

MOBILIDADE URBANA E A TERCEIRA IDADE

O caso do transporte público na cidade de Pelotas

Amanda Ferreira Garcia¹ e Adriana Portella²

Resumo

O transporte público coletivo possui uma importante função na mobilidade urbana, que é de dar acesso e permitir a mobilidade das pessoas às suas diversas atividades, exercendo, materialmente, o direito de ir e vir de cada cidadão. Sendo assim, se torna extremamente importante analisar as características ergonômicas dos veículos, a fim de garantir a acessibilidade a tais meios por todas as pessoas. Frente a grande mudança demográfica que está ocorrendo mundialmente, com o envelhecimento global da população, sentiu-se a necessidade de abordar tal tema focado nas necessidades dos idosos. Através da aplicação de uma metodologia qualitativa (observações e entrevistas não estruturadas), buscou-se identificar e entender as dificuldades dos usuários e, posteriormente, propor soluções que poderão atender as reivindicações do público alvo. Diante disso, busca-se uma maior visibilidade para as situações enfrentadas no transporte público coletivo por um grande número de usuários idosos.

Palavras-chave: transporte público, idosos, mobilidade urbana, acessibilidade.

URBAN MOBILITY AND OLDER ADULTS

The case of public transport in Pelotas city

Abstract

Public transport plays an important role in urban mobility, which is to provide access and allow people's mobility to their various activities, exercising the right to come and go for each citizen. Therefore, it is extremely important to analyse the ergonomic characteristics of those vehicles, in order to guarantee universal accessibility to all users. There is a need to address this issue focused on the needs of older adults due to the demographic change that is occurring worldwide, with the global ageing of the population. Through the application of a qualitative methodology (observations and unstructured interviews), we identify and understand the difficulties of passengers and, subsequently, propose solutions that can meet the demands of the target audience. In view of this, greater visibility is sought for situations faced in public transport by a large number of elderly users.

Keywords: public transport, elderly, urban mobility, accessibility.

¹ Acadêmica da Universidade Federal de Pelotas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Técnico em Edificações no Instituto Federal Sul- Rio-Grandense (2014).

² Doutora em Desenho Urbano pela Oxford Brookes University (Inglaterra) com pós-doutorado em Planejamento Urbano pela University College London (Inglaterra). Mestra em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Pelotas. Docente na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas.

Introdução

O envelhecimento de um indivíduo está associado a diferentes condições biológicas, que acabam por diminuir a capacidade física, associada a novas condições comportamentais e psicológicas do ser. A Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) define o envelhecimento como

[...] um processo sequencial, individual, acumulativo, irreversível, não patológico, de deterioração de um organismo maduro, próprio de todos os membros de uma espécie, de maneira que o tempo o torne menos capaz de fazer frente ao estresse do meio ambiente [...] (OPAS, 2003).

O envelhecimento traz consigo uma nova classificação populacional: os idosos. A Organização das Nações Unidas (ONU), em países subdesenvolvidos, considera idosa a pessoa acima de 60 anos. No Brasil, assim como a ONU, segundo a Lei Federal nº 10.741 (2003), idoso é considerada a pessoa acima de 60 anos. Porém, no que tange aos direitos do idoso no Brasil, como a gratuidade do transporte público e o atendimento prioritário, é assegurado apenas para pessoas com mais de 65 anos (BRASIL, 2003). Desse modo, este estudo questiona: de que adianta haver gratuidade no transporte público se muitas pessoas não podem utilizá-lo por falta de estrutura física, que garanta acessibilidade a todos?

Este artigo tem como objetivo analisar a qualidade dos serviços oferecidos pelo transporte público – ônibus municipal, a partir da percepção dos usuários com 60 anos ou mais, identificando os problemas e dificuldades enfrentados pelos mesmos. Além disso, busca propor soluções para as questões encontradas. Este estudo pretende responder a seguinte pergunta de pesquisa: quais as maiores dificuldades percebidas, ao utilizar o transporte público, por pessoas com 60 anos ou mais? Para isso, métodos qualitativos são aplicados para entender a percepção do usuário dentro do transporte coletivo, considerando critérios de acessibilidade, deslocamento, conforto térmico e respeito.

