

## ARTIGO ORIGINAL

### ETARISMO NO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: UMA REALIDADE?

### AGEISM IN URBAN PUBLIC TRANSPORT: A REALITY?

Alda Abrahão Faiad de Moura<sup>1</sup>

Eduarda Rezende Freitas<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Graduada em História. Mestre em Gerontologia. Doutoranda em Psicologia na Universidade Católica de Brasília (UCB). E-mail: [aldafaiad@gmail.com](mailto:aldafaiad@gmail.com)

<sup>2</sup> Graduada em Psicologia. Doutora em Psicologia. Professora da Universidade Católica de Brasília (UCB) vinculada aos Programas de Pós-graduação em Gerontologia e Psicologia. E-mail: [eduardarezendefr@gmail.com](mailto:eduardarezendefr@gmail.com)

#### Resumo

A facilidade de acesso ao transporte público é um aspecto importante para que pessoas na velhice permaneçam ativas e incluídas na sociedade. Assim, este estudo teve como objetivo investigar as dificuldades de passageiros idosos no uso do transporte público urbano no Distrito Federal e entorno. Para tanto, 109 usuários desse serviço responderam a dois questionários compostos por questões objetivas, um que coletava informações demográficas (p. ex., idade e renda) e outro relacionadas ao uso do transporte público urbano (p. ex., grau de satisfação com o atendimento nesse meio). As coletas foram realizadas em paradas de ônibus ou em rodoviária e os dados analisados por meio do programa SPSS. O atraso no horário do ônibus, o motorista não aguardar o passageiro idoso se sentar para acelerar e os demais usuários não cederem o assento para o passageiro idoso foram as principais dificuldades relatadas. Além disso, mais de 30% dos participantes afirmaram já terem sofrido maus tratos ou terem presenciado outras pessoas idosas sendo vítimas. A partir dos resultados, é possível concluir que, de forma direta e/ou indireta, pessoas idosas são vítimas de etarismo no transporte público urbano, sendo necessárias políticas públicas para garantir a qualidade do serviço prestado a esses passageiros, de modo a promover um envelhecimento ativo.

#### PALAVRAS-CHAVE

Etarismo. Envelhecimento ativo. Acessibilidade. Mobilidade. Transporte público urbano.

#### Abstract

*Ease of access to public transportation is an important aspect for people in old age to remain active and included in society. Thus, this study aimed to investigate the difficulties of elderly passengers in using urban public transport in Distrito Federal and surroundings. To this end, 109 users of this service answered two questionnaires composed of objective questions, one that collected demographic information (e.g. age and income) and the other related to the use of urban public transport (e.g. degree of satisfaction with the service in this medium). The surveys were collected at bus stops or bus stations and the data analyzed using SPSS software. The delay in the bus schedule, the driver not waiting for the elderly passenger to sit down to accelerate and the other users not giving up the seat to the elderly passenger were the main difficulties reported. In addition, more than 30% of the participants said they had already suffered abuse or had witnessed other older people being victims. From the results, it is possible to conclude that, directly and/or indirectly, older people are victims of ageism in urban public transportation, and public policies are needed to ensure the quality of the service provided to this passenger, to promote active aging.*

#### KEYWORDS

*Ageism. Active aging. Accessibility. Mobility. Urban public transportation*

## 1 Introdução

O envelhecimento é um fenômeno que atinge todos os seres humanos e pode ser caracterizado como um processo dinâmico, progressivo e irreversível, ligado intimamente a fatores biológicos, psíquicos e sociais. É marcado por alterações nos sistemas orgânicos do corpo humano, sendo a perda ou diminuição da capacidade funcional uma dessas modificações (Dumas, 2012; Santos; Santana, 2017). No entanto, deve-se tomar cuidado ao universalizar a velhice, sua heterogeneidade seja mascarada (Moreira, 2021).

Para Silva, Cesse e Albuquerque (2020), manter os níveis adequados de bem-estar e a saúde das pessoas idosas no atual cenário demográfico é de grande importância. Contudo, a presença de tratamento preconceituoso direcionado a elas – caracterizado como etarismo – tem se apresentado como uma grande ameaça ao envelhecimento ativo e um importante problema de saúde pública. Etarismo é uma nomenclatura que, assim como ageísmo e idadismo, tem sido utilizada para representar discriminação ou criação de estereótipos, em geral negativos, direcionados a um indivíduo ou grupo de pessoas, baseados na idade cronológica. Essas palavras vêm do termo original, *ageism*, cunhado há mais de cinco décadas pelo geriatra norte-americano Robert Butler, que o definiu como a manifestação da intolerância dos mais jovens em direção aos mais velhos (Butler, 1969).

Nelson (2005) propõe como estratégia de combate ao etarismo intervenções junto a sociedade, revendo os mitos acerca do envelhecimento e o ressignificando como um momento positivo de atividade, crescimento contínuo e otimismo para o futuro. Entender a velhice como uma categoria socialmente construída ajuda a romper com a representação de senilidade edificada ao longo do tempo e a entender que ela vai além de uma etapa do ciclo biológico. Essa construção é perpassada por estigmas e estereótipos – com reflexo nas atitudes, crenças e valores da sociedade para caracterizar o grupo de pessoas idosas –, que afetam a forma como os indivíduos vivenciam o próprio envelhecimento (Lopes, 2020).

Para Pedroso, Duarte Júnior e Oliveira (2021), as representações sociais e ambientais organizam o caráter eminentemente humano da violência. E, por serem humanas, suas expressões incluem significado e intencionalidade, que podem se manifestar de forma verbal ou gestual com o objetivo de aterrorizar pessoas idosas, humilhá-las, restringir sua liberdade ou isolá-las do convívio social. Nesse sentido, tornam-se sujeitos não reconhecidos, rejeitados e marcados pela exclusão e pela discriminação social. É, pois, desafiador envelhecer em uma sociedade em que a esfera visual é proeminente e há uma pressão estética para esconder as rugas e os cabelos brancos (Schiavone, 2021).

