



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JULIO DE MESQUITA FILHO"
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS



Trabalho de Graduação
Curso de Graduação em Geografia

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE DOS IDOSOS NO TRANSPORTE COLETIVO
URBANO EM RIO CLARO - SP

Edmar de Siqueira Scopinho

Prof.Dr. Enéas Rente Ferreira

Rio Claro (SP)

2013

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Instituto de Geociências e Ciências Exatas

Campus de Rio Claro

EDMAR DE SIQUEIRA SCOPINHO

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE DOS IDOSOS NO
TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE RIO CLARO - SP

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - *Campus* de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Rio Claro - SP

2013

EDMAR DE SIQUEIRA SCOPINHO

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE DOS IDOSOS NO
TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE RIO CLARO - SP

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de
Geociências e Ciências Exatas - Campus de Rio
Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de
Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharel
em Geografia.

Comissão Examinadora

Prof. Dr. Enéas Rente Ferreira (orientador)

Profa. Dra. Sílvia Aparecida Guarnieri Ortigoza

Profa. Dra. Iara Regina Nocentini André

Rio Claro, 27 de Novembro de 2013.

Edmar de Siqueira Scopinho

Prof. Dr. Enéas Rente Ferreira

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” que me recebeu com muito carinho e atenção, tornando-me um cidadão mais crítico e enriquecido de conhecimento, abrindo portas e caminhos em minha vida.

Aos professores pelo comprometimento de passar todo o conhecimento adquirido com tanta amizade e dedicação.

Ao Prof. Dr. Enéas Rente Ferreira em especial, pela orientação e disposição, sempre com muita dedicação e carinho.

À Aline Bernardes, funcionária da Empresa Rápido São Paulo, que me forneceu dados relevantes para este trabalho.

À Tamiris Barbosa, da Secretária de Transportes e Mobilidade Urbana de Rio Claro, que dedicou tempo e trabalho para levantamento de dados.

Aos meus colegas e amigos da sala, companheiros nas horas boas e ruins, que ficarão sempre em minhas lembranças pelos anos maravilhosos que vivemos. Em destaque à amiga Bruna Andrade, cuja ajuda em todos os anos da graduação foi essencial, repleta de carinho, amizade e grandeza espiritual.

À minha mãe Edna por todo o apoio. Aos amigos de sempre Emerson, Aninha e Sarita cuja presença em minha vida foi muito importante pela força e alegria em todos os momentos.

À Deus e ao Espiritismo que me deram uma vida perfeita, cheia de desafios com este, além de compreensão, paciência, força e esperança.

“Aquilo que foi e que será, e até mesmo aquilo que é, não somos capazes de saber, mas quanto àquilo que devemos fazer, não apenas somos capazes de saber, como também o sabemos sempre, e somente isso nos é necessário.”

(Leon Tolstoi)

RESUMO

O presente trabalho analisa a acessibilidade dos idosos em relação ao transporte coletivo urbano no município de Rio Claro – SP. Após um levantamento da fisiologia, infraestrutura, história e legislação do município foram feitas coleta e análise de dados obtidos por meio de entrevista semiestruturada com a população idosa que faz uso do transporte coletivo com o objetivo de identificar o perfil desse usuário bem como suas impressões e críticas ao serviço prestado. Junto à Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana de Rio Claro foram obtidas informações gerais referentes ao transporte coletivo no Município. Após todo o levantamento pode-se perceber que embora uma parcela significativa da população idosa faça uso do transporte coletivo existem problemas relacionados com a própria estrutura da cidade, que dificulta a circulação dos ônibus e com a acessibilidade dos idosos, tanto por conta das características físicas dos veículos, da atitude dos motoristas e de aspectos da administração pública do município. Esses dados permitem concluir que muitas vezes está havendo um desrespeito aos direitos dos idosos e que isso não só deve como pode ser corrigido.

Palavras-chave: Idosos; Acessibilidade; Transporte Coletivo Urbano.