Referencial Teórico

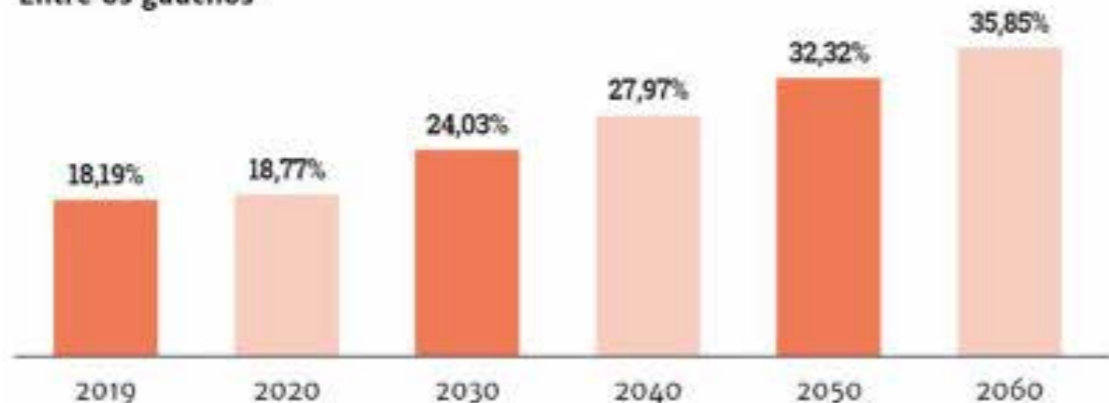
A densidade demográfica nas cidades começou, na década de 1940, a passar por uma redução, que se acentuou na década de 1960. Esse processo se deu pela queda da taxa de fecundidade e pela inserção da mulher no mercado de trabalho. Logo, se relaciona a diminuição da taxa de fecundidade com o aumento da expectativa de vida e com o envelhecimento populacional. Com o aumento do envelhecimento populacional recorrente dos últimos anos, é necessário pensar em adaptações nas infraestruturas urbanas para a melhoria da mobilidade e acessibilidade saudável e segura para as pessoas da terceira idade. Só há envelhecimento saudável e ativo para aquelas pessoas que podem usufruir da cidade sem medo, vergonha e constrangimentos. Além disso, diferentes formas de se referir as pessoas idosas identificam, fortemente, o grande preconceito presente na sociedade e a despreocupação da mesma com essa população. Segundo o Plano de Ação Internacional sobre o Envelhecimento de Madrid (2002, parágrafo 19):

Uma sociedade para todas as idades possui metas para dar aos idosos a oportunidade de continuar contribuindo com a sociedade. Para trabalhar neste sentido é necessário remover tudo que representa exclusão e discriminação contra eles.

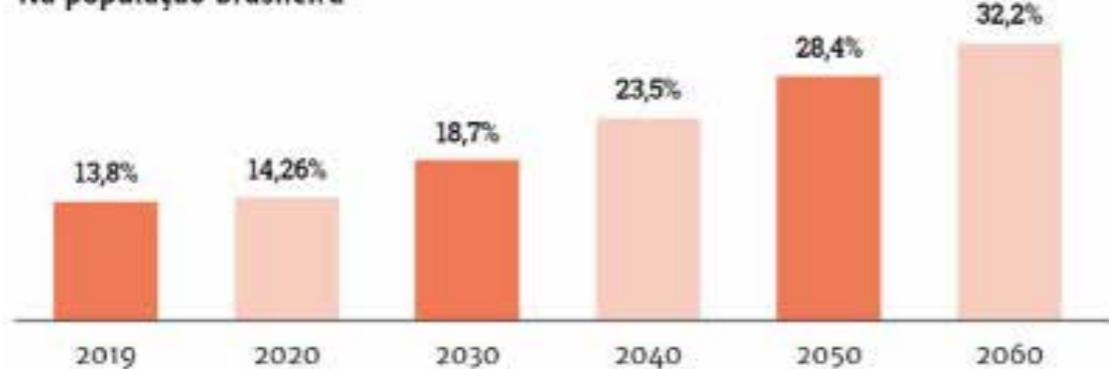
Segundo a Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia (SBGG), em 2019, a quantidade de idosos no Brasil já ultrapassava 29 milhões de pessoas. Em 2020, o Rio Grande do Sul conta com 18,77% da população acima dos 60 anos; isso equivale a mais de 2 milhões de pessoas (IBGE, 2019).

Proporção dos 60+

Entre os gaúchos



Na população brasileira



Assim como no Brasil, outros países enfrentam problemas de adaptação ao envelhecimento populacional. Na Espanha vem sendo realizados diversos estudos de como o país enfrenta esse problema, visto que, em 2017 a população idosa já alcançava 17% e estima-se que em 2050 cerca de 30% da população espanhola será idosa. Partindo desse princípio, são feitas pesquisas sobre a melhoria nos transportes; o estudo feito por Dell'Ollio, Ibeas e Cecin (2011) aponta os seguintes fatores como importantes para o planejamento do transporte público: tempo de espera, limpeza e conforto.

