Prefeito, em 2003 (CREA-RJ, 2006).

3. POLÍTICAS, LEGISLAÇÃO E NORMAS NACIONAIS

No Brasil, 14,5% da população ou 24,5 milhões de brasileiros são pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida – PCDs (IBGE, 2000). Segundo a Subsecretaria de Direitos Humanos (2005a), o percentual de idosos no Brasil representava 8,6% da população (13,5 milhões), em 2000. Em 2050 totalizará 20%. Em 2006, 20% dos países tinha população com mais de 65 anos. Em 2050, serão 115 países (EXAME, 2006).

Observe-se que PCDs e idosos dependentes necessitam de auxílio familiar e social, incrementando o número de pessoas envolvidas no apoio a este contingente populacional, em particular no que diz respeito ao apoio à sua locomoção, tanto na atualidade quanto no futuro. Especificamente no Estado do Rio de Janeiro, de uma população de 14.391.282 habitantes, 2.136.593 (14,8%) são PCDs e 1.151.303 (8%) são pessoas idosas (IBGE, 2000).

O Decreto Federal 5.296 de 2004 regulamenta as Leis Federais 10.048 e 10.098, respectivamente prioridade e acessibilidade para PCDs (o que for construído deverá ser acessível e o que existe deverá ser adaptado).

Na área de políticas nacionais de transportes, destacam-se: o Programa Brasil Acessível, em desenvolvimento no Ministério das Cidades, através da Secretaria de Transportes e da Mobilidade Urbana, e o Movimento pelo Direito ao Transporte - MDT, em desenvolvimento pela ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos). Interligando as três esferas de poder e em concordância com a legislação em epígrafe, preconizam que os organismos de financiamento e fomento (entre eles, Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES, Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e Banco Mundial) exijam para aprovação, principalmente de grandes projetos para obras de utilidade pública, a observância da equidade de acesso para todos.

A Subsecretaria de Direitos Humanos (2005b), no seu Plano de Ação para o Enfrentamento da Violência Contra a Pessoa Idosa, enfatiza uma série de ações estratégicas que incluem algumas com “foco nos motoristas de veículos de concessão pública e privada” e orientações aos municípios no que diz respeito ao uso do espaço público pelos idosos, em particular quanto a aspectos relacionados ao trânsito. O Estatuto do Idoso – Lei nº 10.741 de 2003 (Ministério da Saúde, 2006) tem um capítulo específico sobre transportes, tratando de gratuidade, desconto em passagens, prioridade no embarque, reserva de assentos em veículos de transporte coletivo e de vagas em estacionamentos públicos.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT tem em sua estrutura o Comitê Brasileiro 40, responsável pela elaboração das normas técnicas relacionadas com acessibilidade para PCDs. Estas diretrizes devem ser fortalecidas por leis locais (municipais estaduais e federais).

No entanto, observamos que tanto a Legislação, quanto as Políticas e Normas não são aplicadas, indicando falta de vontade política e descaso com essa parcela da população, pois apenas 24 cidades no Brasil dispõem, em diferentes níveis, de melhores condições de acessibilidade.

4. PESQUISA EXPLORATÓRIA

O objetivo da pesquisa exploratória, realizada na cidade do Rio de Janeiro, foi registrar e analisar parte dos principais obstáculos, dificuldades e restrições encontradas nos trajetos diários para acessar e utilizar o sistema de transporte do Rio, composto pelos modos rodoviário, metroviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, integrados ou não entre si.

A área amostral foi Copacabana, bairro altamente adensado, com 358,51 habitantes/ha. (IPP, 2005 *apud* Carvalho, 2005). Representa uma das opções de ligação entre a Barra da Tijuca, o Centro e a Baixada Fluminense, e nele estão localizadas algumas das principais vias da Cidade: Avenida Atlântica, Copacabana, Princesa Isabel e a Rua Barata Ribeiro, por exemplo. É um bairro fartamente servido por transporte público, com várias linhas de ônibus urbanos e a Linha 1 de metrô, com as estações Cardeal Arcoverde, Siqueira Campos e Cantagalo.

Algumas das ligações existentes com o Centro foram escolhidas, para verificar a integração ou não entre elas e com os modos rodoviário interestadual, ferroviário, aquaviário e

aeroviário. Com o auxílio de formulários previamente elaborados, foram analisados os pontos-chave, comuns a todos os modos de transporte público: o entorno de ponto de parada ou terminal, o ponto de parada em si, o terminal (acesso, compra de bilhetes, equipamento de controle de acesso, circulação e locais de espera e de embarque), a interface e o veículo. Registrou-se, também, se havia respeito às leis, existência de monitoramento dos passageiros e de integração modal.

