



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL
CAROLINE OLIVEIRA DA SILVA

**A FORMAÇÃO DOS MOTORISTAS DE ÔNIBUS EM FORTALEZA-CE:
CONTRIBUIÇÕES PARA A VIABILIZAÇÃO DA ACESSIBILIDADE DO IDOSO AO
TRANSPORTE PÚBLICO**

FORTALEZA – CEARÁ

2016

CAROLINE OLIVEIRA DA SILVA

A FORMAÇÃO DOS MOTORISTAS DE ÔNIBUS EM FORTALEZA-CE:
CONTRIBUIÇÕES PARA A VIABILIZAÇÃO DA ACESSIBILIDADE DO IDOSO AO
TRANSPORTE PÚBLICO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Serviço Social do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do grau de bacharel em Serviço Social.

Orientadora: Prof.^a Esp. Gabriela Brilhante Rabelo.

FORTALEZA – CEARÁ

2016

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual do Ceará

Sistema de Bibliotecas

Silva, Caroline Oliveira da.

A formação dos motoristas de ônibus em Fortaleza-Ce: contribuições para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público [recurso eletrônico] / Caroline Oliveira da Silva. - 2016.

1 CD-ROM: il.; 4 ¼ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do trabalho acadêmico com 108 folhas, acondicionado em caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Estadual do Ceará, Centro de Estudos Sociais Aplicados, Graduação em Serviço Social, Fortaleza, 2016.

Orientação: Prof.ª Esp. Gabriela Brilhante Rabelo.

1. Acessibilidade. 2. Idoso. 3. Transporte Público Urbano. I. Título.

CAROLINE OLIVEIRA DA SILVA

A FORMAÇÃO DOS MOTORISTAS DE ÔNIBUS EM FORTALEZA-CE:
contribuições para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público

Monografia apresentada ao Curso de
Graduação em Serviço Social do Centro de
Ciências Sociais Aplicadas da Universidade
Estadual do Ceará, como requisito parcial para
obtenção do Título de Bacharel em Serviço
Social.

Aprovada em: 09/03/2016.

BANCA EXAMINADORA

Gabriela Brillhante Rabelo

Assistente Social Esp. Gabriela Brillhante Rabelo (Orientadora)
Serviço Social do Comércio – SESC

Daniele Eduardo Rocha

Prof.ª Ms. Daniele Eduardo Rocha
Centro de Estudos Sociais Aplicados – CESA
Universidade Estadual do Ceará – UECE

Estênio Ericson Botelho de Azevedo

Prof.º Dr. Estênio Ericson Botelho de Azevedo
Centro de Estudos Sociais Aplicados – CESA
Universidade Estadual do Ceará – UECE

A todas as pessoas idosas que em algum momento de sua vida foram marcadas pela invisibilidade ao tentarem usufruir do seu direito de ir e vir.

AGRADECIMENTOS

É muito difícil expressar em palavras toda minha gratidão àqueles que, de forma direta ou indireta, me ajudaram a chegar até aqui, que me ajudaram a ter forças para superar os obstáculos encontrados durante este trajeto. São pessoas que vivificaram meus momentos, os tornando mais alegres quando o desânimo quis me abater e mais suportáveis quando tudo se tornava pouco provável de acontecer. Quero registrar neste pequeno espaço o grande carinho que tenho por todos vocês.

Agradeço, primeiramente, a Deus por sempre estar ao meu lado me acompanhado e me dando força para caminhar nos momentos mais difíceis da vida. Só Ele compartilhou, intimamente, comigo minhas aflições em corpo, em alma e em mente. Obrigada, Senhor por tudo que me destes.

À minha família, em especial aos meus pais, por terem me colocado no mundo, dando-me a oportunidade de viver a vida, por terem me educado e me ensinado a ser uma boa pessoa. Sou grata a vocês por ser o que eu sou hoje. À minha avó Raimunda por ter sido tão importante, quando, por eventualidades da vida, minha mãe encontrou-se hospitalizada durante alguns momentos da minha infância. Aos meus tios e tias, especialmente à minha tia Téia pelo seu carinho e dedicação de tia “coruja”. Minha eterna gratidão a todos vocês.

Ao meu namorado Vinnie, melhor amigo, companheiro e conselheiro, quem me ajudou e quem me ajuda a amadurecer na vida. Você é muito importante para mim e pode ter certeza que se hoje tenho motivos para ser feliz, você faz parte dessa felicidade. Muito obrigada por me acompanhar em todos os momentos, independentemente das circunstâncias. Amo você.

Às minhas amigas da turma de Serviço Social/UECE 2011.2, em especial à Ariane, Daniele de Melo, Emanuelli, Isadora, Malu, Nayá e Taylane, por terem sido o meu consolo nos momentos de angústia; por terem me proporcionado momentos de distração, de passeios e risadas durante todos esses semestres. Meus sinceros agradecimentos a todas.

Ao LASSOSS, Laboratório de Seguridade Social e Serviço Social, na pessoa da Prof.^a Dr.^a Lúcia Conde, que me deu a oportunidade de dar os primeiros passos enquanto pesquisadora na academia. Muito obrigada pelos conhecimentos adquiridos em nossas reuniões.

Ao setor de Serviço Social do Hospital Geral Dr. César Cals (HGCC), em especial às assistentes sociais Celi Barbosa, Fátima Salgueiro, Andréa Almeida, Neubejâmia Rocha e

Tereza, que com muito carinho e atenção me acolheram durante um ano e meio em que fui bolsista. Agradeço a vocês por terem contribuído com minha formação profissional, me ajudando a consolidar e articular as dimensões teórico-metodológica, ético-política e técnico-operativa da prática do Serviço Social.

Ao SEST/SENAT, ao Sindiônibus e demais empresas de transporte coletivo, por sua solicitude no desenvolvimento desta pesquisa. Muito obrigada por terem aberto suas portas para mim em um momento tão essencial da minha formação acadêmica.

Aos motoristas de ônibus, partícipes desta pesquisa. Muito obrigada, pois sem a contribuição de vocês esse trabalho não teria acontecido.

Por fim, mas não menos importante, agradeço a minha orientadora Prof.^a Especialista Gabriela Brilhante Rabelo, por ter me acolhido neste processo, me orientando e ajudando a desenvolver a pesquisa. Obrigada por sua atenção tanto pessoal como virtualmente. Ao Prof.^o Dr. Estênio Azevedo, um excelente professor que fez parte de minha formação acadêmica, e à Prof.^a Ms. Daniele Rocha fica minha gratidão por terem aceitado participar da minha banca de monografia.

“A liberdade, esse bem que nos permite
desfrutar dos outros bens.”

(Baron de Montesquieu)

RESUMO

Estudos apontam que o envelhecimento populacional é um fenômeno mundial, que vem demandando respostas do Estado no âmbito das diversas políticas públicas. Diante desse fato, compreender essa população no campo da acessibilidade ao transporte público se faz de suma importância para a sociedade e em especial para as pessoas idosas. Partindo do pressuposto de que a acessibilidade não é garantida somente pelas boas condições dos transportes em si, mas também por meio dos motoristas de ônibus, este estudo teve como principal objetivo compreender se a formação destinada aos motoristas de ônibus de Fortaleza-Ce contribui para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público. Para tanto, foi realizada uma pesquisa qualitativa de cunho bibliográfico e documental, com acesso aos registros disponíveis sobre as categorias em estudo; uma pesquisa de campo, momento em que foram aplicadas entrevistas semiestruturadas com seis motoristas de ônibus que participaram do Curso de Qualidade do Transporte Urbano de Passageiros; além da observação simples e participante, que tiveram como suporte a utilização do diário de campo, no qual foram registrados elementos da realidade vivenciada pelos sujeitos da pesquisa durante o curso. A partir da pesquisa, verificou-se que a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público depende de vários fatores que estão além da formação profissional dos motoristas de ônibus. Ela depende do entendimento que esses sujeitos têm sobre as necessidades da pessoa idosa. Porém, tal entendimento encontra-se fragilizado por lacunas presentes desde a educação de base na escola e/ou nas próprias residências desses profissionais. Essa realidade demanda um compromisso que deve ser assumido tanto pelos órgãos públicos, como pelas empresas de transportes coletivos e pela sociedade civil, no que tange a processos de capacitações, de discussões e reflexões que desconstruam e reconstruam ideias pertinentes aos direitos da população idosa, inclusive no que se refere ao direito de acessibilidade ao transporte público. Portanto, garantir o direito de ir e vir dessas pessoas se torna premente para que outros direitos transversais possam ser viabilizados em seu cotidiano.

Palavras-chave: Acessibilidade. Idoso. Transporte Público Urbano.

ABSTRACT

Studies show that population aging is a global phenomenon, which is demanding state responses under the different public policies. Given this fact, understand this population in the field of accessibility to public transport becomes of paramount importance for society and especially for the elderly. Assuming that accessibility is not guaranteed only by good transport conditions themselves, but also through the bus drivers, this study aimed to understand the training for bus drivers in Fortaleza-Ce contributes to enabling accessibility of the elderly to public transportation. Therefore, a qualitative research of bibliographic and documentary stamp was performed with access to records available on the categories in the study; field research, when they were applied semi-structured interviews with six bus drivers who participated in the Transport Quality Course Passenger Urban; beyond the simple observation and participant, who had to support the use of the diary, in which were recorded elements of reality experienced by the subjects studied during the course. From the research, it was found that the viability of the accessibility of the elderly to public transport depends on many factors that are beyond the training of bus drivers. It depends on the understanding that these subjects have on the needs of the elderly. But such understanding lies undermined by gaps present from basic education in school and / or in their own homes these professionals. This reality demands a commitment that must be assumed by both public bodies and by public transport companies and civil society, regarding the processes of training, discussions and reflections that deconstruct and reconstruct relevant ideas to the rights of the elderly population, including as regards the right of accessibility to public transport. Therefore, guarantee the right to come and go these people becomes urgent for other transversal rights can be made possible in their daily lives.

Keywords: Accessibility. Old man. Urban Public Transport.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Percentual de motoristas por faixa etária	40
Gráfico 2 - Percentual de motoristas por sexo.....	40
Gráfico 3 - Percentual de motoristas por raça/etnia.....	40
Gráfico 4 - Percentual de motoristas por religião/crença.....	40
Gráfico 5 - Percentual de motoristas por estado civil.....	41
Gráfico 6 - Percentual de motoristas por instrução/escolaridade	41
Gráfico 7 - Percentual de motoristas por referência salarial	41
Gráfico 8 - Percentual de motoristas que conhecem a Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	48
Gráfico 9 - Percentual de motoristas que realizaram o Curso Especializado para Condutores de Transporte Coletivo de Passageiros	50

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACC	Autorização para Conduzir Ciclomotor, da Carteira Nacional de Habilitação
ACEPI	Associação Cearense Pró-idosos
AMC	Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania de Fortaleza
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANG	Associação Nacional de Gerontologia
ASTEF	Associação Técnico-Científica Engenheiro Paulo de Frontin
BPC	Benefício de Prestação Continuada
CEPIMAR	Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão
CF	Constituição Federal
CMDPI	Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa de Fortaleza
CNDI	Conselho Nacional dos Direitos do Idoso
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNT	Confederação Nacional do Transporte
COBAP	Confederação Brasileira de Aposentados e Pensionistas
CONIT	Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTC	Companhia de Transporte Coletivo
DATAPREV	Serviço de Processamento de Dados da Previdência e Assistência Social
DEX	Departamento Executivo

DUDH	Declaração Universal dos Direitos Humanos
EBTU	Empresa Brasileira de Transporte Urbano
ETUFOR	Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza
ETTUSA	Empresa de Trânsito e Transporte Urbano
FDTU	Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos
FUNRURAL	Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
INPS	Instituto Nacional de Previdência Social
IPEA	Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
LBA	Legião Brasileira de Assistência
LOAS	Lei Orgânica da Assistência Social
LOPS	Lei Orgânica da Previdência Social
MEC	Ministério da Educação
MPS	Ministério da Previdência e Assistência Social
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
NBR	Norma Técnica Brasileira
OCDE	Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PAI	Programa de Assistência ao Idoso

PAPI	Projeto de Apoio à Pessoa Idosa
PLANMOB	Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
PNI	Política Nacional do Idoso
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PRM	Pessoa com Restrição de Mobilidade
PRONATEC	Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego
RENACH	Registro Nacional de Condutores Habilitados
RH	Recursos Humanos
RMV	Renda Mensal Vitalícia
SBGG	Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia
SCDH	Secretaria Municipal de Cidadania e Direitos Humanos
SEINFRA	Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará
SEMOB	Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
SENAT	Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SESC	Serviço Social do Comércio
SEST	Serviço Social do Transporte
SINDIÔNIBUS	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará
SINPAS	Sistema Nacional de Previdência e Assistência
SIT-FOR	Sistema Integrado de Transportes de Fortaleza
SNTU	Sistema Nacional de Transporte Urbano
STPP	Sistema de Transporte Público de Passageiros

SUS	Sistema Único de Saúde
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TSI	Trabalho Social com Idosos
UECE	Universidade Estadual do Ceará
UFC	Universidade Federal do Ceará

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	UM ESPAÇO DE DESCOBERTAS: DESVENDANDO LUGARES, CONHECENDO PESSOAS E CONSTRUINDO CONCEITOS	19
2.1	APROXIMAÇÃO COM O OBJETO DE PESQUISA	19
2.2	SEST/SENAT: UM ESPAÇO DE FORMAÇÃO DOS CONDUTORES DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS	25
2.3	O PERCURSO METODOLÓGICO: TRILHANDO CAMINHOS	31
2.4	PERFIL DOS SUJEITOS DA PESQUISA	38
3	MOBILIDADE URBANA: CONDUZINDO PESSOAS, VIABILIZANDO DIREITOS	42
3.1	MOBILIDADE URBANA: PRIMÍCIAS DE UMA LONGA TRAJETÓRIA	42
3.2	MOBILIDADE URBANA: TECENDO CONCEITOS	45
3.2.1	Acessibilidade e marcos legais: em busca da inclusão social	53
3.2.2	Acessibilidade: “parte de uma política de mobilidade urbana”	55
4	VELHICE: CONSTRUÇÃO E SIGNIFICADOS	61
4.1	VELHICE: UMA TRAJETÓRIA DE LUTA PELA GARANTIA DE DIREITOS	73
4.1.1	Do mundo para o Brasil	75
4.1.2	Uma história construída no Ceará	83
4.2	VIABILIZANDO A ACESSIBILIDADE DO IDOSO AO TRANSPORTE PÚBLICO: “[...] INDEPENDENTE DE SER MOTORISTA OU NÃO”	85
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	91
	REFERÊNCIAS	94
	APÊNDICES	103
	APÊNDICE A – Temas relacionados à velhice abordados nas monografias da Uece...104	
	APÊNDICE B – Roteiro de entrevista semiestruturada com motoristas de ônibus.....105	
	APÊNDICE C – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido	108

1 INTRODUÇÃO

Estudos apontam que, desde a Idade Antiga, a velhice e o processo de envelhecimento vêm sendo motivo de discussões e reflexões de diversos profissionais e especialistas da área. Tais estudos são acentuados com o início do século XX, tendo como uma das causas o envelhecimento mundial da população. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2014), nas próximas décadas a população mundial com mais de 60 anos vai passar dos atuais oitocentos e quarenta e um milhões para dois bilhões até 2050.

Visto esse crescimento, a população idosa passou a exigir a intervenção do Estado no que diz respeito à implementação de políticas públicas na garantia de suas necessidades sociais. Após a participação em movimentos sociais, os(as) idosos(as) conquistaram vários instrumentos legais para ampará-los nesta fase da vida. Todavia, para efeitos do presente trabalho tomou-se como referência de discussão, principalmente, o Estatuto do Idoso e seus artigos referentes ao transporte público, tendo em vista que esse estudo consistiu em analisar as categorias: idoso, acessibilidade e transporte público urbano.

Para discutir a questão da acessibilidade do idoso ao transporte público, partiu-se da própria realidade em que os(as) idosos(as) sinalizam para o ônibus parar e que, no entanto, o mesmo não para; ou mesmo de situações em que os(as) idosos(as) pedem para pessoas mais jovens darem o sinal para que o ônibus pare e então eles(as) possam utilizar o transporte coletivo. Além disso, outra problemática levantada foi a atitude dos motoristas de ônibus, os quais, muitas vezes, não garantem a segurança do idoso no interior do veículo, ocasionando desconforto, insegurança e desrespeito para com essas pessoas.

Tais situações fizeram com que alguns questionamentos fossem levantados para problematizar a temática em estudo, bem como para nortear o caminho trilhado durante este percurso. Foram eles: O treinamento destinado aos motoristas de ônibus está contribuindo para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público como um direito desse usuário? Qual é a compreensão desses motoristas sobre mobilidade urbana? E sobre acessibilidade? Qual a compreensão dos motoristas de ônibus sobre as pessoas idosas?

A partir desses questionamentos, a pesquisa teve como objetivo geral compreender se a formação destinada aos motoristas de ônibus de Fortaleza-Ce contribui para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público. E como objetivos específicos: compreender o treinamento sobre acessibilidade voltado para os motoristas de ônibus;

entender o que os motoristas pensam sobre mobilidade urbana e sobre acessibilidade; e conhecer o que os motoristas pensam sobre as pessoas idosas.

Para corresponder aos objetivos mencionados, o percurso metodológico deste ensaio monográfico consistiu na realização de uma pesquisa qualitativa, pois por meio dela foi possível apreender os sentidos da fala dos sujeitos que participaram desse estudo. Foi feita também uma pesquisa bibliográfica e documental para melhor fundamentar os dados obtidos na pesquisa de campo. Esta, por sua vez, foi realizada no SEST/SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), localizado em Fortaleza.

Vale salientar que, para a viabilização da respectiva pesquisa de campo, alguns instrumentos e técnicas se fizeram necessárias, tais como a observação simples, a fim de coletar os dados e interpretá-los à luz da teoria; e a observação participante, por meio da qual houve a participação no Curso de Qualidade do Transporte Urbano de Passageiros, ofertado pelo SEST/SENAT nas empresas de transporte coletivo de Fortaleza. Durante o processo de observação, houve o registro dos vários elementos da realidade observada no diário de campo.

Pelo fato do curso enfatizado discutir de forma mais intensa o atendimento ao cliente, a seleção da amostra da pesquisa, ou seja, dos sujeitos que foram entrevistados, foi feita com base no conteúdo desse curso. Neste sentido, dos quinze motoristas de ônibus que participaram do curso de capacitação, somente seis foram entrevistados. Para tanto, foi utilizado um roteiro de entrevista semiestruturada e, com o consentimento deles, um gravador de voz.

No que concerne à dimensão ética da pesquisa, foi assegurado aos sujeitos o sigilo de suas informações, resguardadas por meio do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Neste, foram esclarecidos os objetivos da pesquisa, as contribuições da participação dos motoristas de ônibus nesse processo, bem como sobre os possíveis riscos que a pesquisa poderia trazê-los. Outro compromisso assumido foi o retorno a ser dado à instituição e aos próprios entrevistados após a obtenção dos resultados para a conclusão do trabalho.

Em um momento posterior, houve a interpretação dos dados por meio da análise de obras de autores, como Beauvoir, Debert, Neri, Camarano, referência nos estudos sobre velhice; Henrique, Borges, Vasconcellos, Menezes, estudiosos da acessibilidade e do transporte público; bem como na análise de documentos legais, como o Estatuto do Idoso e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre outros, relacionados ao tema da pesquisa.

Para fins de melhor expor o presente trabalho monográfico, a estrutura do mesmo se inicia com o capítulo I que traz a aproximação com o tema estudado, onde são expostos dados para a sua contextualização e problematização; os objetivos da pesquisa; e os motivos pessoais que levaram a sua realização, explicitando dados estatísticos e informações importantes que justificaram sua relevância acadêmica e social.

No capítulo I também é elucidado o processo de aproximação com o território da pesquisa, destacando o histórico, o funcionamento e a organização da instituição escolhida. Nesse capítulo está contido o percurso metodológico de todo o trabalho monográfico, enfatizando-se a natureza, o tipo, o campo, os sujeitos e os interlocutores da pesquisa, explicitando quais os procedimentos e técnicas utilizadas para a coleta e organização dos dados coletados, bem como para a sua análise.

Em seguida, o capítulo II vem discutindo, teoricamente, toda a questão da mobilidade e da acessibilidade, trazendo um histórico das legislações nacionais e locais pertinentes, e fazendo uma articulação com as informações obtidas em campo. Esse capítulo retrata a compreensão que os motoristas de ônibus têm sobre mobilidade urbana e sobre acessibilidade, tentando entender como essas questões são debatidas em seus treinamentos.

No terceiro capítulo, é apresentada a discussão teórica sobre as concepções de velhice, com um breve histórico sobre a trajetória de lutas pela garantia de direitos das pessoas idosas, retratando-a tanto a nível internacional como a nível nacional e local. É um momento no qual é trabalhada a compreensão dos motoristas de ônibus sobre o envelhecimento e sobre as necessidades das pessoas idosas. E, por fim, são apresentadas algumas considerações finais sobre a temática problematizada durante todo o desenvolvimento da pesquisa.

2 UM ESPAÇO DE DESCOBERTAS: DESVENDANDO LUGARES, CONHECENDO PESSOAS E CONSTRUINDO CONCEITOS

Neste capítulo, convido os leitores a se aventurarem na pesquisa, conhecendo melhor seu objeto de estudo, e percorrendo por um caminho de descobertas onde será(ão) desvendado(s) espaço(s) que formam pessoas, formam profissionais. Mas quem são estes? Condutores de vida, viabilizadores de direitos. Para tanto, é primordial que também entendamos o trajeto metodológico que materializou a aventura deste trabalho ou vice-versa.

2.1 APROXIMAÇÃO COM O OBJETO DE PESQUISA

A velhice e o processo de envelhecimento despertaram o interesse por estudos de diversos profissionais e especialistas desde a Idade Antiga. No entanto, somente a partir do início do século XX é que esses estudos vêm ocorrendo de forma mais intensa, haja vista o fato do envelhecimento da população estar sendo vivenciado pelo mundo desde o ano de 1970. Podemos constatar o crescimento da população idosa através dos dados demográficos produzidos por Organizações Mundiais e Institutos Nacionais e Locais.

Dessa forma, a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2014) destacou que nas próximas décadas a população mundial com mais de 60 anos vai passar dos atuais oitocentos e quarenta e um milhões para dois bilhões até 2050; dados estes reiterados pela Organização das Nações Unidas (ONU), pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), dentre outros.

De acordo com informações das Nações Unidas (UNITED NATIONS, 2013 *apud* KANSO, 2013), o mundo está passando por uma inversão na sua pirâmide etária. Essa inversão pode ser ratificada através dos dados que mostram que, se em 2011 os idosos na população mundial totalizavam aproximadamente oitocentos milhões de pessoas, em 2050, as projeções apontam para um contingente de mais de dois bilhões de idosos.

No que tange à realidade brasileira, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), nas três últimas décadas, a população com 65 anos ou mais cresceu uma média de 1,3% ao ano. Considerando essa faixa etária, no que se refere a sua participação relativa, o Brasil apresentou, em 1991, um crescimento de 4,8% dessa população, ao passo em que, no ano 2000, esse percentual aumentou para 5,9%, chegando a 7,4% em 2010. Dados do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA, 2012) revelam que, em 2011, a

percentagem da população idosa¹ passou a responder por 12,1%, significando 23,5 milhões de pessoas idosas.

Esse Instituto estima que, em 2050, a expectativa de vida nos países desenvolvidos² será de 87,5 anos para os homens e 92,5 anos para as mulheres, e nos países em desenvolvimento será de 82 para os homens e 86 para as mulheres. Esses dados irão implicar sobremaneira nos fatores socioeconômicos do envelhecimento populacional, principalmente destes últimos países, onde está inserido o Brasil.

Em âmbito local, o censo demográfico de 2010 do IBGE constatou que a cidade de Fortaleza-Ce possui uma população idosa, entre 60 e 79 anos, equivalente a 200.795 pessoas. A faixa etária dos 80 aos 99 anos passou a conter 36.669 pessoas; e acima de 100 anos passaram a corresponder a 311 pessoas. Conforme uma notícia divulgada no jornal O Povo em 2012, a população idosa no Ceará havia triplicado nos últimos 40 anos, tendo, entre 1970 e 2010, um salto de 205 mil para 758 mil em seu número.

Embora, atualmente, a população idosa venha ocupando o centro dos estudos de diversos profissionais, considerá-la numa perspectiva que contemple sua acessibilidade ao transporte coletivo urbano, no que concerne a um direito de ir e vir, implica em uma abordagem ainda pouco estudada em nossa sociedade. Por esse motivo, este estudo consistiu em analisar as categorias: idoso, acessibilidade e transporte público urbano.

Considerando que temos a necessidade de nos locomover de um lugar a outro, desde lugares próximos a lugares distantes, compreende-se que são necessários meios para tal. Contudo, quando não detemos esses meios, eles devem ser garantidos pelo Município³. E um dos meios muito utilizados pela população brasileira é o transporte coletivo urbano, que,

¹ Nessas pesquisas, considera-se idosa aquela pessoa que tem 60 anos ou mais. Todavia, leva-se em consideração uma subdivisão das faixas etárias dentro do intervalo de 60 a 100 anos de idade, ressaltando a heterogeneidade presente no segmento da população idosa.

² Em matéria do Jornal BBC Brasil, publicada em 27 de setembro de 2010, foram evidenciados alguns critérios utilizados na classificação de desenvolvimento dos países. Dentre esses critérios encontram-se os econômicos, onde a renda per capita assume sua importância nessa classificação; o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que considera outros critérios para além dos econômicos, como o nível de saúde e de educação da população; e a participação dos países na Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Todavia, a matéria revela a falta de critério unificado na classificação de desenvolvimento dos países.

³ De acordo com o inciso V do artigo 30 da Constituição de 1988, compete aos Municípios “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

segundo Borges (2006, p. 3) é o “transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos”.

Embora esse tipo de transporte funcione desde o período colonial, seu surgimento no Brasil só se deu, de fato, em 1908, na cidade do Rio de Janeiro (SCOPINHO, 2013). Tratava-se de um contexto de globalização da economia e de intensificação do processo de industrialização, que implicaram no deslocamento de pessoas do campo para as cidades em busca de melhores condições de vida.

Esse processo fez com que surgissem, de forma acelerada, um grande conglomerado de cidades, que passaram a constituir as denominadas periferias, com a presença de precários serviços públicos. Visto as adversidades enfrentadas pelos moradores dessas cidades em seu deslocamento no espaço, para acessarem os serviços mencionados, passou-se a perceber a importância do transporte coletivo urbano como um meio de locomoção barato e acessível que desloca um maior número de pessoas (SCOPINHO, 2013).

No que se refere ao surgimento dos transportes coletivos urbanos na cidade de Fortaleza, o contexto não se distancia muito do que estava sendo vivenciado pelo país. Na segunda metade do século XIX, Fortaleza também passava por um crescimento urbano, proveniente do processo socioeconômico que marcou a época. Contudo, somente em 1875 começou a se pensar em transportes coletivos que atendessem as demandas da capital, com o assentamento de trilhos para bondes de tração animal, os quais passaram a funcionar a partir de 1880. Em 1913, esses bondes foram substituídos pela tração elétrica, que operou até 1947.

Diante do crescimento urbano, os bondes elétricos já não tinham mais capacidade de transportar com eficiência a população. Com isso, as pequenas empresas de ônibus, que já se articulavam desde a década de 1920, aproveitaram este momento para se firmarem enquanto transporte coletivo, em substituição aos bondes elétricos. Todavia, somente em 1941 começaram a circular os primeiros ônibus de grande porte, com capacidade para quarenta passageiros.

Atualmente, o Ceará tem 12 (doze) empresas de ônibus urbanas e 07 (sete) metropolitanas associadas ao Sindiônibus (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará)⁴, existindo uma frota urbana com 2050 veículos de

⁴ Tem como missão representar o setor de transporte coletivo urbano e metropolitano de Fortaleza. Cf. <<http://www.sindionibus.com.br/site/sindionibus/missao/>>. Acesso em: 09 dez. 2015.

passageiros e outra metropolitana com 340 veículos. A capital cearense conta, ainda, com sete terminais integrados⁵ (Antônio Bezerra, Papicu, Parangaba, Lagoa, Siqueira, Messejana e Conjunto Ceará) e dois terminais abertos não integrados (Coração de Jesus e Estação).

Um dos usuários que faz uso do transporte público urbano é a população idosa, que, como previsto no Estatuto do Idoso (2003), tem assegurado o direito a sua gratuidade. De acordo com dados do Sindiônibus, no período de julho de 2015 até o dia 14 de dezembro do mesmo ano, foram emitidas 12.856 carteiras de gratuidade, informações que evidenciam um número significativo de usuários idosos que utilizam tal transporte para se deslocarem ao seu destino final.