Outro estudo, realizado por Silva et. al (2015) também identifica os motivos pelos quais os idosos acabam se isolando de diversas atividades, demonstrando que é muito importante melhorar as infraestruturas referentes a mobilidade para evitar a exclusão social da terceira idade. Uma pesquisa realizada por Furtado, Silva e Araújo, em 2017, apontou que um dos maiores medos dos idosos é cair tanto na rua, quanto no acesso e dentro do transporte público. Consequentemente, isso faz com que as pessoas mais velhas se isolem dentro de suas residências por medo. Essa exclusão, devido à vulnerabilidade, pode acarretar em doenças psicológicas como depressão e doenças físicas como atrofia dos membros inferiores, por exemplo. Pesquisas mostram que idosos tendem a cair mais, pela dificuldade postural que provoca o desequilíbrio, combinada com a perda de massa muscular e óssea (SIQUEIRA et. al (2007).

O Guia Global do Envelhecimento desenvolvido pela OMS (Organização Mundial da

Saúde) foi feito com o intuito de promover cidades amigas dos idosos, ou seja, preparada para recebê-los. Nesse Guia, no item sobre transportes, não coincidentemente, são apresentados resultados similares com alguns listados nos estudos acima indicados, tais como: problemas ao embarcar e desembarcar dos veículos de transporte coletivo, insegurança por quedas e falta de conforto, falta de sensibilidade dos motoristas com os idosos, entre outros. O Guia Global da OMS faz um checklist para orientar os projetistas a atingir as características adequadas para os transportes públicos se tornarem "amigos dos idosos". Esse checklist é feito a partir dos resultados obtidos com a aplicação de 158 grupos focais, com 1.485 pessoas de 23 países, juntamente com as observações de 250 cuidadores e 490 prestadores de serviço. Inclusão social, como o próprio Guia aponta, abrange mais do que aspectos físicos, contempla comportamentos, atitudes, respeito e empatia.

É importante salientar que mobilidade e acessibilidade são conceitos distintos. Mobilidade se refere a um "conjunto de motivações, possibilidades e constrangimentos que influem tanto na projeção, quanto na realização do deslocamento das pessoas, bens e ideias, além, evidentemente do movimento em si [...]" (BALBIM, 2004, p.4). Já a acessibilidade, segundo a NBR 9050 (2015), é "a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação [...]" (NBR 9050, 2015, p. 2).

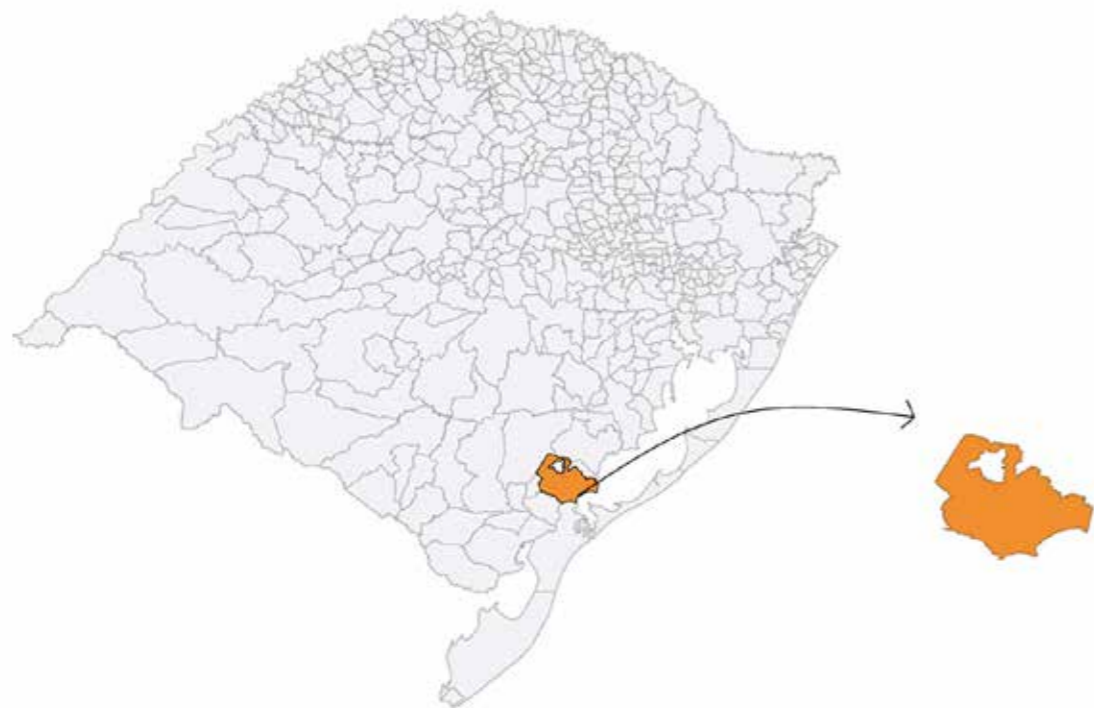
Tendo em vista o contexto exposto, este artigo objetiva a análise das dificuldades que os idosos passam ao utilizar o transporte público na cidade caso de estudo, trazendo reflexões teóricas sobre o tema e propostas de adaptação do transporte.

