

CARLOS AUGUSTO RIBEIRO SILVA

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

Orientador: Prof. Doutor Jones Madruga de Souza

**Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
Escola e Ciências Económicas e das Organizações**

**Lisboa
2019**

CARLOS AUGUSTO RIBEIRO SILVA

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

Dissertação defendida em provas públicas na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias no dia 17/10/2019 para a obtenção do Grau de Mestre no Curso de Mestrado em Gestão de Empresas conferido pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, em 17/10/2019, perante o júri, constituído pelo Despacho Reitoral nº 244/2019, de 10 de outubro de 2019, com a seguinte composição:

Presidente: Prof. Doutor António Augusto Teixeira da Costa

Arguente: Prof. Doutor Eduardo Manuel Machado de Moraes Sarmento Ferreira

Orientador: Prof. Doutor Jones Madruga de Souza

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola e Ciências Económicas e das Organizações

**Lisboa
2019**

RESUMO

O envelhecimento populacional é uma realidade. O Brasil será, em breve, o sexto país em número de idosos no mundo. Dentre as iniciativas do poder público para atendimento dessa população crescente, destaca-se a gestão do transporte público urbano, cuja demanda aumenta proporcionalmente ao número de idosos, que se deslocam diariamente a trabalho ou lazer. Esta dissertação propôs-se a analisar a acessibilidade dos usuários idosos ao Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano no Terminal Rodoviário do Plano Piloto de Brasília, Distrito Federal. Pesquisa de campo foi realizada nesse terminal, por onde circulam, diariamente, cerca de um milhão de pessoas. Foram escolhidos pontos de maior concentração de usuários do transporte público rodoviário urbano do Distrito Federal, e em horários de maior movimento.

A pesquisa mostrou que, para os usuários idosos, os principais problemas de acessibilidade foram referentes à falta de informação, atitude nem sempre amistosa de motoristas e funcionários do Terminal Rodoviário e a infraestrutura do local. Tais aspectos permitiram concluir que as políticas públicas voltadas à acessibilidade do idoso têm sido muito tímidas, fazendo-se necessária a implementação de ações que possam contribuir para a melhoria das condições de acessibilidade dos usuários idosos de transporte público no Terminal Rodoviário do Plano Piloto.

Palavras-chave: Terceira Idade, Acessibilidade, Transporte Público Urbano.

ABSTRACT

Population aging is a reality. Brazil will soon be the sixth country in number of elderlies in the world. Among the initiatives of the public agencies to serve this growing population, we highlight the management of urban public transport, whose demand increases proportionally to the number of elderlies, who commute for work or leisure. This dissertation aimed to analyze the accessibility of elderly users to the Urban Collective Public Transport System at the 'Plano Piloto' Bus Terminal in Brasília, Federal District. A field research was conducted at this terminal, where about one million people circulate daily. Were chosen points of greater concentration of users of urban road public transport of the Federal District, and at busy times.

The survey showed that, for elderly users, the main accessibility problems were related to the lack of information, not always friendly attitude of drivers and employees of the bus station and the infrastructure of the site. These aspects led to the conclusion that public policies aimed at accessibility for the elderly have been very timid, and it is necessary to implement actions that can contribute to the improvement of accessibility conditions for elderly users of public transport at the Plano Piloto Bus Terminal.

Keywords: Third Age; Accessibility, Urban Public Transportation.

LISTA DE ABREVIATURAS E SÍMBOLOS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTP - Associação Nacional de Transporte Público
CODEPLAN - Companhia de Planejamento do Distrito Federal
DETRAN/DF - Departamento de Trânsito do Distrito Federal
EBTU - Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos
FETRANSPOR - Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro
FIPE - Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPI - Imposto sobre Produto Industrializado
NBR - Norma Brasileira
NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OMS - Organização Mundial de Saúde
ONU - Organização das Nações Unidas
PcD – Pessoa com deficiência
RA - Região Administrativa do Distrito Federal
SETRANS/DF - Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal
TRPP - Terminal Rodoviário do Plano Piloto
UNFPA - Fundo de População das Nações Unidas
URBANUSS - SP - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo

ÍNDICE GERAL

RESUMO	2
ABSTRACT	3
LISTA DE ABREVIATURAS E SÍMBOLOS	4
ÍNDICE GERAL	5
LISTA DE TABELAS E QUADROS	7
LISTA DE GRÁFICOS	8
LISTA DE FIGURAS	10
INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1 – O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO	17
1.1 Transporte público coletivo urbano no planejamento das cidades	17
1.2 A situação do transporte público coletivo	18
1.3 Transporte público coletivo e suas vantagens	20
CAPÍTULO 2 – O IDOSO E O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO.....	22
2.1 O Idoso no mundo	23
2.2. O Idoso no brasil.....	24
2.3. O idoso e a acessibilidade.....	26
CAPÍTULO 3 – ACESSIBILIDADE AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO	28
3.1. Conceitos de acessibilidade ao transporte público coletivo urbano.	29
3.2. Acessibilidade aos veículos do transporte público coletivo urbano	34
3.3. Entraves técnicos para implementação de melhorias no serviço de transporte público coletivo urbano.....	34
3.4 Legislação de acessibilidade.....	37
CAPÍTULO 4 – METODOLOGIA DO TRABALHO	39
4.1 Tipo de trabalho.....	39
4.2. Etapas metodológicas	40
4.3. Estudo de caso: acessibilidade do idoso ao transporte público coletivo na rodoviária do plano piloto do distrito federal	43
CAPÍTULO 5 – ANÁLISE DOS DADOS E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	57
5.1. Caracterização das atividades sócioeconômicas.....	57
5.2. Caracterização do Hábito de viagem dos usuários idosos	62
5.3. Caracterização do horário utilizado pelos usuários idosos	64

5.4. Caracterização quanto às informações disponíveis	65
5.5. Caracterização quanto à atitude dos vetores (motorista, cobrador, funcionário da rodoviária e demais usuários) envolvidos no transporte público.....	66
5.6. Caracterização quanto aos aspectos de infraestrutura do terminal rodoviário do plano piloto do Distrito Federal	67
5.7. Caracterização quanto aos aspectos de segurança dos usuários idosos do terminal rodoviário do plano piloto do Distrito Federal (TRPP).....	68
5.8. Análise dos aspectos específicos de estudo na rodoviária do plano piloto	70
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	76
BIBLIOGRAFIA	79
APÊNDICE ÚNICO – QUESTIONÁRIO	lxxxiv

LISTA DE TABELAS E QUADROS

Tabela 1- Passageiros Transportados no Brasil.....	18
--	----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Projeção da população brasileira com 60 anos ou mais.....	25
Gráfico 2 - Projeção da População por Sexo e Grupos Etários para o Distrito Federal	51
Gráfico 3 - Sexo dos usuários idosos do Transporte Público.....	57
Gráfico 4 - Idade dos usuários idosos do Transporte Público	58
Gráfico 5 - Estado Civil dos usuários idosos do Transporte Público	58
Gráfico 6 - Grau de instrução dos usuários idosos do Transporte Público	59
Gráfico 7 - Renda dos usuários idosos do Transporte Público.....	59
Gráfico 8 - Mantenedor familiar dos usuários idosos do Transporte Público..	59
Gráfico 9 – Mantenedor da família por sexo.....	60
Gráfico 10 - Idade x Mantenedor familiar.....	60
Gráfico 11 - Grau de Instrução x Mantenedor familiar.....	61
Gráfico 12 - Estado Civil x Mantenedor familiar.....	61
Gráfico 13 - Atividade de origem antes de chegar à rodoviária.....	62
Gráfico 14 - Atividade de destino após sair da rodoviária	63
Gráfico 15 - Atividade de viagem de rotina	63
Gráfico 16 - Meio utilizado para chegar ao Terminal Rodoviário do Plano Piloto	63
Gráfico 17 - Horário utilizado pelos idosos no Terminal Rodoviário do Plano Piloto do Distrito Federal	65
Gráfico 18 - Informações disponíveis	66
Gráfico 19 - Atitude dos vetores	67
Gráfico 20 - Infraestrutura do Terminal Rodoviário do Plano Piloto do Distrito Federal	68
Gráfico 21 - Ocorrência de Assalto no TRPP	69
Gráfico 22 - Ocorrência de Agressão no TRPP	69
Gráfico 23 - Composição dos 16% que sofreram agressão no TRPP	69
Gráfico 24 - Classes etárias quanto à percepção da dificuldade em relação à informação, atitude e infraestrutura.....	71
Gráfico 25- Composição das classes etárias referentes aos 65% de usuários idosos.....	71

Gráfico 26 - Grau de Instrução quanto a percepção da dificuldade em relação à informação, atitude e infraestrutura.....	73
Gráfico 27 - Composição do Grau de Instrução correspondente aos 65% dos usuários idosos.....	73
Gráfico 28 - Nível de Renda.....	74
Gráfico 29 - Classes de Renda quanto à percepção da dificuldade em relação à informação, atitude e infraestrutura.....	75

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Estrutura do Projeto	16
Figura 2 - Ônibus no Rio de Janeiro.....	19
Figura 3 - Evolução dos passageiros – 2013 – 2017	19
Figura 4 - Estrutura Metodológica	40
Figura 5 - Ônibus conhecido como zebrinha.....	44
Figura 6 - Foto aérea do Terminal Rodoviário do Plano Piloto do Distrito Federal.	46
Figura 7 - Visão geral das Baías dos ônibus	47
Figura 8 - Atividades comerciais.....	48
Figura 9 - Painel fixo sem informação	48
Figura 10 - Painel sem informação. Falta de assento, usuário sentado no chão.....	49
Figura 11 - Usuário idoso aguardando	49
Figura 12 - Balcão de informação vazio	50
Figura 13 – Dados socioeconômicos.....	53
Figura 14 – Hábitos de viagem.....	53
Figura 15 Aspectos qualitativos Fonte: O autor.....	54
Figura 16 - Croqui da Plataforma Inferior do Terminal Rodoviário do Plano Piloto.....	55

INTRODUÇÃO

A Gestão Pública é responsável pelo desenvolvimento urbano e econômico de uma cidade. No entanto para que haja eficiência na gestão correspondente à administração de um município há que se estabelecer a organização na gestão, criar missões correspondentes ao desenvolvimento que se almeja alcançar para, enfim, realizar a gestão de forma eficiente e eficaz.

Para Lima (2006), “*gestão é a capacidade de fazer o que precisa ser feito*”. Em uma gestão pública não se pode esquecer a capacidade de se atentar e permanecer no posicionamento da organização planejada, para que assim, a missão possa ser cumprida, que neste caso primordial é o desenvolvimento da cidade em benefício ao povo que nela reside. Lima ainda acredita que uma boa organização na gestão pública está relacionada à uma alta capacidade de gestão, que por sua vez, relaciona-se com a “*melhor relação entre recurso, ação e resultado*”. Neste sentido pode-se dizer que quanto maior for a demanda, isto é, a necessidade de um planejamento eficiente no município, maior deverá ser a capacidade do gestor público, principalmente se os recursos disponíveis forem escassos.

A proposta de uma gestão pública, segundo Lima (2006) se baseia na excelência de valores e de resultados. O ganho social é de extrema importância e alcança o topo em uma pirâmide de prioridade, pois “*cria valor público para o cidadão*” (LIMA, 2006, p. 8). Segundo o próprio Lima (2006) “*a gestão pública é focada em resultados e orientada para o cidadão*”. A melhoria da qualidade ofertada pelos serviços públicos também é de responsabilidade da gestão pública que deve sempre estar elencada para uma “*devida contribuição à competitividade do país*” (LIMA, 2006, p.8).

Dentro da opinião estabelecida por Lima (2006) para uma excelente gestão pública em que engloba o desenvolvimento geral de uma cidade estão os fundamentos que são alcançados com a publicidade dos recursos aplicados às políticas públicas apresentadas; da moralidade e legalidade estabelecida diante da transparência realizada às benfeitorias à própria população e finalmente à excelência de toda a ação realizada que será devidamente direcionada aos cidadãos do município.

A adoção de boas práticas relacionada à Gestão Pública constitui, também, um conjunto de mecanismos através dos quais investidores de outros setores, incluindo impostos pagos por cidadãos, protegem-se contra desvios de ativos por indivíduos que têm poder de influenciar ou tomar decisões em nome da cidade que é administrada. O

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

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

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

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

No Brasil, em consequência da infraestrutura precária de transportes públicos, a população se vê obrigada a optar pelo transporte particular, ocasionando enormes engarrafamentos. Os longos percursos e a necessidade de percorrê-los cada vez mais rapidamente fizeram com que meios de transporte não motorizados, como bicicleta e os deslocamentos a pé se tornassem quase inviáveis. As políticas públicas, cada vez mais, priorizam o transporte particular, que superlota as vias causando demora dos deslocamentos e longos congestionamentos, aumentando a poluição do ar e sonora, reflexos do atual modelo de mobilidade adotado no Brasil, a ponto de os estudiosos

apontarem o Transporte Público Coletivo Urbano de qualidade como a saída para o colapso do sistema viário das grandes cidades.

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

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

No Distrito Federal algumas medidas foram tomadas em relação à acessibilidade do usuário ao transporte público rodoviário, mas todas direcionadas ao portador de deficiência física; como exemplo ônibus com piso rebaixado para “cadeirantes”. Enquanto isso, não se observa medidas que venham a garantir acessibilidade ao usuário idoso de transporte público rodoviário, o que torna evidente a relevância do tema apresentado nesse estudo, que poderá auxiliar na melhoria significativa do uso da estrutura já construída, além de guiar futuros investimentos a fim de atender à parcela crescente da população idosa que necessita do transporte público para seus deslocamentos.

Nesse sentido, e tendo em vista a previsão crescente da população de idosos e suas necessidades de deslocamento por meio do transporte público rodoviário, o foco deste trabalho será o estudo da acessibilidade dessa população ao transporte público urbano, daí a pesquisa a ser efetiva por meio de questionário aplicado na rodoviária do plano piloto a usuários do sistema de transporte público do Distrito Federal visa

determinar como a população do distrito federal utiliza o sistema de transporte público rodoviário urbano para seus fins pretendidos, como se deslocar para: trabalho, lazer, estudos, e outros, como bem determinado no questionário a ser aplicado ao usuário do desse sistema, procura, também, determinar políticas públicas que possa melhorar as condições à acessibilidade dos usuários a esse sistema de transporte público.

O Objetivo geral desta pesquisa é: avaliar a acessibilidade dos idosos em relação à infraestrutura do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano do Distrito Federal.

Quanto aos Objetivos específicos, são:

- a) Identificar as variáveis de acessibilidade do idoso ao Transporte Público Coletivo Urbano na Rodoviária do Plano Piloto;
- b) Avaliar a infraestrutura de acessibilidade ao terminal rodoviário do Plano Piloto do Distrito Federal para o idoso; e
- c) Propor políticas públicas para o atendimento adequado da população, em particular da idosa, no que se refere ao transporte público.

A presente pesquisa justifica-se pelo fato de, apesar de todos os indicadores apontarem para crescente aumento da população idosa no Mundo e no Brasil, observa-se que o Brasil não está preparado para atender a essa demanda e que caminha a passos lentos na introdução de políticas públicas que atendam essa população, tanto no aspecto social quanto, principalmente, os de infraestrutura.

Com o aumento da população idosa, aumenta também sua participação no mercado de trabalho, com consequente aumento da demanda por meios de transportes que facilite sua locomoção. Diante desse fato, o envelhecimento da população torna urgente a introdução de políticas públicas eficientes que garantam a acessibilidade dessa camada da população no atingimento de suas diversas necessidades

No que se refere à infraestrutura, algumas atitudes têm sido tomadas, no entanto, mais direcionadas para as pessoas que apresentam algum tipo de deficiência física, mais especificamente, os que se utilizam de cadeiras de rodas para se locomoverem, como exemplo pode-se citar o rebaixamento das entradas dos ônibus para cadeiras de rodas. No mais as medidas restringem-se a assentos reservados em metrô, ônibus e trens.

Exemplificando o exposto, tem-se na cidade de Brasília- DF, coletivos de transporte público com piso rebaixado, que facilitam o embarque/desembarque dos portadores de deficiência física e idosos. Entretanto, merece destaque o fato de que apesar do piso rebaixado, o acesso a essa melhoria não obteve o correspondente avanço, já que

os ônibus são estacionados distantes das calçadas. Esse aspecto do espaço construído, tais como calçadas, áreas de circulação, até o entrar, tem sido pouco considerado em relação à acessibilidade do idoso.

O estudo em questão poderá vir a servir de subsídios para atuação dos órgãos públicos gestores em relação à acessibilidade do idoso ao Transporte Público Coletivo Urbano, visando proporcionar aos presentes e futuros idosos melhores condições de vida, podendo desfrutar de sua saúde para movimentar-se em busca de suas atividades, sejam elas, simplesmente, para manter seu corpo em plena atividade, seja para divertir-se, ou mesmo, ainda, desenvolver alguma outra atividade.

O trabalho está organizado em cinco capítulos, conforme figura 1, a seguir, quais sejam: Introdução, Revisão Bibliográfica, Metodologia, Estudo de Caso e Conclusões e Recomendações.

A Introdução apresenta os objetivos e justificativa do projeto.

Em seguida, são apresentadas algumas considerações sobre a acessibilidade urbana, os Idosos e Sistema de Transportes Público Coletivo.

Na Metodologia, são apresentados os procedimentos realizados no desenvolvimento do estudo de caso.

Finalmente, nas Considerações finais, são realizadas propostas para a melhoria do transporte público voltado para a terceira idade.

Foram utilizadas as Normas APA, versão 2001, e as Normas para a elaboração e apresentação de Teses de Doutorado, da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, versão 2014.