Entender, portanto, como a acessibilidade dessas pessoas a esses transportes está sendo viabilizada é um tema que merece ser compreendido e problematizado. Neste sentido, esta pesquisa parte do pressuposto de que a acessibilidade não é garantida somente pelas boas condições dos transportes em si, mas também por meio de seus condutores, que são os motoristas de ônibus. Essa realidade é assinalada no Plano de Ação para o Enfrentamento da Violência contra a Pessoa Idosa (2005), quando se retrata a violência, praticada por motoristas de ônibus, como uma das dificuldades enfrentadas pelos idosos no trânsito.

Para discutir esse tema, o ponto de partida crucial foi a própria realidade em que os(as) idosos(as) sinalizam para o ônibus parar e que, no entanto, o mesmo não para. A esses fatos acrescem-se ainda aqueles em que os(as) idosos(as) pedem para que pessoas mais jovens, que estavam no ponto de parada⁶, deem o sinal para o ônibus parar, para que assim eles possam entrar no veículo. Todos esses acontecimentos também estão presentes no Plano supracitado.

Outra problemática levantada foi que, quando, no entanto, os motoristas param o ônibus para o idoso entrar, muitos não garantem a segurança deste dentro do transporte, pois, logo após a entrada desse usuário, os motoristas costumam arrancar bruscamente o veículo, o que ocasiona desconforto, insegurança e desrespeito para com essas pessoas. Conforme

⁵ O transporte coletivo realizado por ônibus em Fortaleza é denominado de Sistema Integrado de Transportes (SIT-FOR), cuja operação teve início em 1992. O sistema proporciona ao usuário a opção de deslocamento através da integração física e tarifária em Terminais de Integração. A rede de linhas do SIT-FOR é baseada em dois tipos de linhas, as que fazem a integração bairro-terminal e as que integram o terminal ao centro da cidade ou a outro terminal. Cf. <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/etufor/sistema-integrado-de-transportes>>. Acesso em: 17 jan. 2016.

⁶ É a área localizada, ao longo do trajeto do veículo, que permite o embarque e desembarque (ABNT NBR 14022/2009).

informações do Sindiônibus foram registradas 197 denúncias⁷, no período de julho a 14 de dezembro de 2015, no que tange à acessibilidade do idoso ao transporte público.

Mesmo observando a pertinência dessa temática em nossa sociedade, são perceptíveis os poucos estudos que ela tem na academia, em particular na Universidade Estadual do Ceará (UECE). Quando os temas de monografias se referem aos idosos, na maioria das vezes, abordam questões referentes à representação desses sujeitos sobre a velhice, ao processo saúde-doença vivenciado nessa fase, a políticas públicas voltadas para esse público (sendo compreendida, nesse contexto, mais especificamente a atuação do Serviço Social em instituições sócio-ocupacionais), à institucionalização das pessoas idosas ou à participação dessas pessoas em grupos de convivência

No sistema de busca do acervo da biblioteca da UECE, 40 (quarenta) trabalhos de conclusão de curso de graduação foram identificados pelo termo “velhice”. Ao filtrar o termo “idoso”, o sistema selecionou 624 (seiscentos e vinte e quatro)⁸ trabalhos da mesma natureza. Destes, aproximadamente, 41 (quarenta e um) estavam relacionados a idosos e representações da velhice; 39 (trinta e nove) tratavam dos idosos no âmbito das políticas públicas; 39 (trinta e nove) se remetiam ao processo saúde-doença das pessoas idosas; 36 (trinta e seis) se referiam à institucionalização dessas pessoas; e 32 (trinta e dois) à participação desse público em grupos de convivência.

Além destes, outros temas de monografias estiveram presentes, tais como: idosos no contexto familiar (17); idosos e esporte (16); idosos e cuidador (6); idosos e alimentação (6); idosos e lazer (5); idosos e violência (4); idosos e relações intergeracionais (3); idosos e mercado de trabalho (3); idosos e sexualidade (3); idosos e relações de gênero (1); e idosos e renda (1). Essas informações seguem sistematizadas no apêndice A ao final do trabalho.

Segundo Beauvoir (1990), ainda são raros os estudos que fazem alusão à velhice se comparados com outras áreas estudadas, tais como mulher, criança, adolescente. Além disso, tal raridade se torna mais evidente quando se tratando da temática da acessibilidade dos idosos ao transporte público. Podemos perceber isso ao analisarmos os resultados da busca no acervo da UECE, onde não foi encontrada nenhuma monografia que tratasse dessa temática.

⁷ As denúncias podem ser feitas pelo número 156, ouvidoria do órgão da Prefeitura de Fortaleza, ou por meio do Alô Sindiônibus pelo número 4005-0956.

⁸ Embora o sistema tenha identificado essa quantidade de trabalhos monográficos, deve-se levar em consideração que, dentre estes, apareceram alguns trabalhos cujos títulos não mencionavam o termo “idoso” diretamente. Dessa forma, os que não mencionavam diretamente esse termo não entraram para fins de cálculo da quantidade de monografias por temáticas específicas.

O único trabalho que evidenciou, superficialmente, uma pequena relação foi um cujo título era “A prevenção de traumas nos idosos usuários dos transportes coletivos de Fortaleza”⁹.

A partir dessas evidências, a presente pesquisa assume uma significativa relevância tanto acadêmica como social. No âmbito social, a relevância se dá porque a problemática em estudo é pertinente não somente ao cotidiano das pessoas idosas, mas também faz parte do cotidiano de toda a sociedade. Isso se justifica pelo fato de o envelhecimento populacional ser uma questão mundial e, portanto, social, carecendo de atenções específicas de todas as pessoas, em especial do Estado.

Dessa forma, alguns questionamentos, que problematizaram a temática em estudo e que nortearam o caminho trilhado durante este percurso, foram levantados. São eles: O treinamento destinado aos motoristas de ônibus está contribuindo para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público como um direito desse usuário? Qual é a compreensão desses motoristas sobre mobilidade urbana? E sobre acessibilidade? Qual a compreensão dos motoristas de ônibus sobre as pessoas idosas?

A partir dos questionamentos que conduziram a motivação do estudo sobre a relação entre a formação dos motoristas de ônibus e a acessibilidade do idoso ao transporte público, a pesquisa teve como objetivo geral, portanto, compreender se a formação destinada aos motoristas de ônibus de Fortaleza-Ce contribui para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público. E como objetivos específicos: compreender o treinamento sobre acessibilidade voltado para os motoristas de ônibus; entender o que os motoristas pensam sobre mobilidade urbana e sobre acessibilidade; e conhecer o que os motoristas pensam sobre as pessoas idosas.

A fim de corresponder a esses objetivos se fez necessário percorrer um caminho metodológico que melhor se adequasse à proposta de todo o trabalho, delimitando, para tanto, a natureza, o tipo, o campo e os sujeitos da pesquisa, e explicitando quais os procedimentos utilizados para a coleta e organização dos dados coletados, bem como para a sua análise. No entanto, primeiramente, fez-se necessário conhecer o território da pesquisa, de modo a entender sua estrutura organizacional. A seguir serão compartilhadas com os leitores as principais características desse território.

⁹ Apesar de ter aparecido esse trabalho nos resultados da busca, a área específica na qual o mesmo foi produzido foi na Enfermagem. Portanto, seu conteúdo não se mostrou interessante para o estudo aqui proposto.

2.2 SEST/SENAT: UM ESPAÇO DE FORMAÇÃO DOS CONDUTORES DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS

A fim de atender à proposta dessa pesquisa, a aproximação com o campo não se restringiu somente a uma localidade, mas demandou um contato com outras instituições para melhor realizar uma observação e uma análise mais aprofundada dos fatos que perpassam a temática em estudo. Para tanto, cada uma das entidades contribuiu de forma específica, seja como campo de observação e/ou de participação, seja como campo de obtenção de dados documentais.

Foram três as instituições que constituíram o território explorado para a obtenção dos dados necessários: o SEST/SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), uma Empresa de Ônibus localizada em Fortaleza (identificada como Empresa X no decorrer desse trabalho) e o Sindiônibus. Vale salientar que o campo da pesquisa tomado como referência foi somente o SEST/SENAT; a Empresa X foi o local onde ocorreu o processo de observação; e o Sindiônibus contribuiu com a disponibilização de determinados dados pertinentes à pesquisa.

É de suma importância que o histórico de funcionamento e a organização da instituição de referência da pesquisa sejam conhecidos por todos. Primeiramente, ressalta-se o papel fundamental da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMAR) no processo de instalação do SEST/SENAT nesses estados brasileiros. A CEPIMAR¹⁰ é uma entidade sem fins lucrativos que foi fundada em 1989, congregando os sindicatos da categoria ligada ao transporte rodoviário e contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade urbana das referidas localidades do Brasil.

Dando prosseguimento, as informações contidas na página eletrônica do SEST/SENAT nos mostram que o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte são entidades civis, com personalidade jurídica de direito privado e sem fins lucrativos. Elas foram criadas em 14 de setembro de 1993 pela lei nº 8.706, a qual encarrega, em seu art. 1º, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) de criar, organizar e administrar essas instituições.

Para facilitar o entendimento acerca do funcionamento do SEST/SENAT, é válido destacar a diferença entre tais entidades, as quais, embora trabalhem conjuntamente no

¹⁰ Disponível em: <http://www.cepimar.org.br/site/?page_id=915>. Acesso em: 13 fev. 2016.

mesmo prédio, têm finalidades próprias e distintas. O SEST atua em cooperação com o poder público e com a iniciativa privada, de modo a gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à promoção social do trabalhador em transporte rodoviário e do transportador autônomo, especialmente nos campos da alimentação, saúde, cultura, lazer e segurança no trabalho (Art. 2º, LEI Nº 8.706/93).

Já o foco do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) é o campo dos programas de aprendizagem do trabalhador em transporte rodoviário e do transportador autônomo, principalmente no que se refere à preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional (Art. 3º, LEI Nº 8.706/93), lhes oferecendo cursos e serviços especializados. O objetivo do SEST/SENAT é articular as ações de promoção social e de aprendizagem do trabalhador, proporcionando o aumento da produtividade, competitividade e fortalecimento do setor de transporte brasileiro.

As entidades têm como visão “ser referência no setor de transporte pelos serviços prestados nas áreas de desenvolvimento profissional e promoção social”, e como missão “promover a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento profissional dos trabalhadores do setor de transporte e seus dependentes com responsabilidade socioambiental”. Para tanto, elencam como valores norteadores de seus serviços: o respeito, o comprometimento, o trabalho em equipe, a sustentabilidade, a responsabilidade socioambiental, a transparência, a ética e a orientação para resultados¹¹.

As instituições em estudo são organizadas, estruturalmente, por um Conselho Nacional, pelo Departamento Executivo (DEX)¹² e por 14 Conselhos Regionais, conforme previsto nos incisos do art. 5º da lei nº 8.706/93. Sua administração é realizada pelo DEX, que é responsável tanto pelo cumprimento das legislações pertinentes, observando as diretrizes dos Conselhos Nacionais e as determinações do seu presidente, como pelo apoio, orientação e direção das Unidades Operacionais do SEST/SENAT.

O SEST/SENAT conta com 149 Unidades Operacionais em atividade, localizadas nos grandes centros urbanos e em postos de abastecimento das principais rodovias do país, estando presente em todos os estados brasileiros. A área de promoção social das unidades dos

¹¹ Cf. <<http://sestsenat.org.br/Paginas/conheca-o-sest-senat>>. Acesso em: 09 dez. 2015.

¹² Com sede em Brasília, a estrutura física do Departamento Executivo do SEST/SENAT é composta pela Diretoria Executiva Nacional, Diretoria Adjunta, Coordenações e Assessorias.

grandes centros urbanos abrange o campo da saúde e qualidade de vida, onde são prestados serviços de assistência fisioterápica, psicológica, nutricional e odontológica.

Outro campo de serviços do SEST/SENAT é o do esporte, lazer e cultura, com quadras poliesportivas, ginásio coberto, campos de futebol, parque aquático, churrasqueiras, restaurante, parque infantil, espaço para eventos, área de ginástica, auditório, sala polivalente e sala de TV/vídeo. Para o desenvolvimento profissional a instituição dispõe de salas de aula, laboratório de informática, biblioteca, oficina pedagógica e de auditório.

Com uma quantidade de serviços mais restrita, a área de promoção social das rodovias federais e estaduais dispõe apenas de serviços de assistência fisioterápica e odontológica; na área do esporte e lazer tem a sala de jogos; e para o desenvolvimento profissional a instituição dispõe de salas de aula. Vale salientar que toda essa estrutura e os serviços prestados pelas unidades SEST/SENAT variam de acordo com a localidade.

No âmbito do desenvolvimento profissional, as entidades em questão oferecem vários cursos, os quais se enquadram nas seguintes categorias da modalidade presencial: Cursos Livres de Formação Inicial e Continuada; Cursos Regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); Cursos de Aprendizagem Profissional – Jovem Aprendiz; e Cursos Técnicos de Nível Médio. Além disso, o SEST/SENAT também oferece cursos na modalidade à distância e ministra palestras sobre diversas temáticas.

Dentre os cursos regulamentados, para os quais se voltou a atenção desse estudo, destacam-se: Especializado para Condutores de Veículos de Emergência; Especializado para Condutores de Veículos de Escolares; Especializado para Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros; Especializado para Condutores de Veículos de Transporte de Cargas Indivisíveis e Outras; Especializado para Condutores de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos; e Especializado para Motofretistas. Cada curso desses tem outro só de atualização.

Vale ressaltar que alguns de seus assuntos também são contemplados nas palestras realizadas pelas entidades, como se pode observar pelas seguintes temáticas: direção defensiva, direção preventiva, educação no trânsito, meio ambiente, primeiros socorros e prevenção a incêndios, qualidade no transporte urbano, relacionamento interpessoal, dentre outras. As informações proporcionadas pela palestra sobre a qualidade no transporte urbano

podem ser aprofundadas em um curso específico, que é o Curso de Qualidade no Transporte Urbano de Passageiros, o qual será abordado minuciosamente mais adiante.

A instituição participa, ainda, de alguns programas e projetos especiais, como: o Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (PRONATEC)¹³, através do qual são ofertados cursos de Monitor de Transporte Escolar, de Motorista de Carga Viva, de Motorista de Transporte de Passageiros, de Motorista de Transporte Escolar, de Motorista de Transporte de Lixo Urbano, de Operador de Empilhadeira, de Operador de Pá Carregadeira, e de Técnico em Manutenção de Aeronaves.

Além do PRONATEC, o SEST/SENAT também participa do Projeto Primeira Habilitação para o Transporte – CNH Social¹⁴; do Projeto Habilitação Profissional para o Transporte – Inserção de Novos Motoristas, com a finalidade de facilitar a mudança de categoria da CNH para as categorias C, D ou E; e do Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, cujo objetivo é promover o engajamento de transportadores, caminhoneiros autônomos, taxistas e sociedade em ações de conservação do meio ambiente.

No Estado do Ceará, existem três unidades do SEST/SENAT, localizadas nas cidades de Crato, Fortaleza e Sobral. Todavia, para fins de realização desse trabalho, foi, especificamente, a partir do SENAT de Fortaleza que a pesquisa de campo foi desenvolvida. A instituição localiza-se na Rua D. Leopoldina, nº 1.050 – Centro, Fortaleza.

Como previsto na resolução nº 168/04¹⁵ deliberada pelo CONTRAN, não diferentemente das demais unidades, o SENAT de Fortaleza também oferece cursos presenciais especializados, cuja carga horária é de 50 horas/aula, destinados a aperfeiçoar, instruir, qualificar e atualizar os condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos ou de emergência (Art.

¹³ De acordo com informações contidas na página eletrônica do Ministério da Educação (MEC), o Pronatec foi criado pelo Governo Federal em 2011 com o objetivo de expandir a oferta de cursos de educação profissional e tecnológica no país. O SEST SENAT ingressou no Programa em 2012 com adesão de 52 unidades, matriculando 5.753 beneficiários da Bolsa-Formação/PRONATEC em cursos de formação inicial e continuada, com 2.024 concluintes. Em 2014, foram 110.361 matriculados em 131 Unidades e 96.121 beneficiários formados no mesmo ano. Esses dados referem-se a números nacionais, obtidos por meio da página eletrônica do SEST/SENAT.

¹⁴ Esse Projeto foi criado com a intenção de conceder a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), categoria B, para jovens de baixa renda, ampliando a empregabilidade e qualificando-os em curso específico para ingresso no mercado de trabalho e atuação no setor de transporte. Cf. <<http://sestsenat.org.br/Paginas/cnh-social-sest-senat>>. Acesso em: 09 dez. 2015.

¹⁵ Essa resolução estabelece as normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, para a realização dos exames, para a expedição de documentos de habilitação, para os cursos de formação, especializados, de reciclagem.

33). Além desses cursos, a entidade também oferece um curso de 30 horas/aula para os motofretistas e mototaxistas.

Outra observação a ser feita é que, nesta pesquisa, tomou-se como foco de análise somente o curso teórico-técnico do processo de habilitação do condutor de transporte coletivo de passageiros, realizado pela instituição que vem sendo apresentada durante este trabalho. Dessa forma, um dos cursos analisados foi o “Curso para Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros”¹⁶, cujas disciplinas são distribuídas em 10 (dez) aulas.

Esse curso é exigido para os condutores de transportes coletivos atuarem em sua profissão, devendo ser atualizado a cada cinco anos como pré-requisito para a obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), da Carteira Nacional de Habilitação (CNH)¹⁷. Após a aprovação no curso especializado, o registro é feito no Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), em campo específico da CNH do condutor, pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal (Parágrafo 4º, Art. 33, RESOLUÇÃO Nº 168/2004).

Dentre os critérios para realizar a matrícula nesse curso, exige-se idade maior de 21 anos; a habilitação, no mínimo, na categoria “D”; a ausência de infração grave ou gravíssima ou de reincidência em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses; bem como não estar cumprindo pena de suspensão ou cassação do direito de dirigir (RESOLUÇÃO Nº 168/2004).

A estrutura curricular do Curso para Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros é composta por quatro módulos, que são: Legislação de Trânsito (10 horas/aula); Direção Defensiva (15 horas/aula); Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social no Trânsito (10 horas/aula); e Relacionamento Interpessoal (15 horas/aula). Para efeitos de contemplação dos objetivos desse trabalho monográfico, enfatizou-se somente este último módulo, visto seu conteúdo abordar o atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias diversas, outras condições).

¹⁶ Após a deliberação da resolução nº 168/04, as empresas de ônibus passam a ter a obrigação de encaminhar os motoristas de ônibus que ainda não têm o curso especializado para fazê-lo no SEST/SENAT, mas, devido à falta de fiscalização, nem sempre isso acontece. Os motoristas também têm a opção de realizar o curso na própria empresa quando esta o disponibiliza no local.

¹⁷ Para a condução de transportes coletivos, exige-se a CNH na categoria D, quando se trata de veículos automotores e elétricos utilizados no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a 08 (oito) lugares, e todos os veículos abrangidos nas categorias “B” e “C”.

Os cursos especializados são ministrados por pessoas habilitadas¹⁸ em cursos de instrutores de trânsito, realizados por instituições credenciadas pelos órgãos ou entidade executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, e que tenham realizado, com aprovação, os cursos especiais que vierem a ministrar.

Ao final de cada módulo os instrutores dos cursos realizam uma prova com 20 questões de múltipla escolha sobre os assuntos trabalhados, sendo aprovado o condutor que acertar, no mínimo, 70% das questões da prova de cada módulo. Em caso de reprovação após o final do módulo, o condutor deve realizar nova prova a qualquer momento, sem prejuízo da continuidade do curso. Caso ainda não consiga resultado satisfatório, o mesmo deverá receber atendimento individualizado a fim de superar suas dificuldades.

Já nos cursos de atualização¹⁹, que devem ser realizados a cada cinco anos, a avaliação é feita através de observação direta e constante do desempenho dos condutores, demonstrado durante as aulas, devendo o instrutor interagir com os alunos, reforçando e/ou corrigindo respostas e colocações. Após o término dos cursos especializados, os condutores recebem o certificado e têm seu resultado de desempenho mantido em arquivo durante cinco anos pelo SEST/SENAT.

Após uma breve explanação sobre o funcionamento e organização da instituição supracitada, bem como sobre a estrutura dos cursos ofertados, será salientada agora como se deu o processo de aproximação a este espaço institucional. Para tanto, serão esclarecidos os procedimentos metodológicos utilizados antes, durante e depois dessa aproximação, com a intenção de melhor compreender o processo formativo dos motoristas de ônibus e suas contribuições para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público.

¹⁸ No SENAT de Fortaleza, tive a oportunidade de conhecer, enquanto pesquisadora, dois dos instrutores dos cursos destinados aos condutores de transporte coletivo de passageiros, sendo um com formação na área da Pedagogia e o outro na área de Recursos Humanos (RH).

¹⁹ Os cursos de atualização têm uma carga horária mínima de 16 horas/aula sobre as disciplinas dos cursos especializados, abordando, preferencialmente, as atualizações na legislação, a evolução tecnológica e estudos de casos dos módulos específicos de cada curso.

2.3 O PERCURSO METODOLÓGICO: TRILHANDO CAMINHOS²⁰

A pesquisa foi realizada no SEST/SENAT, localizado na Rua D. Leopoldina, n° 1.050 – Centro, Fortaleza. A escolha desse espaço se deu a partir da finalidade que o mesmo tem de gerenciar e desenvolver programas que ofereçam o bem-estar de seus trabalhadores nas diversas áreas sociais, propiciando, na área educacional, programas que incluem preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional, cujas contribuições são os aspectos principais a serem abordados nesse estudo.

Visando obter resultados acerca da temática problematizada por essa pesquisa, retomo, aqui, os objetivos mencionados outrora, os quais foram: compreender como a formação destinada aos motoristas de ônibus de Fortaleza contribui para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público; compreender o treinamento sobre acessibilidade voltado para os motoristas de ônibus; entender o que os motoristas pensam sobre mobilidade urbana e sobre acessibilidade; e conhecer o que os motoristas pensam sobre as pessoas idosas.

Para corresponder a tais objetivos, foi realizada uma pesquisa qualitativa de cunho bibliográfico e documental, que permitiu, através de uma fundamentação teórica, apreender os sentidos da fala dos sujeitos da pesquisa, os quais serão especificados na próxima seção. Segundo Minayo (2009), a pesquisa qualitativa trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes.

No que se refere à pesquisa bibliográfica, a mesma foi realizada a partir do registro impresso e virtual de pesquisas, documentos, livros, trabalhos e artigos acadêmicos que continham em seu conteúdo informações referentes às categorias desse estudo, as quais foram: idoso, acessibilidade e transporte público urbano. E a pesquisa documental, que conforme Severino (2007) consiste na análise de documentos que não receberam nenhum tratamento analítico, foi feita com base em materiais didáticos utilizados nos cursos de formação para os motoristas de ônibus na instituição SEST/SENAT.

Fez parte do ciclo dessa pesquisa, todo o processo de sua elaboração, desde a pergunta percussora que problematizou a temática em estudo até o produto final do trabalho, que deu origem a novas indagações que perpassam a questão. De acordo com Minayo (2009),

²⁰ Nesse momento, peço permissão aos leitores para utilizar, a partir desta seção, o modo verbal na primeira pessoa do singular. Assim, fica melhor de expor as informações colhidas *in loco*, transmitindo-as com maior nível de veracidade e de proximidade por meio da escrita. Em alguns trechos, o modo verbal mencionado será explicitado de forma direta, e, em outros, ele será utilizado indiretamente, por se tratar da exposição das falas dos sujeitos.

entende-se por ciclo de pesquisa um peculiar processo de trabalho em espiral que começa com uma pergunta e termina com uma resposta ou produto que dá origem a novas interrogações.

Nesta perspectiva, a pergunta percussora foi: O treinamento destinado aos motoristas de ônibus está contribuindo para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público como um direito desse usuário? Decorrentes deste questionamento, outros surgiram em torno da reflexão sobre a temática em estudo. Foram eles: Qual é a compreensão desses motoristas sobre mobilidade urbana? E sobre acessibilidade? Qual a compreensão dos motoristas de ônibus sobre pessoas idosas?

Em busca de encontrar respostas para tais indagações, houve a necessidade de explorar um local que melhor oferecesse informações referentes aos objetivos aqui propostos, que foi o SEST/SENAT. Dessa forma, uma das etapas da pesquisa apoiou-se na realização do trabalho de campo, onde “a coleta de dados é feita nas condições naturais em que os fenômenos ocorrem, sendo assim diretamente observados, sem intervenção e manuseio por parte do pesquisador” (SEVERINO, 2007, p. 123).

Concomitantemente à pesquisa de campo, foram utilizadas algumas técnicas, que são procedimentos operacionais que servem de mediação prática para a realização da pesquisa (SEVERINO, 2007). Neste caso, utilizei a observação simples, que me proporcionou coletar os dados interpretando-os à luz da teoria, bem como diz Oliveira (2000) quando se refere à domesticação teórica de nosso olhar. No dia 06 de novembro de 2015 compareci, em um primeiro momento, no SEST/SENAT de Fortaleza para obter as informações preliminares precedentes à minha inserção, como observadora, no Curso Especializado para Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros.

Tendo em vista que esse curso aconteceu no período vespertino do dia 16 a 27 de novembro de 2015 e que o módulo de Relação Interpessoal, cujo conteúdo foi analisado por mim, foi dado somente no dia 27 desse mês, minha presença enquanto observadora só se efetivou das 13h00min às 15h30min²¹ deste último dia. A partir da observação em campo, percebi que a turma era formada, aproximadamente, por 20 alunos²². Dentre eles, alguns já

²¹ Ressalto aqui que o horário do módulo tem início às 13h00min, terminando às 17h00min. Contudo, tive que me ausentar antes de seu término.

²² De acordo com a resolução nº 168/04, o número máximo de alunos, por turma, deve ser de 25 alunos.

tinham experiência como motorista ou cobradores de ônibus, e outros como caminhoneiros, mas todos mostraram ter uma relação amistosa tanto entre si como com o instrutor²³.

De acordo com a resolução nº 168/04, o módulo de Relação Interpessoal deve conter conteúdos sobre o comportamento e a segurança no transporte de passageiros; o comportamento solidário no trânsito; a responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação; o respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito; o papel dos agentes de fiscalização de trânsito; o atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias diversas, outras condições); e sobre as características das faixas etárias dos usuários mais comuns de transporte coletivo de passageiros.

Embora eu tenha me ausentado antes do término do módulo, pude perceber que o conteúdo, previsto pela resolução supramencionada, foi transmitido de forma bem superficial para os condutores, devido até mesmo pela curta carga horária destinada para a discussão do assunto. Sendo assim, alguns dos assuntos discutidos em sala durante o período em que lá permaneci foram: barreiras na comunicação, algumas legislações pertinentes à profissão dos motoristas de transportes coletivos, e empatia e relacionamento com os clientes.

Em um segundo momento, o SEST/SENAT possibilitou minha inserção em uma empresa de ônibus também localizada em Fortaleza, para que eu pudesse acompanhar outro curso destinado aos profissionais do transporte, que foi o Curso de Qualidade do Transporte Urbano de Passageiros²⁴. Dessa forma, pude realizar a observação participante, por meio da qual acompanhei intensamente a realidade do processo de formação dos sujeitos da pesquisa.

Conforme informações de uma funcionária do SEST/SENAT, esse curso enfatiza o atendimento ao cliente, tendo duração de 12 horas, com conteúdos distribuídos em três dias, correspondendo, portanto, a uma carga horária de 4 horas/aula. Ele é realizado nas próprias empresas²⁵ de ônibus da cidade de Fortaleza e é pré-requisito para a obtenção da Carteira

²³ O instrutor desse curso relatou que é o único que dá aula teórica e aula prática no SEST/SENAT, visto já ter sido motorista de ônibus. Atualmente, ele cursa o 5º semestre de Recursos Humanos.

²⁴ Como foi citado durante o trabalho, um dos cursos ofertados pelo SEST/SENAT, sob orientação de seu Departamento Executivo, é o Curso de Qualidade do Transporte Urbano de Passageiros, disponibilizado pela unidade de Fortaleza desde junho de 2015.

²⁵ Destaca-se que o curso em questão só é ofertado para funcionários de empresas de ônibus localizadas em Fortaleza, não contemplando, portanto, as empresas das regiões metropolitanas.

Padrão de Operador de Transporte Público²⁶, cuja posse é de motoristas, cobradores, fiscais e despachantes. A cada dois anos, esses profissionais devem realizar o Curso de Qualidade do Transporte Urbano de Passageiros para a renovação da carteira-padrão.

Um dos períodos de acontecimento desse curso foi do dia 09 a 12 de novembro de 2015, das 8h00min às 11h30min, realizado na Empresa X. Nesse período, compareci no local inicialmente como observadora, e, no decorrer dos dias, acabei ocupando um lugar como se fosse integrante daquele grupo, visto que participei de alguns momentos das atividades passadas pelo instrutor²⁷ do curso. A turma era formada por 20 pessoas, dentre as quais eram 17 do sexo masculino e 03 do sexo feminino. Do total, 15 eram motoristas de ônibus; 02 eram jovens aprendizes e 03 eram cobradoras.