Esse levantamento envolveu três indivíduos: uma pessoa em cadeira de rodas, um deficiente visual e uma pessoa idosa com mais de 65 anos, parte daqueles que sentem de forma amplificada os problemas de mobilidade e acessibilidade. Representaram as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e realizaram deslocamentos acompanhados de pesquisador que registrava as dificuldades e restrições diante dos pontos-chave de cada modo de transporte. As figuras 2 e 3 ilustram problemas encontrados por pessoa em cadeira de rodas.



Figura 2: Acesso de pessoa em cadeira de rodas



Figura 3: Restrições de acesso no entorno de ponto de parada e de terminal

5. PRINCIPAIS RESULTADOS

A pesquisa exploratória identificou interrupção do acesso e do deslocamento acessíveis causada, principalmente, pelos aspectos relacionados a seguir:

- entorno de pontos de parada, terminais e ruas secundárias sem rampas, tempos semafóricos curtos para a travessia das vias;
- pontos de parada sem informação de linhas e trajetos;
- veículos e terminais rodoviários com características não condizentes com os preceitos de acessibilidade, não atendendo ao Programa Brasil Acessível;
- linha de ônibus que interliga aeroportos e rodoviária interestadual, não disponibiliza informação de pontos de parada, acessibilidade, nem pessoal habilitado a monitorar seus passageiros, em especial os mais frágeis e dependentes. Motoristas e assistentes só acomodam malas no porão;
- modo metroviário, então operado com 32 estações, contando com 9 parcialmente adaptadas e 1 acessível;
- modo ferroviário, com interface terminal/trem variável em altura e largura, advinda do início de sua história como transporte de carga. O acesso ao mezanino e à plataforma é dificultado não só pelo desnível acentuado, decorrente das catenárias, mas também pelas escadas fixas, necessitando de pessoal habilitado para auxiliar a vencer tais obstáculos;

- no modo aquaviário, a instabilidade embarcações/plataformas flutuantes caracteriza sua maior impedância, demandando pessoal habilitado para monitorar os passageiros mais dependentes;
- nenhum dos modos dispõe de bilheterias acessíveis;
- à exceção do modo rodoviário, existe respeito à prioridade e gratuidade. No entanto, a lei da gratuidade (Lei Estadual nº 3.650 sobre Passe Livre) não é implantada adequadamente;
- comunicação/sinalização visual disponível, faltando a sonora e a tátil.

Ocorreram, porém, as seguintes alterações, após a realização da pesquisa:

- a conclusão da Norma ABNT 15.540:2006 – “Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário” (ABNT, 2006), mais um recurso para acessibilidade do *Universo da População*;
- o acréscimo à rede metroviária de mais uma estação, Cantagalo, acessível, passando a operar um total de 33 estações;
- a implantação de linha de ônibus “frescão-metrô”, interligando a estação metroviária Siqueira Campos ao terminal Alvorada, onde, futuramente, haverá estação de metrô integrada;
- a implementação de integração modal entre ônibus, não acessíveis, aos trens urbanos e metropolitanos e às barcas;
- a bilhetagem eletrônica, progressivamente implantada, reduziu para os usuários os custos de transporte, mas não otimizou os serviços;
- o crescente uso de veículos menores com retirada de trocadores, resulta em motoristas sobrecarregados (direção, arrecadação e segurança pública), impactando os usuários negativamente.

6. CONCLUSÕES

O Rio de Janeiro não vem acompanhando, com iniciativas necessárias e esperadas, o esforço da política nacional do Programa Brasil Acessível. Este Programa interliga as três esferas de poder e objetiva um país mais inclusivo para o universo da população. Apesar do PDTU, em sintonia com tal programa, o modo rodoviário é a maior barreira para acessibilidade/mobilidade de todos.

Não foi iniciada a construção da linha 4 do metrô, unindo a Barra da Tijuca (bairro importante para o PAN2007) ao Centro, oportuna para a realização do mega-evento. O acréscimo da estação Cantagalo à rede metroviária, apesar de acessível, não é suficiente para contornar os problemas de falta de acessibilidade dos ônibus utilizados na integração aos modos de alta capacidade. O nível dos serviços não foi otimizado. O crescente uso de veículos menores com retirada de trocadores, acrescenta uma sobrecarga à atividade fundamental dos motoristas (dirigir o veículo), com impacto negativo sobre a segurança e o conforto dos seus usuários.