ABSTRACT

This paper analyzes the accessibility of the elderly population in relation to urban transportation in the city of Rio Claro - SP. After a study of the physiology, infrastructure, history and legislation of the city, there were collected and analyzed data obtained through semi-structured interviews with the elderly population that makes use of public transport with the aim of identifying the user's profile as well as their impressions and criticism of the service. The Department of Transport and Urban Mobility of Rio Claro provided general information related to public transport in the city. After all the survey, it can be seen that, although a significant portion of the elderly population make use of public transport, there are problems related to the structure of the city, which hinders the movement of buses, and the accessibility of the elderly, caused by physical characteristics of the vehicles, attitude of the motorists and aspects of public administration of the town. These data support the conclusion that there is often a disregard for the rights of the elderly and that it not only should as it can be corrected.

Keywords: Elderly, Accessibility, Urban Public Transportation.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
1. TRANSPORTE COLETIVO URBANO.	10
2. BREVE HISTÓRIA DO TRANSPORTE EM RIO CLARO-SP.....	12
3. CARACTERIZAÇÃO FISIOLÓGICA E INFRAESTRUTURAL DE RIO CLARO-SP...	15
4. NECESSIDADES E DIREITOS DOS IDOSOS	20
5. METODOLOGIA.....	24
5.1. Participantes.....	25
5.2. Local e Período	25
5.3. Material.....	25
6. RESULTADOS	27
7. DISCUSSÃO	36
8. CONCLUSÃO.....	42
REFERÊNCIAS	44
APÊNDICE	47
APÊNDICE I - QUESTIONÁRIO	47
ANEXOS	49
ANEXO I - PLANILHA 1: PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM 2013	49
ANEXO II - PLANILHA 2: PASSAGEIROS TRANSPORTADOS EM 2012.....	50

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo analisar o transporte coletivo urbano no município de Rio Claro, interior do estado de São Paulo, no atendimento às necessidades de uma das parcelas da população que mais necessita de seus serviços: a população idosa. Para isso, após um levantamento da história do ônibus e da fisiologia, infraestrutura e história do município de Rio Claro, bem como das necessidades e direitos dos idosos, traçou-se um paralelo entre suas demandas e o que efetivamente lhes é disponibilizado. Para complementar a pesquisa aplicou-se a esse segmento da população um questionário referente às suas impressões e críticas ao transporte coletivo urbano. Seus resultados foram então analisados quantitativamente e qualitativamente à luz da literatura.

No Capítulo 1 foi tratada a história do transporte coletivo urbano, suas funções e importância nos dias atuais como componente essencial de ligação tanto intramunicipal quanto intermunicipal, facilitando a mobilidade de um grande número de pessoas, com baixos custos e impactos ambientais.

No Capítulo 2 há uma breve análise da história do município de Rio Claro com ênfase na evolução do transporte do seu início até os dias atuais.

No Capítulo 3 discorre-se sobre a estrutura pedológica e morfológica do município justificando seu terreno plano e demais características próprias que constituem a infraestrutura particular. Também é analisado o aspecto de formação e crescimento populacional juntamente com suas consequências.

No Capítulo 4 são enfatizados as necessidades e direitos dos idosos no quesito locomoção, acessibilidade e respeito às suas necessidades.

No Capítulo 5 é apresentada a metodologia utilizada para a formação deste trabalho descrevendo cada etapa que o constituiu.

No Capítulo 6 encontram-se as tabelas, fotos e quadros que compõem os resultados da parte experimental deste trabalho.

No Capítulo 7 é feita a discussão dos resultados analisados conjuntamente com o embasamento dos capítulos anteriores, para uma visão mais crítica e imparcial do tema abordado.

Por fim no Capítulo 8 consta a conclusão da pesquisa, apontando também possíveis soluções para os problemas observados.