Ressalto que minha vivência enquanto observadora teve como instrumento fundamental o diário de campo, que é “[...] um caderninho de notas, em que o investigador, dia a dia, vai anotando o que se observa e que não é objeto de nenhuma modalidade de entrevista” (MINAYO, 2006, p. 295). A partir do diário de campo fui registrando os momentos de cada dia do curso, observando o comportamento dos integrantes, as relações intergrupais, sua participação nas discussões acerca do assunto estudado, dentre outros aspectos.

Assim, o primeiro dia de curso, que aconteceu em 09 de novembro de 2015, contou com um momento de apresentação²⁸ de seus integrantes, onde cada um falou seu nome, sua profissão, o tempo de serviço na empresa e a cidade onde mora. Dentre os fatores que me chamaram a atenção, destaca-se a presença de um cobrador com deficiência auditiva parcial no curso. A partir daí treinei o meu olhar para perceber como se daria o canal de comunicação entre esse integrante e os demais, e entre ele e o instrutor.

Com isso, observei que a relação dos demais profissionais com o cobrador, e deste com o instrutor era bastante harmoniosa, mostrando-se dialógica durante todo o curso. Todavia, detectei que, em alguns momentos, não se teve o devido cuidado para que o que estava sendo falado naquele ambiente o fosse num volume de voz acessível para o referido

²⁶ Esses profissionais só são autorizados a trabalhar no Transporte Público Municipal de Fortaleza na posse da carteira-padrão. Feito o curso, eles têm seu cadastro realizado e seus dados renovados na Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR).

²⁷ O instrutor do curso, funcionário do SEST/SENAT, é pedagogo, com pós-graduação em Gestão Escolar.

²⁸ Neste momento, me apresentei e expliquei o motivo pelo qual me encontrava na instituição, enfatizando a pesquisa que estava sendo realizada.

cobrador, o qual em vários momentos dispersou sua atenção, se ausentando da sala com o celular em mãos.

Outro aspecto observado foi que as três mulheres presentes no curso eram cobradoras, o que evidencia que, embora as mulheres venham ocupando espaços que antes eram eminentemente do sexo masculino, elas ainda enfrentam dificuldades na equiparação de gênero no mercado de trabalho, estando em cargos inferiores aos dos homens. No que se refere à relação entre as integrantes do sexo feminino, duas delas eram mais entrosadas que a outra, mas todas eram comunicativas com os demais integrantes.

Posteriormente ao momento de apresentação, teve a exposição de um vídeo sobre a Confederação Nacional do Transporte (CNT), seguido da apresentação dos serviços e cursos oferecidos pelo SEST/SENAT. Logo após, se prosseguiu com a aplicação de um teste de percepção, criatividade e concentração para os membros do grupo resolverem, inclusive resolvido por mim também.

Após a resolução desse teste, houve um breve momento de reflexão sobre a importância do reconhecimento da profissão dos profissionais do transporte. Foi interessante porque, na ocasião, ouvi alguém falar: “Só os idosos que reconhecem”. Vários podem ser os motivos do reconhecimento por parte desse público. Mais adiante eles estarão no centro da análise desse estudo!

Logo depois, o instrutor exibiu alguns vídeos motivacionais para o grupo, seguindo com uma sucinta reflexão, para só então começar a introduzir o conteúdo, propriamente dito, do Curso de Qualidade do Transporte Urbano de Passageiros. O conteúdo do curso foi repassado por meio da utilização de uma apostila²⁹, que continha cinco unidades; de vídeos complementares e de fábulas, para incitar a reflexão sobre o assunto estudado; e de avaliações. Vale salientar que durante todo o período do curso, o instrutor fez uso do retro-projetor para melhor trabalhar os assuntos.

Ainda no primeiro dia, foram vistos a primeira, a segunda e a terceira unidades da referida apostila. A unidade 1 tratava sobre a importância do transporte urbano coletivo; a unidade 2 elucidava os critérios de satisfação do cliente; a terceira unidade sucedeu com a

²⁹ A apostila utilizada pelos participantes teve que ser devolvida ao final de cada aula, pois, conforme o instrutor, a empresa não dispunha de exemplares suficientes para cedê-los para cada aluno. No entanto, no que tange aos exercícios contidos no final de cada unidade do material, foi distribuída uma cópia dos mesmos entre os integrantes do curso.

explicação de fatores que acarretam a qualidade do transporte coletivo; e, alguns minutos antes do término da aula desse dia, o instrutor iniciou o assunto referente aos tipos de clientes atendidos pela empresa, que são os clientes internos³⁰, externos³¹ e especiais³². Após a explicação do conteúdo, os integrantes responderam as questões contidas no final de cada unidade.

No segundo dia de curso, ocorrido em 10 de novembro de 2015, além da exposição de vídeos, foram repassadas a quarta e a quinta unidades da apostila. A unidade 4 continha o conteúdo relacionado ao atendimento às pessoas com dificuldades ou restrições de mobilidade; esse assunto específico é o que será objeto da análise desse estudo. Já a última unidade referia-se às funções do transporte coletivo urbano, como a função social, econômica e ambiental. Seguindo às exigências do curso, as questões referentes a essas unidades também foram respondidas pelos membros do grupo.

No terceiro e último dia de curso, que aconteceu em 11 de novembro de 2015, foi destinado para a apresentação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Para a realização dessa apresentação, a turma foi dividida em equipes, ficando cada uma delas responsável pela exposição de uma parte da legislação do trânsito. Esse foi um dos momentos do grupo dos quais participei, revalidando minha inserção enquanto observadora participante. Assim como nos demais dias de curso, o terceiro também contou com a exposição de vídeos condizentes com a temática discutida no dia. E, para finalizar, o instrutor solicitou que os integrantes respondessem a uma avaliação, com a finalidade de aperfeiçoar o Curso de Qualidade no Transporte Urbano de Passageiros.

Aos minutos antecedentes ao término desse curso, reforcei a proposta da pesquisa que estava sendo realizada por mim e pedi, de acordo com sua disponibilidade, a contribuição dos motoristas presentes na sala para preencherem uma lista, colocando nela seu nome, contato e a linha do ônibus na qual trabalhavam. Com isso, obtive 15 (quinze) nomes de motoristas com as informações que havia solicitado.

Como o Curso de Qualidade no Transporte Urbano de Passageiros, realizado na Empresa X, aconteceu antes do Curso Especializado para Condutores de Veículos de

³⁰ Pessoas ou departamentos que fazem parte da empresa na qual o operador presta serviços, e que estão envolvidos nos processos de trabalho da organização.

³¹ Pessoas, empresas, de fora da empresa na qual o operador presta serviços. Esses clientes recebem e pagam pelo serviço final prestado ao usuário.

³² São considerados clientes especiais as pessoas que têm mobilidade reduzida. Dentre estas, destacam-se obesos, pessoas com deficiência, idosos, gestantes e crianças de colo.

Transporte Coletivo de Passageiros, ocorrido no SEST/SENAT, selecionei a amostra da pesquisa a partir do primeiro curso, até mesmo para adiantar o momento posterior ao da observação, que foi o das entrevistas. De acordo com Deslandes (2004)³³, a amostra refere-se aos sujeitos incluídos na pesquisa, representativos de um universo do qual foi selecionado.

Nesta perspectiva, dos quinze sujeitos que assinaram a lista outrora citada, consegui entrar em contato com apenas seis, com os quais realizei entrevistas semiestruturadas, fazendo uso de um roteiro de entrevista e de um gravador de voz, conforme seu consentimento. A escolha por esse tipo de entrevista se deu por elas possibilitarem uma maior coleta de informações dos sujeitos, sem muitas intervenções do entrevistador, deixando o entrevistado à vontade para expressar sua opinião sobre o assunto em estudo (SEVERINO, 2007).

O período de realização dessas entrevistas teve início no dia 23 de novembro de 2015 se estendendo até o dia 01 de dezembro do mesmo ano, sempre acontecendo no horário de intervalo dos motoristas de ônibus. Para realizá-las, tive que me deslocar até o final da linha dos ônibus em que eles trabalhavam. Nesse trajeto, algumas dificuldades foram encontradas, como, por exemplo, a curta duração de tempo de algumas entrevistas, devido ao horário do intervalo dos sujeitos. Por conta disso, em alguns momentos, tive que entrar em contato novamente com determinados motoristas para complementar algumas informações que ficaram pendentes.

Todo o caminho metodológico descrito até aqui foi marcado por uma constante fase exploratória, que foi o momento de definir e delimitar o objeto, desenvolvendo-o teórica e metodologicamente, colocando hipóteses para o seu encaminhamento, escolhendo e descrevendo os instrumentos de operacionalização do trabalho, pensando o cronograma de ação e escolhendo o espaço e a amostra qualitativa (MINAYO, 2009). Tratou-se de uma fase em que, na medida em que foi sendo explorada, foi exigindo algumas mudanças no percurso monográfico para melhor se adequar aos objetivos elencados.

Outro aspecto pertinente à realização da pesquisa foi a sua dimensão ética. Neste sentido, assumi o compromisso com os sujeitos da pesquisa em assegurar o sigilo de suas informações. Fez-se necessário, portanto, a elaboração de um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (APÊNDICE C), por meio do qual esclareci para os motoristas de

³³ Socióloga doutora em Ciências e pesquisadora titular do IFF/Fiocruz.

ônibus os objetivos da pesquisa, as contribuições da participação deles nesse processo, bem como os possíveis riscos que a pesquisa poderia trazê-los. Depois de lido, o documento foi assinado em duas vias, ficando uma em minha posse e a outra com o entrevistado. Também me comprometi a dar um retorno à instituição e aos próprios entrevistados após a obtenção dos resultados para a conclusão do trabalho.

Em um momento posterior, com as informações coletadas durante a fase exploratória e a fase do trabalho de campo, foi realizada a interpretação dos dados. Para tanto, a fundamentação teórica consistiu na análise de obras de autores, como Beauvoir, Debert, Neri, Camarano, referência nos estudos sobre velhice; Henrique, Borges, Vasconcellos, Menezes, estudiosos da acessibilidade e do transporte público; bem como na análise de documentos legais, como o Estatuto do Idoso e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre outros, relacionados ao tema da pesquisa.

Essa interpretação, além de ter se dado através dos autores e das legislações supramencionadas, também foi articulada às falas dos sujeitos da pesquisa, os quais foram de suma importância para o revigoramento da reflexão sobre a acessibilidade do idoso ao transporte público urbano. Portanto, a seguir, será detalhado o perfil daqueles que participaram enquanto informantes desse estudo.

2.4 PERFIL DOS SUJEITOS DA PESQUISA³⁴

O primeiro passo para identificar quem seriam os sujeitos que participariam da pesquisa consistiu em estabelecer alguns critérios de inclusão, que foram: ter participado do Curso de Qualidade no Transporte Urbano de Passageiros, realizado pelo SEST/SENAT na Empresa X, no período de 09 a 11 de novembro de 2015; ter disponibilidade para as entrevistas e concordar com a divulgação das informações, assinando o TCLE. Portanto, como falado na seção anterior, de um universo de quinze motoristas de ônibus que participaram do curso, seis foram selecionados de acordo os critérios especificados.

A seguir, se discorre um pouco sobre cada um desses sujeitos, cujos nomes foram substituídos por seus respectivos pseudônimos para resguardar sua identidade. Para tanto, foram escolhidas seis espécies de águia mais conhecidas, por se tratar de um tipo de ave que

³⁴ Ao me propor entrevistar motoristas de ônibus, eu sempre pensei nos possíveis obstáculos que poderia encontrar, por se tratar de profissionais que, mesmo tendo um horário de intervalo no seu expediente de trabalho, se deparam com a incógnita do fluxo do trânsito, podendo o intervalo acontecer no horário previsto ou não. Por saber da rotina cansativa desses profissionais, muito me preocupei se, ao convidá-los, eles se mostrariam solícitos para participarem dessa pesquisa. Todavia, quando fiz o convite, todos eles o aceitaram prontamente.

possui uma visão apurada. Essa visão deve fazer parte, diariamente, do trabalho dos motoristas de ônibus ao passo em que estes têm de perceber a presença dos usuários dos transportes públicos nos pontos de parada e no interior do próprio veículo. Salienta-se que a associação de cada uma das espécies aos sujeitos da pesquisa foi feita de forma aleatória.

Águia-de-cabeça-branca: tem 54 anos, é da cor branca, católico, casado. Reside com uma filha, o genro, a esposa e um neto. Possui Ensino Médio Completo. Trabalha na Empresa X há dois anos, com uma carga horária diária de sete horas e trinta minutos, mas faz hora extra; e recebe entre 01 a 03 salários mínimos.

Águia-gritadeira: tem 36 anos, é da cor preta, católico, solteiro. Reside sozinho. Possui Ensino Fundamental Completo. Trabalha na Empresa X há um ano e vinte dias, com uma carga horária diária de sete horas e vinte minutos, mas faz hora extra; e recebe entre 01 a 03 salários mínimos.

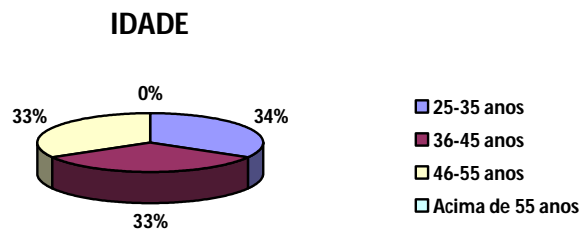
Águia marcial: tem 52 anos, é da cor preta, católico, vive em união estável. Reside com a companheira e dois filhos. Possui Ensino Fundamental Completo. Trabalha na Empresa X há um ano e dez meses, com uma carga horária diária de sete horas e vinte minutos, mas faz hora extra; e recebe entre 01 a 03 salários mínimos.

Águia-malaia: tem 32 anos, é da cor branca, católico, casado. Reside com a esposa. Possui Ensino Médio Incompleto. Trabalha na Empresa X há um ano e onze meses, com uma carga horária diária de sete horas e vinte minutos, mas faz hora extra; e recebe entre 01 a 03 salários mínimos.

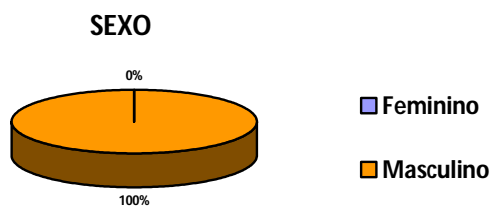
Águia-dourada-europeia: tem 39 anos, é da cor parda, não tem religião, solteiro. Reside sozinho. Possui Ensino Médio Completo. Trabalha na Empresa X há nove anos e seis meses, com uma carga horária diária de sete horas e vinte minutos, mas faz hora extra; e recebe entre 01 a 03 salários mínimos.

Águia-imperial-ibérica: tem 33 anos, é da cor preta, católico, casado. Reside com a esposa e três filhos. Possui Ensino Médio Completo. Trabalha na Empresa X há um ano e onze meses, com uma carga horária diária de sete horas e vinte minutos, mas faz hora extra; e recebe entre 01 a 03 salários mínimos.

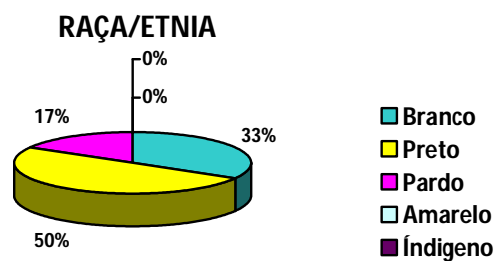
Após a explanação das principais características de cada sujeito, as mesmas podem ser demonstradas pelos seguintes gráficos:

Gráfico 1- Percentual de motoristas por faixa etária

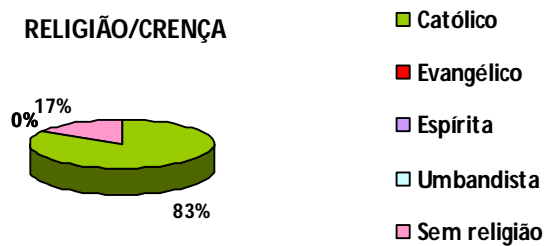
Fonte: próprio autor

Gráfico 2- Percentual de motoristas por sexo

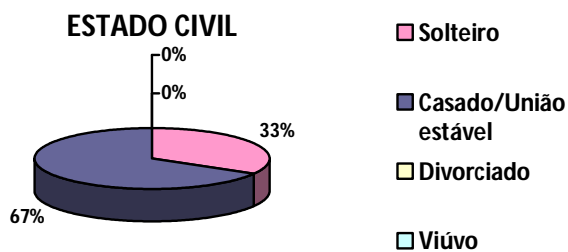
Fonte: próprio autor

Gráfico 3- Percentual de motoristas por raça/etnia

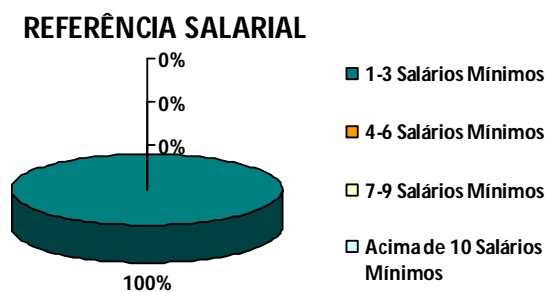
Fonte: próprio autor

Gráfico 4: Percentual de motoristas por religião/crença

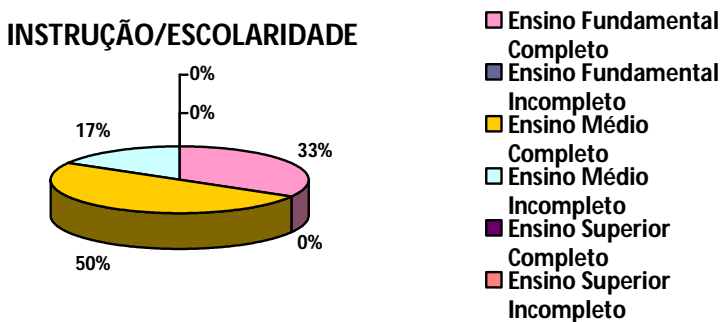
Fonte: próprio autor

Gráfico 5: Percentual de motoristas por estado civil

Fonte: próprio autor

Gráfico 6: Percentual de motoristas por referência salarial

Fonte: próprio autor

Gráfico 7: Percentual de motoristas por instrução/escolaridade

Fonte: próprio autor

3 MOBILIDADE URBANA: CONDUZINDO PESSOAS, VIABILIZANDO DIREITOS

Falar sobre mobilidade urbana não é somente falar sobre o mero deslocamento das pessoas no espaço, mas implica também pensar nas consequências que essa mobilidade pode acarretar na vida das pessoas, os direitos que, doravante, estas podem acessar. Neste sentido, o presente capítulo é composto por seções que explicam a trajetória histórico-legal da política de mobilidade urbana, evidenciando o papel da acessibilidade e da inclusão social na realidade de quem é conduzido por ela, e como elas incidem, especialmente, na vida das pessoas idosas.

3.1 MOBILIDADE URBANA: PRIMÍCIAS DE UMA LONGA TRAJETÓRIA

No período de 1930 a 1980, o país passou por uma intensa mudança em sua economia, deixando de ser agroexportador e passando a ter a industrialização como atividade fundamental. Esse processo implicou, por sua vez, em um significativo movimento de urbanização, que trouxe imbricadas consigo várias mudanças, com a manifestação de diversas expressões da questão social³⁵. Segundo Araújo *et al.* (2011, p. 578) “as cidades têm seu crescimento condicionado pela disponibilidade do transporte [...]”, o que nos faz perceber que, conforme as cidades foram sendo urbanizadas, foi sendo demandada a utilização de transportes por seus moradores.

Em conformidade com o pensamento do professor Reck ([21--?] p. 2), da Universidade Federal do Paraná, tem-se que “[...] a evolução urbana esteve, e de certa forma sempre estará, condicionada a um esquema de canais de circulação de acordo com as tecnologias de transporte disponíveis para possibilitar a necessária interrelação entre as atividades urbanas – residência, trabalho, estudo, lazer, etc.”

Lefebvre (1991) defende que as questões oriundas da cidade só podem ser compreendidas através do processo de industrialização. Sendo assim, o autor alega que se trata de “[...] um processo com dois aspectos: industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social [...]” (p. 16). Esse duplo acontecimento fez com que surgissem, de forma acelerada e desordenada, um grande conglomerado de

³⁵ A questão social se constitui como o objeto de intervenção dos(as) assistentes sociais. Ela se manifesta através das desigualdades sociais geradas pelas relações entre trabalho e capital. Consoante Yamamoto (2012), a questão social é inerente à sociedade burguesa capitalista, na qual a produção coletiva do trabalho se contrapõe à apropriação privada dos bens produzidos. Em contrapartida, ao passo em que se tem esse processo de desigualdades sociais, também se tem um processo de resistência, por meio do qual a classe trabalhadora passa a reivindicar por melhores condições de vida e de trabalho.

idades, que passaram a constituir as denominadas periferias, com a presença de precários serviços públicos.

Com isso, surgiu a necessidade de se pensar a mobilidade urbana enquanto um meio de a população satisfazer suas necessidades sociais e econômicas. Segundo Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011), a satisfação de tais necessidades demanda o deslocamento das pessoas no espaço, o que pode acontecer tanto através de veículos motorizados como de não motorizados ou a pé. No entanto, conforme os autores, são os veículos motorizados que vêm ocupando, cada vez mais, o espaço de nossas cidades. Dentre eles, destacam-se os ônibus, que são um tipo de transporte coletivo muito utilizado pela população brasileira.

Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011) afirmam que o transporte coletivo³⁶ é um serviço essencial que democratiza a mobilidade das pessoas no ambiente urbano, sendo os ônibus responsáveis por 84% dos deslocamentos realizados nas áreas urbanas dos municípios com mais de 60 mil habitantes. Na concepção de Barat & Batista (1973 *apud* ARAÚJO *et al.*, 2011, p. 579-580), essa predominância se justifica pelo fato do sistema de transporte coletivo por ônibus “possuir grande flexibilidade para conexão de pontos de origem e destino, custos baixos de implantação e oferta adaptável a incrementos na demanda [...]”.

O significado de ônibus tem origem na palavra latim *omnibus*, que quer dizer “para todos”, e está presente no Brasil desde o período colonial, sendo aperfeiçoado conforme o contexto socioeconômico e histórico de cada região. Em 1838, a cidade do Rio de Janeiro contou com o primeiro serviço de ônibus através da circulação das gôndolas fluminenses³⁷. Dentre os transportes presentes nesse contexto, também se destacaram os bondes, os quais funcionaram, inicialmente, por meio da tração animal e foram substituídos pelos bondes a vapor em 1862.

Trinta anos depois, surgiu o primeiro bonde elétrico do Brasil e da América do Sul, os quais foram sucedidos por ônibus a gasolina em 1908. Após nove anos, entraram em cena os primeiros ônibus elétricos. Com a evolução histórica dos transportes no país, acabaram surgindo várias instituições vinculadas a esse setor, sendo a primeira delas a

³⁶ A lei n° 12. 587/12 define o transporte público coletivo como um “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” (INCISO VI, ART. 4°).

³⁷ As gôndolas eram um tipo de transporte coletivo que tinha capacidade para levar nove passageiros.

Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, criada em 1860 e que hoje é o atual Ministério dos Transportes³⁸.

Todavia, segundo Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011), foi a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot)³⁹, criada em 1965, que teria colocado o transporte urbano pela primeira vez na história. Em 2003, surgiram o Ministério das Cidades, que tem como competências implementar a política e programas de desenvolvimento urbano e de subsídio ao transporte urbano; e planejar, regular, normatizar e gerir a aplicação de recursos em políticas de desenvolvimento urbano, transporte urbano e trânsito, dentre outros; e a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob)⁴⁰.

No que se refere ao surgimento dos transportes coletivos na cidade de Fortaleza, o contexto não se distancia muito do que estava sendo vivenciado pelo país. Na segunda metade do século XIX, Fortaleza também passava por um crescimento urbano, proveniente do processo socioeconômico que marcou a época. Contudo, somente em 1875 começou a se pensar em transportes coletivos que atendessem as demandas da capital, com o assentamento de trilhos para bondes de tração animal, os quais passaram a funcionar a partir de 1880. Em 1913, esses bondes foram substituídos pela tração elétrica, que operou até 1947.

Diante do crescimento urbano, os bondes elétricos já não tinham mais capacidade de transportar com eficiência a população. Com isso, as pequenas empresas de ônibus, que já se articulavam desde a década de 1920, aproveitaram este momento para se firmarem enquanto transporte coletivo, em substituição aos bondes elétricos. Todavia, somente em 1941 começaram a circular os primeiros ônibus de grande porte, com capacidade para 40 (quarenta) passageiros.

Em 1953, o controle dos transportes públicos em Fortaleza passou a ser administrado pelo município, sendo planejado pela Secretaria Municipal de Planejamento do Orçamento que dava as diretrizes no plano diretor e por planos específicos. Ainda na mesma

³⁸ O Ministério dos Transportes é um órgão do governo federal que tem como áreas de atuação a política nacional de transportes dos modais ferroviário, rodoviário e aquaviário.

³⁹ Inicialmente, a empresa foi criada com a denominação de Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) pelo decreto nº 57.003 de 1965. Com o decreto-lei nº 516 de 1969, esse grupo foi transformado em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes. Posteriormente, a lei nº 5.908 de 1973 o transformou em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, preservando a sigla GEIPOT. Cf. <<http://www.geipot.gov.br/>>. Acesso em: 19 jan. 2016.

⁴⁰ De acordo com informações obtidas na página eletrônica do Ministério das Cidades, a SeMob tem como finalidade formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável, com políticas de transporte e de circulação, e com a política de desenvolvimento urbano, proporcionando o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados.

década, a prefeitura municipal delegou as atividades de planejamento e controle operacional do Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP) por ônibus para a Companhia de Transporte Coletivo S/A (CTC).

A CTC desenvolveu o projeto do Sistema Integrado de Transportes (SIT-FOR), que é constituído, basicamente, por um conjunto de terminais de integração fechados, localizados em bairros periféricos, e por terminais abertos no centro da cidade. Nos terminais fechados, os passageiros podem utilizar quaisquer linhas que sirvam o terminal, sem que seja necessário o pagamento de uma nova tarifa. Atualmente, a capital cearense conta com sete terminais integrados (Antônio Bezerra, Papicu, Parangaba, Lagoa, Siqueira, Messejana e Conjunto Ceará) e dois terminais abertos (Coração de Jesus e Estação).

Com o aumento das atividades de gerenciamento e de operação do STPP de Fortaleza, a Companhia de Transporte Coletivo S/A foi substituída pela Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S/A (ETTUSA) em 1993. A ETTUSA era uma empresa de economia mista, cujo funcionamento se deu até julho de 2006 quando surgiu a Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR)⁴¹, com a gestão de transportes totalmente pública.

Além da ETUFOR, o Ceará conta, hoje, com a presença do Sindiônibus, do SEST/SENAT, da Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania de Fortaleza (AMC)⁴² e com a presença da Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA)⁴³. Todas essas instituições, independentemente de sua natureza ser pública ou privada, trabalham de forma articulada na área de transportes. A seguir, será apresentada a transversalidade das concepções de mobilidade urbana tanto na visão de autores da área e das legislações como na perspectiva dos motoristas de ônibus que participaram desta pesquisa.

3.2 MOBILIDADE URBANA: TECENDO CONCEITOS

Podemos dizer que a mobilidade urbana começou a ser pensada no âmbito jurídico desde a institucionalização das Regiões Metropolitanas pela lei complementar nº 14,

⁴¹ Dentre as principais funções da ETUFOR, encontram-se: assessoria de planejamento; elaboração e desenvolvimento de projetos; implantação e gerenciamento de sistemas; treinamento de profissionais; pesquisa e acompanhamento de dados; criação, manutenção e atualização de banco de dados; desenvolvimento e acompanhamento do controle da operação; acompanhamento, gerenciamento e implantação de obras e equipamentos de infra-estrutura; administração e coordenação de instalações e equipamentos do sistema e assessoria e elaboração de planilha de custos. Cf. <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/etufor/historico>>. Acesso em: 17 jan. 2016.

⁴² Criada pela lei municipal nº 8.419, de 31 de março de 2000.

⁴³ A SEINFRA foi criada pela lei nº 12.961 de 03 de Novembro de 1999.

de 1973, que incluía os transportes e o sistema viário nos serviços comuns aos municípios dessas regiões. Dois anos depois, foi proposta a lei nº 6.261 de 1975, que criava o Sistema Nacional de Transporte Urbano (SNTU), a Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU) e um fundo setorial, o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU).

Posteriormente, houve a promulgação da Constituição Federal (CF) em 1988, que vigora até os dias de hoje na sociedade brasileira. Ao realizar uma breve leitura dessa legislação, é percebido que ela não destina nenhum de seus artigos especificamente para o transporte coletivo e/ou mobilidade urbana, mas os sinaliza ao assegurar o transporte como um direito social que deve ser garantido pelos governos federal⁴⁴ e municipal⁴⁵. Sendo assim, após a CF/88, se fez necessária a criação de legislações complementares que compreendessem a mobilidade urbana enquanto política pública.