A ideologia social com visão desprestigiada da pessoa idosa colabora para que ela acredite estar em uma fase inútil, julgando-se incapaz e improdutivo. Essa crença pode gerar desesperança e sofrimento e, sobretudo em pessoas idosas de classes sociais menos favorecidas, a sensação de que não vale a pena tentar fazer alguma coisa para manejar a situação de crise (Silva Júnior; Eulálio, 2022). A pobreza e a falta de valorização social com as quais conviveu a vida toda fizeram da pessoa idosa e de seus pares seres impotentes e sujeitos a desgraças diversas.

Além disso, o ambiente sócio físico se torna cada vez menos amigável para a pessoa idosa, favorecendo incapacidades e isolamento, o que representa um aumento para o risco de estressores intrapsíquicos, como solidão, ressentimento e senso de vazio existencial (Silva Júnior; Eulálio, 2022). Lin e Cui (2021) destacam a urgência para que países em desenvolvimento como o Brasil definam políticas apropriadas para atender às necessidades de mobilidade e acessibilidade adequadas a essa parcela da população na prevenção do isolamento social.

A mobilidade urbana relacionada a um envelhecimento ativo é fator fundamental na atualidade, em especial nas grandes cidades. Cumpre esclarecer que o envelhecimento ativo pode ser entendido como um

processo contínuo, determinado por vários fatores que, isolados ou em conjunto, contribuem para a saúde, a participação social e a segurança da pessoa idosa em suas atividades cotidianas (Kalache; Kickbusch, 1997). Tendo isso em vista, o construto representa um processo de otimização das oportunidades de saúde, participação social e segurança, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida à medida que os indivíduos ficam mais velhos (SANTOS, 2021). Pessoas que usufruem da cidade sem medo, vergonha ou constrangimentos podem ter como ganho um envelhecimento ativo (Garcia; Portella, 2020; Magagnin; Silva Filho; Rosseto, 2018).

A forma como a pessoa vivencia a velhice será diferente a partir do momento em que se mantiver ou se inserir em grupos e desenvolver o senso de pertencimento (Schivavone, 2021). É nesse sentido que Sant'Ana e D'Elboux (2019) consideram que viver essa fase satisfatoriamente não depende somente da competência do indivíduo frente às demandas externas, mas de uma melhor mobilidade. Um desenho urbano inclusivo serve a toda população, em especial à pessoa idosa com mobilidade reduzida, favorecendo sua independência, segurança e inclusão social (Silva; Cesse; Albuquerque, 2020). Contudo, na utilização do transporte público, passageiros idosos ficam em desvantagem. Entre os desafios encontrados estão as dificuldades de movimentos inerentes à idade, a falta de respeito, as violências impingidas por motoristas e a negligência do poder público.

Em estudo sobre mobilidade e acessibilidade no transporte público, realizado na Austrália com 656 pessoas com 75 anos ou mais, Buys et al. (2012) revelaram que 83% dos pesquisados não planejavam dirigir seus próprios veículos. Os participantes consideraram que o transporte público atendia suas demandas quanto à acessibilidade e disponibilidade, ou seja, era visto como um facilitador.

Em outra pesquisa sobre a mobilidade urbana da pessoa idosa, Risser, Haindl e Ståhl (2010) retratam a realidade de oito países europeus. O estudo contou com a participação de 487 pessoas idosas e 225 especialistas na temática. A questão da mobilidade urbana abrangeu as características do tráfego e da infraestrutura, legislações, design de ônibus, problemas interpessoais e atritos intergeracionais, falta de poder de lobby e problemas de saúde individuais. A partir dos resultados foi sugerido pelos autores: (1) padrão apropriado (veículos de piso baixo); (2) medidas para apoiar a sensação de segurança e proteção no espaço público; (3) organização das pessoas idosas para uma melhor defesa de seus interesses; (4) luta pelo empoderamento; e (5) busca por ajuda nas disciplinas de Psicologia Social, Sociologia, Ciências Políticas e Ciências da Comunicação, por exemplo. Os autores destacam que o trabalho nesta área deve livrar-se do status de uma questão de boa vontade e moral e, desse modo, todos precisam fornecer soluções adequadas.

Do ponto de vista legal, o Brasil avançou, mas não de forma efetiva (Costa; Basques, 2017; Pedroso; Duarte Júnior; Oliveira, 2021). Um marco importante é a Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), momento em que as leis que protegem as pessoas idosas tiveram significativos avanços. Ela estabeleceu a todos os indivíduos a garantia do direito de ir e vir (art. 5º, inciso XV) e iguais condições de tratamento a pessoas com deficiências que interferem na locomoção. Além disso, instituiu normas de fabricação de veículos de transporte coletivo (artigo 227, inciso II, § 2º). Trata-se, portanto, de uma legislação importante, pois ampliou a acessibilidade para além da dimensão arquitetônica.

Passadas duas décadas, outra Lei Federal (BRASIL, 2000) estabeleceu normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Em seu Art. 16 é afirmado que veículos de transporte coletivo devem cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas técnicas específicas (BRASIL, 2000). Ainda, outro marco legal importante é a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012a), que estabelece que a mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico. Dentre os fundamentos desta Lei, destacam-se: a) Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; b) Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; e c) Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Mesmo com todo avanço dessas e de outras legislações, as pessoas idosas seguem enfrentando uma série de dificuldades no dia a dia. Não é suficiente, por exemplo, ter gratuidade nos transportes se o motorista do coletivo público não atende à solicitação do passageiro idoso quando este dá sinal na parada. Também não é suficiente haver assentos demarcados e vagas reservadas para passageiros idosos, se eles são ocupados por usuários mais jovens, tampouco se pessoas idosas são desrespeitadas pelos demais passageiros e funcionários do serviço.