1 TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Surgido na França em 1617, durante o reinado de Luiz XIV, transporte coletivo urbano foi criado pelo pensador francês Blaise Pascal. O transporte ocorria por meio de carroças e ligava alguns pontos da cidade de Paris. Nos dias atuais quando se fala em transporte coletivo urbano o que se vem à mente são os ônibus, pois sua utilização é a mais difundida, tanto em cidades de porte médio como nas de grande porte. (FERRAZ; TORREZ, 2004)

No Brasil, até o século XIX, não existia o transporte coletivo urbano por se tratar de um país pouco urbanizado. Seu surgimento se deu no Rio de Janeiro em 1908 e se espalhou pelas principais cidades nacionais. Com a nova economia mundial, a globalização e a industrialização presentes no Brasil pós Segunda Guerra Mundial, ocorreu o êxodo rural e com ele surgiram os grandes centros urbanos. Neste contexto aparece uma nova sociedade, com novos objetivos, problemas, anseios e necessidades. O crescimento acelerado e desordenado das cidades, privadas de políticas públicas e plano diretor que orientasse de maneira correta e planejada, provocou problemas irreversíveis e até então inexistentes em diversos âmbitos, tais como saúde, meio ambiente e paisagem. (SANTOS, 2000)

Este crescimento provocou a marginalização das moradias, criando bairros afastados do centro da cidade, novas regiões urbanizadas e por consequência a necessidade de integralização dessas novas regiões com o centro urbano, modificando toda a paisagem. No centro concentram-se as principais atividades de vários setores, sejam públicos, administrativos, comerciais, instituições financeiras, prestação de serviços públicos e privados e também a empregabilidade, fatores esses que criam a necessidade de deslocamento das pessoas que moram nas regiões periféricas para o centro. Esta necessidade é de extrema importância para o crescimento e desenvolvimento da cidade, pois uma cidade estática não evolui senão pela evolução da qualidade e agilidade do fluxo, aumentando assim as relações sociais em seu amplo sentido, melhorando sua economia, atendendo suas necessidades, tornando-se fator importante no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). (SANTOS, 1982)

A vida social urbana se faz das relações, ampliadas tanto em magnitude quanto em velocidade nos dias atuais, em uma reprodução do cotidiano da massa, provocando a necessidade cada vez maior da redução do tempo e do espaço. De acordo com Ferreira (1995, p. 40):

Tendo em vista a complexidade das cidades e das relações no espaço urbano, estudos sobre as relações entre equipamentos de transporte urbano e o espaço tornam-se cada vez mais necessários. Sobretudo aqueles que indiquem caminho e busquem explicações alternativas para os processos de transformação que podem estar em curso na Sociedade Urbana Contemporânea.

O transporte urbano, por tudo isso, torna-se essencial para a sobrevivência, crescimento e desenvolvimento das cidades, pois integra as regiões, satisfazendo as necessidades da população e da vida social, podendo ocorrer por vários meios, como marcha a pé, bicicleta, motos, automóveis, vans, metrô, ônibus entre outros.

A palavra ônibus deriva do latim “*omnibus*” e significa “para todos”. Este meio de transporte desempenha uma grande importância nas regiões urbanas. Integra as regiões da cidade de forma coletiva, utilizando as vias públicas, deslocando um maior número de pessoas e interligando várias regiões, um meio de locomoção barato e acessível, atendendo a população que não possui condições econômicas e/ou físicas para se locomover das demais maneiras, portanto tornando-se um meio universal e fazendo jus ao seu significado, “para todos”.

Para que o transporte coletivo urbano desempenhe sua função é crucial atender a alguns requisitos. Um dos mais importantes é acompanhar o crescimento natural e desordenado das cidades, visando os bairros mais populosos e de classes sociais que necessitem desse tipo de serviço. Ele também deve observar a relação da necessidade individual com a geral, gerando assim melhores condições nas linhas, horários das rotas, trajetos dos ônibus e pontos de conexão, visando sempre suprir e atender a demanda da população em um menor espaço de tempo.