Em 2001, a Constituição Federal (1988) teve seus artigos 182 e 183, referentes à Política Urbana, regulamentados pela lei nº 10.257, que criou o Estatuto da Cidade e estabeleceu as diretrizes gerais daquela Política. No Estatuto da Cidade, o transporte⁴⁶ é um dos elementos do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, o que pode ser percebido quando a lei torna obrigatória a elaboração de um Plano de Transporte Urbano Integrado para as cidades com mais de 500 mil habitantes, atual Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade (PlanMob)⁴⁷.

Já em 2003, foi criado o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) pela lei nº 10.683/03, regulamentado posteriormente pelo decreto nº 6.550/08; e, em 2007, houve a criação do Projeto de Lei nº 1.687, que buscava instituir as diretrizes da política de mobilidade urbana. Nesse mesmo período, em busca de implementar o PlanMob, o Ministério das Cidades elaborou a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), que, por sua vez, embasou o Guia PlanMob⁴⁸.

⁴⁴ Cf. inciso XX do artigo 21 da CF/88.

⁴⁵ Cf. inciso V do artigo 30 da CF/88.

⁴⁶ Cf. inciso I do artigo 2º do Estatuto da Cidade.

⁴⁷ A denominação foi alterada pela Resolução nº 34/05 do Conselho das Cidades.

⁴⁸ O Guia PlanMob foi criado em 2007 pela atuação do Ministério das Cidades., que a partir de então passou a incentivar todas as cidades com mais de 100 mil habitantes e as cidades de regiões metropolitanas e de desenvolvimento integrado a elaborarem o seu Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade Urbana (PlanMob). Esse Plano contém [...] diretrizes, instrumentos, ações e projetos voltados à proporcionar o acesso amplo e democrático às oportunidades que a cidade oferece, através do planejamento da infra-estrutura de mobilidade urbana, dos meios de transporte e seus serviços, possibilitando condições adequadas ao exercício da mobilidade da população e da logística de distribuição de bens e serviços” (GUIA PLANMOB, 2007).

Apesar da elaboração de todos os documentos expostos até aqui, pensar a mobilidade urbana enquanto política pública é bastante recente na sociedade brasileira, pois somente em 2012 foi sancionada a lei nº 12.587/12, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) ⁴⁹. A PNMU compreende a mobilidade urbana como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (Inciso II, Art. 4º), concepção complementada pelo Guia PlanMob (2007) ao afirmar que, em tais deslocamentos, as pessoas utilizam veículos, vias e toda a infraestrutura urbana.

Tendo em vista que um dos objetivos do presente estudo foi entender o que os motoristas de ônibus pensam sobre mobilidade urbana, os mesmos foram indagados acerca do assunto. Foi possível perceber que a maioria deles não consegue definir mobilidade urbana ou não a entendem em sua complexidade. Somente um dos entrevistados definiu mobilidade urbana, como podemos constatar com a seguinte fala: “É [pensando] mobilidade urbana é, geralmente é em questão de transporte né, você se locomover de um bairro para o outro, né” (ÁGUIA-MALAIA).

Visto esse fato, considerou-se importante pensar o processo formativo desses profissionais. A PNMU (2012) prevê, no inciso II de seu artigo 16, a capacitação continuada de pessoal na implementação da Política em questão, todavia, os discursos dos sujeitos da pesquisa nos evidenciaram um contraste no que se refere ao próprio conhecimento acerca da Política de Mobilidade Urbana. Vejamos como as divergências são explícitas nas falas:

Na realidade, eu não posso assim [incerteza] eu não conheço essa mobilidade urbana. Eu não posso dar uma definição por conta disso (ÁGUIA-DE-CABEÇA-BRANCA).

Eu sei que existe, só não tô bem esclarecido, né (ÁGUIA-GRITADEIRA).

É já ouvi falar, mas é porque nós estamos num momento muito corrido, né, só tem quatro minutos (ÁGUIA MARCIAL).

Não, assim é muito difícil você citar, mas assim em jornal, mas é muito (ÁGUIA-MALAIA).

Não, não conheço. Na afinidade mesmo assim na lei, no papel, pra mim ler e entender, não (ÁGUIA-DOURADA-EUROPEIA).

Não, não sei assim (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

Um acontecimento que merece destaque neste momento foi o fato de somente o águia marcial ter afirmado conhecer a PNMU. Todavia, ao pedir para que ele explicasse um pouco a Política, o mesmo não o fez, justificando que estávamos com pouco tempo de entrevista. Teve o águia-gritadeira que afirmou saber que existia a lei, mas que não sabia do

⁴⁹ Diferentemente do que foi previsto no Estatuto da Cidade em 2001, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012) determina que os municípios que tenham acima de 20.000 habitantes elaborem, juntamente com seu plano diretor municipal, o Plano de Mobilidade Urbana, o que faz com que as determinações pertinentes à mobilidade urbana sejam estendidas para demais localidades.

que se tratava. Já o águia-malaia, embora tenha afirmado que não conhecia a PNMU, foi o único que deu uma definição próxima do que ela seria, como vimos anteriormente.

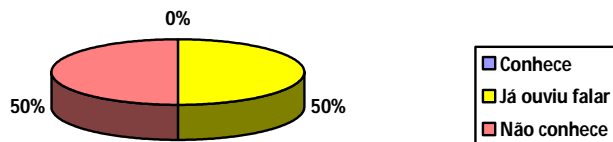
E o águia-dourada-europeia, apesar de ter alegado que não conhecia a Política, declarou que já tinha ouvido falar sobre ela. Ao ser questionado sobre o que já havia ouvido falar, o mesmo apresentou elementos concernentes à acessibilidade. Segue sua fala:

O que eu ouvi é que seria a acessibilidade [...] para as pessoas [...] especiais, tipo o cadeirante ter a rampa de acesso pra eles, né, nas principais ruas e avenidas, que não temos, na realidade nós não temos e isso é pouco os lugares, e pra deficiente visual que era pra ter [...] uma forma deles se locomoverem, se orientarem e nós não temos na nossa cidade (ÁGUIA-DOURADA-EUROPEIA).

Diante disso, organizei as informações de todos os motoristas no gráfico abaixo, distinguindo três opções de respostas: conhece; já ouviu falar e não conhece. Ressalto que computei as respostas do águia-gritadeira, do águia marcial e do águia-dourada-europeia na segunda opção: “já ouviu falar”.

Gráfico 8: Percentual de motoristas que conhecem a Política Nacional de Mobilidade Urbana

Você conhece a Política Nacional de Mobilidade Urbana?



Fonte: próprio autor

Com base nisto, fluíram os seguintes questionamentos: O que faz com que os motoristas de ônibus, profissionais que atuam com a PNMU, não entendam o que seja a própria mobilidade urbana? Como esses profissionais contribuirão com a viabilização da acessibilidade ao transporte público se eles próprios não entendem do que trata a Política? Possivelmente, uma das respostas esteja relacionada ao processo de formação deles. De acordo com Freire (1996), a formação permanente propicia momentos de reflexão crítica sobre a prática. Portanto, são nesses momentos que os motoristas de ônibus podem aperfeiçoar a articulação entre o seu saber e o seu fazer profissional.

No tocante à capacitação profissional, ao perguntar para os motoristas de ônibus se a empresa oferecia algum treinamento, eles se mostraram bastante contraditórios. Diante da pergunta, um dos entrevistados respondeu: “Sim. Muito, muito treinamento. Num ano, a

empresa ela convida todas as linhas, os motoristas e cobrador de todas as linhas, aí vai enfatizar aqueles problemas durante duas vezes no ano, durante aquele semestre” (ÁGUIA-DE-CABEÇA-BRANCA).

Já o águia-gritadeira, embora trabalhe na Empresa X há um ano e vinte dias, relatou do seguinte modo: “Olha, assim, esse foi minha primeira participação né, nesse curso de qualificação, já visto que era também pra renovação da carteira padrão” (ÁGUIA-GRITADEIRA). Em um momento posterior, esse mesmo entrevistado acrescentou: “Assim, sempre que há novas contratações na empresa sempre há um certo período assim esses treinamento né, ou sempre que alguma lei é modificada também né [...]”.

Já na opinião do águia marcial a frequência desses treinamentos se dá de forma mais recorrente, como podemos observar:

É porque ela é assim ela **convida** o GB todinho, o GB que eu digo é tanto motorista como cobrador. Ela pode fazer numa equipe agora esse mês, com quinze dias fazer com outra equipe, que são umas 400 pessoas pra fazer esse treinamento, mas durante o ano ela faz (ÁGUIA MARCIAL).

O águia-imperial-ibérica relatou, de maneira mais detalhada, como ocorrem tais treinamentos. Acompanhemos o seu relato:

Olha, geralmente, eles avisam, né. Assim, logo quando a gente entra na empresa tem um acompanhamento por três meses, né. Junto com os treinamentos, tem treinamento pra operar elevador, justamente pra ter, né, o pessoal cadeirante. Com três meses você faz outro pra saber se você conseguiu se adaptar, se tá tendo dificuldade; com seis meses novamente, e um ano, fora os treinamentos que eles oferecem com relação à condição econômica tanto na parte de operar o veículo, né. Então, assim, eles têm, geralmente eles têm, bastante cuidado com isso, né, sempre tá vendo, eles avisam com antecedência, né (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

Por outro lado, as falas seguintes nos mostram a variabilidade da frequência dos treinamentos destinados aos motoristas de ônibus.

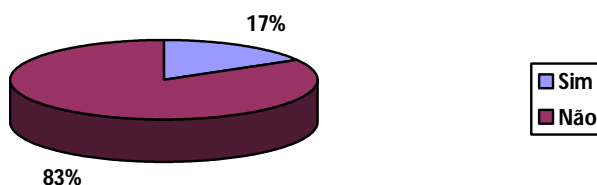
Eles, geralmente [...] marcam é [pensando] mais ou menos em quatro e quatro meses, seis e seis meses. Eles marcam, chamam por turma, né. Quem trabalha de manhã vai à tarde e quem trabalha à tarde vai de manhã (ÁGUIA-MALAIA).
É uma frequência, não é todo mês. É uma frequência, varia muito, geralmente dois e dois meses, varia muito (ÁGUIA-DOURADA-EUROPEIA).

Sabendo-se que, com a deliberação do CONTRAN que estabelece, dentre outras coisas, as normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, ficou regulamentado o Curso para Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros, foi feito um questionamento para os motoristas de ônibus sobre a realização do curso. Constatamos que dos seis entrevistados somente o águia marcial possuía o curso, o

que nos mostra um grande distanciamento entre o que está na lei e o que é vivenciado pelos profissionais. Abaixo, segue ilustrada essa informação:

Gráfico 9: Percentual de motoristas que realizaram o Curso Especializado para Condutores de Transporte Coletivo de Passageiros

Você realizou o Curso Especializado para Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros?



Fonte: próprio autor

O referido curso consiste em discutir a relação interpessoal (comportamento e a segurança no transporte de passageiros; o comportamento solidário no trânsito; a responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação; o respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito; o papel dos agentes de fiscalização de trânsito; o atendimento às diferenças e especificidades dos usuários – pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias diversas, outras condições; e características das faixas etárias dos usuários mais comuns de transporte coletivo de passageiros).

Como a carga horária destinada para essa discussão é de 4 horas/aula, o SEST/SENAT acabou criando outros momentos para aprofundar determinadas temáticas. Portanto, desde junho de 2015, os motoristas de ônibus de Fortaleza também contam o Curso de Qualidade do Transporte Urbano de Passageiros, que tem como uma de suas ênfases o atendimento ao cliente. Esse curso tem duração de 12 horas, com conteúdos distribuídos em três dias; e é realizado nas próprias empresas de ônibus, sendo pré-requisito para a obtenção e renovação a cada dois anos da Carteira Padrão de Operador de Transporte Público.

Os conteúdos são repassados pelo instrutor, que se utiliza do retroprojetor para a exposição de vídeos e textos; e são sistematizados, sucintamente, em material impresso para que este seja distribuído entre os participantes do curso. Ao perguntar aos motoristas de ônibus se existia a utilização de material didático e de outros instrumentos de discussão, etc.

nos cursos de formação, foi constatada uma resposta positiva na fala de todos eles. Assim responderam:

Sim, sempre que tem a [pensando] o treinamento, que é chamado, sempre ganha, a gente recebe sempre uma folha, um livretozim, qualquer coisa (ÁGUIA-DE-CABEÇA-BRANCA).

Sim, sim, distribui, distribui (ÁGUIA-GRITADEIRA).

Distribui (ÁGUIA MARCIAL).

[...] Eles distribuem um livrozim (ÁGUIA-MALAIA).

Material tem (ÁGUIA-DOURADA-EUROPEIA).

Distribui, distribui (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

Todavia, pergunta-se até que ponto há realmente um investimento na formação desses motoristas de ônibus, uma vez que na ocasião do Curso de Qualidade do Transporte Urbano de Passageiros a apostila estudada foi utilizada somente para consulta naquele momento, tendo que ser devolvida ao final das aulas. Desse modo, além do curto tempo destinado para a discussão de várias temáticas, ainda tem que ser considerada a escassez dos materiais didáticos, o que pode prejudicar a absorção do conteúdo pelos profissionais participantes dos cursos.

Durante o decorrer do curso, foi possível perceber como a questão da mobilidade urbana e da acessibilidade do idoso ao transporte público é discutida nos momentos de formação. Um dos conteúdos iniciais do processo formativo dos motoristas de ônibus gira em torno da importância social e econômica do transporte urbano coletivo. Este é tido como responsável por permitir que pessoas de diversas idades e de diversos locais possam trabalhar, estudar, se divertir, encontrar outras pessoas, etc.

Um dos questionamentos feitos aos motoristas, sujeitos da pesquisa, referiu-se às temáticas discutidas em seu processo formativo e aos profissionais responsáveis por transmitir o devido conteúdo. Como poderemos perceber, as falas abaixo nos sinalizam que as temáticas que sobressaem nos cursos de formação são o atendimento aos clientes e a operacionalização do veículo.

[...] E a maior [pausa] noventa, cem por cento cai esse problema do idoso. Sempre ele tá batendo nisso aí. Os profissionais eles convidam, reúnem os profissionais treinados, e também pessoas de dentro, como o nosso patrão, né [...], o Dr. agora [...] também dando palestra sobre saúde né, e também sobre idoso a gente tem palestra, são pessoas convidadas [...] do SEST/SENAT [...] (ÁGUIA-DE-CABEÇA-BRANCA).

[...] SEST/SENAT sempre dá os curso deles e a empresa sempre também dá separado também. Assim, tem os instrutores práticos lá, tem os teóricos também [...]. Mas de vez em quando têm as palestras também [...]. Sobre é a operação do equipamento né, sobre o atendimento, tá entendendo, a visão da empresa, a missão, tá entendendo. Passa [...] sobre o atendimento né, a importância. [...] dependendo do tema né, tem a questão profissional, profissionalismo, aí a imagem da empresa, o

atendimento aos clientes, tá entendendo, aos idosos, aos deficientes físicos usuários, sempre baseado [...] nessa linha (ÁGUIA-GRITADEIRA).

É [hesitou] depende muito do curso, né, porque assim quando é curso de operação pra você operar o veículo, a maneira de economizar combustível, né, eles ensinam a gente utilizar o extintor né, aí o bombeiro tá lá pra dá o curso, isso é algo bastante interessante [...] (ÁGUIA-MALAIA).

Olha, principalmente o cuidado com o passageiro, principalmente com o idoso né [...] o cadeirante. Já houve [...] até assim [...] brincadeira pra gente tentar entender como é que se sente o idoso, a dificuldade que ele tem pra embarcar no carro, pra desembarcar, é o deficiente visual, né [...] Olha, tem o pessoal [...] da empresa, né. Exceto esse último, né [...] mas os outros sempre funcionários da empresa (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

É interessante percebermos o modo como a empresa discute essas temáticas com seus motoristas. Como estes destacaram em suas falas, a empresa conta com pessoal qualificado para passar o curso, no qual são utilizadas metodologias criativas, baseadas na empatia ao fazer com que os profissionais se coloquem no lugar dos usuários dos transportes coletivos. A importância em se discutir a mobilidade urbana com acessibilidade para todas as pessoas e a maneira como isto é feito consiste em viabilizar a inclusão social das mesmas.

Para a PNDU (2005) e para o PlanMob (2007), inclusão social significa ter acesso democrático à cidade. De acordo com o Ministério das Cidades, essa inclusão está incorporada na acessibilidade. Neste sentido, o Ministério entende três aspectos importantes que devem ser pensados: a essencialidade da mobilidade urbana para todas as atividades humanas e para a qualidade de vida, o desenvolvimento econômico, e a inclusão social para a equidade na apropriação da cidade e de todos os serviços urbanos.

Conforme Arruda (2012, p. 95-96 *apud* SALES, 2013, p. 58):

[...] a acessibilidade dos edifícios, espaços, logradouros, equipamentos públicos e de uso público, da mobilidade urbana, do trânsito e do transporte coletivo, constitui um forte indutor da inclusão social. Um aspecto importante para a vida nas cidades, que só pode ser prático em sua plenitude como parte das demandas sociais e populares, do planejamento e da política urbana em todos os níveis.

Em suma, podemos dizer que acessibilidade e inclusão social são elementos complementares, que proporcionam aos cidadãos o acesso à cidade e aos bens sociais, culturais e econômicos nela contidos. É a partir desse deslocamento, portanto, que as pessoas chegam até as unidades de saúde, até as escolas, os pólos de lazer, o local de trabalho, além de possibilitar o contato com familiares e amigos que residem em diferentes localidades, dentre outros. Nesta perspectiva, entendemos que mobilidade urbana com acessibilidade e inclusão social é um direito que viabiliza outros direitos.

3.2.1 Acessibilidade e marcos legais: em busca da inclusão social

Antes do aprofundamento da discussão sobre acessibilidade, é necessário que tenhamos conhecimento sobre a dimensão histórica que a legitima enquanto um direito. Portanto, são explicitadas neste tópico algumas legislações pertinentes à temática, com seu respectivo contexto histórico.

As legislações sobre acessibilidade, não muito diferente das demais legislações, têm sua origem com a Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH), elaborada pela Organização das Unidas (ONU) em 1948. O artigo primeiro da DUDH (1948, p. 2) afirma que “todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e em direitos”. A Constituição Federal de 1988 também é um grande marco que aprimora o que é preconizado pela DUDH, pois assegura, dentre outros, a igualdade de todas as pessoas perante a lei.

As leis referentes à acessibilidade que surgiram a partir de então tiveram uma preocupação especial com as pessoas com deficiência, até que, em 1994, houve a revisão da primeira Norma Brasileira (NBR), publicada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) em 1985, sobre acessibilidade ao meio físico das cidades. Se a primeira norma tratava somente da adequação das edificações e do mobiliário urbano à pessoa deficiente, após sua revisão foi incluído o conceito de desenho universal⁵⁰. Este expandiu a acessibilidade para um maior número de pessoas, contemplando gestantes, crianças, idosos, obesos, etc.

Nesse mesmo período de revisão da primeira NBR, o Brasil teve aprovada a Política Nacional do Idoso (1994), que, na área de habitação e urbanismo, prevê a diminuição de barreiras arquitetônicas e urbanas. Esse fato contribuiu sobremaneira para que o público idoso fosse contemplado, de forma específica, na elaboração das normas de acessibilidade do país, cuja reiteração se consolidou com o desenho universal supramencionado e com as demais legislações da área.

Camisão (2012) afirma que, ao passo em que os princípios do desenho universal passam a ser seguidos, começa a se ter o respeito pela diversidade física e sensorial entre as pessoas e as modificações que ocorrem no corpo desde a infância até a velhice. Fazendo isso, a sociedade aprende a conviver com as diferenças e, concomitantemente, a suprimir os

⁵⁰ Conforme o inciso X do art. 2º da lei nº 10.098/2000, o desenho universal emite a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva.

preconceitos, as discriminações e os estigmas atribuídos a pessoas que foram historicamente desfavorecidas, dentre as quais se destacam os(as) idosos(as).

Consoante o Guia de Acessibilidade⁵¹ (2009, p. 13),

o Desenho Universal visa [...] incorporar parâmetros dimensionais de uso e manipulação de objetos, de forma que alcance maior gama de pessoas, independentemente de seu tamanho, idade, postura ou condições de mobilidade, procurando respeitar a diversidade física e sensorial na concepção de espaços e objetos, resguardando ainda a autonomia.

Desde então, o referido desenho passou a ser um dos aspectos fundamentais pautado pelas legislações e demais documentos sobre acessibilidade. Neste sentido, foi criada a NBR 14022 (1997, p. 5), que “estabelece os parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade a serem observados em todos os elementos do sistema de transporte coletivo de passageiros de características urbanas, de acordo com os preceitos do Desenho Universal”. Já no ano 2000 foram criadas duas leis neste escopo, que foram as leis federais nº 10.048 e nº 10.098.

A lei nº 10.048/2000 estabelece o atendimento prioritário das pessoas com mobilidade reduzida às repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos. Nesse sentido, no que tange ao setor de transporte, ficou estabelecida a reserva de assentos, devidamente identificados, para as pessoas com mobilidade reduzida⁵². Além disso, estabelece que os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação dessa lei sejam planejados de forma a facilitar o acesso das pessoas portadoras de deficiência a seu interior (Art. 5º, LEI Nº 10.048/2000).

De forma complementar, a lei nº 10.098/2000 determina os “critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida às edificações e ao meio urbano, 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” (Art. 1º).

No que se refere ao gozo da acessibilidade, o Estatuto do Idoso (2003) preconiza alguns direitos que devem ser garantidos às pessoas idosas para que elas possam ter garantida

⁵¹ Material produzido em conjunto com o Governo do Estado do Ceará, através da Secretaria da Infraestrutura do Estado do Ceará (SEINFRA), e com a Associação Técnico-Científica Engenheiro Paulo de Frontin (ASTEF), além do apoio da Universidade Federal do Ceará (UFC), para tratar das questões voltadas à acessibilidade em edificações e espaços urbanos de uso público por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

⁵² O art. 1º dessa lei determina quem são as pessoas que devem ter atendimento prioritário. São elas: as pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos.

sua acessibilidade no transporte coletivo⁵³. Posteriormente, em 2004, foi promulgada pela ABNT a revisão da NBR 9050 com novo enunciado: “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”. E, em dezembro do mesmo ano, foi publicado o decreto nº 5.296 que regulamenta as leis nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000.

Atualmente, uma das ações importantes do Ministério das Cidades e da SeMob que vem se destacando é o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (Brasil Acessível), criado em 2004. O Programa tem como objetivo incluir uma nova visão no processo de construção das cidades que considere o acesso universal aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e à circulação em áreas públicas por todas as pessoas e suas diferentes necessidades. A partir dele foram elaborados seis cadernos, cada qual com conteúdos específicos; trata-se de um material muito utilizado no decorrer deste trabalho.

3.2.2 Acessibilidade: “parte de uma política de mobilidade urbana”

Ao se discutir a questão da mobilidade urbana por meio dos transportes coletivos de passageiros, deve ser pensada uma questão crucial para que os ônibus realmente cumpram com sua função de atender a todas as pessoas: a acessibilidade. Essa expressão deriva do termo latim *accessibilitate*, que significa o que se pode chegar facilmente. De acordo com o inciso I do artigo 2º da lei nº 10.098/2000 acessibilidade é a “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias [...]”.

A lei supramencionada compreende ainda a utilização de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. De maneira bem similar, a acessibilidade para a NBR 9050 (2004, p. 2) é a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos”.

No âmbito dos transportes coletivos, para o qual se volta o foco dessa pesquisa, a acessibilidade é tida como a “condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos serviços de transporte coletivo de passageiros, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida” (ABNT NBR 14022, 2009, p. 2). Essa norma traz ainda um termo novo,

⁵³ Cf. Caput X do Estatuto do Idoso (2003).

o qual seja acessibilidade assistida. Esse tipo de acessibilidade implica na utilização do transporte coletivo de passageiros pelas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, mediante assistência de profissional capacitado para atendê-las.

No caderno de discussão nº 05, publicado pelo Ministério das Cidades e pela SeMob, é afirmado que a acessibilidade também pode ser entendida como “o processo de obter igualdade de oportunidades⁵⁴ e a participação plena em todas as esferas da sociedade e no desenvolvimento social e econômico do país, pelas pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida” (p. 16). E é por meio desse processo que o Ministério e a Secretaria acreditam que a inclusão social⁵⁵, a equiparação de oportunidades em todas as esferas da vida e o exercício da cidadania das pessoas com restrição de mobilidade podem ser efetivados.

No tocante ao conceito de acessibilidade na concepção dos motoristas de ônibus, três deles expressaram ter um breve entendimento. Podemos observar pelas falas:

Acessibilidade é o [pausa] livre entrar livre, estar livre (ÁGUIA-DE-CABEÇA-BRANCA).

É a facilidade, né, de acesso das pessoas em algum local [pausa] [...] em certa parte, né. Tipo, acesso [...] pra subir no ônibus, acesso pra pegar um trem, acesso pra [...] vários segmentos né (ÁGUIA-GRITADEIRA).

O que eu entendo por acessibilidade eu acho que seria a facilidade de acesso [...] de ir e vir das pessoas que tenham portadoras de alguma deficiência, ou um idoso ou uma pessoa que tenha alguma [...] deficiência, alguma coisa [...] (ÁGUIA-DOURADA-EUROPEIA).

Analisando essas falas, percebemos que a acessibilidade para os três sujeitos está associada ao direito de ir e vir das pessoas, à facilidade de seu deslocamento em vários pontos; como diz o águia-gritadeira, essa facilidade deve estar presente nos vários segmentos, muito embora ele a tenha exemplificado somente no âmbito dos transportes. Outro elemento que merece ser destacado aqui é o fato de que, ao passo em que o águia-dourada-europeia associou a acessibilidade à facilidade de ir e vir das pessoas, ele delimitou quem seriam essas pessoas. Portanto, para ele, a acessibilidade seria a facilidade de ir e vir das pessoas com mobilidade reduzida.

⁵⁴ No caderno nº 1, intitulado “Atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrições de mobilidade”, publicado pelo Ministério das Cidades e pela SeMob, é suscitado o termo “equiparação de oportunidades”. Para as entidades, trata-se de um “processo mediante o qual o sistema geral da sociedade – como o meio físico e cultural, moradia e transporte, serviços sociais e de saúde, oportunidades de educação e de trabalho, vida cultural e social, inclusive instalações desportivas e de lazer – se torna acessível a todos” (p. 12).

⁵⁵ Para Sposati (2000 *apud* SALES, 2013, p. 54), “a inclusão social é uma heterotopia, pois implica em um conjunto de utopias: autonomia, desenvolvimento humano, qualidade de vida, equidade, democracia, cidadania e felicidade”.

Em contrapartida à fala desses sujeitos, os outros três motoristas demonstraram não obter um entendimento do que realmente seja a acessibilidade. Ao ser indagado sobre o que entendia por acessibilidade, um deles certificou que não havia entendido a pergunta e pediu para que a mesma fosse explicada melhor. Então, tentou-se esclarecer o questionamento, mas, mesmo assim, foi perceptível que não ficou claro para ele; a associação de acessibilidade feita por ele foi o cuidado que deve ser destinado ao idoso. Segue sua resposta: “Acho que ele tem né e você tem que ter muito cuidado devido ele já ser idoso, não é isso?” (ÁGUIA MARCIAL).

Outro entrevistado associou a acessibilidade à empatia; não que esta seja menos importante. Sua fala foi a seguinte: “Rapaz, acessibilidade é você tentar se colocar no lugar da outra pessoa, né, é tentar ajudar sempre os idosos, é isso aí” (ÁGUIA-MALAIA). Já o águia-imperial-ibérica, ao ser indagado sobre o que entendia por acessibilidade, acabou fazendo uma associação às pessoas que têm restrição de mobilidade, exemplificando:

Olha, eu acredito assim: pessoas que têm algum tipo de deficiência, né, e pessoas que até mesmo, sei lá, você quebra um braço e fica, eu acho, que um pouco de acessibilidade, de acesso. Então, eu sempre me acostumo a fazer isso. Mesmo a pessoa dá sinal, geralmente se dirige pra porta de trás, eu já vou abrindo a porta da frente a fim de agilizar, né. Eu acredito que, sem contar o pessoal cadeirante, né; idoso, né; gente que tem problema de obesidade. Então [...] isso eu entendo como acessibilidade, né (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

Para o professor Reck ([21--?]), a acessibilidade é um dos atributos relacionados ao desempenho do sistema de transportes que deve ser levado em consideração no atendimento das expectativas dos usuários. Conforme o professor, a acessibilidade pode ser caracterizada pela maior ou menor facilidade de acesso ao transporte, podendo ser locacional e/ou temporal. No que tange à primeira, a acessibilidade corresponde à proximidade dos terminais e pontos de parada; e a segunda refere-se à frequência dos serviços de transporte.