Metodologia e estudo de caso

A cidade de Pelotas, localizada na região sul do estado do Rio Grande do Sul, foi selecionada como estudo de caso, pois atende os seguintes critérios: é uma cidade polo da região sul que atende a população de outras cidades em diversas áreas como saúde e educação, culminando por atrair muitas pessoas. O município conta com uma população, segundo o último censo do IBGE (2010), de 328.275 pessoas, sendo 49.764 com 60 anos ou mais. Pelotas está entre as cinco cidades mais populosas do estado (figura 2).

Dentro de um panorama geral, anteriormente abordado, sobre a mudança no padrão populacional, ou seja, o aumento do número de idosos e a diminuição no número de pessoas jovens, algumas medidas precisam ser tomadas para que as cidades atendam as novas necessidades da população. A cidade de Pelotas, assim como o restante do Brasil, precisa priorizar medidas e políticas públicas que considerem as necessidades das pessoas mais velhas como uma de suas prioridades, seja na saúde, educação, lazer, saneamento, infraestrutura, mobilidade urbana, acessibilidade e tantos outros itens que são assegurados socialmente e legalmente pelo Estatuto do Idoso.

Para avaliar o que é oferecido considerando a acessibilidade e mobilidade dos idosos no transporte público na cidade de Pelotas, nada melhor do que observar e conversar com aqueles que realmente passam pelas reais situações. Para isso foram aplicados métodos qualitativos para este estudo, a fim de atender ao objetivo e responder a pergunta pesquisa. A escolha do método se deu porque não há limites entre o fenômeno e o contexto e são situações que ocorrem na vida cotidiana (YIN,2001). O pesquisador observou durante um período de tempo apenas o embarcar no transporte público de pessoas idosas, em outros momentos fez o percurso do transporte público juntamente com o usuário para identificar os problemas e as dificuldades que eles possuem ao



utilizar o ônibus; isso ocorreu de 3 a 7 de setembro de 2018. Também, foram feitas entrevistas não estruturadas com os usuários idosos no ônibus, as quais buscavam captar as dificuldades enfrentadas dentro do veículo devido ao avançar da idade. A aplicação das entrevistas ocorreu no dia 10 de setembro de 2018, pois era uma data provável de encontrar uma população ampla de idosos, visto que coincidia com o quinto dia útil do mês, data de pagamento de aposentadorias. Foi feita no turno da tarde, das 13:00 às 18:30 horas. Foram entrevistadas 10 pessoas, oito do sexo feminino e duas do sexo masculino. Elas foram selecionadas de acordo com as disponibilidades de conversar e de permitir o acompanhamento pelo pesquisador no transporte público.

A aplicação do método ocorreu no centro da cidade de Pelotas, no trecho dos pontos de ônibus da rua General Osório, entre as ruas Marechal Floriano e rua Sete de Setembro (figura 3). O grupo, alvo desse estudo, tem em comum alguns pontos como: serem idosos (ambos sexos), dificuldade no deslocamento, seja pelas alterações fisiológicas e até recorrente de algum acidente, e serem usuários de transporte público coletivo - ônibus.

Pode-se perceber que as pessoas do sexo masculino tem mais dificuldade de reconhecer suas vulnerabilidades por querer demonstrar que, mesmo sendo idosos, são independentes (FURTADO; SILVA; FRUTUOZO e ARAÚJO, 2017, p.7).

Resultados e discussões

Os resultados obtidos são apresentados em tópicos referentes as questões mais observadas pelo pesquisador e relatadas pelos idosos durante a aplicação do método e, posteriormente, são discutidas as possíveis soluções para as demandas identificadas. Os tópicos com maior número de reclamações por parte dos entrevistados foram: (i) acessibilidade - a dificuldade ao embarcar/desembarcar do ônibus, devido à altura do primeiro degrau de acesso ao veículo; (ii) deslocamento - o sentindo inverso de deslocamento da pessoa dentro do veículo, pois o embarque é feito pela parte dianteira do transporte e os usuários caminham para a parte traseira, enquanto o ônibus se desloca para a frente; (iii) conforto térmico, as altas temperaturas dentro dos veículos;



e (iv) desrespeito com as pessoas mais velhas.