Ao analisar a percepção de passageiros de uma cidade do Rio Grande do Sul sobre o transporte público, Terra e Duarte (2014) identificaram ser uma dificuldade de a pessoa idosa equilibrar-se no ônibus em movimento. As quedas no transporte coletivo ocorreram pelo mesmo motivo; os motoristas aceleram o ônibus sem esperar que pessoas idosas consigam se sentar e, como consequência, não conseguem se firmar nos apoios, se desequilibrando e gerando esse tipo de acidente. Garcia e Portella (2020) afirmam ser fundamental que se conheça as limitações e necessidades específicas da velhice. Além disso, mencionam como fatores importantes para o planejamento do transporte público, como o tempo de espera, a limpeza e o conforto.

Em estudo realizado com passageiros idosos no Distrito Federal (DF) e entorno, observou-se que a maioria dos entrevistados estavam insatisfeitos com o tratamento que recebiam no transporte público (Góes, 2009). A autora identificou a importância de se investir em políticas públicas voltadas à acessibilidade do passageiro idoso, visto o desrespeito às leis existentes, bem como os maus tratos vivenciados por essa população no transporte urbano.

## 2 Objetivo

A partir do contexto apresentado, este estudo tem como objetivo investigar as atitudes que motoristas, cobradores e demais usuários de transporte coletivo urbano no DF têm frente aos passageiros idosos, na perspectiva destes usuários. Esta pesquisa teve como base o estudo de Góes (2009) que buscou avaliar os desafios enfrentados por essa população há 15 anos.

## 3 Método

Trata-se de um estudo quantitativo, descritivo e transversal.

### Participantes

A amostra foi obtida por conveniência e é composta por pessoas idosas residentes na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF). Constituíram critérios de inclusão na pesquisa: ter 60 anos ou mais, ser usuário(a) de transporte público urbano no DF e/ou entorno e estar em paradas de ônibus ou no Terminal Rodoviário Central aguardando ou descendo do coletivo. Foram excluídos aqueles que não conseguiram finalizar o questionário, por exemplo, em virtude de o ônibus que aguardavam ter chegado durante a participação na pesquisa.

### Instrumentos

Além do Termo de Consentimento Livre Esclarecido (TCLE), foram utilizados dois questionários compostos por questões objetivas. O primeiro, um questionário demográfico, que tinha como finalidade caracterizar a amostra. Nele foram investigadas informações sobre idade, sexo, escolaridade, local de moradia, renda familiar e frequência semanal de utilização do coletivo urbano. O outro questionário foi baseado em Góes (2009) e continha itens que questionavam, por exemplo, o grau de satisfação do atendimento prestado no

transporte público a pessoas idosas, a nota atribuída ao serviço, as dificuldades encontradas no uso desse meio e uma questão para avaliar se o passageiro foi vítima ou presenciou maus tratos com outros passageiros idosos.

### Procedimentos

Após aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Católica de Brasília (Nº 5144.945), foi iniciada a coleta de dados, que aconteceu entre março e abril de 2022. Ela ocorreu em forma de entrevista individual nas paradas de ônibus das Regiões Administrativas do DF e no Terminal Rodoviário Central (Rodoviária do Plano Piloto), que recebe passageiros que transitam na RIDE-DF, composta pelo DF e 33 municípios de Goiás e de Minas Gerais. Essa região se constrói a partir do reconhecimento de que há uma forte dependência socioeconômica e de serviços básicos – como saúde, lazer e educação – dos municípios do entorno em relação à Brasília (Lima, 2018; Oliveira, 2017).

### Análise dos dados

Os dados foram analisados por meio de estatística descritiva com o programa *IBM SPSS (Statistical Package for the Social Sciences)* 23, 2015. As variáveis qualitativas foram apresentadas por meio de frequência (f) e percentual (%), já as quantitativas por meio de média (M), desvio padrão (DP), mínimo e máximo.

## 4 Resultados

Participaram deste estudo 109 pessoas entre 60 e 84 anos (M=69,18; DP=5,86), sendo pouco mais da metade mulheres (53,21%; N=58). A maioria é parda (57,80%; N=63) ou branca (30,28%; N=33), casada (33,33%; N=36) ou divorciada (33,33%; N=36) e tem ensino médio completo (57,41%; N=62) (Tabela 1). Apesar de mais de 70% (73,39%; N=80) dos dados terem sido coletados no Terminal Rodoviário do Plano Piloto, houve uma diversidade no local de residência dos participantes. As Regiões Administrativa com maior número de participantes foram Ceilândia (14,68%; N=16) e Plano Piloto (9,17%; N=10), seguidas por Paranoá, Samambaia, São Sebastião e Taguatinga, com 6,42% (N=7) de moradores em cada (Tabela 1).

**Tabela 1** - Análise descritiva das variáveis qualitativas demográficas dos participantes

		N	%
Local da coleta	Asa Norte	1	0,92
	Candangolândia	1	0,92
	Ceilândia Sul	3	2,75
	Centro de Ceilândia	7	6,42
	L 2 Sul	4	3,67
	Lago Sul	3	2,75
	Plano Piloto	3	2,75
	Rodoviária do Plano Piloto	80	73,39
	São Sebastião	4	3,67
	Taguatinga Norte	3	2,75
Gênero	Feminino	58	53,21
	Masculino	51	46,79
Cor ou raça	Amarela	3	2,75
	Branca	33	30,28
	Indígena	2	1,83
	Parda	63	57,80
	Preta	8	7,34
Estado civil <sup>a</sup>	Casado (a) ou assemelhado	36	33,33
	Separado (a) ou divorciado (a)	36	33,33
	Solteiro (a)	22	20,37
	Viúvo (a)	14	12,96
Escolaridade <sup>a</sup>	Ensino fundamental	62	57,41
	Ensino médio	25	23,15
	Ensino técnico ou superior	21	19,44
Cidade onde mora	Regiões Administrativas – DF		
	Ceilândia	16	14,68
	Plano Piloto	10	9,17