Dessa forma, a acessibilidade “[...] está associada não só à disponibilidade do serviço e à estrutura da rede, mas também a questões operacionais do sistema” (SANCHES, 1996 *apud* HENRIQUE, 2004, p. 14). Além disso, não se pode pensar a acessibilidade somente no sistema de transporte, mas entender que ela é necessária para que as pessoas cheguem aos seus locais de destino. Segundo Araújo *et al.* (2011, p. 577) “[...] não é suficiente ter condições de fazer uso do sistema (que garante a mobilidade), se não há a possibilidade de acesso ao local de chegada (acessibilidade a destinos) e vice-versa”.

No campo dessa discussão, não se pode deixar de fazer alusão às barreiras que podem impedir a acessibilidade mencionada. Entende-se por barreira todo e qualquer obstáculo que impeça o direito de ir e vir das pessoas, o acesso destas aos bens e serviços presentes na cidade. Conforme a lei nº 10.098/2000, barreira significa

qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros [...] (Inciso II, Art. 2º).

As barreiras podem ser tanto físicas como sociais. As barreiras físicas são pertinentes ao impedimento do deslocamento das pessoas pelo espaço, mobiliário ou equipamento urbano, e são classificadas em arquitetônicas, urbanísticas e de transporte; todas elas estão discriminadas na lei nº 10.098/2000. Já as barreiras sociais incluem as barreiras comportamentais e as de comunicação, que impedem e/ou dificultam o deslocamento das pessoas, bem como a expressão ou o recebimento de informações, devido a preconceitos e estereótipos atribuídos a certos indivíduos.

Consoante o caderno de discussão nº 05, do Programa Brasil Acessível, estas últimas barreiras também são conhecidas como barreiras atitudinais, que caracterizam

uma postura da sociedade em geral que produz entraves para o acesso, a permanência, o manuseio, o livre deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida a locais de uso comum ou qualquer outra atividade social que queira realizar, participar, presenciar ou contemplar [...] São barreiras em forma de preconceitos, estigmas e estereótipos [...] (SEMOB, 2004, p. 17).

Essas barreiras são mais recorrentes ainda quando se trata das pessoas com restrição de mobilidade, pois, além destas terem suas próprias limitações físicas, ainda têm que enfrentar os preconceitos de determinados indivíduos e as limitações do espaço urbano em sua completude, um espaço deficiente que não atende as peculiaridades das pessoas em sua heterogeneidade; como nos diz Bonfin (2008, p. 5), “[...] a relação do impedimento não está no sujeito, mas sim no ambiente”. E é por esse motivo que algumas pessoas dessa categoria serão contempladas, atenciosamente, neste trabalho.

Diante das barreiras que bloqueiam a mobilidade das pessoas, especialmente das que têm mobilidade reduzida, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana propôs um conjunto de ações que pudessem promover uma mobilidade com acessibilidade. Dentre essas ações, encontram-se a capacitação de pessoal; a adequação dos sistemas de

transportes; a própria eliminação de barreiras; e a difusão do conceito de desenho universal no planejamento de sistemas de transportes e equipamentos públicos.

Esta pesquisa tomou como enfoque um desses elementos, que foi a capacitação profissional, denominada aqui como formação profissional. E, de forma mais específica, delimitou-se a formação destinada aos motoristas de ônibus de Fortaleza-Ce, a fim de compreender se ela contribui para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público. Para tanto, ressalta-se, mais uma vez, que o curso acompanhado foi o Curso de Qualidade do Transporte Urbano de Passageiros.

Durante o curso, foi observado qual o foco principal da equipe de instrutores que trabalha nas instituições responsáveis pela formação dos motoristas de ônibus. Portanto, a equipe tem uma preocupação essencial em refletir quem é o público usuário dos transportes coletivos de passageiros, quais os cuidados que devem ser destinados a cada um, o que é necessário para se ter qualidade nesses transportes e quais os benefícios que tudo isso pode trazer para a empresa.

Cabe salientar, sobretudo, que ao ser falado dos tipos de público que usam os transportes coletivos, foi enfatizado o grupo das pessoas com mobilidade reduzida. De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT NBR 9050 (2004, p. 4), pessoa com mobilidade reduzida é “aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante entre outros”.

Para a SeMob, esse público também pode ser identificado como Pessoa com Restrição de Mobilidade (PRM), que, devido algum condicionante, como idade, estado de saúde e estatura, tem necessidades específicas para acessar o sistema de transportes coletivos. Já o SEST/SENAT (2014), ao falar em pessoas com restrição de mobilidade, se refere a dois grupos: pessoas com deficiência e pessoas não deficientes, mas que possuem alguma dificuldade de mobilidade.

O primeiro grupo abrange as pessoas com deficiência auditiva, física, intelectual, visual e múltipla. E o segundo, as gestantes, os idosos, os obesos, as pessoas com crianças de colo, pessoas com problema de locomoção temporária (uso de muletas, bengalas, andadores ou cadeiras de rodas), pessoas muito baixas ou altas demais e as pessoas em outras condições

que restrinjam a mobilidade. É mais especificamente nas pessoas idosas onde está centrada a atenção desse estudo, como veremos a seguir.

4 VELHICE: CONSTRUÇÃO E SIGNIFICADOS

Estudos e pesquisas sobre o processo de envelhecimento são realizados desde muito tempo na sociedade, cujas primeiras reflexões sobre a temática começaram a surgir ainda na Idade Antiga. Trata-se de estudos que se apresentam de forma distinta em cada momento histórico, pois, assim como nos afirma Rodrigues *et al.* (2010), a compreensão da realidade e da significação da velhice exige que consideremos a posição social destinada aos velhos e as representações que se fazem sobre eles em diferentes tempos e lugares.

Neste sentido, é importante compreendermos a velhice como um processo complexo, construído a partir de vários aspectos que nos impossibilitam de falar em uma velhice única e padrão, ou de uma velhice absoluta (OLIVEIRA; OLIVEIRA; SCORTEGAGNA, 2011). Devemos entender esse processo considerando a existência de várias velhices, haja vista a influência que os aspectos mencionados exercem sobre cada pessoa de forma particular. Contudo, esta percepção só será consolidada no final do século XIX e início do século XX, com o surgimento da Gerontologia, ciência que estuda a velhice.

Até chegarmos ao surgimento da Gerontologia, se faz necessário, por sua vez, que tomemos conhecimento sobre a trajetória conceitual e de significações que foram atribuídas aos idosos durante a história da humanidade. Vale considerar que tal trajetória foi marcada tanto por momentos de reconhecimento do idoso como uma pessoa importante no âmbito das relações sociais, como também foi marcada por momentos em que esse idoso, ao ser estigmatizado por suas capacidades funcionais⁵⁶, foi motivo de exclusão social.

Na Idade Antiga, ser idoso era algo negativo⁵⁷, pois a velhice era considerada como uma fase da vida que era limitada tão somente por suas fragilidades⁵⁸. No entanto, com a evolução da sociedade e com o desenvolvimento da agricultura, os saberes de pessoas mais velhas passaram a ganhar espaço nas relações entre os indivíduos e as comunidades, tendo em vista suas importantes contribuições para a manutenção da economia de subsistência da

⁵⁶ Consoante Neri (2008), a capacidade funcional está associada ao grau de preservação da capacidade do indivíduo para a realização de atividades da vida diária de autocuidado, bem como às atividades mais complexas da vida diária.

⁵⁷ Perceberemos que essa negatividade é um elemento que vai se flexibilizando no decorrer da história, situando a pessoa idosa ora como assistida ora como assistente. Cf. Debert (2012) e Camarano (2004).

⁵⁸ “É definida como uma vulnerabilidade que o indivíduo apresenta aos desafios do próprio ambiente [...] representando risco de dependência [...]” (CALDAS, 2006, p.20). Já Teixeira (2010, p. 79) amplia essa visão em seus estudos ao compreender que a fragilidade é “[...] um processo de interação complexa de fatores biológicos, psicológicos e sociais no curso de vida” da pessoa. Entretanto, a autora nos alerta para as dificuldades em se definir esse termo de forma consensual.

época. Outros fatores, como a magia e a religião, também foram determinantes para a nova configuração do papel do velho na sociedade.

Segundo Rodrigues *et al.* (2010), o idoso foi, por muito tempo, reverenciado por deter conhecimentos sobre mitos, cantos, tradições e cerimônias que permeavam as relações sociais; o idoso era responsável tanto pela cura de muitas doenças, fato que lhe atribuía a função de curandeiro⁵⁹, como pela transmissão dos valores e costumes para seus descendentes; ele exercia o papel de chefe de tribos indígenas; dentre outros papéis. Foi um período no qual o ser idoso passou a ser reconhecido como autoridade, merecedor de respeito.

Embora nessa época o respeito pela sabedoria da pessoa idosa se desse de maneira mais consistente e irrefutável, nos dias de hoje não se pode negar a sua total inexistência. A consideração de que essa fase é permeada por respeito e sabedoria⁶⁰ ficou bem clara na fala de dois dos entrevistados ao questioná-los sobre o que significaria ser idoso(a) e envelhecimento para eles. Segue abaixo sua opinião:

Ser idoso pra mim significa dar exemplo, testemunho de vida, ensino e sabedoria (ÁGUIA-DE-CABEÇA-BRANCA).

Eu acho que ser idoso é chegar a uma idade que [...] seria a melhor idade o idoso, e ter o respeito que a gente tem que oferecer a eles por conta da idade deles [...] (ÁGUIA-DOURADA-EUROPEIA).

Posteriormente, o águia-dourada-europeia foi indagado sobre qual tipo de respeito os(as) idosos(as) mereciam ter. Para ele, o respeito para com os idosos vai além das boas atitudes de educação, compreendendo também a questão da acessibilidade. Observemos a sua fala:

Eles merecem [...] [pensando] o respeito, uma boa educação, receber eles bem, né, é ter uma acessibilidade pra eles. No caso nós que trabalhamos com o veículo de coletivo né, trabalhamos com pessoas e trabalhamos com ônibus, nós teríamos que ter [...] aquele cuidado de embarcá-lo, desembarcá-lo, a educação dum bom dia, boa tarde. O respeito para com eles, acho que seria isso, a gente tratar [...] eles diferenciado, de uma forma melhor (ÁGUIA-DOURADA-EUROPEIA).

⁵⁹ Atualmente, no Código Penal vigente no Brasil, o curandeirismo é considerado um crime contra a saúde pública. Podemos observar esse fato no artigo 284 do Código Penal, quando é prevista penalidade, detenção de seis meses a dois anos, para quem exercer o curandeirismo prescrevendo, ministrando ou aplicando, habitualmente, qualquer substância; usando gestos, palavras ou qualquer outro meio; e fazendo diagnósticos. E, se a prática for mediante remuneração, o agente fica também sujeito à multa (DECRETO-LEI Nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940).

⁶⁰ A sabedoria, para Neri (2008, p. 126), “é a qualidade que melhor exemplifica o significado de virtude atribuído à maturidade”.

Esse entrevistado acrescentou ainda que essa fase significa um estágio de amadurecimento⁶¹, como podemos observar: “O envelhecimento [...] acho que significa a gente já amadurecer” (ÁGUIA-DOURADA-EUROPEIA). Todavia, Debert (2012) refuta esta concepção ao afirmar que a experiência de uma velhice gratificante, reconhecida por sua sabedoria e maturidade, depende de posições de prestígio e de poder ocupadas por essas pessoas ao longo de sua vida. Consoante Rabelo (2010, p. 15), antigamente, “os únicos que ainda preservavam seu prestígio eram os homens idosos e ricos [...]”, fazendo com que categorias como gênero e classe diferenciasssem os velhos da época.

Essas questões, ainda hoje, perpassam várias dimensões da vida das pessoas idosas, como o acesso a determinadas políticas públicas e a direitos sociais. Se pensarmos em quem são os velhos que utilizam os transportes coletivos, perceberemos que eles pertencem a uma classe social específica. É necessário que entendamos que, pelo fato das políticas sociais não chegarem a todas as pessoas de forma equânime, os(as) idosos(as) que residem nas regiões periféricas acabam tendo maiores dificuldades em usufruí-las; isso porque determinados serviços públicos só são prestados no centro da cidade, o que inviabiliza, muitas vezes, o acesso dessa população a outros direitos.

Essa realidade também foi encontrada na esfera da saúde quando o acesso a esta era limitado. No período em que a velhice se tornou alvo da medicina, com a associação do envelhecimento à doença, tinha-se um público específico a ser atendido, o qual não contemplava todas as pessoas de forma equitativa e igualitária. Durante a Idade Média, no que se refere às pessoas idosas, somente as ricas tinham acesso à assistência médica científica, ficando os idosos de famílias mais empobrecidas resignados à medicina popular⁶².

No que tange à medicina científica, consolidada na Idade Moderna, sua preocupação inicial consistia em descobrir medidas para evitar o envelhecimento, haja vista a associação que se fazia desse processo a uma fase negativa da vida. De acordo com Camarano e Pasinato (2004), a negatividade dessa fase caracterizava-se pela decadência física e perda de papéis. Para as autoras, essa percepção cria um estereótipo de que a população idosa é “[...]”

⁶¹ Conforme Neri (2008, p. 126), o amadurecimento “[...] é um patamar de desenvolvimento indicado pela presença de papéis sociais e de comportamentos que um grupo social considera apropriados ao adulto mais velho”.

⁶² “A medicina popular ou rústica é a utilização pelo povo de drogas, substâncias, gestos ou palavras para obter mais saúde para as pessoas. Não é apenas uma coleção de plantas medicinais, usadas para prevenir e curar doenças. Há também o seu lado mágico, suas ações e orações que o povo utiliza na cura dos seus males físicos e mentais” (GASPAR, 2003).

dependente e vulnerável, tanto do ponto de vista econômico quanto do da saúde e autonomia, sem papéis sociais, que vivencia apenas perdas” (p. 7).

Diante desta apreensão, muitos médicos passaram a ter o interesse em desvendar as causas do envelhecimento humano, se utilizando para tanto de ciências biológicas, tais como a Anatomia, a Fisiologia e a Patologia. Consequentemente, com essa preocupação no século XIX, houve um aumento significativo da produção de obras científicas sobre o processo de envelhecimento inerente ao ser humano.

No final do século XIX e início do século XX, essas obras também passaram a ser produzidas nas áreas da Economia, da Antropologia, da Sociologia, da Psicologia, etc. Com isso, em 1903, surgiu a Gerontologia, termo criado pelo Dr. Metchnikoff, que se deriva de duas palavras gregas, Geron, que significa velho, e Logia, estudo. Consoante Neri (2008, p. 95), trata-se de um “campo multi e interdisciplinar que visa à descrição e à explicação das mudanças típicas do processo de envelhecimento e de seus determinantes genético-biológicos, psicológicos e socioculturais”.

Vale salientar que, alguns anos após do surgimento da gerontologia, surgiu a geriatria como uma de suas ramificações, criada pelo médico americano Nascher. A geriatria é denominada como o ramo da Medicina que estuda a prevenção e o tratamento de doenças e de incapacidades que vão sendo adquiridas com o avanço da idade. Para a Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia (SBGG)⁶³, a Geriatria tem como objetivos promover a saúde, prevenir e tratar as doenças, reabilitar o idoso e lhe prestar os devidos cuidados paliativos.

Reconhecendo a importância da ciência gerontológica até os dias de hoje, é válido elucidar alguns de seus elementos que contribuem para a compreensão da velhice enquanto uma fase que é vivida de forma única e diferente pelos sujeitos. Conforme Rodrigues *et al.* (2010), a Gerontologia, além de contemplar a Geriatria, contempla também a Gerontologia Biomédica e a Gerontologia Social. A primeira se baseia no estudo de um envelhecimento concebido somente através de aspectos biológicos, fisiológicos, genéticos e imunológicos.

⁶³ Em 1961, foi fundada a Sociedade Brasileira de Geriatria, na cidade do Rio de Janeiro; uma sociedade médica sem fins lucrativos, vinculada à Associação Médica Brasileira. Em 1965, foi acrescentado o termo Gerontologia na denominação da entidade, passando a incluir membros não-médicos (NERI, 2008).

Já a Gerontologia Social amplia a compreensão sobre o processo de envelhecimento. Ela tem uma perspectiva multidimensional, percebendo a velhice em seus aspectos antropológicos, psicológicos, sociais, legais, ambientais, culturais, econômicos, políticos, éticos e espirituais (RODRIGUES *et al.*, 2010). A estes aspectos, Magalhães (1987) inclui ainda a dimensão biológica, a cronológica, a demográfica e a ideológica.

Neste sentido, a velhice deixa de ser enxergada como sinônimo de doença e passa a ser vista como uma fase vivenciada em um determinado contexto social, político, econômico e cultural. De acordo com Magalhães (1987), esses determinantes imprimem características decisivas e peculiares a cada sociedade, a cada momento histórico, a cada classe e grupo étnico-racial, fazendo com que a velhice e o envelhecimento sejam produtos de uma construção sócio-histórica, e não somente resultados de aspectos genéticos e biológicos.

Um aspecto importante a ser ressaltado, como produto dessa construção histórica, é o surgimento de algumas categorias classificatórias atribuídas às pessoas idosas. Dentre tais categorias, destacam-se o termo velho ou velhote, o termo idoso e terceira idade, cada qual com sentido único (PEIXOTO, 2007). De acordo com essa estudiosa, velho ou velhote era considerado aquele que não detinha mais condições de contribuir com a produção, devido à diminuição de sua força de trabalho. Essa concepção ainda está muito presente em nossa realidade, como será discutido mais adiante.

Por outro lado, idoso é aquele que possui um estatuto social, cuja posição de prestígio é preservada mesmo na velhice. Já a terceira idade, na percepção de Debert (2011), está vinculada à noção de que nessa etapa da vida as pessoas estão livres para usufruírem seu tempo com o lazer, dispendo de maior independência financeira, para vivenciarem momentos novos e para se realizarem enquanto pessoa; daí a noção de melhor idade. Para a autora, a forma como esses termos são utilizados pode indicar tanto o preconceito e a discriminação, como atribuir status e prestígio, a conquista de direitos sociais, etc.

Camarano e Pasinato (2004) afirmam que, dentre a variedade de critérios que demarcam o que é ser idoso, o mais comum é o limite etário, o qual pode ser percebido de forma mais evidente nos documentos legais que prescrevem os direitos pertinentes à população idosa. Na Política Nacional do Idoso (Art. 2º, 1994), tem-se que idosa é a pessoa maior de sessenta anos de idade; já o Estatuto do Idoso (2003) preconiza que os direitos

discriminados na lei devem ser assegurados às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos⁶⁴.

Ao perguntar para alguns entrevistados com qual idade eles consideravam que a pessoa se torna idosa, assim responderam:

A partir dos sessenta, né (ÁGUIA-GRITADEIRA).
Acho que com uns cinqüenta e cinco [...] o idoso já [...] tá bastante baquiado (ÁGUIA-MALAIA).
Olha, fica meio complicado, porque [...] tem gente, pelo menos comigo, às vezes, acontece muito, têm pessoas que já têm, sei lá, [...] quase setenta anos, mas tem [...] um físico que você às vezes [...] visualmente [...] não consegue ver que a pessoa já tem aquela prioridade. É tanto que você tem que se identificar, né, mas acho que a partir dos sessenta anos, né, você já tem que ter mais aquele cuidado. Tem gente que com sessenta, aparentemente, já está bem velho, né. Então, eu acredito que com sessenta anos (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

É interessante observarmos que o águia-imperial-ibérica, mesmo atribuindo uma idade para a pessoa se tornar idosa, durante toda a sua fala ele demonstra que a idade cronológica não é um fator que acarreta necessariamente o envelhecimento. O entrevistado reforça sua afirmação ao explicar o que seria esse envelhecimento.

Olha. Envelhecimento. Têm pessoas que eu não sei nem como descrever assim. Tem gente [...] que eu acho [...] sofrida, sei lá; tem uma vida meio complicada que, às vezes, não é tão velho na idade, mas aparentemente parece ser tão velho; que, às vezes, na idade [...] a pessoa [...] têm cinqüenta e cinco anos, mas têm uma aparência assim de quem tem quase setenta anos ou até mais, né. Um pouco de sofrimento, eu acho que é (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

Essa mesma percepção é nítida no discurso do águia-de-cabeça-branca, todavia esse entrevistado ressalta que a ocorrência ou não do envelhecimento é de responsabilidade do indivíduo, como pode ser constatado pelo seu relato: “[...] O envelhecimento que eu entendo é quando você não se cuida e você vai ficando velho, eu digo assim porque existe muitas pessoas idosas que não são velhas, existe pessoas novas que já estão velhas” (ÁGUIA-DE-CABEÇA-BRANCA).

Segundo Debert (2012, p. 20), trata-se de um contexto em que [...] os indivíduos são convencidos a assumir a responsabilidade pela sua própria aparência [...]. A autora acredita que essa realidade implica em um processo de reprivatização da velhice, por meio do qual a sociedade do consumo impõe às pessoas para que elas busquem o autocuidado de seus corpos e de sua saúde; e, caso essas pessoas não assumam o papel que lhes foi imposto, elas

⁶⁴ Contudo, o que temos, na realidade, são a seletividade e a focalização desse público quando se refere à garantia de alguns de seus direitos. Seguindo essa lógica, estende-se a idade das pessoas idosas para 65 anos quando se trata do acesso à gratuidade no transporte público e ao Benefício de Prestação Continuada (BPC), por exemplo.

são culpabilizadas por um envelhecimento negativo. Nesta perspectiva, ao passo em que se tem uma exigência de responsabilização dos indivíduos pelo seu processo de envelhecimento, a velhice acaba sendo suprimida do âmbito das preocupações sociais (DEBERT, 2012).

Sobre o processo de envelhecimento dos indivíduos, Caldas (2006) acrescenta que tanto pode ter pessoas jovens cronologicamente e envelhecidas funcionalmente, como existem pessoas que possuem uma idade cronológica avançada e não a aparentam, pois detêm uma boa capacidade funcional. Para a estudiosa, além da idade cronológica, a compreensão do envelhecimento comporta também a idade social e a idade psicológica.

A idade cronológica está associada à sucessão de faixas etárias, tendo como característica principal a presença do processo biológico, que segundo Oliveira, Oliveira e Scortegagna (2011, p. 11) “envolve a deterioração progressiva das condições de saúde [...] resultando na diminuição da capacidade funcional do indivíduo”. Essa idade é entendida por Magalhães (1987) como um ciclo biológico, que compreende a concepção, o desenvolvimento intra-uterino, o nascimento, a infância, a adolescência, a maturidade, a velhice e a morte.

Ainda na percepção de Caldas (2006), o envelhecimento social refere-se ao desengajamento do indivíduo da sociedade, compreensão esta influenciada pela teoria social do retraimento ou da desvinculação. Como nos afirma Oliveira, Oliveira e Scortegagna (2011), essa teoria analisa o idoso a partir da deterioração nos aspectos biológicos que diminuem e/ou eliminam sua participação em sociedade. Já a idade psicológica leva em consideração as capacidades de percepção, aprendizagem e memória do sujeito, incluindo um senso subjetivo de idade (CALDAS, 2006).

As construções conceituais supramencionadas receberam forte influência das teorias que constituem a Gerontologia em sua totalidade. Dentre essas teorias, encontram-se as teorias biológicas, nas quais o envelhecimento do indivíduo é compreendido através das mudanças físicas e biológicas; as teorias sociológicas, que entende a relação entre o contexto sociocultural e o comportamento dos idosos; e as teorias psicológicas, cujas contribuições giram em torno das mudanças psicológicas que ocorrem com a pessoa idosa de acordo com os anos (OLIVEIRA; OLIVEIRA; SCORTEGAGNA, 2011).

Tais teorias vão desde concepções mais positivistas e funcionalistas, por meio das quais o idoso era estudado a partir de experimentos e observações, considerando o envelhecimento como um processo orgânico que deveria desempenhar suas respectivas

funções, até concepções mais abrangentes, que passaram a compreender o idoso em suas relações socioculturais, econômicas e políticas.

Pelo fato de haver a influência de várias teorias no entendimento da velhice, é oportuno reafirmar a inconsistência de se falar sobre esse processo como se o mesmo fosse homogêneo, pois como reitera Oliveira, Oliveira e Scortegagna (2011) não há um consenso na construção de seu conceito. Camarano e Pasinato (2004) também compartilham dessa mesma ideia quando asseguram que o ambiente no qual os indivíduos vivem, a cultura, as normas sociais e os fatores psicológicos fazem com que não se tenha uma definição homogênea de idoso.

Neri (2008, p. 114) compreende que “a velhice é a última fase do ciclo vital [...]”, sendo delimitada por múltiplos fatores. No entanto, embora a velhice seja considerada a última fase da vida, para Giddens (2005) ela não implica, necessariamente, no isolamento social do idoso, pois o autor acredita que:

Os anos mais tardios da vida são cada vez mais vistos por muitos como uma época de grandes oportunidades e mesmo celebrações. É um tempo de reflexões sobre as realizações de toda a vida, mas também permite aos indivíduos continuarem crescendo, aprendendo e explorando. Os anos em que as pessoas estão livres das responsabilidades familiares e de trabalho são muitas vezes chamados de terceira idade (grifo do autor). Durante esse período, que agora é mais longo, os indivíduos são livres para levar vidas ativas independentes – viajando, perseguindo novos conhecimentos ou desenvolvendo novas habilidades [...] (p. 147).

Por outro lado, Beauvoir (1990) assinala que na sociedade em que vivemos, ao passo em que o idoso se percebe isento de algumas responsabilidades, ele vê-se privado de utilizar, por exemplo, sua liberdade para momentos de lazer, sendo, dessa forma, relegado ao isolamento e à marginalização imposta por um mundo subordinado ao lucro e à produtividade. Este acontecimento pode ser explicado com base na Teoria Sociológica do Desengajamento, Desvinculação ou Afastamento Social, que consiste no paradigma do funcionalismo estrutural.

Criada em 1961 nos Estados Unidos, essa teoria tem como objetivo analisar a associação entre o processo de envelhecimento e as mudanças ocorridas nas relações do indivíduo com a sociedade. Como afirma Oliveira, Oliveira e Scortegagna (2011, p. 22), na velhice “o indivíduo participa cada vez menos da vida em sociedade e esta lhe oferece cada vez menos possibilidades de participação [...]”. Em decorrência disso, concomitantemente à perda de papéis sociais, assumidos pelo idoso outrora, há uma redução de sua interação social. Essa desvinculação pode acontecer tanto de forma voluntária como de forma excludente.

Se por um lado, tal desengajamento social pode implicar no aumento da autonomia e da liberdade do idoso, por outro ele pode se mostrar como uma maneira sutil de retirar esse idoso da ocupação que ele exercia anteriormente para que seja substituído por pessoas mais jovens. Esta perspectiva acaba acarretando uma concepção negativa da velhice, por meio da qual se constrói uma idéia de que o idoso é acometido por incapacidades que o impossibilitam de realizar atividades produtivas impostas socialmente. Desse modo, se o idoso não participar de atividades que produzam riquezas, ele não estará sendo uma pessoa útil socialmente. Segundo Beauvoir (1990, p. 13) “[...] o material humano só interessa enquanto produz. Depois, é jogado fora [...]”.

Entretanto, o discurso tão vigoroso com o qual se projeta a inutilidade do idoso na sociedade capitalista vem sendo desmistificado, inclusive pela própria necessidade inerente ao mercado em aproveitar qualquer espécie de consumidores (CORREA, 2009). Para essa estudiosa, “[...] a velhice, tida como um processo natural do desenvolvimento humano, se constitui, na realidade, em uma velhice fabricada, produzida e incitada [...] dentro de uma lógica de mercado que visa à sustentabilidade da máquina capitalista” (p. 59).

De acordo com Neri (2008), existem cinco mitos em relação à velhice que precisam ser desmistificados. Dentre eles destacam-se dois, os quais sejam: o mito de que os idosos não têm nada a oferecer à sociedade, o que, segundo a autora, é rebatido pelo fato de a produtividade também se manifestar em outros trabalhos, para além do emprego formal.

E o outro mito refere-se ao fato de os idosos serem considerados como um peso para a sociedade. No entanto, Neri (2008) afirma que, ao invés de fardo, os idosos vêm, cada vez mais, se tornando chefes de domicílios, responsáveis por assegurar a renda de suas famílias através, principalmente, de suas aposentadorias e pensões, além do trabalho informal realizado por muitos. Esse fato pode ser revelado, por exemplo, pelos dados do IPEA (2012), através dos quais se constata que, em 2011, tínhamos aproximadamente 15 milhões de idosos brasileiros chefiando famílias, sendo que destes 55,4% eram homens idosos e 44% eram mulheres.

Todavia, apesar dos idosos estarem em busca de ocupar novos espaços e papéis sociais, Correa (2009, p. 109) afirma que, na sociedade contemporânea, eles continuam “[...] impregnados de sentidos e valores de obsolescência e estagnação [...]”, que delimitam sua presença em determinados espaços públicos. Segundo a autora, o ser idoso é demarcado por estereótipos que o limitam ao espaço privado do ambiente familiar, doméstico. Para Beauvoir

(1990, p. 15), “[...] o homem nunca vive um estado natural; na velhice [...] seu estatuto lhe é imposto pela sociedade à qual pertence”.