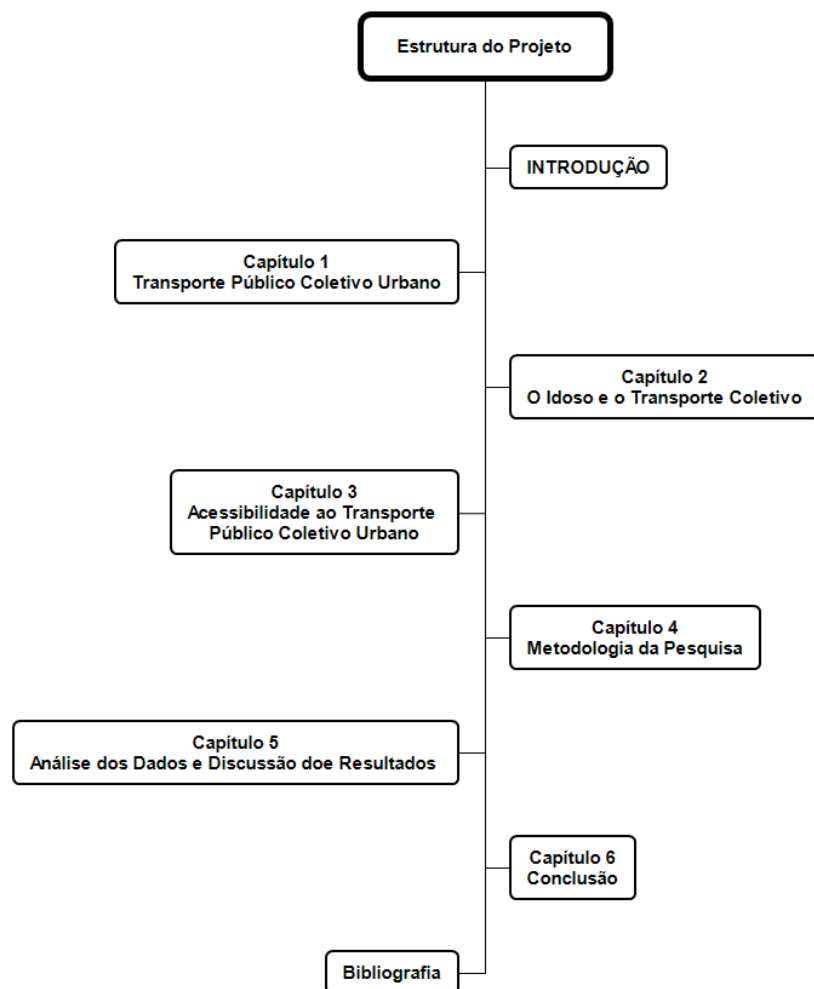


Figura 1 - Estrutura do Projeto

Fonte: O Autor

CAPÍTULO 1 – O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO

O objetivo do presente capítulo é apresentar conceitos e relações do Transporte Público Coletivo Urbano com o seu planejamento, estrutura e acessibilidade da população a esse meio de transportes.

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

O Transporte público eficiente traz benefícios não só aos que o utilizam, mas a toda população, pois são responsáveis pelo deslocamento de grande quantidade de pessoas, contribuindo sobremaneira para diminuição dos veículos em circulação nas cidades, e consequentemente com a diminuição da poluição.

1.1 Transporte público coletivo urbano no planejamento das cidades

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

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

Na maioria das cidades do país, os ônibus disputam espaço com os automóveis, trafegam em vias sem condições de trafegabilidade, ocasionando constante manutenção, o que leva ao aumento de custos e consequentemente aumento de tarifa, além disso, não há infraestrutura adequada em terminais e paradas para os usuários do transporte público coletivo. Estes problemas influenciam no custo do serviço e na insatisfação do cliente, fazendo com que as viagens levem mais tempo, ocasionando menor utilização do veículo.

1.2 A situação do transporte público coletivo

Considerando o transporte de passageiros, podemos dizer que o transporte coletivo é mais eficiente do que o privado, transportando mais passageiro e retirando mais veículos das vias públicas, diminuindo os engarrafamentos e a poluição, em consequência, oferece maior potencial para melhoria da qualidade de vida e para o desenvolvimento sustentado.

Dados da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - FIPE (2009), Índice De Desempenho Econômico do Transporte (IDET-FIPE/CNT) - Transporte Coletivo Urbano - Passageiros Transportados (Número total de passageiros transportados independentemente do pagamento de tarifas) -tabela a seguir, mostram que ao longo dos anos, proporcionalmente à população, a quantidade de pessoas que têm utilizado o transporte coletivo no Brasil vem diminuindo.

Ano	Passageiros Transportados	Porcentagem
2000	11.783.958.170	11%
2001	11.425.646.409	10%
2002	11.131.814.425	10%
2003	10.770.626.366	10%
2004	10.616.680.149	10%
2005	10.864.015.838	10%
2006	11.205.376.728	10%
2007	11.272.116.847	10%
2008	11.441.513.182	10%
2009	10.304.965.731	9%

Tabela 1- Passageiros Transportados no Brasil

Fonte: FIPE (2009)

Estudo divulgado pela Associação Nacional de Transporte Urbano (NTU)¹ mostra que o número de passageiros que usaram o ônibus como transporte público em 2015 teve uma redução de 9% por mês em relação a 2014. O estudo considerou dados de Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo, que representam a maior demanda nacional por esse tipo de transporte.

¹ (<http://www.jb.com.br/pais/noticias/2016/08/12/numero-de-passageiros-que-usam-onibus-como-transporte-publico-cai-9/> - acessado em 20.03.2018)

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



Figura 2 - Ônibus no Rio de Janeiro

Fonte: O Autor

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

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

A figura a seguir apresenta graficamente o tamanho dessa redução

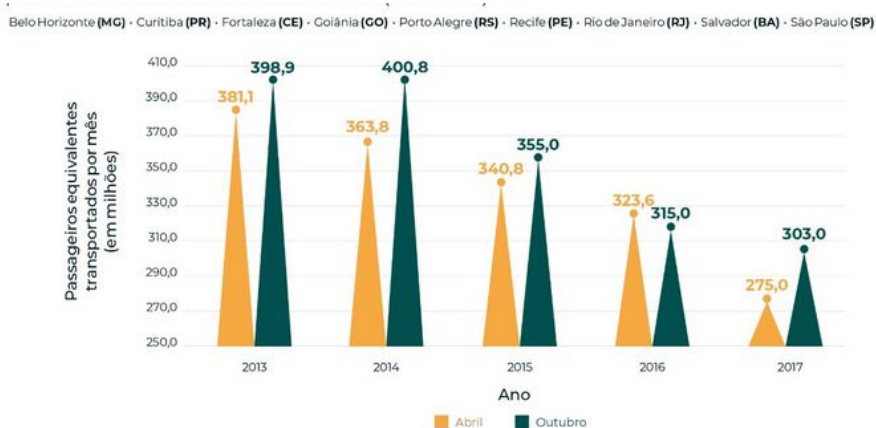


Figura 3 - Evolução dos passageiros – 2013 – 2017

Fonte: NTU

<https://www.ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idNoticia=1005&idArea=10&idSegundoNivel=106>

As razões para a situação são muitas, mas o principal é que o mercado brasileiro está mais competitivo e o transporte coletivo encontra dificuldades estruturais, os investimentos são grandes, os custos das passagens são elevados.

“Estamos atribuindo isso à crise econômica vivida pelo país, ao índice de desemprego, à inflação alta e principalmente à falta de investimento público no setor de transporte”, disse o presidente da entidade, Otávio Cunha.

Segundo ele, as pessoas estão deixando de usar o ônibus e não substituindo esse tipo de transporte por outro. Para o presidente da associação, o ônibus deixou de ser usado para deslocamentos não essenciais como o lazer, por exemplo, e por pessoas que estão desempregadas, que acabam por reduzir a quantidade de deslocamentos feitos.

A indústria automobilística recebe fortes incentivos governamentais, vários ligados a impostos, como vimos recentemente com isenção do IPI para veículos de passeio, os preços de automóveis e motocicletas estão em queda, atraindo novos usuários.

Por outro lado, há pessoas de renda muito baixa que abandonam o transporte coletivo e passam a se deslocar a pé ou de bicicleta, além do transporte irregular de passageiros. Outro fator que, teoricamente, ocasiona a perda de passageiros são as gratuidades que encarecem a tarifa, beneficiando uma pequena parcela da sociedade e prejudicando a maioria.

1.3 Transporte público coletivo e suas vantagens

Os meios de comunicação exibem constantemente a situação dos engarrafamentos nas cidades brasileiras, aumento da poluição provocada pelos gases que saem dos veículos, campanhas são feitas por prefeituras e outras instituições para que as pessoas deixem seus carros em casa e optem pelo transporte coletivo.

Os defensores do transporte público coletivo como meio de transporte adequado às cidades listam uma série de variantes positivas sociais e de infraestrutura, dentre as quais citam-se:

- Modo de transporte motorizado com menor custo unitário, por isso acessível à população de baixa renda, que não tem acesso a outro modo individual de transporte como motocicletas pelo custo inicial do produto
- Por transportar muito passageiros ao mesmo tempo, tende a diminuir impactos como congestionamentos nas vias, poluição por emissão de gases que saem dos escapamentos dos veículos, acidentes de trânsito etc.;

- Tende a diminuir a necessidade de investimentos em aberturas de mais ruas e avenidas nas cidades como forma apenas de aumentar o número de veículos;
- No aspecto social, proporciona integração e convivência entre as pessoas, já que na grande maioria das vezes os percursos a serem percorridos são longos e demorados;

CAPÍTULO 2 – O IDOSO E O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

O objetivo deste capítulo é analisar os aspectos de acessibilidade dos idosos ao sistema de Transportes Públicos Coletivos Urbanos na Rodoviária do Plano Piloto do Distrito Federal, considerando idosos todos aqueles a partir de 60 anos de idade.

Com o processo de envelhecimento da população surgem necessidades espaciais diferenciadas, ou seja, os idosos apresentam limitações que influenciam sua interação com o meio-ambiente. Como por exemplo, citam-se os idosos com dificuldade de enxergar, os que não conseguem ouvir determinadas frequências, ou aqueles com dificuldade em subir escadas, em função de problemas nas articulações.

São usuários complexos, pois cada modificação fisiológica pode acarretar uma limitação diferente, frente ao uso do espaço e de equipamentos. Por outro lado, o processo de envelhecimento não impede que os idosos procurem conhecer novos lugares e desenvolver atividades de lazer, sendo indispensável que tais lugares sejam acessíveis, confortáveis e seguros.

No Brasil são poucos os exemplos de espaços adequados às necessidades dos idosos, pois ainda se enfrenta uma realidade diferente daquela dos países desenvolvidos, como os Estados Unidos, onde muitos idosos optam por viver em condomínios residenciais exclusivos, com áreas para jogos e espaços especiais voltados para seu entretenimento e conforto.

Sabe-se, ainda, que mesmo havendo muitas pesquisas relacionadas ao projeto de ambientes para idosos, estas são geralmente direcionadas para instituições asilares ou ambientes residenciais. Porém, os problemas relativos à sua segurança e conforto não se restringem a ambientes internos. Uma grande parcela dos idosos utiliza espaços públicos urbanos, e mesmo assim, tais espaços, geralmente, não foram planejados considerando suas necessidades.

Atualmente, mais da metade da população idosa do mundo vive em países que até recentemente eram identificados como países jovens, como o Brasil. A expectativa de vida do brasileiro, hoje, é de quase 76 anos, (IBGE, 2016), sendo que a população acima dos 60 anos de idade está em torno de 15 milhões, o que corresponde a 8,6 % da população

total. Este rápido crescimento da população idosa exige respostas adequadas do Estado e da sociedade.

2.1 O Idoso no mundo

A Organização das Nações Unidas (ONU,2009) divide os idosos em três categorias: os pré-idosos (entre 55 e 64 anos); os idosos jovens (entre 65 e 79 anos - ou entre 60 e 69 para quem vive na Ásia e na região do Pacífico); e os idosos de idade avançada (com mais de 75 ou 80 anos). Estes, com mais de 80 anos, são e vão continuar sendo, na sua maior parte, do sexo feminino.

Segundo números da Organização das Nações Unidas (ONU,2017), o crescimento anual da população está em torno de 1,14%, em 2010 eram mais de 7 bilhões de habitantes, e deve aumentar em 2,5 milhões de pessoas e serão 9,1 bilhões em 2050. Atualmente, a população mundial é composta por 28% de crianças (menores de 15 anos), 18% de jovens (de 15 a 24 anos) e 44% de população economicamente ativa (de 25 a 59 anos), sendo, os idosos (acima dos 60 anos) representados por apenas 10% da população mundial; uma em cada dez pessoas tem 60 anos de idade ou mais e, para 2050, estima-se que a relação será de uma para cinco em todo o mundo, e de uma para três nos países desenvolvidos.

No entanto, a Organização Mundial de Saúde (OMS,2017) estima que a população idosa com 60 anos ou mais irá triplicar, passando dos 705 milhões atuais para quase 2,2 bilhões em 2050, que representarão 32% da população mundial, e superarão pela primeira vez na história o número de crianças.

Enquanto a população geral mundial cresce anualmente a uma taxa de 1,14%, a população acima de 65 anos aumenta a uma taxa de 2,5% ao ano. Considerando-se a idade de 60 anos, em todo o mundo, espera-se um aumento de 605 milhões, em 2000, para 1,2 bilhões, no ano de 2025.

Em 2050 (ONU,2017), a expectativa de vida nos países desenvolvidos será de 87,5 anos para os homens e 92,5 para as mulheres (contra 70,6 e 78,4 anos em 1998). Já nos países em desenvolvimento, será de 82 anos para homens e 86 para mulheres, ou seja, 21 anos a mais do que hoje, que é de 62,1 e 65,2, ainda nesse sentido, projeta-se, para o referido ano de 2050, que a população idosa será equivalente à população infantil de 0 a

14 anos de idade, sendo uma das explicações para esse fenômeno, o aumento, verificado desde 1950, na esperança de vida ao nascer em todo o mundo.

2.2. O Idoso no brasil

Acompanhando a tendência mundial de crescimento da população idosa (terceira idade) e segundo dados da Organização Mundial de Saúde (OMS,2015), até 2025, o Brasil será o sexto país do mundo com o maior número de pessoas idosas, com uma população projetada, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE,2015), de 219.346.505 habitantes, dos quais 30.265.658 habitantes estarão na faixa etária acima de 60 anos, situando-se à frente das Filipinas e México, sendo que a evolução demográfica da população brasileira denota que a faixa etária idosa (de 65 anos em diante) será, provavelmente, a que experimentará o maior crescimento e, por isso, deverá receber a maior atenção dos legisladores e governantes.

A população de idosos cresceu 47,8% na última década (IBGE,2015), hoje representa um contingente de quase 20 milhões de pessoas com 60 anos ou mais de idade (10,5% da população brasileira), com 83% deles vivendo nas cidades, (62,4%) de idosos são responsáveis pelos domicílios e têm, em média, 69 anos de idade e 3,4 anos de estudo. Com um rendimento médio de R\$ 657,00, o idoso ocupa, cada vez mais, um papel de destaque na sociedade brasileira.

A quantidade de idosas é superior a de idosos. Em 2007, havia 79 homens com mais de 60 anos para cada 100 mulheres nesta faixa etária. Quanto maior a idade, maior a diferença entre os sexos: no grupo de 65 anos ou mais de idade são 76 homens para cada 100 mulheres; com 70 anos ou mais, chega-se a 72 homens para 100 mulheres. A Região Sul possui a maior diferença entre os sexos. Na faixa dos 70 anos ou mais, por exemplo, há somente 67 homens para cada 100 mulheres (IBGE,2010).

O nível de instrução vem crescendo desde 1997 no país, inclusive na faixa etária dos idosos. Mas as pessoas com mais de 60 anos sem instrução ou menos de um ano de estudo ainda representam 32,2% do total. O percentual é maior no Nordeste, onde 52,2% ainda possuem baixo nível de escolaridade contra 62,8% há 10 anos. No outro extremo estão o Sudeste, com 22,8% sem instrução, e o Sul, que agora possui o menor percentual brasileiro (21,5%) (IBGE,2010).

A maioria dos idosos brasileiros, responsáveis ou não por domicílio, vive nas grandes cidades, onde 83% deles estão nas áreas urbanas. Entre as capitais a região metropolitana do Rio de Janeiro, que tem 1,7 milhão de idosos ou 14,7% da população se destaca como tendo a maior proporção de idosos.

Ainda segundo análise do IBGE, os resultados dos Censos Demográficos de 1991 e 2000 mostram claramente que, em razão do continuado processo de transição para baixos níveis de mortalidade e de fecundidade, a população do Brasil caminha a um padrão demográfico com predominância de população adulta e idosa, bem como, fez projeção para a população do Brasil até o ano de 2050, cuja população de sessenta anos ou mais está representada no gráfico 1, a seguir.