Acessibilidade - dificuldade ao embarcar/desembarcar do ônibus

Em relação a questão da acessibilidade no ônibus, segundo a NBR 9050 (2015), que é utilizada para acessibilidade em edificações, mobiliário urbano, espaços e equipamentos, o espelho das escadas deve ter altura máxima de 18 cm. Já segundo a NBR 14022 (2011), que é a norma regulamentadora de acessibilidade em veículos para transporte coletivo de passageiros, em sua seção 6, explicita que não poderia existir nenhum obstáculo/impedimento técnico na entrada e saída do veículo, que venha a se tornar uma barreira física para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, onde se enquadram idosos, gestantes, obesos e pessoas com crianças no colo. Entretanto, na cidade de Pelotas, o espelho do primeiro degrau dos ônibus mede 45 cm. Alguns depoimentos dos entrevistados, apresentados abaixo, auxiliam na exemplificação desse problema:

Tenho dificuldade para subir e descer do ônibus preciso ficar me agarrando com força no segurador da porta pra não cair quando tô descendo. Uma vez, eu tava com sacolas numa mão e fui descer, fiquei dependurada presa por uma mão, meu braço ficou doendo bastante (Feminino, 75 anos).

É difícil subir no ônibus usando a bengala, porque a perna que eu boto lá em cima é a mais fraca. Mas eu consigo, numa mão seguro a bengala e na outra me agarro (Masculino, 73 anos).

A dificuldade do usuário em acessar esse transporte é a mesma de que em uma edificação, e ainda conta com o inconveniente do veículo estar em movimento, o que dificulta o equilíbrio e a movimentação da pessoa. Em outras cidades do Brasil, como Natal, no Rio Grande do Norte, já estão sendo implementados e testados ônibus com pisos rebaixados, com suspensão ar e sem escadas para acesso, de modo que o veículo é rebaixado até a altura da calçada para possibilitar uma acessibilidade universal a todos passageiros (figura 4). Tal iniciativa poderia ser tomada na cidade de



Pelotas, de modo a minimizar as dificuldades dos usuários e promover mais segurança para os mesmos.

Deslocamento - sentido inverso de embarque e deslocamento do passageiro

Em relação ao sentido de deslocamento inverso dentro do veículo, de embarque e deslocamento do passageiro (figura 5), muitos dos entrevistados relataram que acabam apresentando dificuldades de equilíbrio, de falta de apoio para se segurar e se sentir seguro, livre de quedas. As citações abaixo demonstram esses problemas:

Não sei quem foi a pessoa que inventou isso. Essa pessoa com certeza não anda de ônibus. Eu mesma, já caí uma vez em cima do motor, porque eu mal tinha subido e o motorista arrancou muito rápido (Feminino, 78 anos).

Uma vez eu subi no ônibus e tava bem cheio na frente, quando consegui passar pro fundo o motorista arrancou e eu não tinha conseguindo me segurar ainda, fui caindo devagar e fui parar lá no meio do corredor do ônibus. Muitas pessoas me ajudaram, ainda bem que só ralei as mãos e joelhos (Feminino, 68 anos).



O problema indicado por vários entrevistados é a dificuldade de equilíbrio dentro do ônibus em movimento. As quedas no transporte coletivo ocorrem sempre pelo mesmo motivo, os motoristas partem com o ônibus sem esperar que os idosos consigam sentar, conseqüentemente eles não conseguem se firmar nos apoios, se desequilibram e caem. É essencial que seja realizado um treinamento para motoristas e cobradores, para que esses atentem e se sensibilizem às dificuldades dos passageiros, evitando situações que possam trazer risco à saúde e ao bem-estar dos usuários.

Conforto térmico - altas temperaturas dentro dos veículos

Em relação ao conforto térmico interno do ônibus, o usuário do transporte público do município relata que está acostumado com os aumentos frequentes do valor das passagens e nenhum investimento para melhorar o conforto térmico dentro do veículo. Segundo os entrevistados, a maioria dos ônibus não possuem sistema de ar condicionado e, em alguns casos, nem cortinas. Muitos idosos reclamaram do calor dentro do transporte, conforme relatado a seguir:

Nós já estamos acostumados com a superlotação e o calor. O problema é que quanto mais velho a gente vai ficando, mais vulnerável estamos. Esses dias eu comecei a me sentir muito mal, porque além de calor, o sol "bate" direto na gente. É uma vergonha isso. O ar condicionado é quase um sonho né? (Feminino, 72).

Um problema simples de ser solucionado, através da reposição de cortinas e com um planejamento para a implementação de um sistema de ar condicionado.