Essa privação imposta ao idoso também se dá no âmbito dos pensamentos e sentimentos. Isso acontece quando esse idoso não pode nem pensar, nem sentir, nem viver igual aos jovens, pois se espera que ele assuma seu papel de velho dos cabelos brancos, cuja fase culmina com a sabedoria da idade. Desse modo, Beauvoir (1990) afirma que vivemos em uma sociedade na qual não é permitido que os velhos sintam os mesmos desejos e sentimentos que os jovens, pois, se assim acontecer, eles escandalizam.

Conforme Camarano e Pasinato (2004), essas exigências impostas às pessoas idosas decorrem do poder prescritivo do limite etário utilizado em muitas situações. As autoras consideram que, devido a essa prescrição, “[...] o status de idoso pode ser atribuído a indivíduos com determinada idade, mesmo que não apresentem características de dependência ou senilidade associadas à velhice e, mais importante, que recusem esse status” (p. 6).

Embora as discussões no campo da velhice já tenham avançado bastante, o entendimento que ainda prevalece, na visão de muitas pessoas, é de que o adoecimento e a fragilidade são próprios dessa fase. Esse entendimento ficou perceptível no discurso de grande parte dos motoristas entrevistados. Três deles responderam:

Acho que é [pensando, hesitação] [...] uma das partes mais frágil da vida. A pessoa já tá atingindo um nível de vida bem mais alto e quanto mais [...] velho, né, mais velho vai ficando, mais frágil, mais cuidado é, entendeu? (ÁGUIA-GRITADEIRA). O envelhecimento aí é uma coisa que cê tem que ter o máximo de cuidado possível, [...] com a saúde né [...] (ÁGUIA MARCIAL).

Eu acho que [...] assim, só por ser idoso [...] teria que ter direito [...] a tudo com bem mais cuidado, né; acesso ao carro tem que ter mais cuidado, a pessoa já não tem força, não tem uma visão tão boa pra ver o nome que tá lá [...] acho que, assim, a pessoa já com bastante dificuldade [...] com restrição na visão, com dificuldade pra subir. Acho que tem que ter muito cuidado (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

Essa mesma percepção esteve presente na fala do águia-malaia, mas foi em sua definição do que seria ser idoso(a). Ele ressaltou as limitações que podem acometer essa fase da vida, contrastando com a fase da juventude. Segue sua afirmação:

Ser idoso é muito difícil, ter muita paciência com idoso [...] porque é muito sensível o idoso, né. É como diz, é [pensando] como se fosse uma criança [...] tem sempre dificuldade pra subir nos ônibus, né, sempre reclama que o joelho dói, né; é [...] diferente duma pessoa mais jovem, né, que sobe parecendo um foguete (ÁGUIA-MALAIA).

Para Bassit (2002, p. 175), “a concepção de um curso de vida no qual a velhice é vivenciada apenas como perdas e limitações compromete o entendimento de outros cursos de

vida, nos quais a velhice pode ser vivenciada de formas distintas”. Entender os demais cursos desse envelhecimento proporciona a atribuição de novas imagens à velhice (DEBERT, 2012), bem como um momento de síntese criadora (MINAYO, 2002).

Todavia, Giacomini e Couto (2013, p. 149) salientam que o próprio Estatuto do Idoso, que será discutido na próxima seção, é quem “colabora para construir a imagem equivocada de uma velhice homogênea, frágil, doente, incapacitada a ser cuidada por um Estado ‘protetor e potente’ e por uma família ‘cheia de gratidão’”.

O águia-malaia também expressa em sua fala a semelhança entre a velhice e a infância, todavia, para Hareven (1999), trata-se de estágios distintos da vida, que adquiriram papéis sociais específicos para cada idade de acordo com o contexto histórico, cultural e econômico no qual as pessoas vivem. Para a autora, “uma diferenciação gradual entre os grupos de idade e uma maior especialização nas funções relacionadas à idade começaram a emergir [...]” sob os efeitos da industrialização e das mudanças demográficas do século XIX (HAREVEN, 1999, p. 26).

Outro aspecto presente nas falas dos sujeitos foi justamente a necessidade de cuidados, demandada por essa fase da vida. Para alguns entrevistados, esses cuidados remetem à atenção que a família e as demais pessoas devem prestar aos idosos, visto as restrições tidas por estes.

[...] eu acho que uma pessoa idosa ela tem que andar com um acompanhante [...] ter rampas, né, ter corrimão, e ter sempre uma pessoa ao lado pra tá ali lhe orientando alguma coisa (ÁGUIA MARCIAL).

Como a gente vê muitas vezes, até dentro de casa mesmo, os idosos [...] eles sofrem abuso por parte de familiares, né [...]? A gente vê também abandono [...]. Às vezes, muitos idosos frequentam os ônibus desacompanhados, tá entendendo, tem aquela certa demora pra subir, às vezes pra entender alguma coisa que cê tá falando; às vezes, muitos não têm condições nem [...] de se locomover sozinho de um canto pra outro [...] por conta da fragilidade, a dificuldade, né, que a gente sabe que tem (ÁGUIA-GRITADEIRA).

Percebemos que a fala do águia-gritadeira contém certa repreensão com relação às famílias que não acompanham os idosos em suas atividades diárias. Segundo Caldas (2002), quando a família não cumpre com sua função de cuidadora ela acaba sofrendo sanções sociais, sendo considerada pela sociedade como negligente e/ou irresponsável. Contudo, devemos ter em vista até que ponto essa família realmente se torna negligente, pois para Lemos (2003 *apud* Giacomini e Couto, 2013) essa ideia de ingratidão familiar é, em alguns casos, sobreposta à falta de apoio do poder público no cuidado da velhice com dependência.

Para outro entrevistado, o ser idoso resume-se aos anos vividos, cujos momentos reclamam por maiores cuidados e por repouso, atribuindo a esta fase um status de inatividade; de acordo com Siqueira, Botelho e Coelho (2002), essa atribuição refere-se a uma abordagem economicista da velhice. Segue o discurso do entrevistado: “Ser idoso é uma pessoa que [...] já viveu muitos anos ao longo da vida [...] aí chega aquela certa fase de repouso, de maiores cuidados, né, é isso mesmo” (ÁGUIA-GRITADEIRA).

Já o águia marcial acredita que a pessoa idosa, além de se encontrar numa fase que merece cuidados mais intensos, requer também atitudes afetuosas, como amor e carinho. Além disso, ao final de sua fala, percebemos que o próprio águia marcial reconhece a velhice enquanto uma fase próxima a ser vivenciada por ele. Dessa forma, ele afirmou que: “[...] a pessoa idosa é uma pessoa que precisa de bastante atenção, bastante amor, carinho e amar sempre ao próximo, tanto o novo como aquela pessoa idosa, pra mim é uma coisa que é muito importante na vida, que eu já tô chegando perto” (ÁGUIA MARCIAL).

Não obstante tenha sido constatada, na fala acima, o reconhecimento da velhice enquanto uma fase a ser vivenciada brevemente por esse entrevistado, o que se percebe nos estudos de Debert (2012, p. 21) é que essa mesma velhice vem se transformando em um mercado de consumo, onde se é feito um apelo à manutenção da juventude independentemente da faixa etária das pessoas. Consoante a autora, “nesse processo, a juventude perde conexão com um grupo etário específico, deixa de ser um estágio na vida para se transformar em valor, um bem a ser conquistado em qualquer idade, através da adoção de estilos e formas de consumo adequadas”.

Considerando que o envelhecimento é um processo construído histórica e socialmente e que a velhice ora foi tida como virtude e ora como objeção, é importante ressaltar o espaço que o segmento da população idosa conquistou e vem conquistando nas últimas décadas. Espaços estes que passaram a reconhecer os idosos enquanto sujeitos de direitos, fazendo-os transitar da indiferença para a cidadania, deixando de tê-los como um objeto vergonhoso e passando a vê-los como uma questão social merecedora da intervenção do Estado.

Assim, nos cabe destacar como os velhos de nossa sociedade vêm sendo concebidos nos instrumentos legais e nas políticas públicas. A fim de conseguirmos um maior aprofundamento sobre a compreensão que se tem dos idosos neste âmbito, foi destinada uma seção específica para realizar um breve percurso histórico, tanto a nível internacional como a

nível nacional e local, acerca das lutas e movimentos sociais que acarretaram a conquista de uma série de direitos pertinentes a esse público. É o que veremos a seguir.

4.1 VELHICE: UMA TRAJETÓRIA DE LUTA PELA GARANTIA DE DIREITOS

Se retomarmos a construção social e histórica da velhice, perceberemos que suas concepções sempre foram demarcadas por uma oscilação entre virtudes e objeções, reconhecimento e indiferença, utilidade e inutilidade. Claro que algumas questões referentes à estigmatização negativa da velhice perduram até os dias de hoje, entretanto várias conquistas vêm sendo alcançadas pelos idosos no plano das políticas públicas e sociais, no plano dos direitos humanos, que assim como a própria velhice não estão desagregados da história.

Para Bobbio (2004), não se pode pensar os direitos do homem como se fossem absolutos, pois eles se modificam de acordo com as condições históricas, tornando-se, portanto, direitos relativos. O autor ressalta ainda que, uma vez conquistados, esses direitos não devem ser justificados, mas, sim, efetivados. Para tanto, devem ser criadas condições para sua existência, sendo necessário que a sociedade participe desse momento por meio de suas reivindicações. E foi por meio destas que os idosos fizeram e fazem parte da constituição histórica de seus respectivos instrumentos legais e direitos sociais.

Neste contexto, o pensamento de ter a velhice como uma fase indesejável e desprezível pelo homem passou a ser minorado, inclusive pelo próprio fato da sociedade presenciar um significativo crescimento demográfico da população idosa, o que vem se dando desde 1970. Com o envelhecimento populacional, a velhice passou a ser foco tanto da produção de estudos científicos como também de dados estatísticos, bem como a ser considerada uma questão social merecida de uma atenção especial por parte do Estado e de toda a sociedade.

Segundo Correa (2009, p.42), “[...] a inversão da pirâmide etária acabou por transformar-se em um problema de ordem pública, principalmente por acarretar demandas de investimento econômico dirigido para a atenção a essa população tida como economicamente inativa”. A nível global, essa inversão pode ser constatada pelas informações das Nações Unidas (UNITED NATIONS, 2013 *apud* KANSO, 2013), cujos dados mostram que, se em 2011 os idosos correspondiam a aproximadamente 11% da população mundial, em 2050 esse contingente está projetado para atingir 22% da mesma população.

Em âmbito nacional, o Brasil também vem passando por mudanças na estrutura etária de sua população, o que pode ser observado com o estreitamento da base piramidal em contrapartida ao alargamento de seu topo (IBGE, 2010). Os dados desse Instituto evidenciam que, nas três últimas décadas, a população com 65 anos ou mais cresceu uma média de 1,3% ao ano. Dentre os motivos de tal crescimento, destacam-se a diminuição da taxa de fecundidade, de natalidade e de mortalidade infantil, e o aumento da expectativa de vida⁶⁵, o que decorreu principalmente a partir do avanço da medicina.

Neste cenário de envelhecimento populacional, é válido considerar que, ao passo em que a velhice foi sendo construída durante a história, lhe foi sendo atribuída uma maior visibilidade social, a qual foi conquistada por meio de movimentos e lutas sociais que culminaram com sua inserção na elaboração e implementação de políticas públicas e sociais. Conforme Camarano (Coord.), autora utilizada em um dos textos de discussão do IPEA (1999):

[...] apesar das fortes pressões criadas pelas mudanças demográficas, o incremento das demandas por políticas sociais orientadas a idosos não deve ser tratado apenas como o resultado de uma determinada composição etária. Mudanças no papel dos idosos na sociedade devem ser vistas como um dos determinantes dessas demandas (p.49).

Sobre a concepção de política social, Pereira (2009) entende que tal política é resultante da relação entre o Estado e a sociedade, marcada por reciprocidades e antagonismos, pela interdependência e, portanto, por sua autonomia relativa; ela se insere dentro da política pública. Esta, por sua vez, segundo a mesma autora, ultrapassa a dimensão estatal, pois se refere a um conjunto de decisões e ações que procede tanto de ingerências do Estado como da sociedade.

Para a autora, dentre as características da política pública encontram-se a sua orientação para a ação pública sob o controle da sociedade, devendo, portanto, proporcionar a participação social de forma deliberativa; guia-se pelo princípio do interesse comum, embora seja permeada por interesses de classe antagônicos⁶⁶; deve prezar pela satisfação das necessidades sociais em detrimento da rentabilidade econômica, o que, na realidade, não ocorre; sempre implica na intervenção estatal e na aplicabilidade dos direitos sociais.

⁶⁵ De acordo com Neri (2008), a expectativa de vida refere-se à duração média de vida esperada para os indivíduos.

⁶⁶ Para Oliveira; Oliveira e Scortegagna (2011), as políticas públicas são permeadas pelas contradições entre a reprodução do capital e as demandas sociais.

Os direitos sociais e as políticas públicas só passaram a ser pensados para as pessoas idosas a partir do momento em que o Estado percebe que o crescimento desse segmento populacional implica numa alteração não somente demográfica, como também numa alteração política e socioeconômica. Sobre isso, o IPEA lança, em 2012, um comunicado afirmando que, dentre as conseqüências do processo de envelhecimento, encontra-se justamente a exigência de uma maior transferência de recursos na sociedade para a população idosa.

Portanto, se até meados do século XX o idoso era considerado uma pessoa indiferente na sociedade capitalista, devido a sua dita incapacidade para produzir mais-valia, sendo amparado, em sua exclusão social, por instituições filantrópicas, a partir, principalmente, de 1980 essa realidade começa a mudar. A partir de então, o Estado e a sociedade tomaram para si a velhice como uma preocupação social e passaram a pensar na elaboração de políticas públicas e sociais para este segmento populacional. A seguir, veremos como se deu essa elaboração a nível mundial, nacional e local.

4.1.1 Do mundo para o Brasil

Visto o crescimento do segmento populacional idoso, essa população passa a exigir uma intervenção do Estado no que diz respeito à implementação de políticas públicas que garantam as necessidades básicas das pessoas idosas. Sendo assim, no que tange aos direitos dessa população, o primeiro documento que faz referência à velhice é a Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH), cuja proclamação se deu na Assembleia Geral das Nações Unidas em 1948, com a finalidade de proteger os direitos de todos os seres humanos, sem distinção de qualquer espécie.

Em seu art. 25, a DUDH (1948) afirma que:

Toda a pessoa tem direito a um nível de vida suficiente para lhe assegurar e à sua família a saúde e o bem-estar, principalmente quanto à alimentação, ao vestuário, ao alojamento, à assistência médica e ainda quanto aos serviços sociais necessários, e tem direito à segurança no desemprego, na doença, na invalidez, na viuvez, na velhice ou noutros casos de perda de meios de subsistência por circunstâncias independentes da sua vontade (p. 6).

Em 1982, aconteceu a primeira Assembléia Mundial sobre o Envelhecimento, ocorrida em Viena. A partir dessa Assembleia foi elaborado e aprovado um plano global de ação, o qual, por sua vez, foi pensado de forma especial para os idosos de países desenvolvidos. O Plano de Viena tinha como objetivos garantir a segurança econômica e

social dos indivíduos idosos, bem como identificar as oportunidades para a sua integração ao processo de desenvolvimento dos países.

Os objetivos supramencionados eram referentes a sete áreas: saúde e nutrição, proteção ao consumidor idoso, moradia e meio ambiente, família, bem-estar social, previdência social, trabalho e educação. Embora o plano global de ação tenha colocado em pauta o reconhecimento de questões relacionadas ao envelhecimento dos cidadãos, ele assumiu algumas limitações em suas recomendações, cujos interesses eram muito mais políticos e econômicos que sociais. De acordo com Camarano (2004, p. 255) “A concepção do idoso traçada no plano era a de indivíduos independentes financeiramente e, portanto, com poder de compra”.

Após nove anos da Assembleia ocorrida em Viena, a Organização das Nações Unidas realizou uma Assembleia Geral, onde adotou 18 princípios em favor da população idosa. Esses princípios foram agrupados em cinco categorias, as quais sejam: independência, participação, cuidados, auto-realização e dignidade. Um ano depois, a ONU aprovou a Proclamação sobre o Envelhecimento, por meio da qual foram definidos os parâmetros para o início da elaboração de um marco conceitual sobre a questão do envelhecimento, e foi estabelecido o ano de 1999 como o Ano Internacional dos Idosos.

Em 2002, foi realizada pela ONU a Segunda Assembléia Mundial em Madri, que aprovou uma nova declaração política e um novo plano de ação com base no envelhecimento do início do século XXI. Diferentemente do Plano de Viena, o Plano de Madri levou em consideração, especialmente, as questões do envelhecimento da população de países em desenvolvimento. Ele teve como princípios básicos: a participação ativa dos idosos na sociedade, no desenvolvimento e na luta contra a pobreza; o fomento da saúde e bem-estar na velhice, com a promoção do envelhecimento saudável; e a criação de um espaço propício e favorável ao envelhecimento.

Em contexto nacional, no caso do Brasil, um marco que se teve na história, referente à proteção social das pessoas, inclusive dos idosos, foi a promulgação da Constituição de 1988. Porém, antes mesmo do século XX, os idosos, através de lutas e movimentos sociais, protagonizaram algumas conquistas no âmbito da política de previdência social. Em 1888, é destacada a primeira ação relativa ao direito de aposentadoria dado aos empregados dos Correios, com idade mínima de 60 anos de idade e com idade mínima de 30 anos de serviço, que hoje denominamos tempo de contribuição.

As primeiras políticas previdenciárias do Estado para trabalhadores do setor privado surgiram no início do século XX, com as leis de criação do seguro de acidentes do trabalho, em 1919, e com a primeira caixa de aposentadorias e pensões criada pela Lei Eloy Chaves, em 1923, destinada aos empregados de ferrovias. Na década de 1930, durante o governo de Getúlio Vargas no Brasil, foi o período em que mais houve mudanças pertinentes ao campo da previdência social e do trabalho. Tais mudanças podem ser conferidas em Oliveira, Oliveira e Scortegagna (2011).

Destaca-se que na década de 1960 houve duas iniciativas que tiveram grande influência no campo das políticas públicas para os idosos brasileiros. A primeira foi a criação, em 1961, da Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia (SBGG) e a segunda foi em 1963, com a iniciativa privada do Serviço Social do Comércio (SESC) da cidade de São Paulo, cujo objetivo era proporcionar atividades sociais aos idosos desamparados. Até hoje, o SESC, presente em todo o país, é referência em realizar tais atividades, sendo uma das mais conhecidas o Trabalho Social com Idosos (TSI).

No mesmo período, foi criado o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio; em 1960, foi sancionada a Lei Orgânica da Previdência Social (LOPS); em 1963, houve a criação do Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural (FUNRURAL), hoje inexistente; três anos depois, foi implantado o Instituto Nacional de Previdência Social (INPS); em 1974, houve a criação do Ministério da Previdência e Assistência Social (MPS), sendo desvinculado do Ministério do Trabalho e Previdência Social.

Para Camarano (2004):

A primeira iniciativa do governo federal na prestação de assistência ao idoso ocorreu em 1974 e consistiu em ações preventivas realizadas em centros sociais do Instituto Nacional de Previdência Social (INPS) e da sociedade civil, bem como de internação custodial dos aposentados e pensionistas do INPS a partir de 60 anos (p. 264).

Segundo a mesma autora, ainda nos anos 1970, foram criados, pelo governo federal, dois tipos de benefícios não-contributivos para os idosos carentes, que foram as aposentadorias para os trabalhadores rurais e a renda mensal vitalícia (RMV)⁶⁷ para trabalhadores urbanos e rurais.

⁶⁷ “As RMVs, criadas em 1974, foram as primeiras medidas de proteção do portador de deficiência e do idoso necessitado. Estas ocorreram no âmbito da política previdenciária. As principais condições para sua elegibilidade eram: não receber nenhum benefício, ter contribuído por pelo menos 12 meses ou alternativamente ter trabalhado

No ano de 1976, década a partir da qual se intensificaram as preocupações com o envelhecimento populacional, ocorreram Seminários tanto a nível regional nas cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Fortaleza, quanto a nível nacional, realizado em Brasília, para se buscar determinações para a questão da velhice no Brasil. Dos seminários resultou um agregado de dados da situação do idoso na sociedade brasileira, que originou um documento intitulado “Política social para o idoso: diretrizes básicas”, tido como um marco na atenção à pessoa idosa.

Dentre as principais propostas desse documento, encontram-se: implantação de sistema de mobilização comunitária, visando, dentre outros objetivos, à manutenção do idoso na família; revisão de critérios para concessão de subvenções a entidades que abrigam idosos; criação de serviços médicos especializados para o idoso, incluindo atendimento domiciliar; revisão do sistema previdenciário e preparação para a aposentadoria; formação de recursos humanos para o atendimento de idosos; coleta de produção de informações e análises sobre a situação do idoso pelo Serviço de Processamento de Dados da Previdência e Assistência Social (DATAPREV) em parceria com o IBGE, dentre outras.

Em 1977, outra ação que aconteceu, visando assegurar os direitos dos idosos, foi a reforma da Previdência Social, que fundou o Sistema Nacional de Previdência e Assistência (SINPAS), responsável pelo atendimento do idoso. Nacionalmente, a atuação se dava em dois níveis. O primeiro nível contemplava a dimensão do direito e as ações eram elaboradas por um pessoal técnico que trabalhava indiretamente com centros sociais que distribuíam materiais e alimentos. E o segundo nível se dava de forma indireta e era realizado pela LBA (Legião Brasileira de Assistência) por meio de convênios com asilos.

Ainda em 1977, houve a criação da primeira organização social em prol dos direitos dos idosos, que foi a Associação Cearense Pró-idosos (ACEPI). Essa Associação tinha como objetivos reivindicar os direitos dos idosos; estabelecer trabalhos conjuntos com o Governo Federal, assim como organizar entidades de atenção específicas para a população em questão. No ano de 1987, houve uma reorganização da LBA e foi criado o Projeto de Apoio a Pessoa Idosa (PAPI)⁶⁸, que objetivava proporcionar à pessoa idosa oportunidades de

por cinco anos em atividade na época não coberta pela previdência e não auferir renda superior ao valor do benefício” (CAMARANO, 2004, p. 264).

⁶⁸ A criação do PAPI decorreu da transformação do então Programa de Assistência ao Idoso (PAI), primeiro Programa nacional voltado para a população idosa, cuja iniciativa havia sido do antigo Instituto Nacional de Previdência Social (INPS) em 1975, com o objetivo de organizar e implementar grupos de convivência para idosos previdenciários, nos Postos de atendimento desse Instituto. Já sob o funcionamento do PAPI, a LBA criou

participação social e discutir com esses cidadãos sobre a conscientização e reivindicação de seus direitos.

Dentre os acontecimentos precedentes à Constituição Federal de 1988 e resultantes de mobilizações da sociedade civil, encontra-se também a criação da Confederação Brasileira de Aposentados e Pensionistas (COBAP)⁶⁹ em 1985, que teve sua origem na década de 1960 com a União dos Aposentados e Pensionistas do Brasil. Também em 1985 foi criada a Associação Nacional de Gerontologia (ANG), órgão técnico-científico de âmbito nacional, voltado para a investigação e prática científica em ações de atenção ao idoso (CAMARANO, 2004).

Até que, em 1988, foi promulgada a Constituição Federal do Brasil, lei fundamental e suprema do Estado, que prevê a seguridade social como o modelo de proteção social a ser garantido a todos os cidadãos brasileiros, declarando seus direitos e deveres, independentemente da idade. Essa lei traz alguns artigos que fazem menção aos direitos das pessoas na velhice, evidenciando, por isso, um grande avanço.

Ao observar os artigos da Constituição de 1988 que se referem, explicitamente, à velhice, perceberemos que o art. 203 afirma que “a assistência social será prestada a quem dela precisar, independentemente de contribuição à seguridade social”, tendo entre seus objetivos “a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice” (inciso I) e a “garantia de um salário mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover à própria manutenção ou de tê-la provida por sua família, conforme dispuser a lei” (inciso V).

Prosseguindo no texto constitucional, o artigo 229 determina que “os pais têm o dever de assistir, criar e educar seus filhos menores, e os filhos maiores têm o dever de ajudar e amparar os pais na velhice, carência ou enfermidade”. Logo em seguida, o artigo 230 dispõe que “a família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida”.

o Projeto CONVIVER para dar continuidade ao atendimento de idosos que procuravam participar dos grupos de convivência. Para tanto, a Legião pagava um valor por cada idoso participante, intensificando o atendimento indireto das necessidades dessas pessoas (RODRIGUES, 2001).

⁶⁹ Consoante Cândido, Carolino e Soares (2011, p. 6), era por meio da COBAP que os trabalhadores idosos “[...] reivindicavam o aumento dos valores da aposentadoria, pelos direitos sociais e garantia da cidadania”.

No parágrafo 1º desse artigo, é estabelecido que “os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares”, já o parágrafo 2º prevê a garantia da gratuidade dos transportes coletivos urbanos aos maiores de 65 anos. Todavia, embora a Constituição faça esses apontamentos em relação aos direitos das pessoas idosas, ainda assim essa população continua descoberta em muitos aspectos, pois o que está em texto constitucional, mesmo com sua supremacia, nem sempre é efetivado.

Desse modo, após a promulgação da Constituição de 1988, outras leis tiveram que ser criadas para assegurar o que é previsto na lei maior com relação ao amparo dos idosos. Dentre elas, surgiram: o Código de Defesa do Consumidor (1990), o Estatuto do Ministério Público da União (1993), a Lei Orgânica da Assistência Social – Loas (1993), a Política Nacional do Idoso – PNI (1994), o Estatuto do Idoso (2003) e a Política Nacional de Saúde da Pessoa Idosa (2006). Também em 2006 foi sancionada a lei nº 11.433/06, que instituiu o dia 1º de outubro como o Dia Nacional do Idoso.

Das leis supracitadas, as quatro últimas destinam-se, exclusivamente, ao público idoso. A Política Nacional do Idoso (PNI), aprovada pela lei nº 8.842 em 1994, tem como objetivo “assegurar os direitos sociais do idoso, criando condições para promover sua autonomia, integração e participação efetiva na sociedade” (p. 5). Com essa lei, também ficou instituído o Conselho Nacional do Idoso⁷⁰. Percebe-se que, por meio do objetivo da PNI, o Brasil assinala, de forma mais explícita, seu compromisso com as recomendações propostas pelos documentos internacionais citados outrora.

A Política Nacional de Saúde da Pessoa Idosa, aprovada pela portaria 2528/GM (2006) do Ministério da Saúde, tem como finalidade recuperar, manter e promover a autonomia e a independência dos indivíduos idosos, com 60 anos ou mais de idade, direcionando medidas coletivas e individuais de saúde para esse fim, em consonância com os princípios e diretrizes do Sistema Único de Saúde (SUS). Camarano (2004) afirma que essa política apresenta dois eixos norteadores, que são as medidas preventivas com especial destaque para a promoção da saúde e o atendimento multidisciplinar específico para esse contingente.

⁷⁰ Desde 2004, com o decreto nº 5.109, esse Conselho passou a ser denominado Conselho Nacional dos Direitos do Idoso (CNDI), vinculado à estrutura da Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República, cujas competências estão discriminadas no decreto nº 6.800/09. Cf. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6800.htm>. Acesso em: 05 fev. 2016.

Dentre todas as legislações pertinentes à população idosa, para fins deste trabalho, tomou-se como referência, principalmente, o Estatuto do Idoso, uma vez que é um dos poucos instrumentos normativos que tratam do direito do idoso ao acesso à gratuidade do transporte público. O documento, instituído pela lei nº 10.741/03, tem por objetivo assegurar os direitos fundamentais às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos. Para Camarano (2004), tal Estatuto versa sobre diversas áreas dos direitos fundamentais e das necessidades de proteção dos idosos, visando reforçar as diretrizes contidas na PNI, além de prever penalidades para quem descumprir a lei.

No que se refere ao conhecimento dos entrevistados da pesquisa sobre o Estatuto do Idoso, todos afirmaram conhecê-lo⁷¹, como consta abaixo:

Conheço assim eu ouvi falar e sei que é algo que protege o idoso (ÁGUIA-DE-CABEÇA-BRANCA).

Conheço. Ainda não [...] parei pra ler, sabe, mas eu sei que existe o Estatuto do Idoso [...] (ÁGUIA-GRITADEIRA).

Ele procura muito ajudar, né, a pessoa que passa muita dificuldade na necessidade que você tem (ÁGUIA MARCIAL).

Rapaz, [pausa] ele traz pro idoso eu acho que muito benefício que ele tem né, é passe livre, tem muito idoso aí andando pra cima e pra baixo [risos] com esse passe, e direito da aposentadoria, né (ÁGUIA-MALAIA).