Para que esse transporte seja perfeito ele deve atender às necessidades de todos, não excluindo pessoas e nem espaços, organizando o sistema e viabilizando suas funcionalidades, além de proporcionar o conforto minimamente necessário. Desta maneira permitirá uma melhora na qualidade de vida de seus habitantes, pois diminuirá o trânsito nas vias, o qual se mostra um dos maiores problemas urbanos nos dias atuais. A grande quantidade de carros e outros veículos individuais provocam o entupimento das vias públicas, ocasionando graves problemas como maior poluição do ar pela emissão do dióxido de carbono, maior poluição sonora e visual, afetando a saúde, a qualidade de vida, o espaço e o tempo em uma relação desarmônica, pois pequenas distâncias passam a demandar muito tempo para serem percorridas, criando uma relação nociva com os elementos da paisagem e da sociedade. (LANGENBUCH, 1983)

2 BREVE HISTÓRIA DO TRANSPORTE EM RIO CLARO – SP

Rio Claro foi fundado no ano de 1827, tornando-se município em 1845. A cidade surgiu devido à passagem dos cavaleiros e tropas pela região, servindo de ponto de parada para descanso e abastecimento a beira do córrego da Servidão, local onde hoje se encontra o Mercado Municipal. Desde o seu início as ruas da cidade formoram-se como um tabuleiro de xadrez, seguindo os exemplos de Limeira e Piracicaba.



Figura 1 - Estrutura em forma de xadrez das vias de Rio Claro - SP
Fonte: Prefeitura Municipal de Rio Claro

A extensão da cidade naquela época era significativamente maior que a atual, pois abrangia áreas que hoje são as cidades de Brotas, Analândia, Santa Gertrudes, Itirapina, Corumbataí e Descalvado. (TROPMAIR, 1993)

Com um solo fértil a agricultura se expandiu, dando grande destaque aos agricultores e fazendeiros locais. De meados do século XIX até início do século XX o cultivo do café dominou o território do município, atraindo pessoas de todas as regiões pela chance de prosperidade e grande oferta de trabalho.

Rio Claro possuía na época cerca de 40 fazendas plantadoras de café, tornando-se a cidade de maior produção da província e tendo seu escoamento pelo porto de Santos. Toda essa produção em massa era feita por trabalho escravo, mas com a abolição da escravatura em 1888 os fazendeiros tiveram que adaptar-se à mão de obra estrangeira, a maior parte dela constituída por colonos italianos e alemães.

O transporte da produção se dava por meio de carroças e lombos de burros, acarretando muitos prejuízos e dissabores devido à precariedade das estradas e terrenos que

ligavam Rio Claro às cidades de São Paulo e Santos. As intempéries também traziam grandes dificuldades, sem mencionar o grande tempo demandado por essas viagens.

Visando aumentar seus lucros os grandes senhores do café trouxeram a Cia. de Estradas de Ferro Paulista para Rio Claro em 1876, proporcionando grande desenvolvimento à região e marcando o seu auge em crescimento populacional, estrutural e econômico. A estrada de ferro interligava várias cidades vizinhas como Campinas, Limeira, São Carlos, Araraquara, Jundiaí, São Paulo e Santos. (GARCIA, 1992)

Esta fase do café trouxe muita riqueza, opulência e desenvolvimento para a cidade, como afirma Troppmair (2007, p. 11):

No campo do comércio o “Almanak de São João do Rio Claro” para 1873 registra a existência de 7 capitalistas, aproximadamente 500 proprietários, 78 fazendeiros, 34 lavradores de algodão e de açúcar, 18 comerciais ou lojas de tecidos... Carros de aluguel para passeios e viagens (8), funerárias (3), açougues (9), barbeiros (2), cabeleireiros (3), caldeiros (3), carpinteiros (25), carroceiros (8), Casas de Saúde (3), cigarreiros (4), costureiras (10), depósito de chapéu (6), ferradores (5), além de doceiras, empalhadores, engomadeiras, entalhadores, fabricantes de cerveja e licores, fogueteiros, fundidores, funileiros, maquinistas, marceneiros, modistas, padeiros, pedreiros, farmacêuticos, pintores, seleiros, tintureiros, tropeiros, vidraceiros e violeiros.