Desrespeito

Um dos assuntos mais comentados durante as entrevistas foi o desrespeito sofrido pelos idosos por parte dos funcionários do transporte público, bem como de outros passageiros mais jovens. O modo como se referem as pessoas mais velhas acaba por afetar psicologicamente essa população. Os relatos a seguir identificam isso:

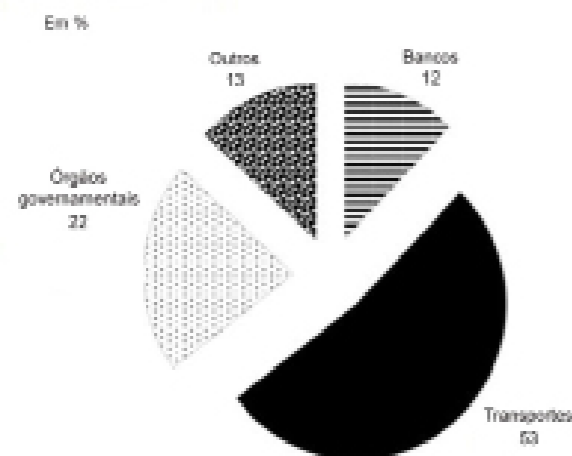
Não sei o que essa gente quer no ônibus nesse horário de fluxo, a gente trabalha o dia inteiro e tem que passar na frente com esse monte velho, uma moça me disse (Feminino, 71).

Quando a gente entra uns cobradores falam assim: - Ó aí vem os 0800 (Feminino, 75).

Uma guria disse pra amiga: - Esses velhos já tão empurrando pra entrar, ficam na frente e querem entrar primeiro (Masculino, 69).

Eles nos veem na parada e passam, fazem sinal que tá cheio. Mas na próxima parada eles param pra subir pessoas, isso não foi uma nem duas vezes, acontece direto (Feminino, 71).

Segundo Pasinato, Camarano e Machado (2006), o desrespeito sofrido por idosos no transporte público caracteriza uma violação ao Estatuto do Idoso e, mais que isso, caracteriza um tipo de violência, a social. A violência social refere-se, justamente, ao desrespeito sofrido pelas pessoas com 60 anos ou mais na esfera pública, em diversos serviços e setores. Conforme apontam os dados das autoras, o índice maior de reclamações e denúncias de violência social é na área dos transportes públicos, como mostra a figura 6.



Para que esses problemas sejam solucionados, sugere-se a criação de uma rede de informação aos idosos sobre seus direitos assegurados por lei, assim como um projeto de conscientização da população. Em algumas cidades, como é o caso de Sobral no estado do Ceará, Marília em São Paulo e Manaus no Amazonas, estão sendo disponibilizados números de ouvidorias que são chamadas de Disque-Idoso, onde são realizadas denúncias em relação a casos de violência social. As denúncias podem ser feitas anonimamente por pessoas que estejam sofrendo com esse tipo de violência e até mesmo por terceiros que presenciem o ocorrido. Na cidade de Pelotas a ouvidoria existente para denúncias é do Sistema Único de Saúde (SUS), entretanto não se tem um retorno imediato como o Disque-Idoso em Marília, por exemplo, onde a assistente social vai verificar imediatamente a denúncia de violência ao idoso (PASINATO, CAMARANO E MACHADO, 2006, p.14).

No Shopping Lapa, no município de Salvador na Bahia, em 2011, na semana do idoso, foi realizado no stand da Defensoria Pública, uma campanha de orientação aos idosos sobre seus direitos onde, mais uma vez foi relatado que o transporte público é o que mais agride emocionalmente esse grupo de usuários. Com um cartaz “Não podemos lutar contra o tempo, mas sim contra o desrespeito. Envelhecer com dignidade é um direito garantido”, tentou-se a conscientização pelo restante da população em Salvador (Defensoria Pública da Bahia, 2011).

A tabela 1 indica os problemas mencionados pelos idosos neste estudo e as propostas de soluções que poderiam ser empregadas para melhorar a qualidade de vida desse grupo de usuários.

Levando em conta os dados obtidos, percebe-se que prefeitura da cidade de Pelotas ao abrir licitações para o transporte coletivo municipal poderia ter mais critérios e exigências quanto à qualidade dos veículos utilizados pelo CTCP (Consórcio de Transporte Coletivo de Pelotas). Muitos dos comentários a respeito do transporte público poderiam ser solucionados com exigências contratuais, com treinamentos e reciclagem de cursos dos seus colaboradores.