Teve um entrevistado que se mostrou contraditório em sua fala quando, após ter afirmado que conhecia o Estatuto, disse: “Já ouvi falar, mas sinceramente eu não conheço” (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA). E logo em seguida, ao ser questionado se não tinha nenhuma ideia do que a lei trazia, esse mesmo entrevistado refletiu sobre a necessidade dele próprio entender o conteúdo contido no Estatuto do Idoso e acrescentou:

Eu acredito, assim, que seja esclarecendo os direitos, porque muitas vezes o idoso não sabe os direito que ele tem, né. É, pra ser sincero, eu tenho que também aprender isso. Agora, acredito [risos] que [...] depois da entrevista, eu vou ter mais curiosidade em descobrir também, até porque [...] muitas vezes, a gente sabe, o idoso ele cobra alguma coisa, e eu não sei se ele tá sendo, de certa forma, abusivo ou se ele tá cobrando um negócio que, na verdade, ele tem direito e eu não tenho certeza. Então, eu acho que, assim, é o que esclarece exatamente os direitos do idoso, né. Eu acredito que seja isso (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

No que se refere ao conteúdo do Estatuto do Idoso, é preconizado, dentre outros, o direito à liberdade, que é compreendido, no inciso I do parágrafo 1º do Art. 10, como “a faculdade de ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários, ressalvadas as restrições legais”. Dessa forma, partindo dessa concepção de liberdade, entende-se que, para usufruir desse direito, grande parte das pessoas, inclusive o público idoso, se utiliza do

⁷¹ Ressalva-se que não foi possível a realização dessa pergunta para o águia-dourada-europeia, pois o tempo de entrevista acabou prejudicando-a.

transporte público, o qual, de acordo com a Política de Mobilidade Urbana (2012) é destinado para o deslocamento das pessoas nas cidades.

Visto a importância do transporte público, o Estatuto do Idoso destina o capítulo X somente para questões vinculadas ao transporte, prevendo, em seu art. 39, o direito das pessoas com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade à gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos. Esse artigo especifica, dentre outros, a idade e os documentos necessários para a pessoa ter acesso à gratuidade desses transportes.

Já o art. 40 estabelece a reserva de duas vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos no sistema de transporte coletivo interestadual, como também o desconto de, no mínimo, 50% no valor das passagens em situações específicas. E o art. 42 determina a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo, o que foi alterado pela lei nº 12.899/13⁷², que dispõe sobre a prioridade e a segurança do idoso não somente no embarque, mas também no desembarque nos veículos de transporte coletivo.

A partir da instituição do Estatuto do Idoso (2003) passaram a surgir outras leis também infraconstitucionais, ou seja, leis que estão abaixo da Constituição Federal de 1988, para regulamentar o que foi previsto na lei maior. De acordo com Giacomini e Couto (2013, p. 143), “no texto da lei, no caso a Constituição Federal e o Estatuto do Idoso, o Estado aparece cheio de poderes para resolver, fazer e acontecer, mas na prática os problemas continuam sem solução”. E, uma vez não havendo solução, são criadas mais leis, decretos, portarias, etc.

No âmbito dos direitos referentes à pessoa idosa, foi criado o decreto nº 5.130/04, que regulamenta o art. 40 do Estatuto do Idoso considerando o sistema de transporte coletivo interestadual nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, e entendendo a pessoa idosa como aquela que tem idade igual ou superior a sessenta anos, diferentemente do que é considerado no art. 39 do Estatuto. O decreto também traz, na maior parte de seu texto, os

⁷²

Disponível

em:

<<http://www.portalinclusivo.ce.gov.br/phocadownload/legislacaooidoso/lei%20n%2012.899%20de%2018%20dezembro%20de%202013.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

critérios para o idoso adquirir e utilizar o seu bilhete de viagem⁷³. Essa determinação normativa foi, por sua vez, revogada pelo decreto nº 5.934/06⁷⁴.

Além destes, também foi aprovado o decreto nº 8.114/13, que “estabelece o Compromisso Nacional para o Envelhecimento Ativo e institui Comissão Interministerial para monitorar e avaliar ações em seu âmbito e promover a articulação de órgãos e entidades públicos envolvidos em sua implementação”. Com isso, Giacomini e Couto (2013, p. 155) acreditam que “[...] se trata de mais uma lei simbólica⁷⁵, sem a menor perspectiva de viabilização de uma política efetiva”.

Como foi visto, embora já se tenha um grande avanço nas legislações pertinentes ao público idoso, ainda falta muito para as mesmas serem efetivadas, o que acaba dificultando com que as pessoas idosas sejam consideradas cidadãs de fato. De acordo com Cândido, Carolino e Soares (2011), enquanto as pessoas não gozam de seus direitos, elas não têm cidadania plena. Portanto, quando a população idosa não consegue usufruir dos direitos civis, políticos e sociais implica dizer que ela é cidadã sem cidadania.

Para as autoras, “[...] a cidadania para a velhice está relacionada com o momento histórico, social e político do país” (p. 5), o que nos leva a percorrer por um caminho que nos faça entender como se deu o processo de construção da cidadania da pessoa idosa não somente a nível global e nacional, como já foi apresentado nesta seção, mas também em nível local, no Estado do Ceará. E é esse processo que conheceremos adiante.

4.1.2 Uma história construída no Ceará

No âmbito do Estado do Ceará, o primeiro avanço que se teve com relação aos direitos da pessoa idosa foi exatamente o direito ao passe livre para o idoso carente⁷⁶ nos transportes coletivos intermunicipais (LEI Nº 11.296/87). Em 1992, o Governador do Estado⁷⁷ sancionou a lei nº 11.997, instituindo “a isenção de tarifa para o transporte de

⁷³ Documento que comprove a concessão do transporte gratuito ao idoso, fornecido pela empresa prestadora do serviço de transporte, para possibilitar o ingresso do idoso no veículo (Inciso IV, Art. 2º/DECRETO Nº 5.130/04).

⁷⁴ Cf. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/Decreto/D5934.htm#art12>. Acesso em: 04 fev. 2016.

⁷⁵ Trata-se de leis que são criadas não no intuito de efetivar normas, mas de reforçar valores assumidos pelo Estado. Além de não darem uma resposta efetiva às demandas sociais, elas retardam a solução dos conflitos (NEVES, 2011 *apud* GIACOMINI e COUTO, 2013).

⁷⁶ “Para efeito desta lei, considera-se idoso carente os maiores de 65 (sessenta e cinco) anos de idade que não tenham rendimentos nem percebam proventos de aposentadoria” (Art. 2º, LEI Nº 11.296/87).

⁷⁷ Na época, o Estado do Ceará estava sob o Governo de Ciro Ferreira Gomes.

maiores de 65 anos em ônibus de serviço regular comum intermunicipal”. A isenção é efetivada com a comprovação da idade por meio da carteira de identidade ou de outro documento com identificação fotográfica (Art. 1º, LEI Nº 11.997/92). Um ano depois, essa lei teve seus dispositivos modificados pela lei nº 12.170/93⁷⁸.

Em 2002, o Governador⁷⁹ sancionou a Política Estadual da Terceira Idade⁸⁰ através da lei nº 13.243/02. O objetivo dessa Política consistia em “assegurar os direitos sociais do idoso, criando condições para promover sua autonomia, integração e participação efetiva na sociedade (Art. 1º, LEI Nº 13.243/02). Dois anos depois, foi instituída a Semana Estadual do Idoso pela lei nº 13.473/04. Portanto, passou-se a comemorar essa semana anualmente, com início em 25 de setembro e término em 1º de outubro, que é o Dia Internacional do Idoso.

E em 2006 foi sancionada a lei nº 13.827, tornando obrigatória a afixação de cartazes em locais visíveis nas empresas e boxes de vendas de passagens rodoviárias interestaduais e municipais sobre a gratuidade aos maiores de 65 anos e da reserva de duas vagas por ônibus no âmbito do Estado do Ceará.

Em nível municipal, também podemos destacar algumas leis, tais como o decreto nº 12.645/10, que nomeia os membros do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa de Fortaleza (CMDPI). O Conselho foi criado em 2008 e é responsável por elaborar as diretrizes para a formulação e implementação da Política Municipal de Atenção à Pessoa Idosa de Fortaleza, bem como acompanhar, avaliar e fiscalizar a sua execução⁸¹.

A Política Municipal de Atenção à Pessoa Idosa de Fortaleza é bastante recente, tendo sido criada pelo decreto nº 13.168/13. Ela tem por objetivo, dentre outras coisas, definir ações e estratégias, mecanismos de acompanhamento, controle e avaliação das ações que garantam os direitos sociais da população idosa do Município de Fortaleza e assegurem a promoção de sua autonomia, integração e participação efetiva na sociedade. Tanto as legislações estaduais como as municipais têm a mesma perspectiva da Política Nacional do Idoso e do Estatuto do Idoso.

⁷⁸ Cf. <<http://www.portalinclusivo.ce.gov.br/phocadownload/legislacaoidoso/lei%20estadual%2012.170.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

⁷⁹ Período governado por Lúcio Gonçalves de Alcântara.

⁸⁰ De acordo com o art. 2º da lei, é considerada da Terceira Idade a pessoa maior de 60 anos de idade.

⁸¹ Cf. <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/iplanfor/conselho-municipal-dos-direitos-da-pessoa-idosa>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

Atualmente, Fortaleza conta com uma Coordenadoria de Idosos, que foi criada em 2009 juntamente com a Secretaria Municipal de Cidadania e Direitos Humanos (SCDH). A coordenadoria tem como objetivo atuar frente à violência e a discriminação praticadas contra a pessoa idosa. Para isso, ela é responsável por articular as políticas públicas municipais, voltadas para este segmento populacional, nos diversos âmbitos dos direitos.

Feita toda essa explanação, desde a delimitação do tema aqui estudado até o contato com os sujeitos da pesquisa, chegamos ao seu ponto essencial, que é entender quais as contribuições que a formação destinada aos motoristas de ônibus oferece para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público, e como elas acontecem no cotidiano desses profissionais. Portanto, mais conveniente do que obter essa informação é entender sua realidade a partir dos próprios sujeitos. Prossigamos, então, com as discussões e reflexões.

4.2 VIABILIZANDO A ACESSIBILIDADE DO IDOSO AO TRANSPORTE PÚBLICO: “[...] INDEPENDENTE DE SER MOTORISTA OU NÃO”

Ao mergulhar nos documentos concernentes aos direitos da população idosa, destaca-se o Plano de Ação para o Enfrentamento da Violência Contra a Pessoa Idosa, elaborado pela Subsecretaria de Direitos Humanos em Brasília, no ano de 2005. Esse Plano “constitui-se como um instrumento que reforça os objetivos de implementar a Política de Promoção e Defesa dos Direitos aos segmentos da população idosa do Brasil, dentro de um enfoque do respeito, de tolerância e da convivência intergeracional” (p. 7).

O Plano supracitado prevê prioridades de ação descritas por quatro categorias de espaço socioambiental e cultural, que são espaço cultural coletivo; espaço público; espaço familiar; e espaço institucional. Importa-nos aqui analisar o que é discutido no âmbito do espaço público, uma vez que neste é compreendido o direito de ir e vir dos idosos. No que se refere a essa categoria, os elaboradores do Plano destacaram três problemas cruciais enfrentados pela população idosa, os quais sejam: o estado depredado das calçadas ou a sua inexistência, a falta de acesso a transporte ou o tratamento discriminatório⁸² por parte de motoristas e cobradores, e a organização do trânsito.

⁸² O art. 96 do Estatuto do Idoso prevê, como pena, reclusão de seis meses a um ano e multa para quem discriminar a pessoa idosa, lhe impedindo ou dificultando seu acesso a operações bancárias, aos meios de transporte, ao direito de contratar ou por qualquer outro meio ou instrumento necessário ao exercício da cidadania, por motivo de idade.

É devido a esse tratamento discriminatório que, segundo informações contidas no Plano, acontecem acidentes e violências no trânsito, os quais se apresentam como a primeira causa externa específica de morte desse grupo etário. Um fato preocupante é que esses acidentes vêm ocorrendo com certa frequência no interior dos próprios terminais de ônibus, como o caso bem recente que ocorreu no dia 02 de março de 2016. Conforme reportagem do G1 – CE, nesse dia uma mulher de 65 anos foi atropelada no terminal de ônibus do Bairro Parangaba, em Fortaleza. Só em 2015 foram encontradas duas reportagens retratando acidentes com idosos no Terminal de Ônibus localizado em Messejana – Ce.

Ainda conforme o documento analisado, algumas das desvantagens vivenciadas pelos idosos consistem nas dificuldades de movimentos próprias da idade, na falta de respeito e violências praticadas por motoristas e à negligência do poder público. Tais desvantagens foram muito recorrentes nas falas dos entrevistados da presente pesquisa quando indagados sobre as dificuldades enfrentadas diariamente pelas pessoas idosas, o que pode ser observado abaixo:

Eu vejo assim infelizmente a gente trabalha com várias cabeças diferentes, né, motoristas, e muitos, não têm a sensibilidade de entender aquele idoso; muitas vezes queima a parada; muitas vezes, quando eles sobem, eles saem arrancando, [hesitação] dando risco pra ele cair e se machucar [...] (ÁGUIA-DE-CABEÇA-BRANCA).

Principalmente andando na rua né, sempre aqui e acolá a gente vê idoso caindo pelas calçadas né [...] a dificuldade é muito em relação ao ônibus parar perto porque geralmente têm muitos motorista que não tem consciência de parar perto, né [...] Eu pelo menos tento parar mais perto porque [...] [pensando] o idoso anda muito devagar, né, aí você demora muito mais pra sair [...] você parando perto [...] você já economiza tempo e espaço pro idoso (ÁGUIA-MALAIA).

Olha, uma delas é, o idoso, ele tem dificuldade pra ver o nome, o itinerário do carro; às vezes, deixa pra dar sinal em cima. Por conta disso [...] o colega da gente não para. Às vezes, tem [...] um idoso e tem um monte de estudante, aí todo mundo dá sinal, mas só pro idoso subir, porque algumas vezes acontece, por o idoso dar sinal em cima, o colega da gente passa. Então é uma das dificuldade, né. Não quer esperar. Às vezes o carro tá muito lotado, não espera sentar. Eu sou um que, geralmente, mas isso já é de costume mesmo, desde que entrei na empresa, e, ou gente idoso, ou criança de colo, ou gestante, eu só saio depois que alguém ceder o lugar; independente disso, mas o idoso ele enfrenta dificuldade muito grande que nem sempre é feito isso, nem uns fazem quando a gente pede e nem os usuários do carro, pessoas jovens que tão na cadeira preferencial não faz isso. Então eu acredito que seja uma dificuldade muito grande que o idoso enfrenta. (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

Percebamos que temos perspectivas similares nessas falas. Águia-de-cabeça-branca, águia-malaia e águia-imperial-ibérica exprimem que as dificuldades enfrentadas pelos(as) idosos(as) são decorrentes do comportamento dos motoristas de ônibus. Contudo, ao mesmo tempo em que o discurso do águia-imperial-ibérica reprova determinadas atitudes dos colegas de trabalho, ele alega que, em algumas situações, isso acontece não propositalmente,

mas devido à impossibilidade de os motoristas perceberem o(a) idoso(a) no ponto de parada, haja vista a demora que este(a) tem em dar o sinal.

Algumas dificuldades relatadas pelos sujeitos também decorrem das exigências neoliberais aos quais estão submetidos, visto os horários que os motoristas de ônibus têm de cumprir pontualmente em suas viagens, não podendo ter atrasos. Esses quesitos são observados minuciosamente pelas empresas de transportes coletivos pelo fato de incidirem sobremaneira no fluxo de seus lucros. Tendo em vista a manutenção de um fluxo crescente de capital financeiro, os empresários investem no aperfeiçoamento científico e tecnológico dos transportes ao mesmo tempo em que reduzem os custos no que tange à contratação de mais profissionais, à capacitação de seus funcionários, dentre outros fatores.

Sobre o assunto Yamamoto (2004) afirma que:

Esse processo estimula um acelerado desenvolvimento científico e tecnológico para enfrentar a concorrência intercapitalista, contribuindo para a redução de custos e ampliação dos níveis de lucratividade; resulta em mudanças nas formas de organizar a produção e consumir a força de trabalho, envolvendo ampla redução dos postos de trabalho. Reduz-se a demanda de trabalho vivo ante o trabalho passado incorporado nos meios de produção, com elevação da composição técnica e de valor do capital [...] (p. 15).

Outro aspecto evidenciado no discurso desse entrevistado foi que as dificuldades enfrentadas pelas pessoas idosas vão além do comportamento dos motoristas de ônibus, pois decorrem também da atitude dos demais usuários do transporte coletivo, no que tange à desocupação dos assentos reservados para as pessoas com restrição de mobilidade. Esta ideia também foi compartilhada por Águia-gritadeira quando este afirmou:

[...] O idoso ainda tem muita dificuldade. Às vezes, pessoas também, dentro dos coletivo [...] não respeitam os idosos, tá entendendo, na questão de até mesmo de [...] empatia, de ajudar [...] sabe? As pessoas parece que vira a cara ou se faz que num tá vendo, que não é com eles. Muitos, às vezes, num [...] quer ceder uma cadeira, tá entendendo? A gente [...] vivencia muito isso às vezes dentro dos coletivo [...] no dia a dia (ÁGUIA-GRITADEIRA).

Com a fala acima depreendemos que Águia-gritadeira não reconhece o ato de desocupar os assentos destinados para as PRM como um dever que deve ser cumprido pelas pessoas, mas como uma forma de ajuda e de boa vontade delas. Este pensamento muito se justifica em uma sociedade na qual é enraizada a cultura da caridade e da filantropia em detrimento da compreensão dos direitos enquanto conquistas de lutas e movimentos sociais. Todavia, dentre suas contribuições, essa pesquisa vem buscando desmistificar tal realidade.

Já para o águia-dourada-europeia, e também para o águia-malaia, as referidas dificuldades resultam da falta de uma infraestrutura dos espaços acessível, como pode ser constatado com seus discursos:

Principalmente andando na rua né, sempre aqui e acolá a gente vê idoso caindo pelas calçadas né, calçamento (ÁGUIA-MALAIA).
[...] a acessibilidade aos ônibus, tem degraus, os degraus são altos [...] [pensando] o sistema como um todo, né, que não oferece [...] vamos dizer assim [...] muitos cuidados para com eles (ÁGUIA-DOURADA-EUROPEIA).

Esta é uma visão que também esteve presente na fala do águia-gritadeira, quando ele resumiu as dificuldades enfrentadas pelos(as) idosos(as) à questão da acessibilidade de um modo geral e não somente ao transporte, como segue: “Eu acho que principalmente a questão da acessibilidade mesmo né. É, pra vida, dentro do geral né, exatamente, porque se torna um ser mais frágil né, sempre requer muito cuidado pra tratar com idoso, né” (ÁGUIA-GRITADEIRA).

Essas informações nos mostram que, mesmo não conhecendo nenhuma lei que trate da acessibilidade, como foi visto no capítulo anterior, os motoristas de ônibus compreendem os elementos básicos dessa questão. Para além de conhecer ou não a legislação pertinente à acessibilidade e à pessoa idosa, cabe salientar que todos os motoristas entrevistados têm sim o entendimento de como esse segmento populacional deve ser atendido no transporte coletivo de passageiros, mas não compreendem a relevância e as implicações desse atendimento na vida dos usuários(as) idosos(as).

O Plano de Ação para o Enfrentamento da Violência Contra a Pessoa Idosa (2005) elenca algumas ações estratégicas para cada categoria de espaço socioambiental e cultural mencionada anteriormente. No espaço público, essas ações compreendem, dentre outras, campanhas de mobilização nacional sobre a situação específica dos idosos, com foco nos motoristas de veículos de concessão pública e os privados; introdução da temática do uso do espaço público por idosos nos cursos de treinamento e formação de motoristas; e articulação com empresas de transporte público, visando ao treinamento e à fiscalização de motoristas e cobradores em relação aos direitos, ao respeito e à proteção da população idosa em seus veículos.

É interessante observarmos que parte do entendimento que os motoristas de ônibus têm sobre o que é ser idoso(a) e quais são os direitos e deveres desse segmento populacional foi adquirida a partir dos cursos de treinamento. Embora esses cursos não

reservem uma carga horária maior para a discussão da temática em estudo, como analisado nos capítulos anteriores, os sujeitos da pesquisa deixaram claro como os processos de formação profissional contribuem para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público. Vejamos bem:

Assim porque no tipo de conscientização, né. Como eu disse a gente trabalha com muitas pessoas que têm vários tipos de cabeça, mas de vez em quando tem algum aberto que [...] numa palavra ou outra daquela pessoa que está passando o treinamento deixa ele sensibilizado (ÁGUIA-DE-CABEÇA-BRANCA).

Contribui [...], né, porque às vezes [...] não é nem pelo treinamento [...] em si porque a gente sabe que a gente lida com idoso né, com aquelas pessoas que têm acessibilidade, dificuldade na locomoção [...] isso aí já parte da gente mesmo, ser humano, tá entendendo, independente de ser motorista ou não, a gente sabe que o cuidado tem que ser [...] dado né bastante. Assim, contribui [...] porque esclarece muito a gente dos deveres né, do cumprimento dos serviços, das obrigações, entendeu, e vem ajudar né (ÁGUIA-GRITADEIRA).

Pra pessoa aprimorar mais o dia a dia da gente, que nesse momento que nós tamo vivendo tá muito diferente, precisa aprimorar mais a cada dia o que se passa aqui (ÁGUIA MARCIAL).

Contribui muito [...] Você tem que criar consciência, né, das coisa e, geralmente, eles traz muito conhecimento; às vezes você já conhece, mas sempre você aprende mais um pouco [...] sempre tem um detalhezin o que você procurar (ÁGUIA-MALAIA).

[...] a gente aprende a [...] lidar com o idoso, criança ou deficiente. Então a gente [...] já trata eles diferenciados (ÁGUIA-DOURADA-EUROPEIA).

[...] eu acho assim que, por falta de interesse ou de atenção ou às vezes até de conhecimento mesmo, você passa a ignorar algumas coisas que, assim, depois que cê tem um treinamento desse, você fica [...] com a mente mais aberta, mais cuidadoso. Eu confesso que depois desse último [...] eu sinto que eu melhorei bastante com relação a isso, sabe. Assim, ter mais cuidado, mais paciência, é, como foi relacionado sobre a trânsito, ter um pouco mais de paciência no trânsito [...] eu estou tentando, assim, o máximo praticar no dia-a-dia, né. Não é tão fácil né, mas eu tô tentando o máximo e esforçando, e eu sinto que eu já [...] consigo vê de outra forma, já melhorei bastante, entendeu. Eu sinto que tá bem melhor, contribuiu muito pra mim (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

Para o águia-imperial-ibérica, além do conhecimento, outra forma de viabilizar a acessibilidade do segmento idoso ao transporte público é colocando em prática a empatia, que foi expressa por meio das seguintes palavras:

Eu acho assim um pouco de conscientização de cada um, né, porque [...] eu acho que [...] cê sempre tem ou uma mãe já idosa ou uma tia ou, sei lá, um familiar seu de idade, então você se colocar no lugar que, se fosse seu parente, você ia ficar grato por alguém ceder o lugar, né. Eu acho, assim, se todo mundo tiver iniciativa, eu acho que resolveria isso com certeza. Porque comigo já questionaram [...] d'eu, quando sobe, eu digo: Pessoal dá pra alguém ceder a cadeira pra idosa aqui, por gentileza? Aí todo mundo fica calado [...] O pessoal mesmo dizia: Oh, enquanto não cederem a cadeira aqui, o motorista não vai sair. Pronto, já era costume já disso. E tinha gente que, depois que cedia a cadeira, aí dizia assim: Pô! O motorista é muito chêi de frescura [tom de insatisfação]. Mas eu tenho certeza que, se fosse um familiar dele, ele ia ficar agradecido por eu fazer isso, né. Eu acho que [...] se cada um fizesse um pouquinho, com certeza ia melhorar bastante pro idoso, né (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

Um dos aspectos que merece ser destacado nestes relatos é o fato de que a viabilização da acessibilidade da pessoa idosa ao transporte público depende de vários fatores. E um deles é inerente ao próprio processo de formação humana, de atitudes que vão sendo transmitidas e ensinadas no âmbito da educação familiar, como podemos observar a seguir:

[...] às vezes não é nem pelo treinamento né em si porque a gente sabe que a gente lida com idoso né, com aquelas pessoas que têm acessibilidade, dificuldade na locomoção né, isso aí já parte da gente mesmo, ser humano, tá entendendo, independente de ser motorista ou não, a gente sabe que o cuidado tem que ser [...] dado né bastante [...] (ÁGUIA-GRITADEIRA).

[...] Eu sou um que, geralmente, mas isso já é de costume mesmo, desde que entrei na empresa, e, ou gente idoso, ou criança de colo, ou gestante eu só saio depois que alguém ceder o lugar [...] (ÁGUIA-IMPERIAL-IBÉRICA).

No mais, os discursos nos demonstram que os cursos de formação destinados aos motoristas de ônibus proporcionam, em parte, uma reflexão sobre as necessidades peculiares do público atendido por esses profissionais, em especial das pessoas idosas. É possível perceber que esses processos formativos possibilitam aos motoristas a aquisição de novos conhecimentos e o aprofundamento e aperfeiçoamento do que já é conhecido por eles; trata-se de um real movimento de ação-reflexão-ação, cujo objetivo é melhorar o atendimento aos clientes e, concomitantemente, contribuir para que a empresa seja reconhecida pela qualidade de seus serviços ou vice-versa.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo tentou abordar se as formações destinadas aos motoristas de ônibus contribuem para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público. Procurando entender como isso acontece, buscou-se compreender o que esses motoristas pensam sobre mobilidade urbana e sobre acessibilidade, e conhecer o que eles pensam sobre as pessoas idosas. Com isso, foi possível perceber que as várias faces da velhice nem sempre são apreendidas em sua totalidade pelos sujeitos, fato que impacta sobremaneira na forma como os condutores dos coletivos atendem o público idoso em seu cotidiano.

Diante das discussões expostas nesta pesquisa, percebeu-se que a formação destinada aos motoristas de ônibus de Fortaleza-Ce envolve conteúdos temáticos acerca dos tipos de usuários que fazem uso do transporte coletivo, destacando-se, especialmente, as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida, dentre as quais se encontram os(as) idosos(as). Nesta perspectiva, os momentos de capacitação contribuem para que os motoristas tenham uma maior compreensão sobre as necessidades peculiares do público idoso, o qual norteou, por sua vez, as reflexões de todo o estudo realizado até aqui.

No que tange ao entendimento dos motoristas sobre os(as) idosos(as) esteve presente tanto a dimensão cronológica como outros elementos que influenciam o processo de envelhecimento. Todavia o que sobressaiu foi a associação da velhice à mera dimensão da fragilidade, não havendo o entendimento de que o público idoso é heterogeneamente ativo mesmo dentro de suas limitações, que luta por seus direitos nos diversos âmbitos, inclusive no que concerne à acessibilidade no transporte coletivo. Constatou-se, em alguns momentos, que tal direito, na concepção dos motoristas, é tido como uma benevolência do poder público e da sociedade, visão que deve ser repensada e desconstruída.

Para tanto, é importante que as entidades de transporte coletivo aproveitem os espaços formativos para trabalharem a questão da mobilidade urbana com acessibilidade não somente no sentido de obterem reconhecimento dos serviços prestados, mas que, além disso, façam com que os condutores desses transportes percebam que se trata de um direito conquistado arduamente pelos cidadãos, que deve ser respeitado por todas as pessoas em suas ações cotidianas, sejam elas pessoais ou profissionais.

Outro elemento destacado foi que, embora a função social do transporte coletivo seja explicada brevemente nos cursos de formação, os sujeitos da pesquisa não conseguiram

transmitir o quão relevante a mobilidade urbana se faz na vida das pessoas, inclusive da população idosa. Consequentemente, esse fato revelou que os motoristas de ônibus não se reconhecem enquanto partícipes do processo de viabilização de outros direitos, para além do direito de ir e vir dos indivíduos.

Para que essa realidade se configure com novas percepções, é necessário investir nos cursos de capacitação desses motoristas, investir em discussões e materiais didáticos que construam e reconstruam ideias. Tais capacitações, por sua vez, devem acontecer de forma continuada e não intermitentemente, pois, quanto maior o tempo de discussão e reflexão, maior absorção do assunto e melhor a prática profissional. Pensar em capacitações conjuntas com os Conselhos dos Idosos seria uma alternativa bastante proveitosa, pois proporcionaria o estabelecimento de relações intergeracionais, desconstruindo a limitação de algumas concepções acerca das pessoas idosas.

Apesar dos cursos de formação profissional contribuírem com a reflexão sobre a acessibilidade do idoso ao transporte público, foi verificado que a viabilização desse direito depende também de outros fatores, sendo um deles o próprio processo de formação dos sujeitos, a educação que é ensinada e transmitida dentro de seus lares por familiares. Todavia, isso não impossibilita que as empresas de transporte coletivo façam a sua parte, prezando pelos momentos de capacitação de seus funcionários. Oportunizar esses momentos é uma das melhores estratégias para pensar e aperfeiçoar a prática profissional. Como nos dizia o filósofo e escritor Rubem Alves, os saberes se constroem a partir da arte de pensar.