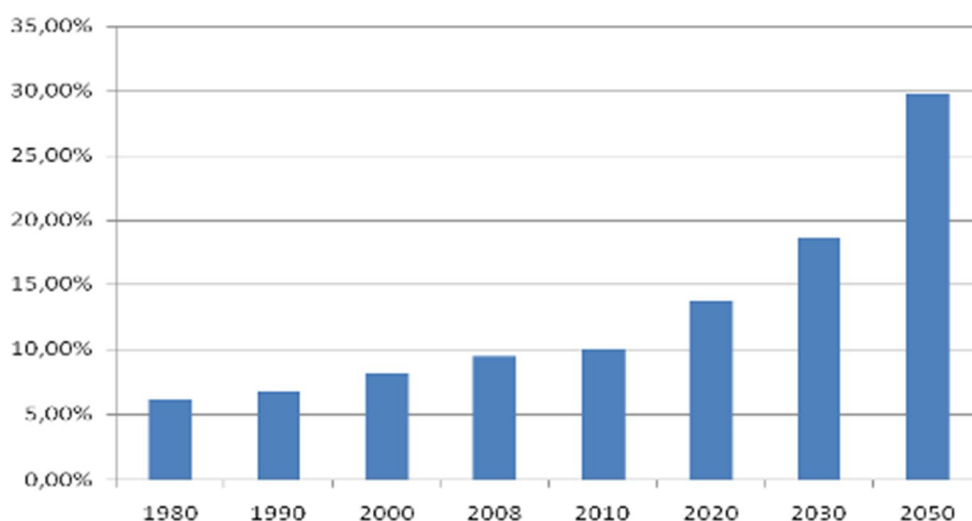


Gráfico 1 - Projeção da população brasileira com 60 anos ou mais

Fonte: IBGE

Diante do panorama que se apresenta, cabe ao governo brasileiro a necessidade de se criar, o mais rápido possível, políticas públicas que preparem a sociedade para essa realidade. Essa preocupação ficou bastante clara, com a inclusão no texto da Constituição Federal do Brasil de 1988, a questão do idoso. Foi o início para a definição da Política Nacional do Idoso, que traçou os direitos desse público e as linhas de ação setorial. Em Brasília foi criada uma Subsecretaria para Assuntos do Idoso, além de instituir o Estatuto do Idoso, regido por princípios que registram o direito das pessoas mais velhas a uma

ocupação e trabalho, como ainda acesso à cultura, à justiça, à saúde e à sexualidade, além, é claro, de poder participar da família e da comunidade.

2.3. O idoso e a acessibilidade

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO 3 – ACESSIBILIDADE AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO

Este capítulo tem como objetivo trazer referências bibliográficas referentes aos conceitos de acessibilidade ao Transporte Público.

Ao falar em acessibilidade, outros itens nos são remetidos, como: integração e inclusão, por exemplo. Na primeira palavra - integração - a ênfase está na diferença, a deficiência centra-se no indivíduo e o que se pensa é que 'apenas' para esses indivíduos com deficiência há a necessidade de serem realizadas adaptações, já na inclusão, o foco é a diversidade, a deficiência passa a ser entendida como resultado da relação do indivíduo com o meio ambiente e todos os espaços, objetos, veículos e formas de comunicação passam a ser pensados para que sejam desfrutados e utilizados por todos, independente de idade ou condição física.

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

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

A acessibilidade é de grande importância para as pessoas portadoras de necessidades especiais, pois promove qualidade de vida e garante o exercício da cidadania, como o direito de ir e vir. A dificuldade de acesso não é somente para as pessoas portadoras de necessidades especiais, como os usuários de cadeiras de rodas, mas

também às pessoas com mobilidade reduzida (idosos, grávidas, deficientes visuais e auditivos).

3.1. Conceitos de acessibilidade ao transporte público coletivo urbano.

Diante da crescente demanda de pessoas idosas aos serviços de transportes públicos, a acessibilidade passou a ser um tema de suma importância para o planejamento urbano.

A ABNT assim define acessibilidade como: Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos (NBR 9050,2004).

Segundo Goto (2000) acessibilidade é um instrumento que possibilita identificar áreas com desigualdades na oferta de infraestrutura básica.

Já para Vasconcellos (2000) a importância reside por ser e por estar diretamente relacionado à qualidade de vida dos cidadãos.

Para Charles Handy² (1992), o conceito de acessibilidade tem sido amplamente empregado na literatura como uma das melhores medidas de qualidade de serviços de transportes (Raia Jr, 2000), enquanto Hanson (1995) chega a afirmar que a acessibilidade deveria ser o tópico central de uma medida de qualidade de vida.

Para Januário (1997), a acessibilidade do sistema de transportes considera a facilidade de acesso aos diferentes locais da área considerada. Afirma que os estudos de acessibilidade são bastante variados e possuem diferentes direções, de acordo com os objetivos possíveis em cada situação, no entanto, todos eles visam quantificar ou medir as facilidades e/ou dificuldades de acesso.

Vickerman (1974) considera que não é fácil definir acessibilidade em termos precisos e quantitativos, pois envolve elementos geográficos relativos à localização de destinos satisfatórios e características da rede de transporte.

Apesar da dificuldade de se definir precisamente acessibilidade, e considerando que o presente trabalho visa estudar a acessibilidade do Idoso ao Transporte Público Coletivo Urbano e sua relação envolvendo a infraestrutura de acesso até o seu desembarque, a literatura apresenta alguns conceitos, dentre os quais:

² Handy, Charles B. (1992). Balancing corporate power: A new federalist paper. Harvard Business Review.

a) Acessibilidade ao sistema de transporte, que mediria a facilidade de o usuário acessar o sistema de transporte coletivo em sua região de moradia, trabalho, etc.

b) Acessibilidade a destinos, que mediria, após o acesso ao sistema de transporte, a facilidade de se chegar ao local desejado.

A acessibilidade ao sistema de transporte está diretamente relacionada às características da rede: sua configuração, localização, distância entre pontos de parada, etc.

Segundo Santos (2005), a acessibilidade ao sistema de transporte público está relacionada com as distâncias que os usuários caminham quando utilizam o transporte coletivo, desde a origem da viagem até o ponto de embarque e do ponto de desembarque até o destino final. Quanto menos o passageiro caminha, melhor é a acessibilidade ao sistema de transporte público.

Para Batista Jr. e Senne (2000), o tempo gasto pelo usuário, desde uma dada origem até o ponto de parada para embarque e do ponto de desembarque até o destino, está diretamente relacionado ao nível de satisfação quanto ao itinerário. Evidentemente, para um usuário, o ideal seria que os pontos de embarque e desembarque fossem junto à origem e ao destino da viagem.

Segundo a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU,1998), a acessibilidade de um sistema de transporte público de passageiros pode ser caracterizada pela maior ou menor facilidade de acesso ao sistema, sendo proporcional ao tempo decorrido até o ponto de parada e o tempo de espera pelo veículo. Assim, para o passageiro, a melhor condição ocorreria quando ele dispusesse de pontos de parada próximos aos locais de origem e destino de seus deslocamentos, e contasse com frequência adequada de serviço.

Já Andrade et al. (2004), mencionam que para o transporte coletivo o posicionamento dos pontos de parada tem grande flexibilidade. Sua localização pode ser alterada em decorrência de vários fatores, como das condições de trânsito, conveniências dos usuários, uso e ocupação do imóvel mais próximo, etc. Quanto menor for a distância de caminhada, no início e no final da viagem, maior será a acessibilidade e menor será o esforço despendido para a realização da viagem. Os sistemas de ônibus mais acessíveis produzem atitudes de concordância com relação ao sistema.

Coadunando com essa ideia, Ferraz (1999) define acessibilidade ao transporte coletivo como a distância que os usuários necessitam caminhar para utilizar o transporte

na realização de uma viagem, compreendendo a distância da origem da viagem até o local do embarque e do local de desembarque até o destino final.

Ingram (1971), afirma que a acessibilidade pode ser considerada a forma de superar um obstáculo espacial (que pode ser medida pelo tempo e/ou distância) e que é uma característica inerente a um determinado local. Existem dois tipos de acessibilidade:

- Acessibilidade relativa - grau de conexão entre dois lugares (ou pontos) e
- Acessibilidade integral - grau de conexão entre um ponto e todos os outros pontos de uma mesma área.

Os índices de acessibilidades utilizados em modelos de transporte são baseados na premissa de que a separação (seja ela tempo ou distância) limita o número de oportunidades disponíveis. A acessibilidade pode ser interpretada, portanto, como uma relação entre pessoas e espaço, e que independentemente da realização de viagens mede o potencial ou oportunidade para deslocamentos a atividades selecionadas (Morris et al., 1979).

Dalvi³ (1978) afirma que “a acessibilidade indica o conforto com o qual um local de determinada atividade pode ser alcançado a partir de um determinado lugar, através da utilização de um sistema de transporte específico”(Goto,2000). E que essa definição sugere a existência de dois termos: localidade de atividades ou oportunidades desejadas e oferta de serviços de transporte para chegar ao destino desejado. Esse autor, ainda cita que, em geral, a acessibilidade recebe duas formas de medições: (a) oportunidades ponderadas por uma função decrescente de interação de custos em tempo ou dinheiro e (b) funções cumulativas de oportunidades que podem ser alcançadas dentro de um tempo de viagem específico.

Koenig (1980) afirma que a acessibilidade é a facilidade com que alguma atividade pode ser alcançada de um determinado lugar, usando um sistema de transporte particular. A noção de acessibilidade associa dois aspectos: a realização de oportunidades desejadas e, de outro lado, o serviço de transporte ofertado.

Vasconcellos (1996ba e 1996b) diz que a acessibilidade, como facilidade de atingir os destinos desejados por uma determinada pessoa, é o indicador mais direto dos efeitos de um sistema de transporte. Além disso subdivide a acessibilidade em dois tipos:

³ M. Q. Dalvi, “Behavioral Modelling, Accessibility, Mobility and Need: Concepts and Measurement”, In: D. A. Hensher and P. R. Stopher, Eds., Behavioral Travel Modelling, Croom Helm, London, 1978, pp. 639-653.

macroacessibilidade, que define como a facilidade de cruzar o espaço e ter acesso a equipamentos e construções; e microacessibilidade, como a facilidade de ter acesso direto aos veículos ou aos destinos desejados.

Raia Jr. (2000) apresenta uma classificação bastante ampla e detalhada dos indicadores de acessibilidade. O autor classifica os indicadores de acessibilidade em:

- Indicadores do tipo atributos de rede;
- Indicadores do tipo quantidade de viagens;
- Indicadores do tipo oferta do sistema de transporte;
- Indicadores que usam dados agregados que combinam aspectos de transporte e uso do solo;
- Indicadores que usam dados desagregados que combinam aspectos de transporte e uso solo.
- Em resumo, para o cálculo da acessibilidade ao sistema de transporte, os autores relacionados acima identificam as seguintes variáveis a serem analisadas:
- Tempo ou distância de caminhada entre a origem da viagem e o ponto de embarque e/ou ponto de desembarque e o destino do usuário;
- Tempo de espera pelo transporte no ponto de embarque, relacionado à frequência das linhas;
- Localização e distribuição dos pontos de parada, facilidade de acesso ao sistema de transporte.

Os mesmos autores relacionados acima identificam, também, os seguintes conceitos para acessibilidade a destinos:

- Facilidade ou dificuldade de atingir algum lugar;
- Potencial ou oportunidade para deslocamentos a lugares selecionados;
- Conforto com o qual um local determinado pode ser alcançado.

A questão da acessibilidade é uma reivindicação antiga e com grande visibilidade. No início, os movimentos defendiam que a pessoa com deficiência deveria se reabilitar da melhor forma possível. Nesta nova visão, é a sociedade que deve se readequar para atender à diversidade (Sarraf, 2007).

Santos, Santos & Ribas (2005) afirmam que a acessibilidade engloba vários aspectos, como o emprego, a saúde, a educação, a reabilitação e o espaço urbano e

edificado, que deve receber a pessoa portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida livre de barreiras arquitetônicas e urbanas.

Azevedo (2003) afirma que “ser acessível é a condição que cumpre um ambiente, espaço ou objeto para ser utilizado por todas as pessoas”.

Prever acessibilidade nos projetos de qualquer cidade significa garantir o direito de ir e vir de todos os cidadãos sem nenhuma distinção. Esta garantia já faz parte de inúmeros documentos nacionais e internacionais que preconizam uma melhor qualidade de vida para as pessoas, bem como a eliminação de barreiras urbanas, arquitetônicas, de transporte e de comunicação (Alves; Amoy; & Pinto, 2007).

A Lei nº. 10.098, publicada em 19 de dezembro de 2000 (BRASIL, 2000) estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência (PcD) ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Neste documento, o artigo primeiro estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Um ambiente com acessibilidade atende, diferentemente, uma variedade de necessidades dos usuários, tornando possível uma maior autonomia e independência. Para alcançar essa acessibilidade, devem ser considerados alguns elementos importantes, como a provisão de alternativas para uso pleno do ambiente construído, a adequação e adaptabilidade da estrutura, das instalações e dos maciços e o estímulo à percepção intuitiva das funções ambientais (Prado, 2003).

A acessibilidade ao meio físico é considerada como o acesso ao ambiente sem barreiras. Assim como descrevem Araújo, Alves & Sá (2003), tornar o espaço acessível a todos significa eliminar obstáculos físicos, naturais ou de comunicação que existam tanto nas cidades, como nos equipamentos e mobiliários urbanos, nos edifícios, nas várias modalidades de transporte público que impeçam ou dificultem a livre circulação das pessoas.

Um espaço é acessível quando ele pode ser percebido e utilizado em sua totalidade por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência conforme descreve a Norma 9050 da ABNT (2003).

3.2. Acessibilidade aos veículos do transporte público coletivo urbano

O sistema de transporte público coletivo brasileiro terá de passar por grandes reformas estruturais. No caso do transporte rodoviário, a Lei 10.098/2000, regulamentada pelo Decreto 5.296/2004, determinou que, a partir de outubro daquele ano, somente poderiam ser fabricados ônibus que fossem acessíveis a pessoas com deficiência ou com outro problema de locomoção.

Até julho de 2009, todos os veículos usados deveriam também estar adaptados para os passageiros com necessidades especiais. Além disso, a legislação federal estabelece que, até 2014, todo o sistema de transporte coletivo - não apenas os veículos, mas também pontos de parada, terminais e o sistema viário - deve se tornar acessível para todos.

A lei deverá beneficiar um contingente expressivo da população. No Brasil, de acordo com o Censo 2000 do IBGE, 22,7% da população tem alguma dificuldade de locomoção, aí incluídos não somente os portadores de deficiência, mas também idosos, lactantes e pessoas com criança de colo. Isso representa, atualmente, mais de 42 milhões de brasileiros.

3.3. Entraves técnicos para implementação de melhorias no serviço de transporte público coletivo urbano

Não se pode exigir apenas a elaboração e aplicação de políticas públicas que garantam a acessibilidade do idoso ao transporte público, todos os setores devem estar envolvidos, público e privado, nesse sentido é mister observar que não é apenas suficiente que existam leis que procurem garantir acessibilidade daquelas pessoas que apresentem alguma deficiência física ou que tenha mobilidade reduzida. O esforço nesse sentido deve ser de todos os envolvidos nesse processo; público, privado e os próprios usuários.

Artigo publicado no sitio da Universidade Metodista por Patrícia Pereira - Revista Quatro Rodas Frota S.A. - 03/2008 -, extraído do sitio Planeta Sustentável, comenta sobre os entraves técnicos para implantação de melhorias no transporte público e os tipos de veículos exigidos por lei, que visam promover a acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida nas vias e nos espaços públicos,

no mobiliário urbano, nos edifícios e nos meios de transporte e de comunicação. Observou que em relação ao setor privado, até o momento, quase nada foi implementado, os empresários do setor de transporte coletivo urbano, que precisavam e precisam comprar os veículos acessíveis e adaptar seus ônibus antigos, alegam que os prazos da lei ficaram tecnicamente impossibilitados de ser cumpridos, diz Antônio Sampaio Amaral Filho, advogado do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SP-Urbánuss).

Para João Augusto Monteiro, diretor de comunicação e marketing da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor), uma das pendências a serem resolvidas é a impossibilidade de se adaptar todos os veículos já em uso. "As montadoras têm de emitir um parecer para informar que tipo de ônibus e de qual idade pode ser adaptado, pois nem todos podem. Enquanto não tivermos isso, nada pode ser feito", diz Monteiro.

Existem chassis que não podem receber um elevador porque não foram projetados para receber essa carga de um lado só. A largura entre as portas é outro problema: não se pode rasgar a carroceria e ampliar a passagem. "São entraves técnicos intransponíveis para alguns tipos de soluções de acessibilidade", afirma Sampaio. Já Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, gerente técnico da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), está mais otimista com relação ao cumprimento da lei. "Quanto à adaptação dos usados, acreditamos que não haverá maiores problemas por parte das empresas", diz ele. Mas Carvalho ressalva: "O problema é se o Inmetro terá condições de vistoriar em um prazo curto cerca de 100 000 veículos que estão em circulação, sem causar transtornos na operação".

De acordo com a nova legislação, passam a ser considerados como válidos apenas três tipos de veículos: os ônibus com piso baixo, que encostam na altura da calçada para que o passageiro entre sem ter de subir nenhum degrau; os ônibus com elevador, nos quais o piso é alto, mas equipados com uma plataforma elevatória que desce para que o passageiro com cadeira de rodas possa ser suspenso; e os ônibus de piso alto, como os convencionais, mas que estacionam para embarque e desembarque em uma plataforma elevada, como já ocorre nos corredores de São Paulo.

Em cada região, cabe ao poder público que concede a concessão das linhas decidir qual sistema usar, levando-se em conta a infraestrutura de transporte e as condições das vias. "Salvo algumas raras exceções, como São Paulo, verifica-se que a maioria das prefeituras ainda não está se preocupando com essa questão", diz Carvalho. "Nas cidades menores, com certeza a tecnologia-padrão será veículos com elevador, que se adapta a qualquer situação viária." O mais moderno em acessibilidade e o mais caro é o veículo de piso totalmente baixo, o *low floor*. Isso porque ele traz conforto a todos os passageiros, que não precisam subir degraus. Segundo Carvalho, um ônibus desse tipo custa de 30% a 40% mais do que um convencional, de piso alto. "O custo operacional é mais alto. Ele gasta mais combustível por ser um veículo mais pesado, com motor mais potente. As peças e acessórios também são mais caras", diz Carvalho.