	Paranoá	7	6,42
	Samambaia	7	6,42
	São Sebastião	7	6,42
	Taguatinga	7	6,42
	Águas Claras	6	5,50
	Recanto das Emas	6	5,50
	Santa Maria	6	5,50
	Sobradinho	5	4,59
	Planaltina	4	3,67
	Brazlândia	3	2,75
	Candangolândia	3	2,75
	Guará	2	1,83
	Riacho Fundo	2	1,83
	Vicente Pires	2	1,83
	Cruzeiro	1	0,92
	Gama	1	0,92
	Itapoã	1	0,92
	Lago Sul	1	0,92
	<b>Municípios RIDE-DF</b>		
	Águas Lindas de Goiás – Go	2	1,83
	Luziânia – Go	1	0,92
	Novo Gama - Go	2	1,83
	Planaltina – Go	2	1,83
	Santo Antônio do Descoberto – Go	2	1,83
	Valparaíso de Goiás – Go	2	1,83
	Indefinido (Transitório)	1	0,92
Mora sozinho(a) <sup>a</sup>	Não	75	69,44
	Sim	33	30,56
	Menos de um salário mínimo	11	10,19
Qual é sua renda familiar aproximada <sup>a</sup>	Um salário mínimo	48	44,44
	Dois salários mínimos	15	13,89
	Três salários mínimos	14	12,96
	Quatro salários ou mais	20	18,52

<sup>a</sup>N=108

Fonte: Elaborado pelos autores (2023).

Do total, 69,44% (N=75) dos participantes não moram sozinhos (Tabela 1). Ao serem questionados sobre o número de pessoas que residem com eles, esse valor variou entre zero (morar sozinho) e oito (M=1,64; DP=1,75). Em relação à renda familiar, a maioria (44,44%; N=48) relatou receber um salário mínimo, isto é, aproximadamente R\$ 1.212,00. Não obstante, alguns recebem menos de um salário (10,19%; N=11) ou quatro ou mais salários mínimos (18,52%; N=20) (Tabela 1).

Ao serem questionados sobre a frequência de utilização do transporte público durante a semana, a maioria (33,94%; N=37) relatou fazer o uso desse meio todos os dias, e 17,43% (N=19) e 16,51% (N=18), dois e um dia por semana, respectivamente (Tabela 2).

**Tabela 2** - Análise descritiva das variáveis relacionadas ao uso de transporte público por pessoas idosas no Distrito Federal e entorno

		Um	18	16,51
		Dois	19	17,43
		Três	11	10,09
Frequência semanal de utilização do transporte público, em dias		Quatro	11	10,09
		Cinco	11	10,09
		Seis	2	1,83
		Sete	37	33,94
	Leteiro do ônibus (dificuldade de enxergar)	Não	55	50,46
		Sim	54	49,54
	Acesso ao ônibus (subida e descida, por causa de dores, por exemplo)	Não	59	54,13
		Sim	50	45,87
Dificuldades no uso transporte público urbano	Demais passageiros não cedem lugar para sentar-se	Não	43	39,45
		Sim	66	60,55
	Motorista não aguarda o passageiro idoso sentar-se	Não	39	35,78
		Sim	70	64,22
		Não	82	75,23

Motorista não atende ao sinal para descida do passageiro idoso	Sim	27	24,77
Maus tratos por parte dos demais usuários	Não	75	68,81
	Sim	34	31,19
O motorista não para quando você dá sinal no ponto de ônibus	Não	76	69,72
	Sim	33	30,28
Dificuldade de se equilibrar no trajeto da viagem no ônibus	Não	56	51,38
	Sim	53	48,62
Não é avisado pelo motorista ou cobrador sobre onde deveria descer, mesmo tendo pedido.	Não	93	85,32
	Sim	16	14,68
Atraso no horário do ônibus	Não	33	30,28
	Sim	76	69,72
Já presenciou maus tratos com outros idosos no ônibus	Não	50	45,87
	Sim	59	54,13
Já foi vítima de maus tratos no ônibus	Não	65	59,63
	Sim	44	40,37
Grau de satisfação do atendimento no transporte público urbano	Péssimo	28	25,69
	Ruim	29	26,61
	Bom	46	42,20
	Excelente	6	5,50

Fonte: Elaborado pelos autores (2023).

Entre as dificuldades no uso do transporte público urbano, destacou-se: o *atraso no horário do ônibus* (69,72%, N=76); o *motorista não aguardar o passageiro idoso se sentar* (64,22%, N=70); e os *demais usuários não cederem o assento para o passageiro idoso* (60,55%, N=66) (Tabela 2). Quanto aos demais fatores, 49,54% (N=54) relataram *dificuldade de enxergar o letreiro do ônibus*, 48,62% (N=53) *dificuldade de equilíbrio no coletivo, quando em movimento*, e 45,87% (N=50) *dificuldade de acesso ao coletivo* (Tabela 2).

Ainda de acordo com a Tabela 2, observa-se que cerca de 1/3 (31,19%; N=34) dos participantes afirmaram que uma das dificuldades no uso do transporte coletivo está nos *maus tratos recebidos pelos demais usuários*. Mais da metade (54,13%; N=59) já presenciou maus tratos praticados com outros passageiros idosos e 40,37% (N=44) já foram vítimas de maus tratos.

Na avaliação do grau de satisfação com o transporte público no DF e entorno, 52,29% (N=57) dos participantes avaliaram o serviço como ruim ou péssimo e 47,70% (N=52) como bom ou excelente (Tabela 2). Por fim, ao serem questionados sobre a nota que dão a esse serviço, entre zero e dez, a média obtida foi de 5,56 (DP=2,92; 0-10).

## 4 Discussão

A idade é um dos principais elementos que interferem na mobilidade urbana quando se analisa os dados de transportes. Associada à renda, ocupação e escolaridade, esses elementos permitem caracterizar a presença de desigualdade social na mobilidade urbana (Vasconcellos, 2001). Tendo esse contexto em vista, este estudo investigou, sob a perspectiva do passageiro idoso, os desafios e o tratamento recebido por eles no uso do transporte coletivo urbano no DF e entorno.

Em geral, os resultados evidenciaram que os participantes são vítimas de etarismo nesse serviço, seja de forma direta (e.g., sofrendo maus tratos), seja indiretamente (e.g., por meio da falta de adaptação dos letreiros dos ônibus e de acesso ao veículo por pessoas idosas). Resultados semelhantes têm sido observados em outras investigações nacionais e internacionais (Garcia; Portella, 2020; Góes, 2009; Lamanna *et al.*, 2020; Silva; Cesse; Albuquerque, 2020; Monteiro, 2022).