Todo esse avanço social e econômico teve impulso também devido a instalação da energia elétrica no município em 1885, sendo o segundo do país a ter este privilégio. Como relata Troppmair (2007, p. 12), “[...] importante não era apenas a luz elétrica, mas a existência e o fornecimento de energia que permitiu o início da eletrificação de motores em estabelecimentos industriais, impulsionando o setor econômico”.

Em 1886 a cidade contava com 24 ruas que tiveram seus nomes substituídos por números, seguindo exemplo das cidades dos Estados Unidos. Suas estruturas no sentido leste-oeste (avenidas), e norte-sul (ruas) formavam um perfeito tabuleiro de xadrez, mas como cita Troppmair (2007, p. 15), “A expansão da malha urbana pelo surgimento de novos bairros fez com que, muitas vezes, o sistema de tabuleiro de xadrez, devido ao relevo e a distância, fosse interrompido”.

Com a expansão desordenada das cidades, surgem novos desafios para implantar uma malha que atenda as demandas da população e as normas do município segundo o plano diretor estabelecido.

O transporte coletivo urbano em Rio Claro, ao contrario da cidade do Rio de Janeiro, não tem uma data precisa para seu início, no entanto a Empresa Marchiori, na época a única concessionária desse tipo de prestação de serviço na cidade, já contava com três linhas no início da década de 1960. Posteriormente a Empresa José Alexandre Junior assumiu o sistema de transporte público da cidade, tendo sua concessão até o ano de 1978. Foi substituída pela Empresa Viação Cidade Azul, que vencera a licitação pela política de tarifas reduzidas, mas que ao longo do tempo foi sensivelmente aumentada.

Em 1988 o então prefeito Kal Machado rescindiu o contrato com a Viação Cidade Azul. Durante quatro anos ocorreram várias mudanças nas concessionárias responsáveis pelo serviço na cidade. Foi no ano de 1992 que o transporte coletivo em Rio Claro foi municipalizado, ficando sob responsabilidade da Empresa de Desenvolvimento de Rio Claro, EMDERC, que desde 1986 era responsável pelos trólebus (sistema de ônibus movidos por tração elétrica).

Com a redução de gastos pela prefeitura o sistema viário ficou debilitado, com diminuição da frota e das rotas, resultando em uma queda drástica do número de passageiros. (GROTTA, 1995)

De acordo com Grotta (1995, p. 38):

Esta política levou à seguinte caracterização do transporte em Rio Claro para este período, queda significativa e constante no número de passageiros transportados, que passou de 32.000 passageiros/dia a 14.000 passageiros/dia, para dados obtidos em Novembro de 1992, número este que era de 16.000 há apenas dois meses antes, o que mostra a queda vertiginosa no volume de passageiros transportados em curto período de tempo.

A frota no sistema viário era constituída por 30 ônibus movidos a diesel e 05 movidos à eletricidade (trólebus). Embora a legislação municipal regulamentasse que a vida útil dos veículos não deveria ultrapassar 05 anos, o que se observava na prática é que o veículo era utilizado por um período quase duas vezes maior que esse tempo.

Em meados dos anos 90 foi rescindido o contrato com a Viação Cidade Azul, ficando o transporte de Rio Claro a cargo de diversas empresas, até que em setembro de 2001, durante o segundo mandato do prefeito Cláudio de Mauro, a Empresa Rápido São Paulo passou a operar como única responsável pelo sistema de transporte público em Rio Claro, permanecendo assim até os dias de hoje ¹.

¹ Ver *site* do Guia Rio Claro. Disponível em: <http://www.guiarioclaro.com.br/materia.htm?serial=151014145>

3 CARACTERIZAÇÃO MORFOLÓGICA E INFRAESTRUTURAL DE RIO CLARO

O município de Rio Claro localiza-se na bacia hidrográfica do rio Corumbataí, da Bacia Sedimentar do Paraná, no relevo da Depressão Periférica Paulista, destacando-se três eras de formação do solo: Paleozoica, Mesozoica e Cenozoica.