Outro problema é o sistema viário, que não está preparado para receber esse modelo. De acordo com a vereadora paulistana Mara Gabrilli, ex-titular da Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida (SEPED) da capital paulista, o ônibus *low floor* não consegue circular em regiões com curvas muito sinuosas, valetas e diferentes topografias. "Ele é ideal para corredores e lugares planos", diz ela.

Mara sugere o uso de outros modelos de piso baixo, como o *low entry* (rebaixado apenas na parte da frente) e o *low center* (com piso baixo no meio). O sistema de plataformas elevadas que facilitam o embarque e o desembarque - como as estações em tubo de Curitiba - é uma das soluções apontadas pela lei. Mas a implantação de um sistema desses demanda tempo e investimento na construção de corredores e terminais.

A outra possibilidade é o ônibus com elevador, o que mais tem sido usado no Brasil até hoje, apesar de ser a opção mais barata, a lei não recomenda esse modelo como prioridade. Isso porque ele traz riscos de acidentes, não atende a todos os passageiros que necessitam, como idosos, grávidas e obesos, e demanda muito tempo de parada. "Cronometramos o tempo de parada com o uso do elevador. Leva de 12 a 14 minutos. Cinco minutos já seria muito", diz Edison Passafaro, consultor em mobilidade urbana e inclusão social de pessoas com deficiência.

Quando se fala em acessibilidade, imediatamente remete-se à mobilidade, e assim ao mobiliário urbano, as duas andam juntas, a NBR 2050:2004 define mobiliário urbano como sendo "Todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da

paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados.

Mobiliário urbano e acessibilidade são temas de grande importância e devem ser discutidos conjuntamente no sentido de melhorar a qualidade de vida das pessoas nas cidades. Os locais públicos precisam oferecer acesso para toda a população com as diferentes deficiências, além de idosos, crianças e gestantes, e o transporte público deve ser adaptado com a finalidade de possibilitar melhorias de acessibilidade dos usuários com mobilidade reduzida e deficientes físicos. O transporte público (ônibus e Metrô) tem se restringido a espaços de assento para idosos ou deficientes e entrada para cadeiras de rodas, mas sua estrutura interna continua a mesma; não tendo melhorado a movimentação desses usuários no interior dos mesmos; corrimãos impróprios, corredores estreitos, assentos insuficientes para os idosos que tem gratuidade; são alguns obstáculos que devem ser observados para que se garanta melhores condições de acessibilidade pelos usuários idosos.

3.4 Legislação de acessibilidade

O Decreto nº 5.296/2004, conhecido como Lei de Acessibilidade, que Regulamentou a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento aos idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, e a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, preconiza nos seguintes termos a acessibilidade:

Acessibilidade: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

A lei especifica, ainda, que “Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas”.

Além disso, procura garantir aos idosos que nos terminais, estações, pontos de parada e os veículos, sejam assegurados espaços para atendimento, assentos preferenciais

e meios de acesso devidamente sinalizados para o uso das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

O Estatuto do Idoso, Lei nº 10.741/2003, dedica um capítulo às condições de acessibilidade da pessoa idosa ao transporte público, na qual define que aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos.

Diz ainda o referido Estatuto que nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos, sendo assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso, afirmando que em relação ao transporte é assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo, o que caracteriza o tão desejado embarque solidário.

CAPÍTULO 4 – METODOLOGIA DO TRABALHO

4.1 Tipo de trabalho

Metodologia Científica é o estudo dos métodos que devem ser seguidos, em ordem cronológica, para que um pesquisador realize um trabalho acadêmico bem estruturado e de qualidade.

A Metodologia Científica pode, entre tantas outras abordagens, utilizar-se de metodologia qualitativa ou pesquisa quantitativa, ou até mesmo valer-se das duas conforme os objetivos da pesquisa.(Lakatos, E. (2017)

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

Richardson et. al, (2015) afirma que

“o enfoque qualitativo difere do quantitativo por não empregar “um instrumental estatístico como base do processo de análise de um problema. Não pretender numerar ou medir unidades ou categorias homogêneas”.

E continua:

“O aspecto qualitativo (grifo do autor)de uma investigação pode estar presente até mesmo nas informações colhidas por estudos essencialmente quantitativos”.

A pesquisa qualitativa é uma tentativa de “compreensão detalhada dos significados e características situacionais apresentadas pelos entrevistados, em lugar da produção de medidas quantitativas de características ou comportamentos” (RICHARDSON, 2015, p. 90).

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

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

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

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

Portanto, no presente capítulo será apresentada a proposta metodológica com vistas a avaliar a acessibilidade do Idoso ao Transporte Público Coletivo em Terminal Rodoviário, bem como, o desenvolvimento de procedimentos que possibilitarão a avaliação dessa acessibilidade.

4.2. Etapas metodológicas



Figura 4 - Estrutura Metodológica

Fonte: o autor

4.2.1 Etapa 1 - Caracterização da área de estudo

A área de estudo, no caso o terminal rodoviário, deverá ser caracterizado considerando os aspectos relacionados com sua localização, as características como linhas de transportes que são utilizadas, as condições das áreas internas, a avaliação e os aspectos dos usuários idosos.

Deverá ser realizada uma visita prévia à pesquisa a fim de identificar os fluxos internos dos seus usuários, as condições dos aspectos físicos, as concentrações dos fluxos nas áreas de entrada/saída e nos espaços internos.

4.2.2 Etapa 2 - identificação das variáveis para pesquisa de campo

Caracterizada a área de estudos, segue-se para a etapa de identificação das variáveis para pesquisa de campo, dados e informações a serem levantados acerca dos idosos em relação aos diversos aspectos de informações, atitude dos vetores envolvidos (motorista, cobrador, funcionário e demais usuários do transporte público) e infraestrutura.

Deverão ser identificados os aspectos que caracterizem e pontuem os vários entraves enfrentados pelos usuários idosos do transporte público, além da caracterização socioeconômica dos usuários pesquisados, que deverá ser feita na literatura e estudos anteriores, relacionando-se:

- Aspectos socioeconômicos (sexo, idade, grau de instrução, nível de renda),
- Atividades de transportes (quantas vezes utiliza a rodoviária, destino);
- Padrões de qualidade do terminal, sobremaneira quanto às informações prestados pelo terminal, física ou móvel (Inexistência de Letreiros, Tamanho dos Letreiros, Distribuição dos Letreiros, Cor dos Letreiros, Confiabilidade da informação, Inexistência de alto-falantes, Inexistência de Balcão de Informações, Dificuldade em obter Informações, Falta de Identificação nos Veículos e Inexistência de Informações no Sentido da Locomoção dentro da rodoviária);
- Atitude dos demais usuários e profissionais em relação ao idosos (inexistência do "embarque solidário", falta de polidez dos funcionários da rodoviária, motoristas ao estacionar o ônibus na rodoviária, condução dos motoristas ao sair da rodoviária) e

- Infraestrutura (Telefones Públicos, Camelôs⁴, Buracos, Placas, lixeiras, postes de iluminação, escadas).

4.2.3 ETAPA 3 - Elaboração do questionário

A fim de caracterizar os usuários idosos do Transporte Público, deverá ser elaborado um questionário piloto com perguntas e respostas variadas a ser testado no Terminal Rodoviário com a comunidade idosa.

Esse estudo prévio servirá como base para definição dos itens a serem abordados no questionário definitivo. O objetivo será planejar e conhecer, a partir dos depoimentos e experiências pessoais dos idosos, as variáveis relativas aos impedimentos/restrições que contribuem/impedem o deslocamento dos idosos, e a partir daí, propor sugestões para melhoria da acessibilidade ao sistema de Transporte Público.

Na elaboração do questionário deverão ser definidos e caracterizados os itens de interesse a serem abordados de forma a retratar, o mais fiel possível, o perfil dos usuários idosos do transporte público.

4.2.4 Etapa 4 – levantamento de dados

Uma vez caracterizada a área de estudo, identificadas as variáveis e elaborado o questionário, deverão ser levantados os dados e informações em pontos previamente definidos no interior do terminal rodoviário, sendo que os pesquisadores deverão ser distribuídos de forma uniforme por toda a plataforma inferior do terminal rodoviário.

4.2.5 Etapa 5 – montagem da base de dados

Os dados deverão ser sistematizados visando caracterizar os usuários idosos do sistema de transportes público em relação às suas percepções quanto às variáveis que contribuem ou dificultem a acessibilidade nos pontos internos do terminal rodoviário.

Os dados, após coletados, deverão ser sistematizados em planilhas eletrônicas, por exemplo “Excel”; de forma a possibilitar consultas e análises em relação às características de acessibilidade dos idosos no Terminal, onde a utilização da planilha deverá corresponder a cada formulário levantado na coleta de dados.

⁴ Comerciante de artigos diversos, ger. miudezas e bugigangas, que se instala provisoriamente em ruas ou calçadas, muitas vezes sem permissão legal, e costuma anunciar em voz alta sua mercadoria. (Dicionário Houaiss)

4.2.6 Etapa 6 - análise de dados

A análise dos dados visa estudar como se dá a relação entre o idoso e suas percepções em relação à acessibilidade no Terminal Rodoviário.

Visa, também, levantar subsídios que leve a propor mudanças e introdução de políticas públicas com a finalidade de garantir que os idosos tenham ganhos em sua qualidade de vida, bem como, propor melhorias na estrutura física do Terminal Rodoviário e comportamental dos demais integrantes da cadeia que compõem o serviço de transporte público.

4.3. Estudo de caso: acessibilidade do idoso ao transporte público coletivo na rodoviária do plano piloto do distrito federal

4.3.1 Etapa 1: Caracterização da área de estudo

A) Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal

Brasília é uma cidade atípica, não tem municípios, suas competências são atribuídas pela Constituição Federal de 1988, como cumulativa das competências dos Estados e Municípios.

Sua proximidade com cidades do Estado de Goiás, chamadas de cidades do entorno de Brasília - Valparaíso, Novo Gama, Cidade Ocidental, Águas Lindas e outras - causa uma série de problemas, que juntas somam uma população expressiva (600.000 habitantes – censo/2000), com um incremento populacional considerável no transporte público local, e nas vias do DF, e no Terminal Rodoviário do Plano Piloto, que será objeto desse trabalho (SETRANS/DF,2007).

O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal abrange as seguintes modalidades de serviço (SETRANS/DF,2007).

- Serviço Básico (Ônibus e Micro-ônibus)
- Serviço Especial de Vizinhança - Zebrinha (Micro-ônibus)
- Serviço Autônomo Rural (STPAR)
- Serviço Transporte Coletivo Privado (Fretamento)
- Serviço Próprio de Empresas (Fretamento)

O transporte público coletivo constitui-se dos serviços de transporte de pessoas no âmbito do Distrito Federal, por meio de modos coletivos, destinados ao atendimento das necessidades gerais de deslocamento dos cidadãos, mediante pagamento de tarifa

individual fixada previamente pelo Poder Executivo Distrital, sujeitos à regulação, delegação, fiscalização e controle do poder concedente - Lei nº 4.011/2007 - É classificado em Básico e Complementar.

O Serviço Básico compreende linhas dos modos metroviário e rodoviário, que poderão operar mediante integração física, tarifária e operacional.

O Serviço Complementar compreende linhas do modo rodoviário com características diferenciadas do Serviço Básico, que visam atender seguimentos específicos da população (SETRANS/DF,2007).

Complementa o Serviço de Transporte Coletivo do Distrito Federal, o Serviço Especial de Transporte de Vizinhança, também conhecido por Zebrinha – Figura 4 - devido às listas pintadas nas laterais dos veículos. É um serviço complementar ao convencional, transportando em média 340 mil passageiros/mês, sendo executado por empresas de transporte sob regime de permissão, com veículos do tipo micro-ônibus, dispondo de 26 assentos e tarifa diferenciada.

Os Zebrinhas oferecem a opção do deslocamento entre as quadras do Plano Piloto e os principais setores da cidade (Conjunto Nacional, Setor Comercial Sul, Esplanada dos Ministérios, entre outros) com mais conforto e agilidade, no entanto, como no sistema convencional, não apresentam alterações estruturais internas que garantam segurança e mobilidade aos idosos.



Figura 5 - Ônibus conhecido como zebrinha

Fonte: O autor

B) BRASÍLIA INTEGRADA

O Programa de Transporte Urbano do DF - Brasília Integrada - tem como objetivo geral promover a mobilidade no DF. As ações propostas possuem foco na implantação de uma nova concepção de operação do sistema de transporte público coletivo, fundamentada na integração entre itinerários de ônibus e metrô e a implementação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

As intervenções físicas constituem um meio de viabilizar esse novo modelo de gestão, para tanto, estão previstas construções e melhorias no sistema viário urbano e rodoviário do Distrito Federal, com o estabelecimento de vias exclusivas para ônibus, construção de terminais nos principais pontos de transferência de passageiros, implementação de bilhetagem automática e um amplo conjunto de ações no âmbito da gestão e do fortalecimento institucional do Sistema de Transporte Urbano do Distrito Federal (SETRANS/DF,2007).

C) TERMINAL RODOVIÁRIO DE BRASÍLIA

A Rodoviária de Brasília é o marco zero da construção da nova capital idealizada por Juscelino Kubitschek. Deste marco foi lançada a base para a construção de Brasília (SETRANS/DF,2007).

A construção começou em 11 de junho de 1959 e a inauguração foi em 12 de setembro de 1960. Sua área tem 68.200 m², com espaços apropriados dos quais saem as linhas de ônibus urbanos e alguns interurbanos. As linhas urbanas cobrem a área do Distrito Federal e as interurbanas se destinam às áreas do Entorno.

O Terminal Rodoviário do Plano Piloto está situado no centro geográfico de Brasília – Figura 5 - localiza-se no cruzamento entre o Eixo Monumental, onde se encontram os Ministérios, e o Eixo Rodoviário que atravessa as Asas Sul e Norte. Deste terminal, pode-se pegar um ônibus para qualquer região administrativa do Distrito Federal, além de algumas cidades do entorno, nos estados de Goiás e Minas Gerais.

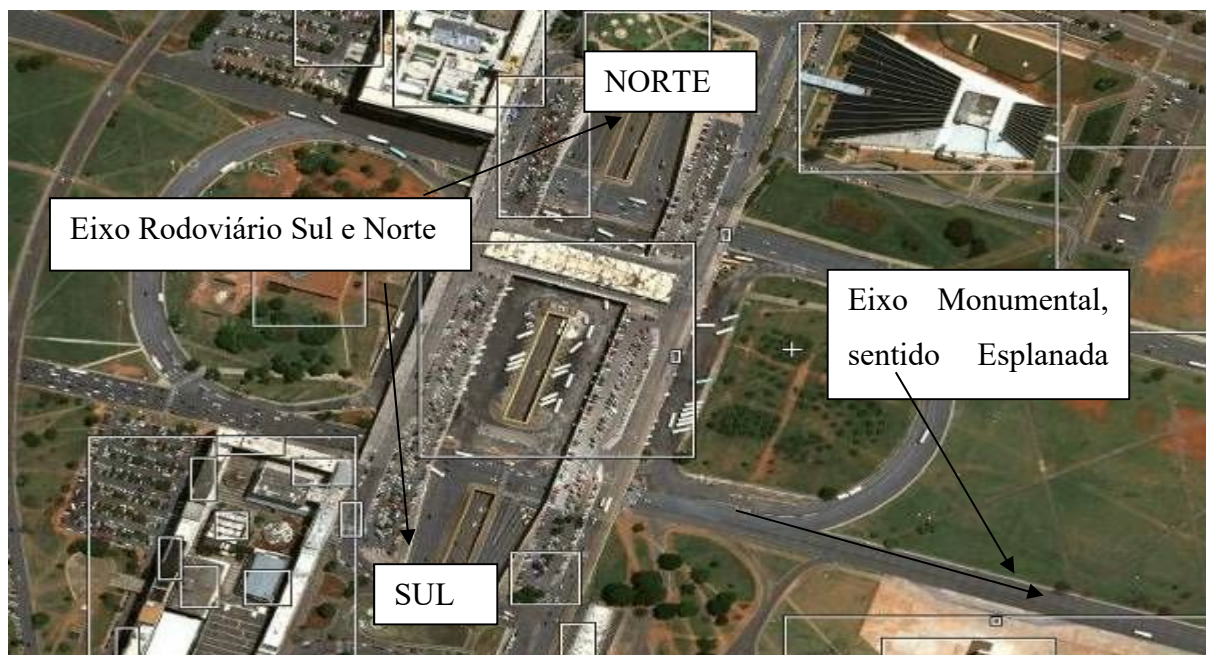


Figura 6 - Foto aérea do Terminal Rodoviário do Plano Piloto do Distrito Federal.

Fonte: Google Earth

O alto poder aquisitivo da população do Distrito Federal, principalmente em Brasília e nos Lagos Sul e Norte, favorece o uso do automóvel, que representa 75,6% da frota local, de 1.033.696 veículos (DETRAN/DF,2008), apresentando uma taxa média de cerca de duas pessoas por veículo. Apesar disso, para grande parte da população do Distrito Federal o principal meio de locomoção é o ônibus coletivo, em algumas cidades, como no Paranoá, chegou a 71%, 67% no Recanto das Emas e 65% em Santa Maria (CODEPLAN,2007), sendo que a população economicamente ativa de Brasília precisa percorrer grandes percursos para chegar a seus destinos.

Além disso 60% das viagens estão concentradas nos horários de pico, perfazendo uma média percorrida de 49 Km entre as Regiões Administrativas e o Plano Piloto (CODEPLAN, 2007). Logo, para que as necessidades dos usuários do Distrito Federal sejam atendidas, o sistema de transporte público coletivo requer melhor estrutura, tanto em termos qualitativos quanto quantitativos.