O *atraso no horário do ônibus* foi a dificuldade mais relatada pelos participantes no uso do transporte público urbano. Este parece ser, no entanto, um problema que ocorre em diversas localidades brasileiras. Antunes, Romeiro e Sigrist (2017), por exemplo, constataram que usuários da cidade de Santos (SP)

consideram que o tempo de espera nas paradas de ônibus é excessivo, o que pode ser explicado pela escassez de linhas específicas, principalmente em regiões mais periféricas da cidade.

Apesar dessa dificuldade ter sido observada por cerca de 70% dos participantes, eles fazem uso frequente do transporte público, com pouco mais de 30% utilizando todos os dias na semana. Góes (2009), que coletou dados semelhantes ao desta pesquisa, porém com participantes com 65 anos ou mais, constataram uma porcentagem menor. Em seu estudo, apenas 11,3% dos passageiros idosos do DF e entorno utilizavam o coletivo os sete dias da semana. Uma hipótese para essa diferença de percentual está relacionada justamente à idade da amostra dos dois estudos. É possível que pessoas idosas mais jovens (p. ex., entre 60 e 65 anos) façam uso mais frequente do transporte público urbano no DF e entorno que aqueles com idade superior a 65 anos. Essas e outras hipóteses precisam, contudo, ser investigadas.

*O motorista não aguardar o passageiro idoso se sentar para acelerar o veículo* foi a segunda queixa mais frequente neste estudo (64,22%), com porcentagem semelhante à observada por Góes (2009) (67,5%). Essa similaridade também ocorreu com a situação de *passageiros mais jovens não cederem o assento para pessoas idosas*. Na atual investigação isso foi relatado por 60,55% dos participantes e na realizada há cerca de quinze anos, por 62,5% (Góes, 2009). Observa-se, pois, que os dois aspectos se mantêm como dificultadores do uso do transporte público urbano no DF e entorno por pessoas idosas.

*Dificuldade de enxergar o letreiro do ônibus, se equilibrar no trajeto da viagem e acessar (subir e descer) do veículo* foram situações relatadas por quase metade dos participantes deste estudo. Duas delas também foram analisadas no estudo de Góes (2009), mas obtiveram percentuais inferiores. A *dificuldade para enxergar o letreiro* e para *acessar o ônibus* foi relatado por 36,3% dos passageiros idosos.

Para Brasil (2012b) a visão é um dos sentidos mais utilizados pelo ser humano, principalmente no ambiente urbano. Com o passar dos anos, a visão fica comprometida, o que faz com que o passageiro idoso tenha dificuldade em enxergar a uma certa distância e identificar se é o “seu ônibus” que está chegando, sendo essa uma situação complexa do transporte público urbano.

Com relação à *dificuldade de subir e descer do coletivo*, Garcia e Portela (2020) lembram que o impacto da altura da escada do ônibus se equivale ao de uma edificação, porém com o agravante de o veículo estar em movimento, o que dificulta o equilíbrio necessário para essa atividade. Por fim, a falta de atenção do motorista, ao imprimir alta velocidade no veículo, sobretudo antes que todos os passageiros idosos tenham se sentado, relaciona-se à *dificuldade desse passageiro em se equilibrar no interior do coletivo*, gerando insegurança no percurso da viagem.

A maior dificuldade constatada no estudo de Góes (2009) foi o motorista não atender ao sinal para descida do passageiro idoso, indicada por mais de 85% dos participantes. Na atual pesquisa observa-se uma redução nesta queixa, que foi relatada por  $\frac{1}{4}$  da amostra. Apesar de parecer que houve uma melhora nesta variável, deve-se ter em mente que este é um tipo de situação que não deveria ocorrer, isto é, deixar de parar o veículo em local apropriado quando um usuário deseja descer. Esse tipo de situação demonstra certa negligência no tratamento dispensado por condutores de ônibus a passageiros idosos que, por vezes, perdem compromissos, uma vez que precisam se deslocar caminhando até o local de destino. Em Fortaleza (CE), Maia (2014) identificou fazer parte do cotidiano de passageiros idosos observar freadas bruscas que provocam quedas de passageiros por cima dos outros. Segundo a autora, um passageiro grita “vai descer, motorista!” – grito este que é constante. Devido à demora dos usuários para descer, o motorista dá a partida e aqueles que ainda estão tentando passar continuam a gritar.

Outra dificuldade que foi destacada por  $\frac{3}{4}$  da amostra de Góes (2009) se refere ao *motorista não atender ao sinal do passageiro idoso na parada de ônibus*. Apesar de menos frequente no estudo atual, cerca de 30% dos passageiros relatam que essa situação continua acontecendo. Para Góes (2009) essa dificuldade, em

especial, se apresenta como problema preocupante, pois alguns passageiros idosos só adentravam ao coletivo quando, na parada de ônibus, usuários mais jovens davam sinal.

A dificuldade menos evidenciada neste estudo foi não ser avisado pelo motorista ou cobrador, mesmo tendo pedido, sobre onde deveria descer. Brasil (2012b) observa que, se pessoas mais jovens já encontram obstáculos em transitar com o transporte público, para o passageiro idoso eles são ainda maiores. É o tipo de população que, na maioria das vezes, devido à idade avançada, tem dificuldade em se locomover, em buscar informações pela internet para saber o trajeto dos ônibus, os pontos de parada, os horários etc. Por outro lado, os profissionais (motoristas e cobradores), que podem ofertar auxílio para ultrapassar alguns desses desafios, convivem com adversidades do trânsito diariamente, com diversos passageiros, o que leva a uma sobrecarga de trabalho, prejudicando sua atenção (Pereira, 2014).