Os mapas abaixo mostram a hidrografia de Rio Claro no âmbito estadual e municipal.



Figura 2 - Localização da Bacia no Estado de São Paulo
Fonte: Desenvolvimento: Centro de Análise e Planejamento Ambiental- CEAPLA/IGCE/UNESP



Figura 3 - Bacia Hidrográfica do Rio Corumbataí
Fonte: Desenvolvimento: Centro de Análise e Planejamento Ambiental- CEAPLA/IGCE/UNESP

A Formação Rio Claro é a que se encontra mais na área urbana da cidade, tendo sua litosfera constituída por arenitos, quartzos e quartzitos, com suas bordas nas áreas de planaltos chapadas. Toda essa Formação de deposição cobre a Formação Corumbataí constitui em sua litosfera por siltitos e argilitos. As demais Formações como Irati, Tatuí e Itararé compõem toda a geologia da área estudada, em sua litosfera predominam arenitos, argilitos e siltitos, próprios das Formações de deposição².

Todas essas características contribuem para que o terreno da área estudada seja plano, apresentando poucas variações de altitudes em amplo espaço, em outras palavras, não há grandes elevações e declividades ou subidas e descidas como pode ser percebido na imagem a seguir. Este relevo também facilita o transporte de bicicleta e marcha a pé. A cidade conta com 6 km de ciclovia, localizadas no distrito industrial e mais de 14 km de ciclo faixas localizadas na região central,³ apresentando-se como a segunda maior frota de bicicletas do país, atrás apenas de Joinville/SC. No próprio Plano Diretor da cidade as ciclovias constam como prioridade como pode ser lido na Lei nº 3806, Art. 52 – Serão consideradas as seguintes prioridades na política de trânsito e transportes urbanos:

VII – Implantação de ciclovias e ciclo faixas nas principais vias urbanas, conforme estudo de viabilidade técnica.



Figura 3: Imagem aérea do Lago Azul e arredor - Rio Claro / SP.
Fonte: <http://www.visiterioclaro.com.br>

² Disponível em: <http://www.ceapla2.rc.unesp.br/atlas/localizacao.php>

³ Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/2070/rio-claro-sp-disponibiliza-de-20-mil-metros-de-ciclovias-e-ciclofaixa.html>

A cidade possui também um Aeródromo (Aeroclube de Rio Claro), ferrovia para cargas pesadas como pedras e pedregulhos, rodovias como a SP – 127/191/310/316, avenidas marginais, estradas e também uma rodoviária e estação de ônibus urbano.

Os meios de transportes intraurbanos utilizados na cidade de Rio Claro são principalmente motos, bicicletas, carros, ônibus e vans. O ônibus na cidade perde cada dia mais sua função e seus passageiros, toda a fisiologia da cidade favorece outros meios de transporte mais rápidos e funcionais. Por não possuir uma grande demanda seus horários e rotas são restritos.

Apenas uma companhia de ônibus cuida do transporte público urbano, a Rápido São Paulo, empresa que conta com uma frota de 60 ônibus, com 53 em circulação para atender toda a cidade, com seus 120 bairros, mais 57 mil residências e uma população de aproximadamente 189 mil habitantes, sendo pouco mais de 26 mil idosos.

Priorizando em sua estrutura a história e não a modernidade, diferentemente das demais cidades vizinhas, o município estudado apresenta particularidades muito relevantes em toda a sua constituição. As cidades vizinhas de médio porte, Limeira, Piracicaba e São Carlos, formam um polo industrial e comercial de grande relevância econômica para o estado e para a União. O município localiza-se a 190 km da capital paulista e representa um centro administrativo, comercial, industrial e hospitalar para as cidades vizinhas de menor porte. A Tabela 1 mostra a população e a taxa de crescimento populacional destas cidades.