A Rodoviária do Plano Piloto é vinculada à Secretaria de Transportes do DF, por meio do Decreto 21.005, de 16 de fevereiro de 2000. Após alguns anos, com a crescente demanda, o terminal rodoviário foi se deteriorando, o que gerou a necessidade de passar por uma reforma geral, tendo sido reinaugurada no dia 23 de outubro de 1998. As figuras entre 6 e 11, que se seguem, mostram o pouco espaço de baias dos ônibus, painel de Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias - Escola de Ciências Económicas e das Organizações

informação sem funcionar, falta de assentos ao longo dos locais de espera para embarque e desembarque e balcão de informação sem funcionário disponível para prestar informações.

No local funcionam diversos estabelecimentos permissionários - cerca de 118 - que desenvolvem diversas atividades comerciais, como lanchonetes, restaurantes, livrarias, papelarias, farmácias, bancas de jornais, agências de viagens, casas lotéricas, lojas de conveniências, terminais bancários, correios, engraxatarias, um sacolão e guichês para venda de passes estudantil e a estação central do metrô. O terminal tem ainda, guichês do serviço de atendimento integrado ao cidadão, serviço conhecido como “Na Hora”, onde são realizados serviços diversos como – consulta de débitos e obtenção da carteira de identidade e de trabalho, entre outros (SETRANS/DF,2007).



Figura 7 - Visão geral das Baías dos ônibus

Fonte: O Autor



Figura 8 - Atividades comerciais

Fonte: O Autor

Monumento tombado e parte integrante do patrimônio da humanidade, a Rodoviária do Plano Piloto foi projetada para atender um público de 50 mil pessoas/dia (Agência Brasília/DF, 2009), hoje transitam, diariamente, cerca de 800 mil pessoas, 2.320 ônibus, além de 50 mil usuários do metrô.

Em consequência, a rodoviária sofre os efeitos do elevado crescimento demográfico do Distrito Federal, com mais de dois milhões de habitantes, além do abandono do poder público, sem reformas e manutenção constantes, e pela falta de cuidado dos seus próprios usuários.



Figura 9 - Painel fixo sem informação

Fonte: O Autor



Figura 10 - Painel sem informação. Falta de assento, usuário sentado no chão

Fonte: O Autor



Figura 11 - Usuário idoso aguardando

Fonte: O Autor



Figura 12 - Balcão de informação vazio

Fonte: O Autor

D) O IDOSO NO DISTRITO FEDERAL

O Distrito Federal subdivide-se em 30 Regiões Administrativas.

Dados do IBGE/CODEPLAN (2009), referentes à projeção da população do Distrito Federal, por sexo e grupos etários, bem como os indicadores que representam a dinâmica demográfica, apontam para que, se mantidas as hipóteses a respeito dos parâmetros demográficos, os idosos com 60 anos ou mais que em 2010 representará cerca de 8% da população do Distrito Federal estará perto de 15% em 2030, e a população de 2.654.059, estará próxima dos 3.270.564 habitantes.

Enquanto a população de 60 anos e mais aumenta significativamente, mais do dobro, passando de 7% em 2010, para 15% em 2030, os menores de 1 ano apresentam queda ao longo dos anos, passando de 2% da população em 2010, para 1% em 2030.

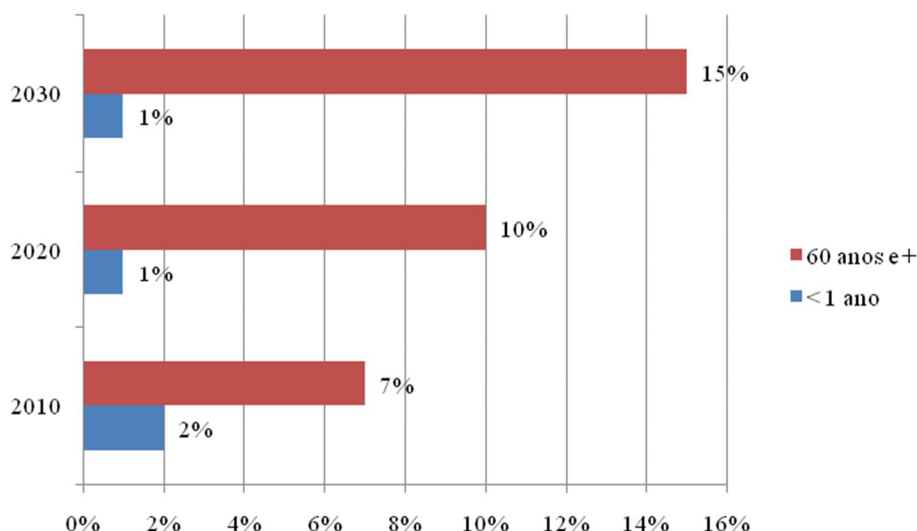


Gráfico 2 - Projeção da População por Sexo e Grupos Etários para o Distrito Federal

Fonte: IBGE/CODEPLAN (2009)

Os dados mostram, ainda, um índice de envelhecimento da população de 51,1%, onde para cada 100 pessoas menores de 15 anos existirão 51 pessoas de 65 anos e mais, sendo que as mulheres com idade acima de 60 anos representarão 42,1% a mais do que os homens no mesmo grupo de idade. Mostram, ainda, que a população economicamente ativa de idosos com 60 anos ou mais corresponde a 24,4%, sendo 37% de Homens e 14% de Mulheres.

Diante desse quadro verifica-se que a população do Distrito Federal terá uma estrutura etária tipicamente de países envelhecidos. Os dados apresentados no estudo atentam para o aumento significativo da população idosa, em razão da melhoria da qualidade de vida, aumento da expectativa de vida, entre outros e chamam à reflexão mais uma vez, para a necessidade premente de elaboração de políticas públicas voltadas essencialmente para este segmento da população (Indicadores Demográficos Prospectivos para o Distrito Federal 1991-2030 - CODEPLAN, IBGE e UNFPA, 2009)

4.3.2 Etapa 2 – Identificação das variáveis

De acordo com a metodologia apresentada e após aplicação do questionário piloto, foram identificadas as variáveis de interesse do presente projeto, relacionadas às características de acessibilidade do idoso usuário do sistema de transporte público no Terminal Rodoviário do Plano Piloto (TRPP), as quais foram agrupadas nas categorias

listadas a seguir e cuja discriminação dos itens dentro de cada variável encontra-se na Figura 12, na página seguinte.

- Dados socioeconômicos;
- Hábitos de viagem
- Aspectos Qualitativos

Em relação aos aspectos qualitativos, o termo embarque solidário representa o modo como se comporta os vetores envolvidos no sistema de transporte público em relação a preferência na fila de espera do ônibus aos idosos, ajuda de motorista e cobrador aos idosos ao subir e descer dos ônibus, bem como na movimentação dentro dos ônibus.

4.3.3 Etapa 3 – Elaboração do questionário

O questionário foi formulado no sentido de abranger todas as variáveis listadas na ETAPA 2, com as perguntas sendo dispostas de modo a facilitar a atuação dos pesquisadores e otimizar o tempo de entrevista.

Questionário aplicado na pesquisa

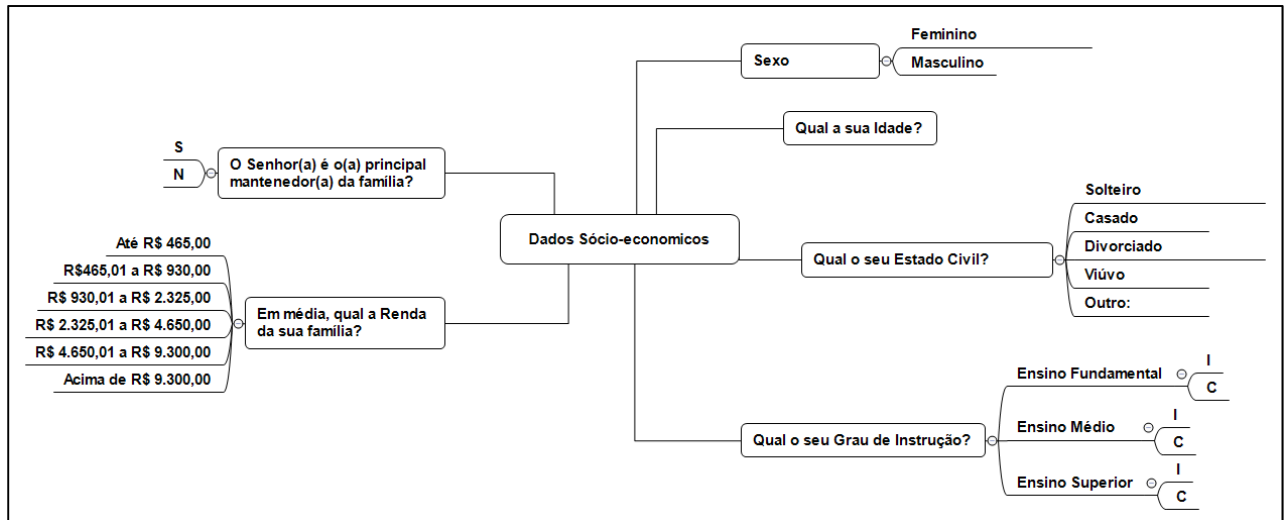


Figura 13 – Dados socioeconômicos

Fonte: O autor

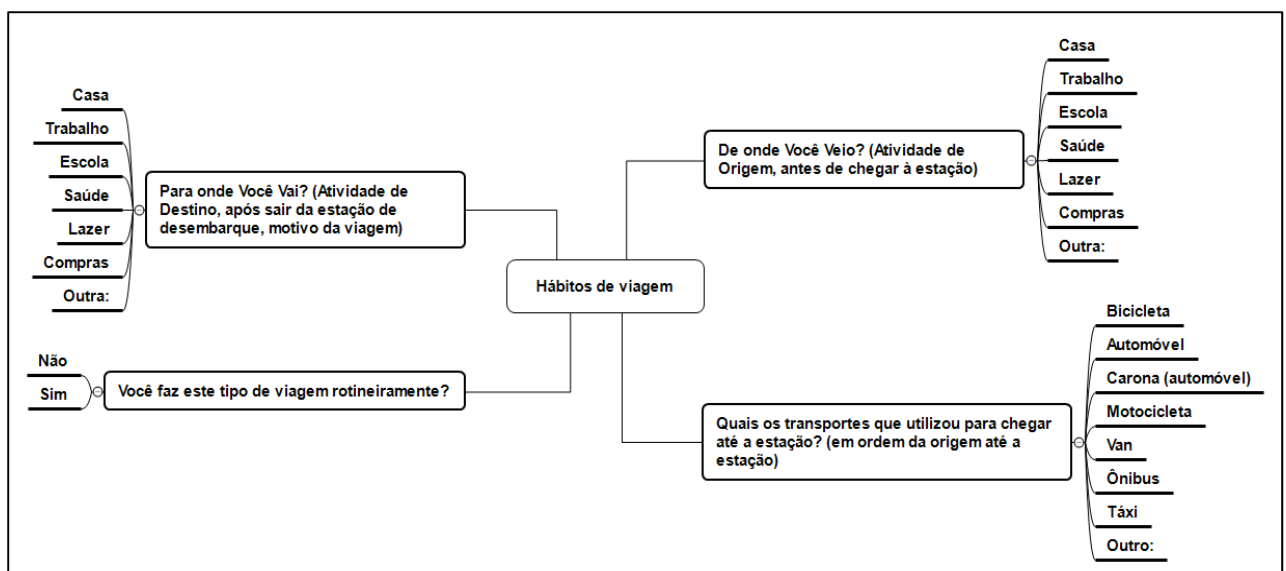


Figura 14 – Hábitos de viagem

Fonte: O autor

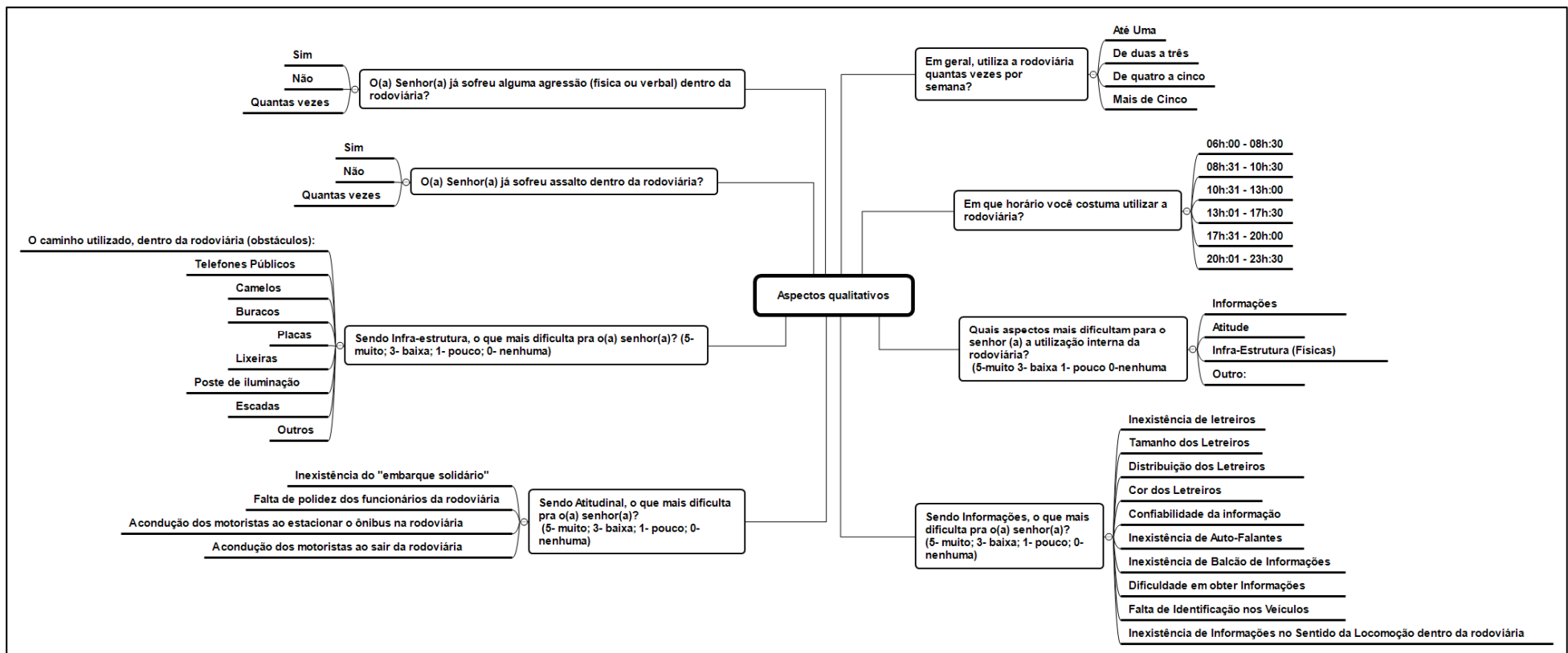


Figura 15 'Aspectos qualitativos

Fonte: O autor

4.3.4 Etapa 4 – Levantamento de dados

A caracterização da área de estudo partiu de uma análise prévia por meio de uma pesquisa-piloto realizada utilizando-se questionário de perguntas e respostas aplicado diretamente aos usuários idosos do terminal rodoviário do plano piloto em horários variados do dia.

Procurou-se assim, caracterizar a área de estudos, definindo no interior do terminal rodoviário do plano piloto os pontos de pesquisa, número ideal de pesquisadores, horário da pesquisa, quesitos a serem formulados, tamanho da amostra.

Caracterizada a área de estudos, definiu-se, após estudos estatísticos, para um padrão de nível de confiança de 95% e erro de 8% que o tamanho da amostra da amostra seria de 160 formulários, número ideal de pesquisadores, o quantitativo de formulários necessários e a definição dos pontos de aplicação da pesquisa que seria na plataforma inferior do terminal rodoviário do plano piloto do Distrito Federal.

Na figura 13, a seguir, observa-se o croqui da Plataforma Inferior do Terminal Rodoviário do Plano Piloto do Distrito Federal – onde se visualizam os pontos internos utilizados por cada pesquisador.

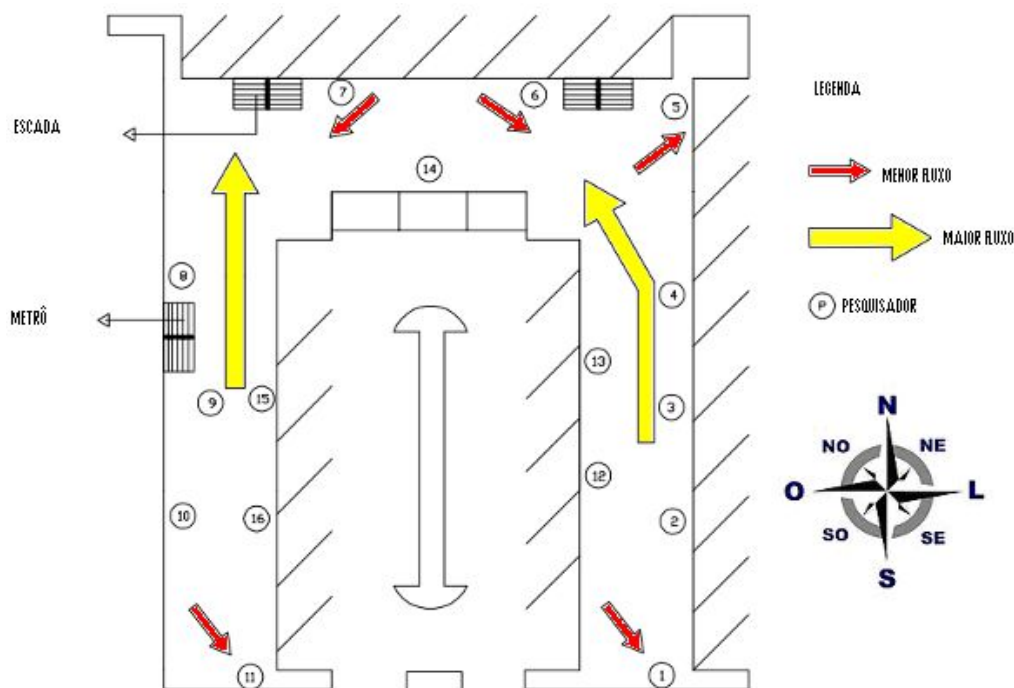


Figura 16 - Croqui da Plataforma Inferior do Terminal Rodoviário do Plano Piloto

Fonte: O Autor

Caracterizada a área de estudo, identificadas as variáveis e definida a elaboração do questionário, foram levantados dados em pontos previamente definidos no interior do terminal rodoviário do Plano Piloto do Distrito Federal,

Os pesquisadores foram distribuídos de forma proporcional ao fluxo dos usuários do Terminal Rodoviário do Plano Piloto obtido durante a análise realizada quando da aplicação do questionário piloto. Foram definidos 16 pontos de pesquisa, conforme ilustrado na figura 13, com um pesquisador em cada ponto, munido de 10 questionários, cada um, a serem aplicados ao público alvo, no período de duas horas (16:00 às 18:00 horas).