Problemas	Soluções
Dificuldade ao embarcar/ desembarcar do transporte	Adaptação dos veículos com suspensão ar e/ ou redução do primeiro degrau do ônibus
Sentido inverso de acesso e deslocamento do transporte	Treinamentos e cursos de reciclagem para colaboradores
Desconforto térmico	Reposição de cortinas deterioradas e implementação de sistema de ar condicionado
Desrespeito sofrido por idosos	Criação de ouvidorias para denúncias, campanhas de conscientização da população e dos próprios idosos sobre seus direitos

Considerações Finais

O fato é que o processo de envelhecimento traz consigo algumas limitações e os profissionais precisam considerar isso ao planejar as cidades e os serviços. Deve-se planejar tanto aspectos físicos, como fatores que são intrínsecos ao dia-a-dia da população. Deve-se garantir à toda população acessibilidade e mobilidade urbana, de modo que todos possam utilizar o transporte coletivo sem constrangimentos e dificuldades. Segundo BARRÍA (2014), são apontadas diversas ligações entre o ambiente que se vive versus a saúde. A autora exemplifica que o simples fato do índice de caminhabilidade ser maior ou menor em determinado local, isso influencia as chances de haver ou não uma população mais obesa. Aliado a isso, a autora ainda cita o fator de que alguns sintomas da asma poderão estar ligados à poluição, causada pelos escapamentos dos veículos. Esse estudo citado por BARRÍA (2014) foi feito com jovens que, na verdade, são os futuros idosos. Diante disso, pode-se perceber que para promover um envelhecimento saudável, deve-se planejar melhor as cidades pensando desde suas construções até seus índices de caminhabilidade.

O poder municipal tem a responsabilidade de realizar mudanças no sistema de acessibilidade e mobilidade urbana. Pesquisas como a de Costa e Basques (2017) e Barría (2014) apontam o fator da caminhabilidade como um dos instrumentos mais importantes para combater doenças como o sedentarismo e propiciar a todos um envelhecimento ativo. De fato, há a necessidade da inclusão dos idosos e de suas demandas em todos serviços realizados pelo poder público, como transporte, saúde, educação, cultura, entre outros. Na verdade, a acessibilidade ao transporte público, tema deste estudo, já deveria ser referenciado no próprio Plano Diretor da cidade, com isso o governo estaria promovendo a igualdade e inclusão de todos, e um envelhecimento saudável e ativo.

Uma atual iniciativa foi o Projeto de Lei (PL) 402 (2019), aprovado pelo Senado Federal no Brasil, que cria o Programa Cidade Amigo do Idoso, que tem como objetivo iniciativas que permitam uma maior adaptação dos municípios e ações que contemplem os direitos estabelecidos pelo Estatuto do Idoso (Lei nº 10741/2003). A adesão dos municípios acontece de forma voluntária, sendo que aqueles que aderirem a essa iniciativa terão prioridade no recebimento do Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano. Os municípios deverão apresentar um plano de ações para melhorar a qualidade de vida e beneficiar os cidadãos idosos, em aspectos como participação social, moradia, saúde, mobilidade, transporte, entre outros. As cidades que tiverem êxito na execução das ações apresentadas pelo seu plano, onde um dos focos do Projeto de Lei é o transporte, terão o título de cidade amiga do idoso. É fato que para possibilitar um

envelhecimento ativo aos idosos necessita-se de espaços que estejam preparados para recebê-los. A cidade de Pelotas, em dezembro de 2019, constituiu o Núcleo de Planejamento e Mobilidade Urbana, a fim de conseguir dar mais atenção a essas modificações necessárias. Espera-se que a partir desse núcleo, muitas soluções para os problemas identificados neste artigo possam ser adotadas.

A inclusão social dos idosos no uso do transporte público coletivo com segurança e autonomia não deve se limitar a pesquisas teóricas. Precisa-se de ações e, mais do que isso, políticas públicas que atendam as necessidades dessa população. O que se constata é que, para Pelotas, com a quarta maior população do estado do Rio Grande do Sul, exigências tais como qualidade nos serviços públicos de transporte, acessibilidade e equidade não podem ser deixadas em segundo plano por falta de fiscalização e leis municipais.

Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14.022/2011. *Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros*. Acessado em 15 de abril de 2020. Disponível em: https://www.cnmmp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_14022-2011_Onibus_Ed4.pdf.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL. Pelotas, RS. Acessado em 16 de abril de 2020. Disponível em: http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/pelotas_rs.

BALBIM, Renato. *Mobilidade: uma abordagem sistêmica*. Palestra CETESB, Secretaria do Meio Ambiente. São Paulo, 2004. Acessado em 04 de junho de 2020. Disponível em: <http://www.edu-doc.com/download.ph>.

BRASIL. *Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003. Estatuto do Idoso*. Acessado em 10 de abril de 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm.

BARRÍA, Natalia Barrientos. "Jeff Speck: a cidade caminhável". Acessado em 21 de abril de 2020. <https://www.archdaily.com.br/br/625219/jeff-speck-a-cidade-caminhavel>

COSTA, Carla Regina Soares; BASQUES, Igor Tachetti. *O idoso- mobilidade e acessibilidade urbana*. Revista Portal de Divulgação, São Paulo, n. 51, 2017. Acessado em 01 de Dezembro de 2018. Disponível em: <https://revistalongeviver.com.br/index.php/revistaportal/article/view/643/711>.