A aplicação da Lei da gratuidade ainda é questionável, incluindo o preconceito e a desinformação por parte da própria população e dos operadores do sistema de transporte por ônibus. PCDs e idosos dependentes enfrentam discriminação e humilhação em veículos erroneamente concebidos para o transporte público.

O sistema de transporte coletivo do Rio de Janeiro continua inadequado ao transporte público de todos. Não respondeu com qualidade ao incremento de demanda decorrente do PAN2007. Tampouco a ocorrência desse mega-evento contribuiu significativamente para alterar o

cenário existente, apesar da cidade ter sido escolhida em 2002, como sede. As contrapartidas sociais exigidas e prometidas pelo poder público não se realizaram.

Sediar o PARAPAN2007 não se configurou como uma possibilidade de estabelecer uma perspectiva crítica quanto à acessibilidade e à mobilidade das PCDs, nem como uma oportunidade de trabalhar conceitos voltados à inclusão dessa parcela significativa da população, beneficiando todos os usuários do sistema de trânsito e transporte. O poder público perdeu oportunidade ímpar de utilizar recursos variados (incluindo financeiros) e demonstrar real comprometimento com políticas públicas inclusivas e com a aplicação de Normas que deveriam estar sendo cumpridas.

Agradecimentos

Os autores agradecem ao CNPq pelo apoio a projeto de pesquisa que inclui o tema objeto deste artigo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABNT (2004) *NBR 9050 - Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiências a Edificações, Espaço, Mobiliário e Equipamento Urbano*, Rio de Janeiro.
- ABNT (2006) *NBR 15.540 - Acessibilidade de Passageiros no Sistema de Transporte Aquaviário*, Rio de Janeiro.
- Carvalho, A. C. W (2005) *Acessibilidade, Desenho Universal e Integração Modal, Estudo Exploratório no Transporte Coletivo do Rio de Janeiro*, Dissertação de Mestrado UFRJ/COPPE/PET, Rio de Janeiro.
- Carvalho, A. C. W (2006) *BRASIL, Continente Litorâneo e Hidrográfico – Transporte Aquaviário Subutilizado e Gerador de Exclusão*. Revista da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, ABRAMET, ano XXIV, 2º trimestre, nº 48, p. 40-48, São Paulo.
- CREA RJ (2006) *Pan desafia a cidade*. CREA RJ em Revista, nº 60, nov/dez 2006, p.16-19, Rio de Janeiro.
- ENGELBRECHT, D. (2007) *Deficientes: problemas para circular na cidade* – Jornal O Globo, 2ª edição, 1º caderno, p.33 – Rio de Janeiro
- EXAME (2006) *Os Desafios do Planeta Grisalho*. Revista EXAME, ano 40, 26 / abril / 2006, nº 8 p. 88-93, Editora Abril, São Paulo.
- INSTITUTO BRASILEIRO DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA – IBDD (2007) *Guia IBDD do Rio Acessível* – Edição Especial para os Jogos Parapan-americanos, 10 / 08 / 2007, p.2, IBDD, Rio de Janeiro.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE (2000) *Censo 2000*. Rio de Janeiro.
- INSTITUTO PEREIRA PASSOS – IPP. (2005) *Bairros Cariocas*
http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas/mostra_temas.php?bairro=Copacabana&area=024 acesso em 31/01/2005.
- http://www.rioonibus.com/dados_tecnicos/index.asp acesso em 17/08/2007
- MINISTÉRIO DA SAÚDE (2006) *Estatuto do Idoso*. Brasília.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (2007) *Plano de Transporte e Trânsito para o PAN 2007* - Rio de Janeiro.
- SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES E DA MOBILIDADE URBANA- SEMOB (2006) *Programa Brasil Acessível* – Brasília
- SUBSECRETARIA DE DIREITOS HUMANOS (2005a) *Idosos brasileiros. Indicadores de condições de vida e de acompanhamento de políticas*. Brasília
- SUBSECRETARIA DE DIREITOS HUMANOS (2005b) *Plano de Ação para o Enfrentamento da Violência Contra a Pessoa Idosa*. Brasília.

Angela Costa Werneck de Carvalho (werneck@centroin.com.br) Companhia de Transportes Sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro – RIOTRILHOS, Avenida Copacabana, 493, sala 620, CEP 22.031-000, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Marilita Gnecco de Camargo Braga (marilita@pet.coppe.ufrj.br), Programa de Engenharia de Transportes, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, Caixa Postal 68512, CEP 21.941-914, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.