Estatisticamente, para que se obtivesse dados significativos e fieis à pesquisa, com nível de confiança de 95% e erro de 8%, determinou-se fossem levantados 160 questionários a serem aplicados aos entrevistados. Sendo que a cada amostra de idosos fosse escolhido apenas um a ser entrevistado, a fim de evitar vício da amostra. Ao término da pesquisa, os questionários foram reunidos de acordo com a metodologia proposta, para posteriormente ser feita a montagem dos dados.

4.3.5 Etapa 5 – Montagem da base de dados

A fim de obter a caracterização dos usuários idosos do sistema de transporte público no Distrito Federal, os dados foram sistematizados segundo as variáveis discriminadas na ETAPA 2. Sendo assim, foram realizadas correlações entre as variáveis socioeconômicas, hábitos de viagem e aspectos qualitativos. O banco de dados foi elaborado em planilha eletrônica do “excel”.

4.3.6 Etapa 6 – Análise dos dados

Os dados foram analisados de forma a obter padrões de comportamento para os diversos parâmetros, com: Atividades Sócio-Econômicas, Atividades de Transportes, Informações prestadas ou a disposição dos usuários, Atitudes dos vetores envolvidos (na pesquisa) como o sistema de transportes públicos e a Infra Estrutura dos locais de acesso no interior da rodoviária do Plano Piloto do Distrito Federal.

CAPÍTULO 5 – ANÁLISE DOS DADOS E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Neste capítulo é feita uma análise comparativa dos dados das variáveis apuradas na pesquisa como grau de instrução, renda e mantenedor da família, com a finalidade de caracterizar os usuários idosos do Transporte Público na Rodoviária do Plano Piloto.

A pesquisa procurou determinar quais os principais fatores que mais influenciam na mobilidade e acessibilidade dos idosos ao sistema de transporte público na rodoviária do plano piloto do Distrito Federal.

Foram pesquisadas variáveis referentes à facilidade de obtenção de informações por parte dos usuários idosos do sistema de transporte público para consecução dos seus objetivos; atitude dos vetores envolvidos no sistema de transporte público em relação aos usuários idosos, bem como, referente à Infraestrutura interna do terminal rodoviário.

5.1. Caracterização das atividades sócioeconômicas

Foram levantados dados em relação a idade, sexo, estado civil, grau de instrução, renda familiar e se principal mantenedor da estrutura familiar, gerando as características mostradas nos gráficos 3 a 7.

Em relação ao sexo, o gráfico 3 mostra que 61% são do sexo masculino, enquanto 39% do sexo feminino, o que em uma análise conjunta com o principal mantenedor, gráfico 8, nos mostra uma tendência de o homem assumir mais o papel de trabalhador, uma tendência natural que ocorria no passado, onde a mulher em geral ficava em casa cuidando dos filhos.

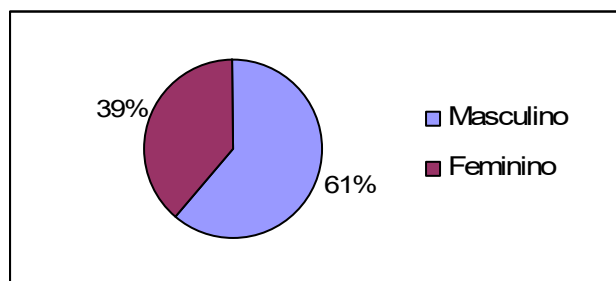


Gráfico 3 - Sexo dos usuários idosos do Transporte Público

Fonte: O Autor

Em relação à idade, verifica-se no gráfico a seguir que a grande maioria se encontra na faixa de 60 a 65 anos, 62% e 65 a 70 anos, 22%, classes a que também pertencem 58% dos mantenedores da família, conforme Figura 7.8. De onde se conclui que a maioria dos deslocamentos dos usuários idosos deve-se à atividade de trabalho, revelando presença marcante no mercado de trabalho.

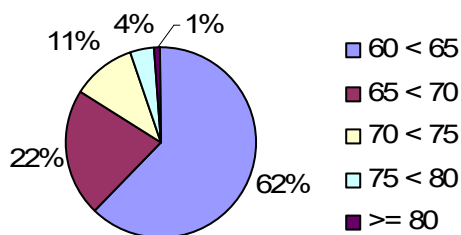


Gráfico 4 - Idade dos usuários idosos do Transporte Público

Fonte: O Autor

O gráfico a seguir mostra o percentual dos usuários idosos do transporte público em relação ao Estado Civil, onde 62% são casados, 14% solteiro, 12% divorciado e 12% viúvos.

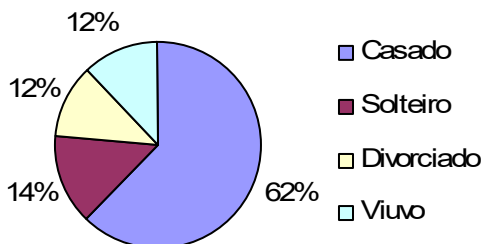


Gráfico 5 - Estado Civil dos usuários idosos do Transporte Público

Fonte: O Autor

O Gráfico 6 mostra que dos usuários idosos de transporte público que utilizam o terminal rodoviário do plano piloto para chegarem ao seu destino 28% têm grau de instrução de Ensino Fundamental Incompleto; 27% com Ensino Médio Completo; 23% com Ensino Fundamental Completo; 7% Ensino Médio Incompleto e os demais: Ensino Superior (Completo ou Incompleto) e Sem Instrução têm 5% cada.

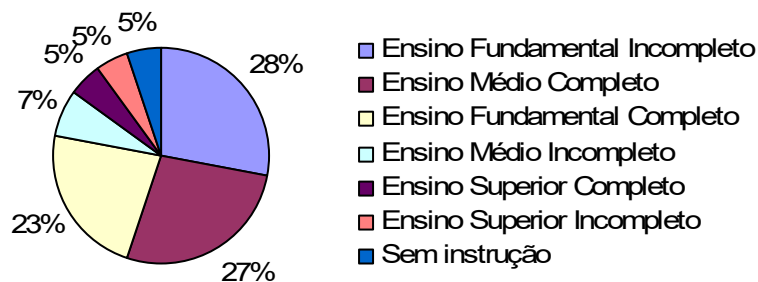


Gráfico 6 - Grau de instrução dos usuários idosos do Transporte Público

Fonte: O Autor

Já em relação à Renda Familiar, o gráfico 7 mostra que 47% dos idosos tem renda maior que 1 até 2 SM; 32% maior que 2 até 5 SM; 10 % maior que 5 até 10 SM; 6% recebem até 1 SM e 5% maior que 10 até 20 SM, não apresentando nenhum usuário com salário maior que 20 SM. (onde **SM** – **Salário Mínimo**)

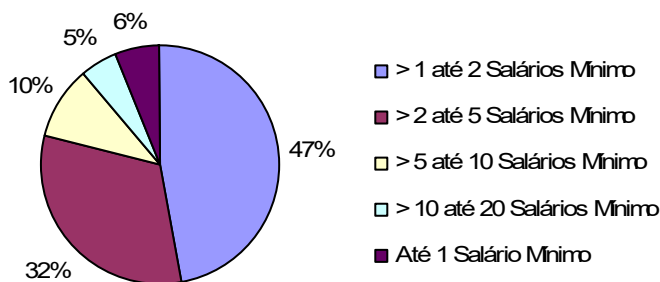


Gráfico 7 - Renda dos usuários idosos do Transporte Público

Fonte: O Autor

Outro dado importante refere-se à relação de idosos como mantenedor da família, mostrado no gráfico 8, onde 71% são mantenedores da família, enquanto 29% não são mantenedores da família. Isso mostra significativa mudança do perfil dessa população, evoluindo de um estado de inatividade econômica para plena atividade, com presença importante no mercado de trabalho.

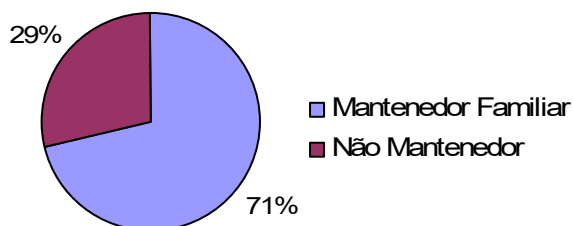


Gráfico 8 - Mantenedor familiar dos usuários idosos do Transporte Público

Fonte: O Autor

No gráfico que se segue é apresentada a composição por sexo dos idosos mantenedores da família, onde se observou que a grande maioria é do sexo masculino com 52%, contra 19% do sexo feminino, os não mantenedores corresponderam a 20% do sexo feminino e 9% do sexo masculino.

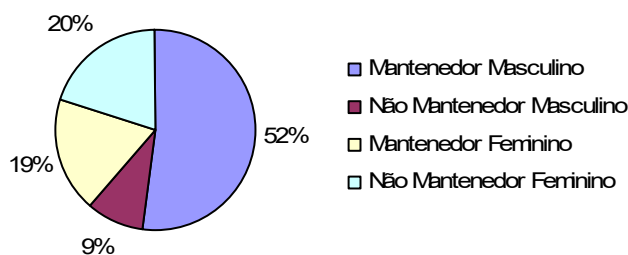


Gráfico 9 – Mantenedor da família por sexo

Fonte: O Autor

O gráfico 10 mostra que dos 71% mantenedores familiar, 42% têm idade igual ou maior que 60 anos e menor que 65 anos, 16% têm idade igual ou maior que 65 anos e menor que 70 anos, 8% têm idade igual ou menor que 70 anos e menor que 75 anos, 4% têm idade igual ou maior que 75 anos e menor que 80 anos e 1% maior ou igual a 80 anos. Verificou-se daí, que os idosos trabalhadores estão em todas as classes de idade, no entanto, mais da metade se concentra entre as idades de 60 anos e 70 anos, com 58%.

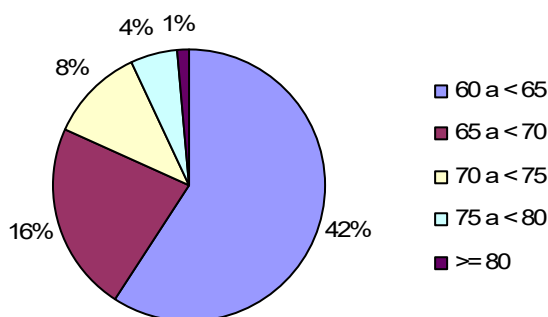


Gráfico 10 - Idade x Mantenedor familiar

Fonte: O Autor

Esse gráfico mostra a composição do Grau de Instrução dos 71% dos usuários idosos do transporte público mantenedores familiar, mostrando que mais da metade 54%

concentra-se no Ensino Médio Completo 19%, Ensino Fundamental Incompleto 19% e Ensino Fundamental Completo 16%.

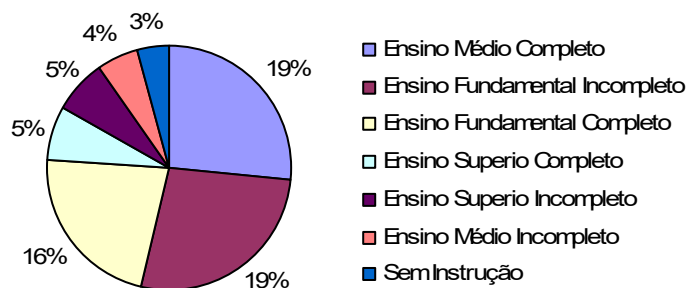


Gráfico 11 - Grau de Instrução x Mantenedor familiar

Fonte: O Autor

O próximo gráfico mostra a composição do Estado Civil dos 71% dos usuários idosos do transporte público mantenedores familiar, indicando que 39% são casados, 12% solteiros, 10% divorciados e viúvos respectivamente.

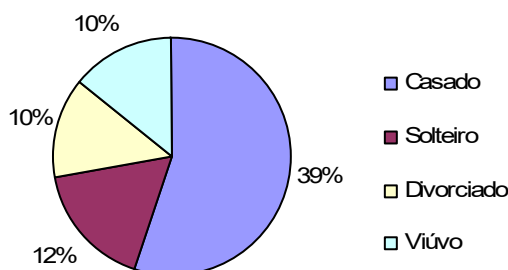


Gráfico 12 - Estado Civil x Mantenedor familiar

Fonte: O Autor

Diante dos dados caracterizadores das atividades socioeconômicas dos usuários idosos do transporte público na Rodoviária o Plano Piloto do Distrito Federal, verificou-se que os idosos se apresentam em grande número no mercado de trabalho, sendo os mantenedores de suas famílias (71%), renda maior que 1 SM até 5 SM (79%), grau de instrução de Ensino Médio e Fundamental Completos e Ensino Fundamental Incompleto

(54%), idade entre 60 anos e menor que 70 anos (58%) e Estado Civil predominantemente casado (39%).

5.2. Caracterização do Hábito de viagem dos usuários idosos

Procurou-se definir, nesse item, os hábitos de viagem dos usuários idosos do sistema de transportes públicos na rodoviária do plano piloto do Distrito Federal referentes à atividade de origem antes de chegar à rodoviária, o meio de locomoção utilizada até chegar à rodoviária do plano piloto, atividade de destino após sair da rodoviária e se faz a viagem rotineiramente.

O gráfico 13 mostra que 58% têm como atividade de origem o trabalho, 26% de casa, 10% de atividades de saúde e 6% de outras atividades, enquanto que o gráfico seguinte informa que o destino de 72% dos usuários idosos foi para a residência, mostrando consonância quando comparados com os dados do gráfico 8 - Mantenedor Familiar - onde 71 % são trabalhadores, determinando o sentido do fluxo dos idosos no sentido trabalho - residência.

De acordo com a pesquisa, 68% dos usuários idosos fazem a viagem de ônibus rotineiramente, evidenciando total consonância, quando também comparado com os dados do gráfico 8 , já citado, onde 71% são trabalhadores.

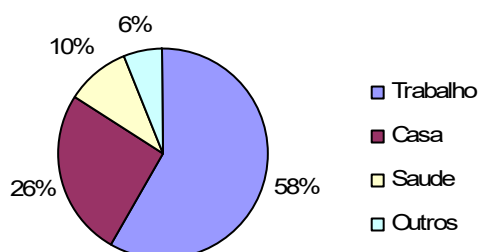


Gráfico 13 - Atividade de origem antes de chegar à rodoviária

Fonte: O Autor

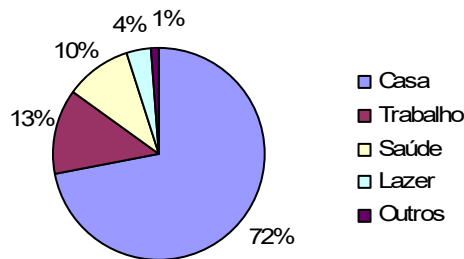


Gráfico 14 - Atividade de destino após sair da rodoviária

Fonte: O Autor

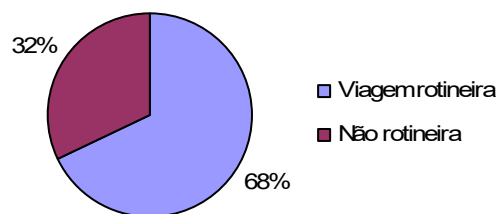


Gráfico 15 - Atividade de viagem de rotina

Fonte: O Autor

Quanto ao meio de locomoção utilizado pelos usuários idosos para chegarem até a rodoviária do plano piloto do Distrito Federal, observa-se que 71% utilizaram ônibus para chegar até a rodoviária; 21% chegaram até a rodoviária a pé; 2% de automóvel; 3% de carona e 3% de outras formas de locomoção.

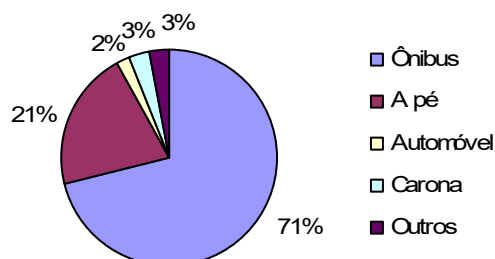


Gráfico 16 - Meio utilizado para chegar ao Terminal Rodoviário do Plano Piloto

Fonte: O Autor

5.3. Caracterização do horário utilizado pelos usuários idosos

Os horários de utilização do transporte público no Distrito Federal na plataforma inferior da rodoviária do plano piloto foram divididos em intervalos de classe, conforme mostrado abaixo, com a finalidade de se obter uma melhor caracterização desse horário.