Por outro lado, não se trata simplesmente de oferecer cursos de formação depositários de conteúdos, mas que também procurem alternativas de metodologias eficazes de ensino-aprendizagem. Inclusive uma delas foi até mencionada por um dos sujeitos quando se reportou à questão da empatia. Portanto, intensificar as capacitações onde os motoristas possam assumir o papel do ser idoso, se colocando no lugar deste, facilita para que esses profissionais entendam as diversas dificuldades enfrentadas por esse público diariamente, principalmente no que tange a sua mobilidade.

No entanto, também cabe aqui fazer uma reflexão sobre motivos outros e, talvez, os mais contundentes que justificam a presença de debilidades no processo de apreensão da velhice. Tais motivos têm seu sustentáculo vinculado à base estrutural da educação brasileira, visto que esta ainda tem muitas lacunas a serem preenchidas, principalmente no que diz respeito às recomendações do Estatuto do Idoso quando este prevê a inserção de conteúdos

sobre o processo de envelhecimento, o respeito e a valorização do idoso nos currículos mínimos dos diversos níveis de ensino formal.

Portanto, se essa pesquisa revelou a falta de um entendimento ampliado sobre o processo de envelhecimento, ela também demonstrou a premência da efetivação de políticas públicas por parte do Estado. É uma tarefa que compete tanto aos órgãos públicos de ensino, no que se refere à implementação dos conteúdos mencionados outrora, como compete às demais entidades de formação, como as empresas de transporte coletivo, no que tange ao reforço de tais assuntos. O papel das respectivas empresas, nesse contexto, se justifica pelo fato do público idoso ser um dos que utilizam os serviços de transporte público. Outro ator que se faz de extrema importância para a efetivação das legislações é a sociedade civil, a qual contribui, dentre outras formas, com sua participação nos Conselhos dos Idosos.

No mais, essa pesquisa atingiu seus objetivos, mas trata-se de um assunto que não se esgotou aqui, pois carece de estudos mais aprofundados. É a partir do conhecimento e da reflexão sobre a realidade que se pode fazer parte do processo de transformação das ações das pessoas, que se pode ensinar a “experiência do vôlei”, retratada por Rubem Alves em sua crônica “A Formação do Educador”. Um vôlei que busca reconhecer os(as) idosos(as) como sujeitos de direitos, que busca viabilizar o direito de ir e vir de todo e qualquer cidadão, independentemente de raça, cor, sexo, religião ou idade. Introduzir-se nesse vôlei é um compromisso que deve ser assumido por todas as pessoas, sendo motorista de ônibus ou não.

REFERÊNCIAS

ABNT NBR 9050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

ABNT NBR 14022. **Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros**. Rio de Janeiro: ABNT, 2009.

ALVES, Rubem. **A formação do educador**. Disponível em: <<http://rubemalves.com.br/site/>>. Acesso em: 16 fev. 2016.

AMC. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/amc/historico>>. Acesso em: 17 jan. 2016.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de *et al.* Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, Sergipe, v. 23, n. 2, p. 574-582. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/psoc/v23n3/15.pdf>>. Acesso em: 19 jan. 2016.

BASSIT, Ana Zahira. Histórias de Mulheres: reflexões sobre a maturidade e a velhice. In: MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Antropologia, saúde e envelhecimento**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2002. cap. 8, p. 175-189.

BEAUVOIR, Simone de. **A velhice**. Tradução de Maria Helena Franco Monteiro. 4. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Tradução de Carlos Nelson Coutinho; Apresentação de Celso Lafer. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

BONFIN, Lindomar Tavares. **Características ergonômicas do ônibus urbano: um enfoque na acessibilidade aos usuários do transporte coletivo na cidade de Curitiba-PR**. 2008. 69 fl. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Ergonomia) – Departamento de Educação Física, Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008. Disponível em: <<http://dspace.c3sl.ufpr.br/dspace/bitstream/handle/1884/34909/LINDOMAR%20TAVARES%20BONFIN.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 20 jan. 2016.

BORGES, Rodrigo César Neiva. **Definição de Transporte Coletivo Urbano**. Brasília: Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados, 2006.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução n.º 168, de 14 de dezembro de 2004. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, n. 245, 22 dez. 2004. Seção 1, p. 73.

_____. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Brasília, DF: 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 21 set. 2015.

_____. Decreto-Lei nº 2.848. Código Penal: decretado em 7 de dezembro de 1940. Rio de Janeiro: 1940. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 18 set. 2015.

_____. Decreto nº 5.109, de 17 de junho de 2004. Dispõe sobre a composição, estruturação, competências e funcionamento do Conselho Nacional dos Direitos do Idoso - CNDI, e dá outras providências, Brasília, 17 de jun. 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5109.htm>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006. Estabelece mecanismos e critérios a serem adotados na aplicação do disposto no art. 40 da Lei no 10.741, de 1o de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), e dá outras providências, Brasília, 18 de out. 2006. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/Decreto/D5934.htm#art12>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Decreto nº 6.800, de 18 de março de 2009. Dá nova redação ao art. 2º do Decreto nº 1.948, de 3 de julho de 1996, que regulamenta a Lei no 8.842, de 4 de janeiro de 1994, que dispõe sobre a Política Nacional do Idoso, e dá outras providências., Brasília, 18 de mar. 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6800.htm>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Decreto nº 8.114, de 30 de setembro de 2013. Estabelece o Compromisso Nacional para o Envelhecimento Ativo e institui Comissão Interministerial para monitorar e avaliar ações em seu âmbito e promover a articulação de órgãos e entidades públicos envolvidos em sua implementação, Brasília, 30 de set. 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8114.htm>. Acesso em: 04 fev. 2016.

_____. Decreto nº 12.645, de 12 de fevereiro de 2010. Nomeia os membros do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa e dá outras providências. Disponível em: <<http://leismunicipais.com.br/a/ce/f/fortaleza/decreto/2010/1264/12645/decreto-n-12645-2010-nomeia-os-membros-do-conselho-municipal-dos-direitos-da-pessoa-idosa-e-da-outras-providencias.html?wordkeytxt=Pessoa%20Idosa>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Decreto nº 13.168, de 3 de junho de 2013. Dispõe sobre a Política Municipal do Idoso, e dá outras providências. Disponível em: <<http://leismunicipais.com.br/a/ce/f/fortaleza/decreto/2013/1316/13168/decreto-n-13168-2013-dispoe-sobre-a-politica-municipal-do-idoso-e-da-outras-providencias.html?wordkeytxt=pessoa%20com%20defici%EAncia>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. **Estatuto do Idoso**. Brasília, DF: 2008.

_____. Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, Brasília, 8 de jun. 1973. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp14.htm>. Acesso em: 19 jan. 2016.

_____. Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975. Dispõe sobre o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e dá outras providências, Brasília, 14 de nov. 1975. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6261.htm>. Acesso em: 19 jan. 2016.

_____. Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993. Dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte - SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT,

Brasília, 14 de set. 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1989_1994/L8706.htm>. Acesso em: 09 dez. 2015.

_____. Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências, Brasília, 8 de nov. 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10048.htm>. Acesso em: 25 jan. 2016.

_____. 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, 19 de dez. 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm>. Acesso em: 25 jan. 2016.

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, Brasília, 10 de jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 17 jan. 2016.

_____. Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências, Brasília, 28 de maio 2003. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/Legislacao/Leis/Lei10683de28052003.pdf>>. Acesso em: 17 jan. 2016.

_____. Lei nº 11.296, de 10 de fevereiro de 1987. Concede passe livre ao idoso carente nos transportes coletivos intermunicipais do Estado do Ceará. Disponível em: <<http://www.portalinclusivo.ce.gov.br/phocadownload/legislacaoidoso/lei%20estadual%2011.296.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Lei nº 11.997, de 29 de julho de 1992. Institui a isenção de tarifa para o transporte de maiores de 65 anos em ônibus de serviço regular comum intermunicipal, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.portalinclusivo.ce.gov.br/phocadownload/legislacaoidoso/lei%20estadual%2011.997.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Lei nº 12.170, de 23 de setembro de 1993. Modifica dispositivos da LEI Nº 11.997, de 29.07.92, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.portalinclusivo.ce.gov.br/phocadownload/legislacaoidoso/lei%20estadual%2012.170.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Lei nº 12.582, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Brasília, 3 de jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 17 jan. 2016.

_____. Lei nº 12.899, de 18 de dezembro de 2013. Altera o art. 42 da Lei no 10.741, de 1º de outubro 2003, que institui o Estatuto do Idoso, para dispor sobre a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos de transporte coletivo, Brasília, 18 de dez. 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12899.htm>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Lei nº 13.243, de 25 de julho de 2002. Institui a Política Estadual da Terceira Idade no Estado do Ceará. Disponível em:

<<http://www.portalinclusivo.ce.gov.br/phocadownload/legislacaoidoso/lei%20estadual%2013.243%20-%202002.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Lei nº 13.473, de 20 de maio de 2004. Institui a Semana Estadual do Idoso. Disponível em: <<http://www.portalinclusivo.ce.gov.br/phocadownload/legislacaoidoso/lei%20estadual%2013.473.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Lei nº 13.827, de 10 de novembro de 2006. Dispõe sobre a obrigatoriedade da afixação de cartazes em locais visíveis nas empresas e boxes de vendas de passagens rodoviárias interestaduais e municipais sobre a gratuidade aos maiores de 65 anos e da reserva de 2 (duas) vagas por ônibus no âmbito do Estado do Ceará. Disponível em: <<http://www.portalinclusivo.ce.gov.br/phocadownload/legislacaoidoso/lei%20estadual%2013.827.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. **Política Nacional da Pessoa Idosa**. Portaria nº 2.528, de 19 de outubro de 2006. Aprova a Política Nacional de Saúde da Pessoa Idosa. Brasília: Ministério da Saúde, 2006.

_____. **Política Nacional do Idoso**. Brasília: 2010.

_____. Presidência da República. Subsecretaria de Direitos Humanos. **Plano de Ação para o Enfrentamento da Violência Contra a Pessoa Idosa**. Brasília: Subsecretaria de Direitos Humanos, 2005.

_____. Projeto de Lei nº 1.687, de 2007. Institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências, Brasília, 2007. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=BFF6424ECD15C15D5322E0054663E3E4.node1?codteor=490284&filename=Avulso+-PL+1687/2007>. Acesso em: 19 jan. 2016.

CALDAS, Célia Pereira. Introdução à gerontologia. In: LOURENÇO, Roberto; VERAS Renato. **Formação humana em Geriatria e Gerontologia: uma perspectiva interdisciplinar**. Rio de Janeiro: UnATI/UERJ, 2006.

_____. O Idoso em Processo de Demência: o impacto na família. In: MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Antropologia, saúde e envelhecimento**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2002. cap. 3, p. 51-71.

CAMARANO, Ana Amélia (Org.). **Os Novos idosos Brasileiros: Muito além dos 60?**. Rio de Janeiro: IPEA, 2004.

CÂMERA flagra atropelamento de idosa em terminal de Fortaleza. **G1 CE**, Fortaleza, 02 mar. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2016/03/camera-flagra-atropelamento-de-idosa-em-terminal-de-fortaleza.html>>. Acesso em: 15 mar. 2016.

CAMISÃO, Verônica. **As Cidades e a Acessibilidade**. Disponível em: <<http://www.bengalalegal.com/veronica-camisao>>. Acesso em: 14 fev. 2016.

CÂNDIDO, G. A.; CAROLINO, J. A.; SOARES, M. L.. **Envelhecimento e Cidadania: possibilidades de convivência no mundo contemporâneo**. Disponível em: <<http://revista.uepb.edu.br/index.php/qualitas/article/viewFile/1182/597>>. Acesso em: 04 dez. 2015.

CEPIMAR. **Quem Somos**. Disponível em: <http://www.cepimar.org.br/site/?page_id=915>. Acesso em: 13 fev. 2016.

CONHEÇA a história do transporte coletivo de Fortaleza. **TV Diário**, Fortaleza, 18 mar. 2014. Disponível em: <<http://tvdiario.verdesmares.com.br/videos/detalhes-de-videos?id=a422f3d100c60da120a5f78280d7283f>>. Acesso em: 09 dez. 2015.

CONHEÇA o Sest Senat. Disponível em: <<http://www.sestsenat.org.br/Paginas/conheca-o-sest-senat>>. Acesso em: 09 dez. 2015.

Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa de Fortaleza. Disponível em: <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/iplanfor/conselho-municipal-dos-direitos-da-pessoa-idosa>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

CORREA, Mariele Rodrigues. **Cartografias do envelhecimento na contemporaneidade: velhice e terceira idade**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2009.

DEBERT, Guita G. **A Reinvenção da Velhice: Socialização e Processos de Reprivatização do Envelhecimento**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fapesp, 2012.

_____. **Velho, terceira idade, idoso ou aposentado?** Sobre diversos entendimentos acerca da velhice. Disponível em: <http://www.coletiva.org/site/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=56&Itemid=76&idrev=8>. Acesso em: 15 mar. 2016.

DESLANDES, Suely Ferreira. **A Construção do Conhecimento**. Disponível em: <http://www.extranet.ead.fiocruz.br/criacao/qssp/QSSP-PercursoAprendizagem/texto_deslandes.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2015.

DUDH. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Disponível em: <http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/por.pdf>. Acesso em: 04 dez. 2015.

ETUFOR. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/etufor/historico>>. Acesso em: 17 jan. 2016.

_____. **Operadores do Transporte Coletivo**. Disponível em: <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/etufor/operadores-do-transporte-coletivo>>. Acesso em: 10 dez. 2015.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia: saberes necessários à prática educativa**. São Paulo: Paz e Terra S/A, 1996. Disponível em: <<http://www2.uesb.br/pedh/wp-content/uploads/2014/02/Pedagogia-da-Autonomia.pdf>>. Acesso em: 20 jan. 2016.

GASPAR, Lúcia. Medicina popular. **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em: 24 ago. 2015.

GEIPOT. **A Empresa**. Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br/>>. Acesso em: 19 jan. 2016.

GIACOMIN, K. C.; COUTO, E. C. O caráter simbólico dos direitos referentes à velhice na Constituição Federal e no Estatuto do Idoso. **Rev. Kairós Gerontologia**, São Paulo, v. 16, n. 3, p. 141-160, jun. 2013. Disponível em:

<<http://revistas.pucsp.br/index.php/kairos/article/view/18529/13718>>. Acesso em: 04 fev. 2016.

GIDDENS, Anthony. Sociologia do corpo: saúde, doença e envelhecimento. In: _____. **Sociologia**. Tradução de Sandra Regina Netz. Porto Alegre: Artmed, 2005.

HAREVEN, Tamara Kern. **Novas imagens do envelhecimento e a construção social do curso da vida**. São Paulo: Cadernos Pagu, n. 13, p.11-35, 1999.

HENRIQUE, C. S. **Diagnóstico Espacial da Mobilidade e da Acessibilidade dos Usuários do Sistema Integrado de Transporte de Fortaleza**. 2004. 165 fl. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/4884/1/2004_dis_cshenrique.pdf>. Acesso em 20 jan. 2016.

IAMAMOTO, Marilda Villela. As dimensões ético-políticas e teórico-metodológicas no Serviço Social contemporâneo. SEMINÁRIO LATINOAMERICANO DE ESCUELAS DE TRABAJO SOCIAL, 18., 2004, Costa Rica. **Anais La cuestión social y la formación profesional en el contexto de las nuevas relaciones de poder y la diversidad latinoamericana**. Costa Rica: ALAETS/Espacio, 2004.

_____. **Serviço Social em tempo de capital fetiche: capital financeiro, trabalho e questão social**. 7. ed. São Paulo: Cortez, 2012.

IBGE. **Cresce a proporção de idosos na população**. Disponível em: <<http://teen.ibge.gov.br/mao-na-roda/idosos>>. Acesso em: 21 set. 2015.

IDOSA cai durante embarque e é arrastada por ônibus no Terminal de Messejana. **O Povo online**, Fortaleza, 23 set. 2015. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2015/09/23/noticiafortaleza,3508407/idoso-cai-de-onibus-durante-embarque-no-terminal-de-messejana.shtml>>. Acesso em: 15 mar. 2016.

IDOSO é atropelado em terminal de ônibus. **CNEWS: O Portal de Notícias da Cidade**, Fortaleza, 20 mar. 2015. Disponível em: <http://cnews.com.br/cnews/noticias/83228/idoso_e_atropelado_em_terminal_de_onibus>. Acesso em: 15 mar. 2016.

IPEA. **Como vai o idoso brasileiro?**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_0681.pdf>. Acesso em: 21 set. 2015.

_____. **Política Nacional de Desenvolvimento Urbano**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/participacao/images/pdfs/conferencias/Cidades_II/deliberacoes_2_conferencia_cidades.pdf>. Acesso em: 18 jan. 2016.

_____. **Tendências demográficas mostradas pelo PNAD 2011**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/121011_comunicadoipea157.pdf>. Acesso em: 20 set. 2015.

KANSO, Solange. **Processo de envelhecimento populacional: um panorama mundial**. Disponível em: <<http://www.ded.ufv.br/workshop/docs/anais/2013/Solange%20Kanso.pdf>>. Acesso em: 22 set. 2015.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

MAGALHÃES, Dirceu Nogueira. **A invenção social da velhice**. Rio de Janeiro: Editora Papagaio, 1987.

MENEZES, Kelly Maria Gomes. **Corpos velhos e a beleza do crepúsculo: um debate sobre os (re) significados da corporeidade na velhice**. 2012. 168 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Políticas Públicas e Sociedade), Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2012.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Antropologia, saúde e envelhecimento**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2002.

_____. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrições de mobilidade**. Brasília: SeMob, 2004.

_____. **Implantação de sistemas de transporte acessíveis**. Brasília: SeMob, 2004.

_____. **Implementação de políticas municipais de acessibilidade**. Brasília: SeMob, 2004.

Ministério dos Transportes. **Evolução Cronológica do Ministério dos Transportes**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/137-evolucao-cronologica-do-ministerio-dos-transportes.html>>. Acesso em: 17 jan. 2016.

_____. **Política de Transportes**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conheca-a-identidade-digital-do-governo.html>>. Acesso em: 17 jan. 2016.

MONTENEGRO, N. G. S. D.; SANTIAGO, Z. M. P.; SOUSA, V. C. de. (Elab.). **Guia de Acessibilidade: Espaço Público e Edificações**. Fortaleza: SEINFRA-CE, 2009.

MUNDO terá 2 bilhões de idosos em 2050; OMS diz que ‘envelhecer bem deve ser prioridade global’. **ONU BR**, 11 nov. 2014. Direitos Humanos. Disponível em: <<http://nacoesunidas.org/mundo-tera-2-bilhoes-de-idosos-em-2050-oms-diz-que-envelhecer-bem-deve-ser-prioridade-global/>>. Acesso em: 21 set. 2015.

NERI, Anita Liberalesso. **Palavras-chave em Gerontologia**. 3ª ed. Campinas, SP: Editora Alínea, 2008.

OLIVEIRA, F. S.; OLIVEIRA, R. C. S.; SCORTEGAGNA, P. A. **O envelhecimento e a velhice: teorias, demografias e política**. 1ª ed. Curitiba, PR: CRV, 2011.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. **O trabalho do antropólogo**. São Paulo: UNESP, 2000.

ONU. **Mundo terá 2 bilhões de idosos em 2050; OMS diz que ‘envelhecer bem deve ser prioridade global’**. Disponível em: <<http://nacoesunidas.org/mundo-tera-2-bilhoes-de-idosos-em-2050-oms-diz-que-envelhecer-bem-deve-ser-prioridade-global/>>. Acesso em: 21 set. 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Plano de ação internacional sobre o envelhecimento**. Tradução de Arlene Santos. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2003.

PEIXOTO, Clarice. Entre o estigma e a compaixão e os termos classificatórios: velho, velhote, idoso, terceira idade... In: BARROS, Myriam Moraes Lins (Org.). **Velhice ou terceira idade?** Estudos antropológicos sobre identidade, memória e política. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

PEREIRA, Potyara A. P. **Política Social: temas & questões.** 2ª ed. São Paulo: Cortez, 2009.

POPULAÇÃO idosa do Ceará triplica em 40 anos. **O Povo.** Jornal de Hoje, Fortaleza, 30 jun. 2012. População. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/fortaleza/2012/06/30/noticiasjornalfortaleza,2869314/populacao-idosa-do-ceara-triplica-em-40-anos.shtml>>. Acesso em: 18 dez. 2015.

RABELO, Gabriela Brilhante. **Envelhecimento e Relações de Gênero: um olhar analítico acerca da participação dos homens nos grupos de convivência do SESC – Fortaleza.** 2010. 79 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Serviço Social) – Centro de Estudos Sociais Aplicados, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2010.

RECK, Garrone. **Apostila Transporte Público,** Departamento de Transporte. Disponível em: <http://www.dtt.ufpr.br/Transporte%20Publico/Arquivos/TT057_Apostila.pdf>. Acesso em: 26 jan. 2016.

RODRIGUES, Nara da Costa. **Política Nacional do Idoso: retrospectiva histórica.** Porto Alegre: Estud. interdiscip. envelhec., v.3, p. 149-158, 2001.

_____; RAUTH, Jussara; TERRA, Newton Luiz. **Gerontologia social: para leigos.** 2ª ed. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2010.

SALES, Sara Rebeca da Mota. **“O direito a ter direitos”:** um estudo sobre a gratuidade do transporte coletivo e a viabilização de direitos das pessoas com deficiência no município de Fortaleza-Ce. 2013. 149 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Serviço Social) – Centro de Estudos Sociais Aplicados, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2013.

SCOPINHO, Edmar de Siqueira. **Análise da Acessibilidade dos Idosos no Transporte Coletivo Urbano de Rio Claro – SP.** 2013. 50 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Rio Claro, 2013.

SEINFRA. Secretaria da Infraestrutura do Estado do Ceará. Disponível em: <<http://www.seinfra.ce.gov.br/index.php/institucional/a-seinfra>>. Acesso em: 17 jan. 2016.

SEMOB. **PlanMob: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Brasília: SeMob, 2007.

SEST/SENAT. **Atendimento a pessoas com restrição de mobilidade.** Brasília: Sest/Senat, 2014.

SETTRAN-CTA Estatísticas. **A história do transporte no Brasil: Dados Técnicos do CTA Estatísticas.** Uberlândia: SETTRAN, 2014.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico.** São Paulo: Cortez, 2007.

SINDIÔNIBUS. **Empresas Associadas.** Disponível em: <<http://www.sindionibus.com.br/site/empresas-associadas/>>. Acesso em: 09 dez. 2015.

SIQUEIRA, R. L.; BOTELHO, M. I. V.; COELHO, F. M. G. **A velhice:** algumas considerações teóricas e conceituais. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csc/v7n4/14613>>. Acesso em: 25 jan. 2016.

Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia (SBGG). Disponível em: <<http://sbgg.org.br/espaco-cuidador/o-que-e-geriatria-e-gerontologia/>>. Acesso em: 24 ago. 2105.

TEIXEIRA, Ilka Nicéia D'Aquino Oliveira. **Fragilidade em Idosos:** conceitos, definições e modelos sob uma perspectiva multidimensional. Londrina: EDUEL, 2010.

Universidade Estadual do Ceará. **Guia de normalização de trabalhos acadêmicos.** Sistema de Bibliotecas. Fortaleza, CE, 2014.

WASSERMANN, Rogério. Classificação de desenvolvimento dos países reflete falta de critério unificado. **BBC Brasil**, Brasília, 27 set. 2010. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2010/09/100924_desenvolvimento_sub_criterios_rw.shtml>. Acesso em: 18 fev. 2016.

VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Transporte e mobilidade urbana.** Brasília, DF: CEPAL/IPEA, 2011.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Temas relacionados à velhice abordados nas monografias da Uece

Idosos e Representações da Velhice	41 monografias
Idosos e Políticas Públicas	39 monografias
Processo Saúde-Doença das Pessoas Idosas	39 monografias
Institucionalização das Pessoas Idosas	36 monografias
Participação das Pessoas Idosas em Grupos de Convivência	32 monografias
Idosos no Contexto Familiar	17 monografias
Idosos e Esporte	16 monografias
Idosos e Cuidador	06 monografias
Idosos e Alimentação	06 monografias
Idosos e Lazer	05 monografias
Idosos e Violência	04 monografias
Idosos e Relações Intergeracionais	03 monografias
Idosos e Mercado de Trabalho	03 monografias
Idosos e Sexualidade	03 monografias
Idosos e Relações de Gênero	01 monografia
Idosos e Renda	01 monografia

APÊNDICE B – Roteiro de entrevista semiestruturada com motoristas de ônibus

Data: ___/___/___ Horário: _____

Campo 1. Identificação

Nome: _____

Telefone: _____

Idade: _____

Sexo: () Masc. () Fem.

Etnia/cor (raça): _____

Religião: _____

Estado civil: _____

Composição familiar: _____

Referência Salarial/Salário Bruto:

() De 1 a 3 salários mínimos () de 4 a 6 salários mínimos

() De 7 a 9 salários mínimos () Acima de 9 salários mínimos

Instrução/Escolaridade:

() Ensino Fundamental Incompleto () Ensino Fundamental Completo

() Ensino Médio Incompleto () Ensino Médio Completo

() Ensino Superior Incompleto () Ensino Superior Completo

Curso Técnico (). Especifique: _____

Campo 2. Profissão:

Tempo de Serviço: _____

Carga horária diária: _____

Faz hora extra? _____. Se sim, com qual frequência?

Campo 3. Instrumentos Normativos

3.1 Mobilidade Urbana/Acessibilidade

O que você entende por acessibilidade?

Você conhece a Política Nacional de Mobilidade Urbana?

Sim Não

Se sim, explique um pouco.

3.2 Pessoa Idosa

O que significa ser idoso(a) para você?

O que você entende sobre envelhecimento?

Em sua opinião, as pessoas idosas enfrentam dificuldades diárias em relação à acessibilidade?

Você conhece o Estatuto do Idoso?

Sim Não

Se sim, explique um pouco.

Campo 4. Capacitação Profissional

A instituição/empresa oferece algum programa de educação permanente para os motoristas?
Existe algum treinamento?

Sim Não

Se sim, como esses treinamentos acontecem? Quais as técnicas e estratégias utilizadas?
(Frequência, Temáticas discutidas, Participação de profissionais da empresa e/ou de outras instituições, Utilização de material didático e de outros instrumentos de discussão, etc.)

Em sua opinião, há contribuições desses treinamentos para a viabilização da acessibilidade de pessoas idosas ao transporte público?

Se há, de que forma essas contribuições acontecem?

APÊNDICE C – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Pesquisa: Formação dos motoristas de ônibus em Fortaleza-CE: contribuições para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público

Convidamos o Sr.(a) para participar da pesquisa “Formação dos motoristas de ônibus em Fortaleza-CE: contribuições para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público”, que tem como objetivo compreender como a formação destinada aos motoristas de ônibus de Fortaleza contribui para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público.

Esta pesquisa está sendo realizada por mim, Caroline Oliveira da Silva, estudante do Curso de Serviço Social da Universidade Estadual do Ceará (UECE), como requisito parcial para aprovação na disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso (TCC). Participarão do estudo os motoristas de ônibus que estiveram presentes no Curso de Qualidade do Transporte Urbano de Passageiros, realizado pelo SEST/SENAT (Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) na Empresa de Auto Viação Dragão do Mar, no período de 09 a 11 de novembro de 2015, durante o turno da manhã.

Sua contribuição é muito importante para conhecermos melhor o processo de formação sobre acessibilidade do idoso ao transporte público, que o SEST/SENAT realiza com os motoristas de ônibus de Fortaleza, e para colaborarmos no aprimoramento desse processo. Além disso, suas informações trarão como benefício as reflexões e discussões sobre a temática em estudo.

Sua adesão como informante da pesquisa se dará por meio de uma entrevista e será declarada por meio da assinatura deste Termo de Consentimento em duas vias, uma das quais ficará com o Sr. (a) e a outra com a pesquisadora responsável. Se optar por participar, e depois mudar de ideia, poderá desistir a qualquer momento sem que isto cause qualquer tipo de consequência para você.

Esclarecemos que sua participação na pesquisa será totalmente voluntária e que envolve risco mínimo, não prevendo nenhum procedimento invasivo. O possível risco está relacionado somente à exposição e discussão de suas opiniões e conhecimentos diante dos leitores do trabalho. Caso escolha participar como informante da pesquisa, sua identidade será mantida em sigilo.

Caroline Oliveira da Silva: (85) 98600-2760

Pesquisadora responsável

Após receber estas informações, declaro que entendi os objetivos da participação na pesquisa “Formação dos motoristas de ônibus em Fortaleza-CE: contribuições para a viabilização da acessibilidade do idoso ao transporte público” e declaro minha participação como informante voluntário.

Nome: _____

Assinatura: _____

Fone: _____

Fortaleza, ____ de _____ 2015