Observa-se, portanto, a necessidade de ações especiais em políticas públicas que concentrem medidas e investimentos para identificar e intervir na qualidade do atendimento prestado ao passageiro idoso na idoso na capital brasileira e entorno e na saúde de seus profissionais. Faz-se necessário maior zelo por parte do Estado, ao rever falhas na aplicação da lei em vigor e monitorar as empresas para o seu cumprimento. Educação e treinamento dos profissionais envolvidos, especialmente motoristas e cobradores, bem como a realização de intervenções que sejam flexíveis e responsivas às suas necessidades são ações fundamentais (Dickerson *et al.*, 2018). Pedroso, Duarte Júnior e Oliveira (2021) acrescentam a importância de uma atuação mais específica, interdisciplinar, multiprofissional, intersetorial e engajada do setor, visando às necessidades de pessoas na velhice (Pedroso; Duarte Júnior; Oliveira, 2021).

Essas ações são especialmente importantes para reduzir ou mesmo acabar com situações de maus tratos vivenciadas por pessoas idosas no transporte público. Cerca de 44% dos participantes afirmaram já ter sofrido maus tratos por parte dos demais usuários. Quando questionados sobre presenciar maus tratos com outras pessoas idosas no ônibus, esse número é ainda maior. Cruz-Díaz (2021) considera que os maus tratos que vitimizam os passageiros idosos geram desgaste emocional que afeta negativamente sua autoestima, suas relações afetivas na família e entre as diferentes gerações.

Com relação ao grau de satisfação, observou-se que cerca de  $\frac{1}{4}$  dos participantes consideraram o serviço de transporte coletivo urbano no DF e entorno ruim e outro  $\frac{1}{4}$  péssimo. Em contraposição, somente 5% o avaliou como excelente. Há quase duas décadas, Góes (2009) fez uma avaliação sobre esse serviço e evidenciou que 42,5% o consideravam ruim ou péssimo e 8,8% excelente. Quanto à qualidade do atendimento no transporte coletivo, avaliada por meio de uma nota, a deste estudo se mantém semelhante à observada em Góes (2009), isto é, 5,56 (DP=2,92) e 5,90 (DP=3,48), respectivamente. Parece, pois, que o passar dos anos não contribuiu para um aprimoramento dos transportes públicos no DF e entorno que refletissem em maior satisfação por parte dos passageiros idosos.

A partir dos resultados deste estudo, vale lembrar a crítica feita há mais de duas décadas por Vasconcellos (2001). O autor questiona de que adianta conhecer dados relativos ao número de viagens feitas e de pessoas transportadas, se não se tem um meio adequado de transporte público e um tempo de deslocamento igualmente apropriado para se chegar ao destino.

Cumprir reforçar, portanto, a urgência de maiores e melhores investimentos no tratamento ao passageiro idoso. Os resultados deste estudo reiteram a necessidade de se retomar direitos já garantidos por lei (Costa; Basques, 2017; Garcia; Portella, 2020), como o Projeto de Lei nº 402 de 2019, aprovado pelo Senado Federal, que cria o Programa Cidade Amigo do Idoso. Esse Programa visa iniciativas que permitam uma maior adaptação dos municípios e ações que contemplem os direitos estabelecidos pelo Estatuto da Pessoa Idosa (Brasil, 2003; Terra; Duarte, 2014).

Por fim, a despeito de suas contribuições, a presente pesquisa apresenta limitações que merecem ser elucidadas. Uma delas se refere à coleta de dados, que foi realizada apenas no período diurno e vespertino,

não abrangendo pessoas idosas que fazem uso noturno do transporte público e que podem apresentar outras dificuldades. Além dessa, a maioria dos dados foram coletados em um único local, assim, é possível que, se tivessem sido coletados em diversas paradas de ônibus do DF e entorno, e com um maior número de participantes em cada região, os resultados fossem parcialmente distintos.

## 5 Conclusão

O processo de envelhecimento traz consigo algumas limitações e os gestores precisam considerar isso ao planejar as cidades e os serviços de transporte público, tanto em relação aos aspectos físicos quanto aos fatores que são intrínsecos ao dia a dia da população idosa. Deve-se garantir a esse grupo acessibilidade e mobilidade urbana, de modo que todos possam utilizar o transporte coletivo sem constrangimentos e dificuldades e, sobretudo, sem etarismo. Cumpre reiterar que favorecer o acesso dos cidadãos às cidades, bem como promover a acessibilidade de indivíduos com mobilidade reduzida, como é o caso de muitas pessoas idosas, sobretudo as mais longevas, são direitos garantidos por lei.

A presente pesquisa representa mais um passo no percurso reflexivo sobre possíveis melhorias focadas no envelhecimento ativo, reconhecendo direitos de pessoas na velhice de experienciarem dignamente as cidades. É de fundamental importância ter acessibilidade e transporte público urbano facilmente acessível como um recurso para o envelhecimento ativo.

A temática sobre o respeito aos passageiros idosos no uso do transporte público do DF e entorno com segurança e autonomia não deve se limitar a pesquisas teóricas; são urgentes ações e, mais do que isso, políticas públicas que atendam às necessidades dessa parcela população. Faz-se necessário a promoção de campanhas educativas voltadas à intergeracionalidade, inclusão de conteúdos sobre os direitos referentes à mobilidade e acessibilidade das pessoas idosas nas escolas de formação para motoristas e cobradores e ao monitoramento de suas ações em relação aos direitos, ao respeito e à proteção desses usuários.

## Referências

ALBUQUERQUE, Dayse da Silva. et al. Contribuições teóricas sobre o envelhecimento na perspectiva dos estudos pessoa-ambiente. **Psicologia USP**, São Paulo, SP, v. 29, n. 3, p. 442-450, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pusp/a/vcZNwsRKBxHcZdgsFhpmTk/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 26 mar. 2023.

ANTUNES, Mileny Gomes; ROMEIRO, Tamires Inauê Ogatta; SIGRIST, Vanina Carrara. Avaliação da qualidade do serviço de transporte público de ônibus na cidade de Santos. **REFAS - Revista Fatec Zona Sul**, São Paulo, v. 3, n. 2, p. 18-39, 2017. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5854457.pdf>. Acesso em: 25 mar. 2023.