- 1 - 06:00-08:30 horas
- 2 - 08:31-10:30 horas
- 3 - 10:31-13:00 horas
- 4 - 10:31-13:00 horas
- 5 - 17:31-20:00 horas
- 6 - 20:01-23:30 horas

O gráfico 17 mostra os horários mais utilizados pelos usuários idosos do sistema de transportes urbanos no Distrito Federal no terminal rodoviário do Plano Piloto.

Observa-se que 52% dos usuários utilizam o terminal rodoviário no horário entre às 06:00 e 08:30 horas (horário de chegada à rodoviária do plano piloto) e entre as 17:31 e 20:30 horas (horário de saída da rodoviária do plano piloto); e 23% utilizam o transporte público no horário entre as 06:00 e 08:30 horas e entre 10:31-13:00 horas; 14% somente entre 10:31 e 13: horas; 6% entre as 17:31 e 20:00 horas e o restante 5% em outros horário.

Da análise dos dados dispostos nesse gráfico, observa-se que os horários de utilização do transporte público pelos idosos concentram-se nos horários de início da manhã, 06:00 e 08:30 da manhã, e final da tarde entre 17:31 e 20:30 horas (52%) e no horário de almoço, entre 10:31 e 13:00 horas (23%), evidenciando, em análise conjunta com os resultados apresentados no gráfico 17 - Mantenedor Familiar (71%) - que esses horários se devem à hora de saída de casa para o trabalho e posterior retorno ao final da tarde..

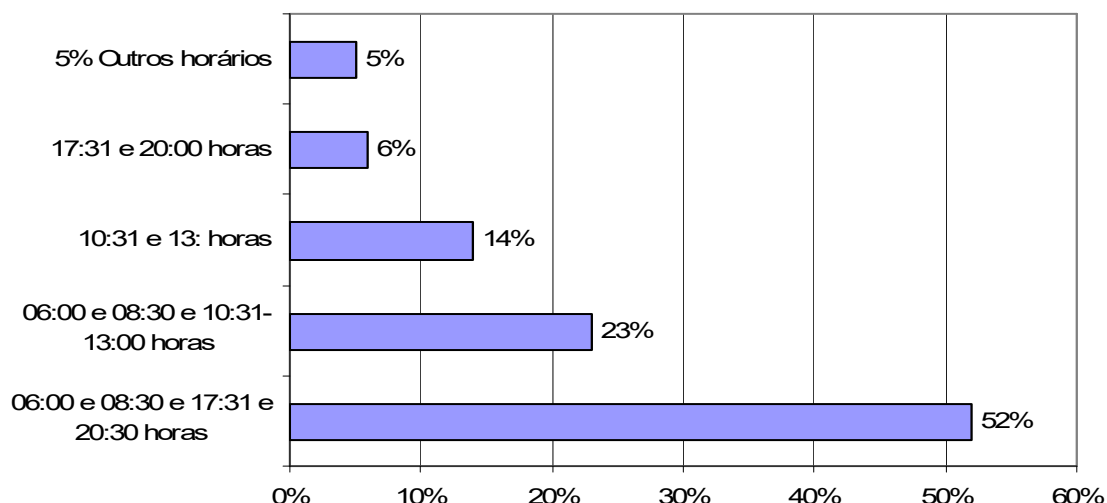


Gráfico 17 - Horário utilizado pelos idosos no Terminal Rodoviário do Plano Piloto do Distrito Federal

Fonte: O Autor

5.4. Caracterização quanto às informações disponíveis

Procurou-se identificar as variáveis que dificultam ou facilitam a mobilidade dos usuários idosos do sistema de transportes públicos na rodoviária do plano piloto do Distrito Federal quando da necessidade de obtenção e qualidade da informação.

Do universo pesquisado que respondeu sobre as informações colocadas à disposição dos usuários idosos, 83% afirmaram ser a inexistência de informações no sentido da locomoção dentro da rodoviária; 81% inexistência de letreiros; 79% a inexistência de balcão de informações; 37% tamanho dos letreiros; 37% distribuição dos letreiros; 37% cor dos letreiros; 34% dificuldade em obter Informações; 31% inexistência de alto-falantes; 26% confiabilidade da informação e 26% falta de identificação nos veículos, conforme mostrado no gráfico a seguir.

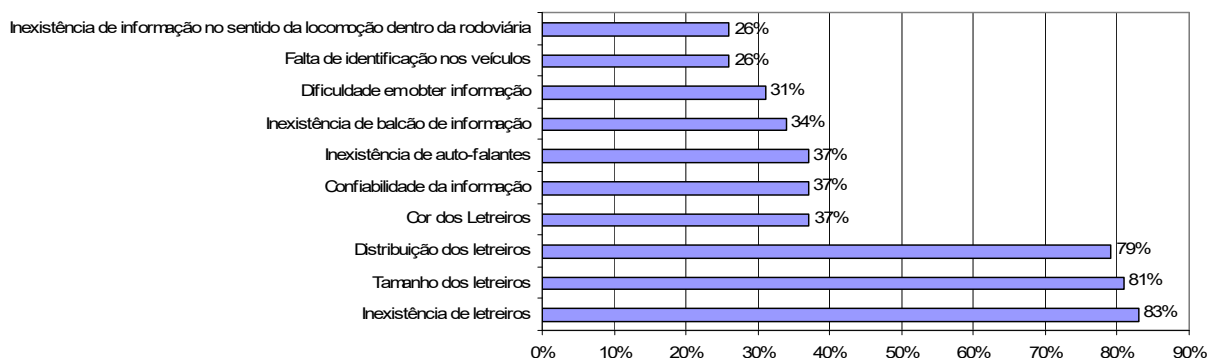


Gráfico 18 - Informações disponíveis

Fonte: O Autor

Portanto, conclui-se que a maior queixa dos usuários idosos se refere à inexistência de informações, seja ela por meio de letreiros (81%) ou de funcionários disponíveis (79%) que dificultam a locomoção interna (83%) no terminal rodoviário do plano piloto do Distrito Federal.

5.5. Caracterização quanto à atitude dos vetores (motorista, cobrador, funcionário da rodoviária e demais usuários) envolvidos no transporte público

Nesse item procurou-se identificar a relação dos usuários idosos do sistema de transportes públicos na rodoviária do plano piloto do Distrito Federal com os vetores envolvidos nesse sistema.

Conforme se depreende do gráfico 19, para 62% dos idosos entrevistados o problema principal com relação à atitude dos vetores envolvidos no sistema de transporte público no interior da rodoviária do plano piloto do Distrito Federal está relacionado com as manobras dos motoristas ao sair da rodoviária; 58% apontam a falta de polidez dos funcionários da rodoviária; 57% nas manobras dos motoristas ao estacionar o ônibus na rodoviária e para 46,36% o maior problema é a inexistência do embarque solidário.

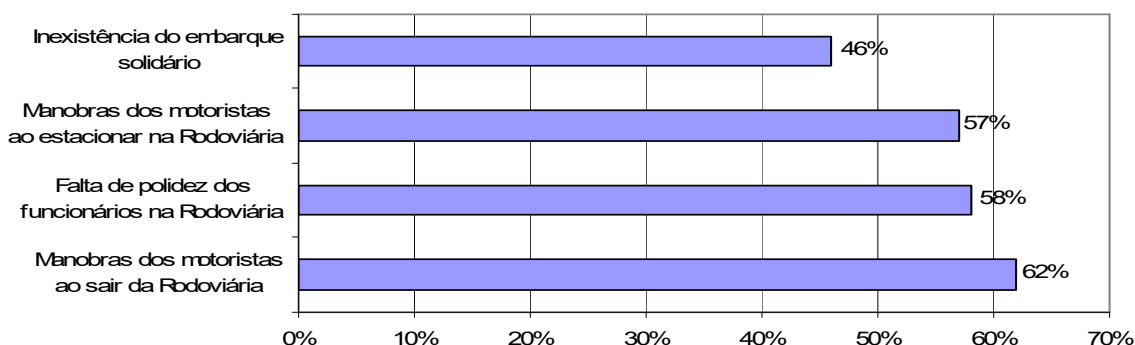


Gráfico 19 - Atitude dos vetores

Fonte: O Autor

Considerando os desvios em relação à média dos valores, as respostas não apresentam diferenças significativas quanto ao problema principal a ser abordado quanto à maior ou menor facilidade de acessibilidade dos usuários idosos do sistema de transporte público do Distrito Federal.

Evidencia-se, no entanto, ainda que não muito divergente, uma tendência dos entrevistados no sentido de apontar como dificuldade principal a forma como os motoristas se comportam ao dirigir o ônibus, bem como, o tratamento dispensado aos idosos pelos funcionários da rodoviária.

Isso evidencia urgente necessidade de políticas de recursos humanos, a fim de que os prestadores de serviços, motoristas, funcionários, cobradores e os demais envolvidos nos serviços prestados, recebam treinamento adequado a fim de melhorar a relação com os usuários idosos, assim como, com todos os demais usuários do transporte público no Distrito Federal.

5.6. Caracterização quanto aos aspectos de infraestrutura do terminal rodoviário do plano piloto do Distrito Federal

Visou identificar, junto aos usuários idosos do sistema de transporte público do Distrito Federal, os aspectos positivos e negativos de infraestrutura do terminal rodoviário do plano piloto. Para tanto, foram formulados quesitos quanto a qualidade dos serviços dispostos ou a dispor à comunidade, tais como: existência de telefones públicos, presença de camelôs, existência de buracos, condição de iluminação, condições das escadas,

localização de placas e lixeiras, a fim de verificar as variáveis que dificultam a mobilidade e acessibilidade dos idosos no atingimento de suas necessidades.

O gráfico 20 mostra os resultados encontrados.

Do universo de usuários idosos pesquisados observou-se que 61% afirmam ser o maior problema na infraestrutura da rodoviária do plano piloto do Distrito Federal as condições das escadas; 54% as condições da iluminação; 51% as placas; 51% a falta de lixeiras; 22% os buracos existentes no interior da rodoviária; 10% os camelôs e para 7% os telefones públicos.

Verificou-se, portanto, que os aspectos referentes às condições das escadas, iluminação, placas e lixeiras mostraram-se mais representativos, sendo as variáveis que mais dificultam a mobilidade e acessibilidades dos idosos no interior da rodoviária do plano piloto do Distrito Federal.

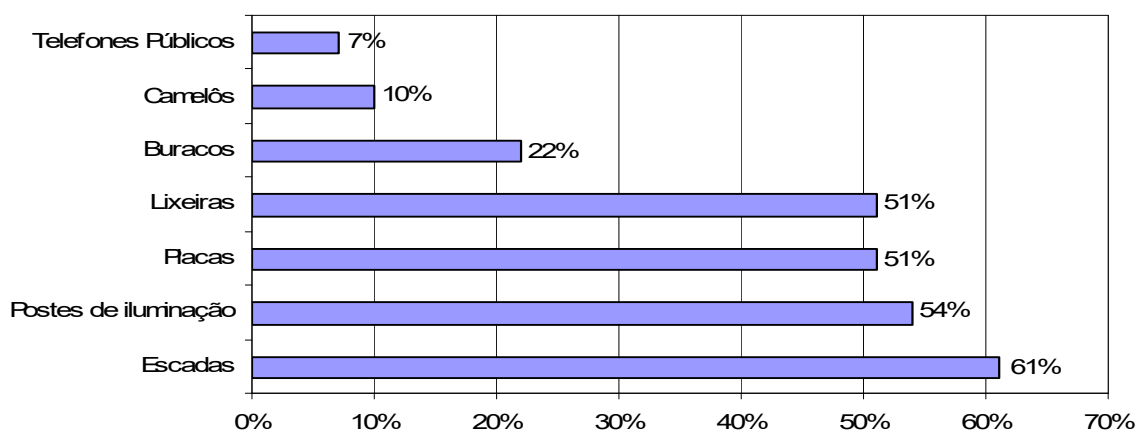


Gráfico 20 - Infraestrutura do Terminal Rodoviário do Plano Piloto do Distrito Federal

Fonte: O Autor

5.7. Caracterização quanto aos aspectos de segurança dos usuários idosos do terminal rodoviário do plano piloto do Distrito Federal (TRPP)

A questão da segurança foi abordada quanto aos aspectos de os usuários idosos já ter sofrido assalto ou agressão física/verbal no terminal rodoviário do plano piloto (TRPP). Os dados obtidos estão mostrados nos gráficos 21 a 23.

Verificou-se que poucos usuários idosos reclamaram quanto aos aspectos de segurança do terminal rodoviário do plano piloto do Distrito Federal, onde 15% já foram assaltados e 16% foram agredidos, desses; 8% corresponderam a agressão física, 7% agressão verbal e 1% agressão física e verbal.

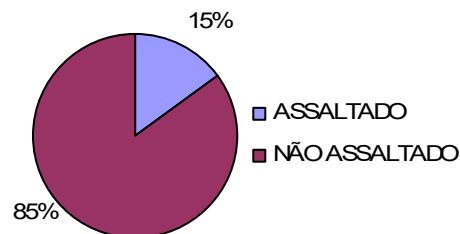


Gráfico 21 - Ocorrência de Assalto no TRPP

Fonte: O Autor

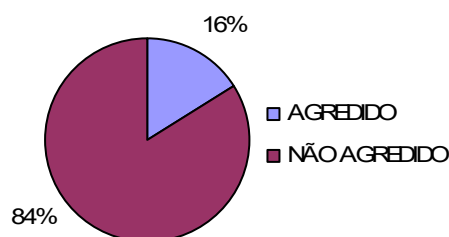


Gráfico 22 - Ocorrência de Agressão no TRPP

Fonte: O Autor

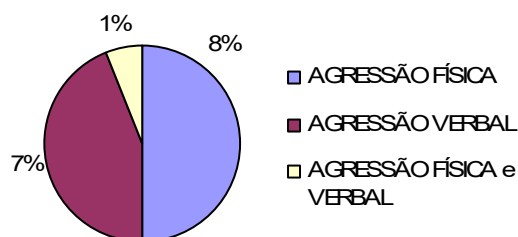


Gráfico 23 - Composição dos 16% que sofreram agressão no TRPP

Fonte: O Autor

5.8. Análise dos aspectos específicos de estudo na rodoviária do plano piloto

Foram analisadas três variáveis que poderiam interferir na percepção dos usuários idosos do sistema de transporte público na rodoviária do plano piloto: Idade; Grau de Instrução e Renda, comparativamente à qualidade e quantidade de informações colocadas à disposição dos idosos que facilitem a mobilidade e acessibilidade dos idosos no interior da rodoviária do plano piloto; a atitude dos vetores envolvidos no sistema de transporte público em relação aos idosos e a influência da Infraestrutura interna da rodoviária do plano piloto na maior ou menor facilidade de mobilidade e acessibilidade dos idosos para chegarem ao seu destino.

5.8.1 Análise dos dados em relação à idade dos usuários idosos do transporte público x informações à disposição dos idosos, a atitude dos vetores envolvidos e a infraestrutura interna da rodoviária do plano piloto

Nesse item procurou-se identificar quais as variáveis que mais dificultam a mobilidade e acessibilidade dos idosos no interior da rodoviária do plano piloto do Distrito Federal.

As idades dos idosos envolvidos foram divididas em classes de idades, considerando a expectativa de vida do brasileiro em torno de 73 anos de idade, a fim de se obter uma maior homogeneidade da amostra, resultando em cinco classes etárias:

- Classe 1 – idade igual a 60 e menor que 65
- Classe 2 – idade igual a 65 e menor que 70
- Classe 3 – idade igual a 70 e menor que 75
- Classe 4 – idade igual a 75 e menor que 80
- Classe 5 – idade igual a 80 em diante.

Os percentuais do gráfico 24 representam os valores obtidos quanto à percepção dos idosos em relação à maior ou menor facilidade ou dificuldade de obtenção de informação que afeta a acessibilidade no interior da rodoviária do plano piloto.

Observou-se que 65% dos idosos pesquisados, componentes das classes etárias 1,2,3 e 4, os maiores problemas encontra-se na obtenção de informação/atitude/infraestrutura no terminal rodoviário do plano piloto para se dirigir ao

local de destino; 7% para os idosos componentes das classes etárias 1,2 e 3 o principal problema está na infraestrutura; 6% para os idosos componentes das classes etária 1 e 2 o problema está na atitude e outros; 5% para os idosos das classes etárias 1 e 2 a informação é o principal problema e 1% da classe etária 1 o maior problema reside na obtenção de informação e na atitude dos demais envolvidos no sistema de transporte público (motoristas, cobradores, funcionários e demais passageiros e usuários). Além disso, verificou-se importante influência das classes etárias 1 e 2 presentes em praticamente todas as variáveis pesquisadas.

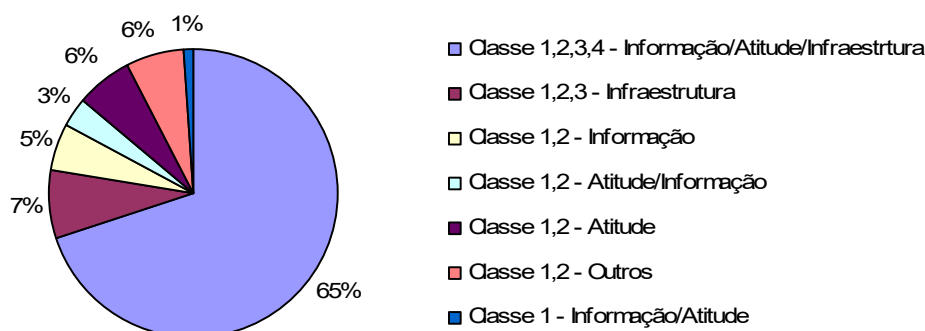


Gráfico 24 - Classes etárias quanto à percepção da dificuldade em relação à informação, atitude e infraestrutura

Fonte: O Autor

A composição etária dos 65% de usuários idosos indicados no gráfico anterior encontra-se no gráfico 25, onde 42% correspondem à classe etária 1; 14% à classe etária 2; 7% à classe etária 3 e 2% à classe etária 4.