DE PAULA, Juliana Maria; OKINO SAWADA, Namie; NICOLUSSI, Adriana Cristina; DE AQUINO EXEL ANDRADE, Cristiane Thomaz; ANDRADE, VIVIANE. *Qualidade de vida de idosos com mobilidade física prejudicada*. Revrene, Revista da rede de enfermagem do nordeste, Fortaleza, v.14, n.6, p. 1224 - 1231, 2013.

DEFENSORIA PÚBLICA DA BAHIA. *Transporte público é o serviço que mais desrespeita o idoso*. Acessado em 20 de abril de 2020. Disponível em: <https://dp-ba.jusbrasil.com.br/noticias/2790259/transporte-publico-e-o-servico-que-mais-desrespeita-o-idoso>.

DELL'OLIO, Luigi; IBEAS, Angel; CECIN, Patricia. *The quality of service desired by public transport users*. Transport Policy, Elsevier, vol. 18, p. 217 - 227, 2011.

FURTADO, Brenda Natally S; SILVA, Wendell Aguiar; FRUTUOZO, Ana Carla Alcântara; DE ARAÚJO, Vitória Regina Q. *Avaliação da capacidade funcional de idosos urbanos para atividades instrumentais de vida diária*. In: V CONGRESSO INTERNACIONAL ENVELHECIMENTO HUMANO, Campina Grande, 2017. Acessado em 15 de abril de 2020. Online. Disponível em: http://www.editorarealize.com.br/revistas/cieh/trabalhos/TRABALHO_EV075_MD2_SA5_ID1783_20102017140039.pdf.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Indicadores. Acessado em 18 de set. 2018. Online. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). *Guia global: cidade amiga do idoso*, 2008, p. 66. Acessado em 14 de abril de 2020. Disponível em: <https://www.who.int/ageing/GuiaAFCPortuguese.pdf>

ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. *Guia clínica para atención primaria a las personas mayores*. 3ª ed. Washington: OPAS, 2003.

PASINATO, Maria Tereza; CAMARANO, Ana Amélia; MACHADO, Laura. *Idosos Víctimas de Maus Tratos Domésticos: Estudo Exploratório das Informações Levantadas nos Serviços de Denúncia*. Acessado em 21 de abril de 2020. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1200.pdf.

SENADO BRASILEIRO. *Criação do programa cidade amiga do idoso*. Acessado em 21 de abril de 2020. <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/07/03/criacao-do-programa-cidade-amiga-do-idoso-e-aprovada-em-comissao>.

SILVA, Jemima Santos; GALDINO, Analice; DO NASCIMENTO, Maria Iracema; DE OLIVEIRA, Jéssica Galiza; DE SOUSA, Juliane Carla Medeiros. *A prevenção de quedas no domicílio dos idosos: um relato de experiência*. In: IV CONGRESSO INTERNACIONAL ENVELHECIMENTO HUMANO, Campina Grande, 2015. Acessado em 01 de Dezembro de 2018. Online. Disponível em: <http://cieh.com.br/2015/pdf/poster.pdf>.

SIQUEIRA, Fernando V; FACCHINI, Luiz Augusto; PICCINI, Roberto X.; TOMASI, Elaine; THUMÉ, Elaine; SILVEIRA, Denise S.; VIEIRA, Vera; HALLAL, Pedro C. *Prevalência de quedas em idosos e fatores associados*. Revista Saúde Pública. São Paulo, v.41, n.5, p.750-756, 2007. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89102007000500009&script=sci_arttext.

SOCIEDADE BRASILEIRA DE GERIATRIA E GERONTOLOGIA. *OMS divulga metas para 2019*. Acessado em 16 de set. 2020. Online. Disponível em: <https://sbgg.org.br/oms-divulga-metas-para-2019-desafios-impactam-a-vida-de-idosos/>.

TERRA, Stela Xavier; DUARTE, Patrícia Costa. *Estudo da qualidade no sistema de transporte coletivo urbano por ônibus na cidade de Pelotas, RS*. Revista de Engenharia da Faculdade Salesiana (2014). V.1. p. 6-10. Acessado em 13 de abril. 2020. Online. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Stela_Xavier_Terra/publication/336279714_Estudo_da_qualidade_no_sistema_de_transporte_coletivo_urbano_por_onibus_na_cidade_de_PelotasRS/links/5d98c65992851c2f70eeca3/Estudo-da-qualidade-no-sistema-de-transporte-coletivo-urbano-por-onibus-na-cidade-de-Pelotas-RS.pdf.

YIN, Robert K. *Estudo de caso: planejamento e métodos*. Tradução Daniel Grassi – 2ª edição. Porto Alegre: Bookman, 2001.