BRASIL, Joana Campos. **Mobilidade urbana**: avaliação da qualidade do transporte público por ônibus de Belo Horizonte pela população idosa com base em indicadores de qualidade. 2012b. Monografia (Especialização em Logística Estratégica e Sistema de Transporte) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/BUOS-9C4HYP>. Acesso em: 25 mar. 2023.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Presidência da República, [2020]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm). Acesso em: 15 abr. 2023.

BRASIL. **Lei no 10.098, de 19 de dezembro de 2000.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2022. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10098.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm). Acesso em: 15 abr. 2023.

BRASIL. **Lei n. 10.741, de 1º de outubro de 2003.** Dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2022. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2003/l10.741.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm). Acesso em: 23 mar. 2023.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012a.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, [...]. Brasília: Presidência da República, 2022. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 8 abr. 2023.

BUTLER, Robert N. Age-ism: another form of bigotry. **The Gerontologist**, Oxford, v. 9, p. 243-246, 1969. Disponível em: [https://www.romolocapuano.com/wp-content/uploads/2017/03/Butler\\_Age-ism.pdf](https://www.romolocapuano.com/wp-content/uploads/2017/03/Butler_Age-ism.pdf). Acesso em: 07 mar. 2023.

BUYS, Laurie *et al.* Transportation behaviours of older adults: An investigation into car dependency in urban Australia. **Australasian journal on ageing**, Queensland, v. 31, n. 3, p. 181-186, 2012. Disponível em: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/22950590/>. Acesso em: 25 mar. 2023.

COSTA, Carla Regina Soares; BASQUES, Igor Tachetti. O idoso: mobilidade e acessibilidade urbana. **Revista Longeiver**, São Paulo, v. 51, n. 1, p. 36-48, jan./mar. 2017. Disponível em: <https://revistalongeiver.com.br/index.php/revistaportal/article/download/643/711>. Acesso em: 25 mar. 2023.

CRUZ-DÍAS, Rocío. La intervención de maus tratos em pessoas idosas. Promoção do bom tratamento ao idoso. In: SENHORAS, Elói Martins (Org.). **Políticas Públicas na Educação e a Construção do Pacto Social e da Sociabilidade Humana**. São Paulo, SP: Atena, 2021. cap . 2, p. 174-186.

DICKERSON, Anne *et al.* Transportation and Aging: An Updated Research Agenda to Advance Safe Mobility among Older Adults Transitioning From Driving to Non-driving. **The Gerontologist**, Minnesota, USA, v. 59, n. 2, p. 215-221, 2019. Disponível em: <https://academic.oup.com/gerontologist/article/59/2/215/4056166>. Acesso em: 25 mar. 2023.

DUMAS, Claude. Mobilité des personnes âgées. **Gérontologie et Société**, v. 35, n. 141 p. 63-76, 2012. Disponível em: <https://www.cairn.info/revue-gerontologie-et-societe-2012-2-page-63.htm>. Acesso em: 25 mar. 2023.

GARCIA, Amanda Ferreira; PORTELLA, Adriana. Mobilidade urbana e a terceira idade: o caso do transporte público na cidade de Pelotas. **PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, Pelotas, v. 4, n. 13, p. 118-131, 2020. Disponível em: <https://revistas.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/2731>. Acesso em: 24 mar. 2023.

GÓES, Alda Abrahão Faiad. **Percepção dos idosos sobre o transporte público no Distrito Federal e entorno**. 2009. 70 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Saúde) - Universidade Católica de Brasília, Brasília, 2009.

KALACHE, Alexandre; KICKBUSCH, Ilona. A global strategy for healthy ageing. **World health**, v. 50, n. 4, p 4-5, 1997. Disponível em: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/330616>. Acesso em: 24 mar. 2023.

LAMANNA, Madeline *et al.* The association between public transportation and social isolation in older adults: A scoping review of the literature. **Canadian Journal on Aging / La Revue canadienne du vieillissement**, v. 39, n. 3, p. 393-405, jul. 2020. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/canadian-journal-on-aging-la-revue-canadienne-du-vieillissement/article/association-between-public-transportation-and->

social-isolation-in-older-adults-a-scoping-review-of-the-literature/56D5466C9EDCEEEA145240811BF3A1C8. Acesso em: 23 mar. 2023.

LIMA, Rafael dos Santos. **Proposta para desenvolvimento de um novo arranjo institucional na gestão do transporte público da ride DF**. 2018. 55 f. Monografia (Especialização em Gestão Pública) - Escola Nacional de Administração Pública (Enap), Brasília, DF, 2019.

LIN, Dong; CUI, Jianqiang. Transport and Mobility Needs for an Ageing Society from a Policy Perspective: Review and Implications. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, v. 18, n. 22, p. 1-16, 2021. Disponível em: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8625775/>. 06 mar. 2023

LOPES, Claudia de Souza. Como está a saúde mental dos brasileiros? A importância das coortes de nascimento para melhor compreensão do problema. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 2, p. 1-4, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/WwQjPXP47HByZVtpHvvZXBh/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 24 mar. 2023.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA FILHO, Nivaldo Gerônimo; ROSSETTO, Heloísa de Freitas Zanella. O processo de envelhecimento e os problemas de mobilidade em espaços públicos e edificados. In: BACA SALCEDO, Rósio Fernandez; FONTES, Maria Solange Gurgel de Castro (Ed.). **Pesquisa em arquitetura e urbanismo: Desafios Urbanos**. São Paulo, SP: Cultura Acadêmica, 2018.

MAIA, Vanessa Teixeira. **“É a lei da selva, a gente não tem esses direitos todo não”**: o desvelar cotidiano dos idosos nas idas e vindas no transporte público. 2014. 106 f. Monografia (Graduação em Serviço Social) - Faculdade Cearense, Ceará, 2014. Disponível em: <http://www.faculdaDESCEARENSES.EDU.BR/biblioteca/TCC/CSS/E%20A%20LEI%20DA%20SELVA%20A%20GENT E%20NAO%20TEM%20ESSES%20DIREITOS%20TODO%20NAO.pdf>.