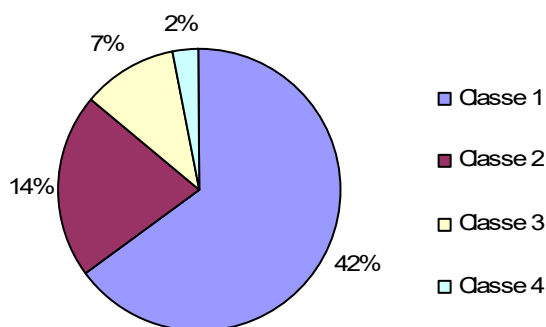


Gráfico 25- Composição das classes etárias referentes aos 65% de usuários idosos

Fonte: O Autor

5.8.2 Análise dos dados em relação ao grau de instrução dos usuários idosos do transporte público x informações à disposição dos idosos, a atitude dos vetores envolvidos e a infraestrutura interna da rodoviária do plano piloto

O Grau de Instrução dos usuários idosos do transporte público na rodoviária do plano piloto do Distrito Federal foi dividido conforme enumerado a seguir:

- 1 - Sem instrução - SI
- 2 - Ensino Fundamental Incompleto - EFI
- 3 - Ensino Fundamental Completo - EFC
- 4 - Ensino Médio Incompleto - EMI
- 5 - Ensino Médio Completo - EMC
- 6 - Ensino Superior Incompleto - ESI
- 7 - Ensino Superior Completo - ESC

Os percentuais do gráfico 26 representam a influência do Grau de Instrução dos idosos quanto aos aspectos que mais influenciam na sua mobilidade e acessibilidade no interior do terminal rodoviário do plano piloto.

Observou-se que, para 65% dos idosos entrevistados, independentemente do grau de escolaridade, os maiores problemas encontram-se na obtenção de informação/atitude/infraestrutura no interior da rodoviária do plano piloto do Distrito Federal, dificultando bastante a acessibilidade dos idosos ao seu destino, perdendo-se bastante tempo em busca de informações, que muitas vezes são dadas de forma errada por pessoas não treinadas para isso; para a parcela de 8% com ensino fundamental e médio completos e incompletos o problema reside na infraestrutura; para os 6% com ensino fundamental e superior incompletos, a atitude; para os 6% com ensino fundamental completo e incompleto e ensino médio completo, outros obstáculos; a parcela representada pelos 4% com ensino fundamental e médio completos, atitude e infraestrutura; e finalmente, para o percentual de 3% com ensino médio completo e incompleto, a informação, com os usuários idosos com ensino médio completo apresentando importante influência em todas as variáveis levantadas.

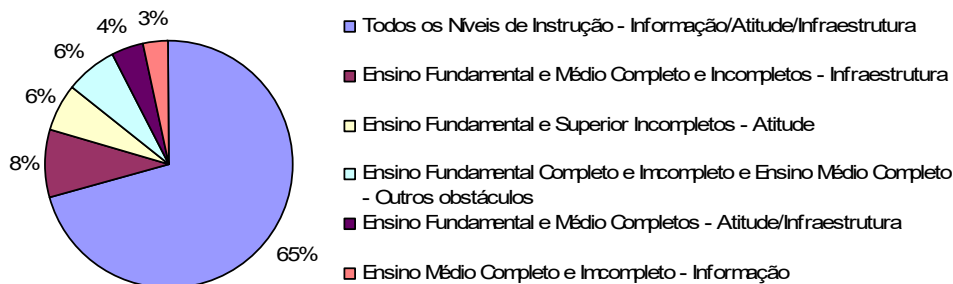


Gráfico 26 - Grau de Instrução quanto a percepção da dificuldade em relação à informação, atitude e infraestrutura

Fonte: O Autor

A composição do grau de instrução referente ao percentual característico de 65% do gráfico 26 encontra-se no gráfico 27, onde 20% correspondem aos usuários idosos com ensino medido completo; 17% ensino fundamental incompleto; 15% ensino fundamental completo; 4% ensino superior completo e 3% ensino superior incompleto.

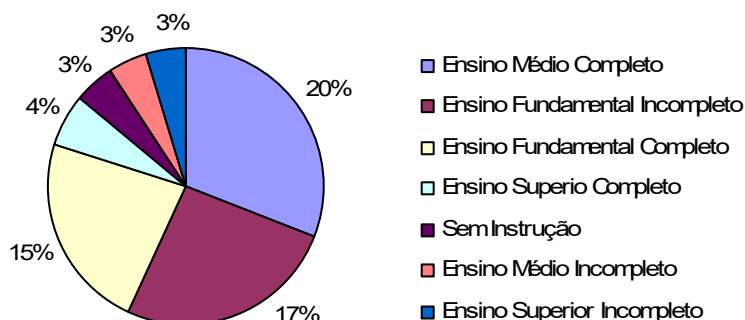


Gráfico 27 - Composição do Grau de Instrução correspondente aos 65% dos usuários idosos

Fonte: O Autor

5.8.3 Análise dos dados em relação à renda dos usuários idosos do transporte público x informações à disposição dos idosos, a atitude dos vetores envolvidos e a infraestrutura interna da rodoviária do plano

O Nível de Renda dos usuários idosos do transporte público na rodoviária do Plano Piloto do Distrito Federal foi dividido em classes, a fim de facilitar a análise dos

dados, bem como obter maior homogeneidade da amostra, resultando em cinco classes, onde SM – Salário Mínimo:

- Classe 1 – até 1 salário mínimo (SM)
- Classe 2 – Maior que 1 SM até 2 SM
- Classe 3 – Maior que 2 SM até 5 SM
- Classe 4 – Maior que 5 SM até 10 SM
- Classe 5 – Maior que 10 SM até 20 SM
- Classe 6 – Maior que 20 SM

Os percentuais do gráfico 28 representam o Nível de Renda dos usuários idosos quanto aos aspectos que mais influenciam na mobilidade e acessibilidade no interior da rodoviária do plano piloto.

Da mesma forma observada para a idade e grau de instrução, para todos as classes de renda dos usuários idosos do transporte público do Distrito Federal, os maiores problemas - 66% - encontram-se na obtenção de informação/atitude/infraestrutura no interior da rodoviária do plano piloto do Distrito Federal, 7% classes 1,2,3 disseram ser outros problemas, 6% classes 1,2,3 disseram ser a atitude, 6% classes 2,4,5 a informação, 4% classes 2,3,4 a informação e 3% classe 2 a informação.

Observou-se que a classe 2 de renda dos usuários idosos apresentou uma influência importante, já que esteve presente em todas as variáveis levantadas, inclusive com maior participação percentual nos 66% apresentados no gráfico 28.

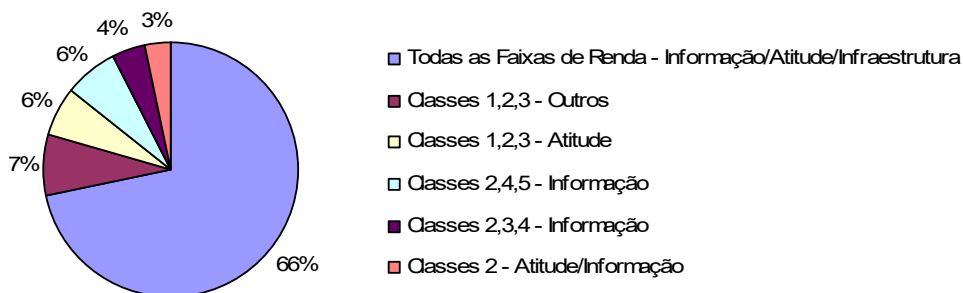


Gráfico 28 - Nível de Renda

Fonte: O Autor

O gráfico 29 mostra a composição dos 66% do gráfico a Figura 8.5 da distribuição por classe de renda das variáveis que dificultam a acessibilidade dos usuários idosos do transporte público na rodoviária do plano piloto do Distrito Federal. Observou-se que 24% são usuários idosos que compõem a classe 2 de renda; 21% a classe 3; 9% a classe 4; 8% a classe 1; 3% a classe 5 e 1% a classe 6.

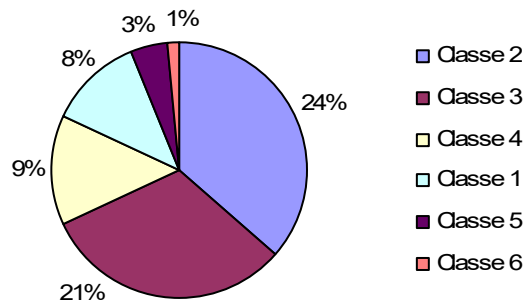


Gráfico 29 - Classes de Renda quanto à percepção da dificuldade em relação à informação, atitude e infraestrutura

Fonte: O Autor

CONCLUSÃO

A expectativa de vida do brasileiro ao nascer cresceu na última três décadas e passou de 70 anos, em 1997, para algo em torno de 76 anos, em 2016, sendo hoje de 75.8 anos (IBGE 2018). A melhora na expectativa de vida e a queda na mortalidade da população são consideradas os grandes responsáveis por um aumento considerável no número de idosos no Brasil.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Para tanto deverá haver melhoria nas condições de informações fixas, com colocação de letreiros fixos, luminosos, atentando para as suas dimensões, já que a capacidade de visão, reflexo, mobilidade dos idosos se tornam mais lentos com o passar do tempo, com indicação dos locais de embarque, desembarque, escadas rolantes, elevadores, entrada e saída do terminal rodoviário;

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

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

Embarque solidário, com preferência para os idosos;

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

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

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

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

Julga-se necessário realizar a promoção de campanhas educativas, visando sensibilização das empresas prestadoras do serviço e demais usuários do transporte coletivo urbano; dar visibilidade à qualidade do atendimento oferecido aos idosos que precisam utilizar o transporte urbano e despertar na população atitudes que demonstrem a importância da “responsabilidade social” para a melhoria do transporte coletivo urbano para idoso no Distrito Federal.

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

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

BIBLIOGRAFIA

ABNT NBR 9050(2004) - Definições de Acessibilidade.

Agência Brasília - Disponível em www.governo.df.gov.br - acessado em junho de 2009.

Agência Nacional DE Transportes Terrestres (ANTT) - Disponível em: www.antt.gov.br
- acessado em 05 de junho de 2009.

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

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

Batista Jr. Edgard Dias e Senne, Edson Luiz França (2000). Um Novo Método para Avaliar o Desempenho de Sistemas de Transporte Urbano de Passageiros.

Cardoso, C. E. P. (2006). Acessibilidade – alguns conceitos e indicadores, Revista dos Transportes Públicos – ANTP – Ano 29 – 4º trimestre.

CODEPLAN (2007) - Disponível em – www.codeplan.df.gov.br – acessado em 20 de maio de 2009.

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

Dalvi, M. Q. (1978). Behavioral modelling accessibility, mobility and need: concepts and measurement. In: Hensher, D.A.& Stopher, P.R. (eds). Behavioral Travel Modelling. London: Croom Helm

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ingram, D.R. (1971) The concept of accessibility: a search for an operational form. Regional Studies, v.5, n.2.

Januario, M.H (1997). Acessibilidade do sistema de transportes.

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

Koenig, J.G. (1980). Indicators of urban accessibility: theory and application. *Transportation Research*, v.9, n.2, p.145- 172.

Lakatos, E. (2017). Metodologia científica (7a. ed.). São Paulo: Grupo Gen - Atlas.

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

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

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

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

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

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

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

Morris, J.M; Dumble, P.L.; W Igan, M.R. (1979) æ Accessibility indicators for transport planning. *Transportation Research*, v.13A, n.2, p.91-109

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

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

- Prado, A. R. A. (2003).Acessibilidade e Desenho Universal. 3º Congresso Paulista de Geriatria e Gerontologia – GERP,
- Raia Jr, A. A. (2000). Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações. Tese (Doutorado) – Escola de Engenharia de São Carlos, USP, São Paulo, SP.
- Richardson, R., Peres, J., Wanderley, J., Correia, L. & Peres, M. (2015). Pesquisa social. 4rd ed. São Paulo: Atlas.
- Santos, B.J.R. (2005). A Qualidade no Serviço de Transporte Público Urbano, <http://www.ucg.br/nupenge/pdf>.
- Santos, A.; Santos, L. K. S.; & Ribas V. G. (2005).Acessibilidade de habitações de interesse social ao cadeirante: um estudo de caso. Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 5, n. 1, p.55-75, jan./mar.
- Sarraf, V. P. (2007). O conceito de acessibilidade ganha força entre os museus brasileiros. Rev. Cidadania. Ano 5, Nº. 40. Bunge. São Paulo.
- Secretaria De Estado Do Distrito Federal - (SETRANS/DF,2007) - Disponível em - www.st.df.gov.br – acessado em 24 de abril de 2009.
- Silva, L. S. (2007). Avaliação da segregação socioespacial da cidade de Manaus considerando indicadores de acessibilidade e mobilidade do transporte público. Programa de Pós-Graduação em Transportes, departamento de Engenharia Civil e Ambiental, UnB, Brasília, DF.
- Universidade Metodista - Disponível em 26 de maio de 2009 - www.metodista.br/maiscidadania/reportagens/transporte-coletivo-mobilidade-para-todos.
- Vasconcellos, E. A. (1996a). Transporte urbano, espaço e equidade. Análise das políticas públicas.2ªed.São Paulo: NetPress.

Vasconcellos, E. A. (1996b). Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento, Unidas.

Vasconcellos, E. A. (2000). Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento: Reflexões e Propostas. São Paulo: Annablume.

Vickerman, R.W (1974). Accessibility, attraction, and potential: a review of some concepts and their use in determining mobility. Environment Planning A, v.6, n.6, p.675-691.

APÊNDICE ÚNICO – QUESTIONÁRIO

QUESTIONÁRIO No.			
Estação:			
DATA:			
Dados Sociais/Econômicos			
Sexo	Masculino		
	Feminino		
Qual a sua Idade?			
Qual o seu Estado Civil?	Solteiro		
	Casado		
	Divorciado		
	Viúvo		
	Outro:		
Qual o seu Grau de Instrução?	Sem Instrução		
	Ensino Fundamental	I	C
	Ensino Médio	I	C
	Ensino Superior	I	C
Em média, qual a Renda da sua família?	Até R\$ 465,00		
	R\$465,01 a R\$ 930,00		
	R\$ 930,01 a R\$ 2.325,00		
	R\$ 2.325,01 a R\$ 4.650,00		
	R\$ 4.650,01 a R\$ 9.300,00		
	Acima de R\$ 9.300,00		
O Senhor(a) é o(a) principal mantenedor(a) da família?	Sim		
	Não		
Onde você mora?	RA (cidade)		
	Quadra		

Hábitos de Viagem		
De onde Você Veio? (Atividade de Origem, antes de chegar à estação)	Casa	
	Trabalho	
	Escola	
	Saúde	
	Lazer	
	Compras	
	Outra:	
Que hora saiu?		
Quais os transportes que utilizou para chegar até a estação? (em ordem da origem até a estação)	A pé	
	Bicicleta	
	Automóvel	
	Carona (automóvel)	
	Motocicleta	
	Van	
	Ônibus	
	Táxi	
	Outro:	
Em qual estação vai desembarcar?		
Para onde Você Vai? (Atividade de Destino, após sair da estação de desembarque, motivo da viagem)	Casa	
	Trabalho	
	Escola	
	Saúde	
	Lazer	
	Compras	
	Outra:	
Você faz este tipo de viagem rotineiramente?	Sim	
	Não	

Aspectos Qualitativos		
Em geral, utiliza a rodoviária quantas vezes por semana?	Até Uma	
	De duas a três	
	De quatro a cinco	
	Mais de Cinco	
Em que horário você costuma utilizar a rodoviária?	06h:00 - 08h:30	
	08h:31 - 10h:30	
	10h:31 - 13h:00	
	13h:01 - 17h:30	
	17h:31 - 20h:00	
	20h:01 - 23h:30	
Quais aspectos mais dificultam para o senhor (a) a utilização interna da rodoviária? (5-muito 3-baixa 1- pouco 0-nenhuma)	Informações	
	Atitude	
	Infraestrutura (Físicas)	
	Outro:	
Sendo Informações, o que mais dificulta para o(a) senhor(a)? (5- muito; 3-baixa; 1- pouco; 0-nenhuma)	Inexistência de Letreiros	
	Tamanho dos Letreiros	
	Distribuição dos Letreiros	
	Cor dos Letreiros	
	Confiabilidade da informação	
	Inexistência de Autofalantes	
	Inexistência de Balcão de Informações	
	Dificuldade em obter Informações	
	Falta de Identificação nos Veículos	
	Inexistência de Informações no Sentido da Locomoção dentro da rodoviária	

Aspectos Qualitativos		
Sendo Atitudinal, o que mais dificulta para o(a) senhor(a)? (5- muito; 3- baixa; 1- pouco; 0- nenhuma)	Inexistência do "embarque solidário"	
	Falta de polidez dos funcionários da rodoviária	
	A condução dos motoristas ao estacionar o ônibus na rodoviária	
	A condução dos motoristas ao sair da rodoviária	
Sendo Infraestrutura, o que mais dificulta para o(a) senhor(a)? (5- muito; 3- baixa; 1- pouco; 0- nenhuma)	O caminho utilizado, dentro da rodoviária (obstáculos):	
	Telefones Públicos	
	Camelos	
	Buracos	
	Placas	
	Lixeiras	
	Poste de iluminação	
	Escadas	
	Outros	
O(a) Senhor(a) já sofreu assalto dentro da rodoviária?	Sim	
	Não	
	Quantas vezes	
O(a) Senhor(a) já sofreu alguma agressão (física ou verbal) dentro da rodoviária?	Sim	
	Não	
	Quantas vezes	