MONTEIRO, Luiz Henrique Batista *et al.* Prevalência e fatores associados aos episódios de quedas em pessoas idosas no âmbito da Atenção Primária à Saúde. **Concilium**, v. 22, n. 2, p. 131-145, 2022. DOI: <https://doi.org/10.53660/CLM-089-122>. Disponível em: <https://clium.org/index.php/edicoes/article/view/89>. Acesso em: 22 mar. 2023.

MONTEIRO, Marta Lalanda. **A percepção do Espaço como Elemento de Integração**: Um Centro Comunitário no Antigo Hospital Militar de Belém. 2022. 75f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal, 2022. Disponível em: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/20511>. Acesso em: 23 mar. 2023.

MOREIRA, Nara M. **Lembrar, narrar e desenhar: atravessamentos entre crianças e pessoas idosas**. 2021. 196 f. Dissertação (Mestrado em Arte e Cultura Visual) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2021.

NELSON, Todd D. Ageism: Prejudice Against Our Feared Future Self. **Journal of Social Issues**, v. 61, n. 2, p. 207-221. Disponível em: <https://spssi.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/j.1540-4560.2005.00402.x>. Acesso em: 25 mar. 2023.

OLIVEIRA, Tania Ferreira de. **Análise dos impasses, obstáculos e desafios à construção da política integrada de transporte público na Área Metropolitana de Brasília (AMB)**. 2017. 108f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento, Sociedade e Cooperação Internacional) — Universidade de Brasília, Brasília, 2017. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/23679>. Acesso em: 23 mar. 2023.

PEDROSO, Alisilvia Leão; DUARTE JÚNIOR, Seldon Rodrigues; OLIVEIRA, Nathália França de. Perfil da pessoa idosa vítima de violência intrafamiliar de um centro integrado de proteção e defesa dos direitos em tempos

de pandemia. **Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia**, Rio de Janeiro, v. 24, n. 6, p. 1-11, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbagg/a/w9PYjTLZdRqvH9YCrX6Cqm/>. Acesso em: 22 mar. 2023.

PEREIRA, Bruno Silva. **Condições de trabalho dos motoristas de transporte coletivo urbano: o impacto da dupla atividade na saúde mental do trabalhador**. 2014. 46f. Monografia (Especialização em Ergonomia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/BUBD-9ZBHVX>. Acesso em: 26 mar. 2023.

RISSER, Ralf; HAINDL, Gudrun; STÄHL, Agneta. To Senior Citizens' Outdoor Mobility In Europe. **European Journal of Ageing**, v. 7, n. 2, p. 69-80, 2010. Disponível em: <https://www.lunduniversity.lu.se/lup/publication/c3448345-b838-4f4a-aca0-49a8878f1937>. Acesso em: 23 mar. 2023.

SANT'ANA, Leila Auxiliadora José de; D'ELBOUX, Maria José. Suporte social e expectativa de cuidado de idosos: associação com variáveis socioeconômicas, saúde e funcionalidade. **Saúde em Debate**, Rio de Janeiro, v. 43, n. 1, p. 503-519, abr./jun. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sdeb/a/nBxtwkgK49kGGqbrwddrhCj>. Acesso em: 23 mar. 2023.

SANTOS, George Luiz Alves; SANTANA, Rosimere Ferreira. Capacidade funcional de idosos: implicações para atividades instrumentais de vida diária. **Rev Rene**, Fortaleza, v. 18, n. 5, p. 606-615. DOI <https://doi.org/10.15253/2175-6783.2017000500007>. Disponível em: <http://periodicos.ufc.br/rene/article/view/30822/71485>. Acesso em: 23 mar. 2023.

SANTOS, Wilka Barbosa dos. **Encontros e despedidas: o "envelhecimento ativo" a partir das práticas de mulheres idosas em João Pessoa**. 2021. 209 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2021. Disponível em: [https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/22793/1/WilkaBarbosaDosSantos\\_Tese.pdf](https://repositorio.ufpb.br/jspui/bitstream/123456789/22793/1/WilkaBarbosaDosSantos_Tese.pdf). Acesso em: 9 abr. 2023.

SCHIAVONE, Adriana da Silva. **A Mortificação do "Eu" na Velhice e Frente à Covid-19**. Curitiba, PR: Editora Appris, 2021.

SILVA JÚNIOR, Edivan Gonçalves da; EULÁLIO, Maria do Carmo. Resiliência para uma Velhice Bem-Sucedida: Mecanismos Sociais e Recursos Pessoais de Proteção. **Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, v. 42, n. 1, p. 1-16, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pcp/a/FmQpGdrQ9R3JqLHCjz6nXxQ/>. Acesso em: 22 mar. 2023.

SILVA, Vanessa de Lima; CESSÉ, Eduarda Ângela Pessoa; ALBUQUERQUE, Maria de Fátima Pessoa Militão de. Determinantes sociais da mortalidade do idoso: uma revisão sistemática da literatura. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 7, p. 178-193, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbepid/a/zVjvYfZbG6gx5FXRFtzshjm/?lang=pt>. Acesso em: 22 mar. 2023.

TERRA, Stella Xavier; DUARTE, Patrícia Costa. Estudo da qualidade no sistema de transporte coletivo urbano por ônibus na cidade de Pelotas, RS. **Revista de Engenharia da Faculdade Salesiana**, Macaé, v. 1, n. 1, p. 6-10, 2014. Disponível em: [http://www.fsma.edu.br/RESA/Edicao1/FSMA\\_RESA\\_2015\\_1\\_02.pdf](http://www.fsma.edu.br/RESA/Edicao1/FSMA_RESA_2015_1_02.pdf). Acesso em: 24 mar. 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

Submissão: 03/05/2023

Aceite: 21/07/2023

Como citar o artigo:

MOURA, Alda Abrahão Faiad de; FREITAS, Eduarda Rezende. Etarismo no transporte público urbano: uma realidade? **Estudos interdisciplinares sobre o Envelhecimento**, Porto Alegre, v. 28, e132273, 2023. DOI: 10.22456/2316-2171.132273