Tabela 1 - Cidades da região de influência de Rio Claro – SP.

Cidades	Habitantes/2010	Porcentagem de crescimento de 2000 a 2010
Santa Gertrudes	22.499	36,07%
Itirapina	15.930	20,97%
Ipeúna	6.270	38,62%
Analândia	4.401	19,74%
Corumbataí	3.887	2,11%
TOTAL	52.987	-----

Fonte: IBGE / CENSO 2010. Organizado pelo autor.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Censo 2010, sua área total é de 498,008km², sendo urbanizada somente 28,350km². Sua população é de 188.977 habitantes, tendo um crescimento de 10,75% em dez anos, sendo que 97,6% da população vive na área urbana e 2,4% vive nas áreas rurais do município.

Rio Claro na última década teve um grande crescimento econômico chegando a 6% ao ano, com destaque para o comércio e para a indústria, principalmente nas áreas de metalurgia, eletrodomésticos e materiais cirúrgicos. Na questão social a cidade também tem grande destaque, com IDH de 0,801, considerado pela Organização das Nações Unidas (ONU) como sendo muito alto, e classificado na posição 19 entre as cidades do estado de São Paulo.⁴

A expectativa de vida de seus habitantes em 2010 era de 76,72 anos, destacando-se em relação à média nacional que é de 73,7 anos. Isso corrobora o fato de que a cidade tem uma das porcentagens mais altas de idosos do Brasil. Em 2010, segundo o IBGE, 10,8% da população brasileira era formada por idosos (acima de 60 anos) e o estado de São Paulo possuía 12,20% de idosos, ambas as porcentagens sensivelmente inferiores a do município de Rio Claro, que apresenta 13,92% de sua população nesta faixa etária, que em números representa um pouco mais de 26.300 idosos. Com uma porcentagem tão alta e com boa expectativa de vida o município mostra-se como uma cidade idosa em comparação com as demais cidades. (JACOMINI, 1990)

A sua história como anteriormente citada mostra um grande desenvolvimento econômico e social em um curto período de tempo, o que fez com que a população crescesse rapidamente devido a grande demanda de emprego. Não ocorrendo outro período de grande destaque econômico que justificasse um novo crescimento populacional fica evidente o porquê da alta porcentagem de idosos que a cidade apresenta. Com um porte médio de urbanização a cidade ainda mostra características próprias das cidades pequenas, não deixando a globalização com suas verticalidades e horizontalidades influenciar de forma total a vida de seus habitantes. (SANTOS, 1997)

Alguns comércios ainda fecham para a hora do almoço, um horário ainda respeitado, o que não se vê nas grandes e médias cidades; a cidade conta com muitas praças e o grande jardim central da cidade, local de passeio e encontros principalmente da população mais idosa; as casas preservam suas origens, tendo suas portas de janelas com saídas direto para a rua, com jardins floridos e cadeiras para apreciar o movimento. Todos esses detalhes mostram um grande contraste entre passado e presente, do local e global, em uma tentativa harmoniosa para uma melhor qualidade de vida de todos os habitantes: crianças, jovens, adultos e idosos.

⁴Disponível em: <http://apps.fiesp.com.br/regional/DadosSocioEconomicos/RankingIDH.aspx>

O município possui apenas uma estação de embarque e desembarque (Terminal Central de Ônibus Urbano), não tendo estações de interligação. A cidade conta com cinco hospitais públicos, 2 centros de saúde, pronto socorros, 7 unidades básicas de saúde, além de centros de vigilância sanitária, Centro de Testagem e Aconselhamento do Programa Municipal de DST/AIDS e Hepatites Virais (CTA) e Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). A cidade conta ainda com 3 hospitais particulares, laboratórios e clínicas.

Distribuídos pela cidade encontram-se os locais de lazer e pontos turísticos, como o Shopping Center Rio Claro, Boulevard dos Jardins, Lago Azul, Floresta Estadual, bares, restaurantes, casas noturnas, teatro, clubes e áreas de lazer, atendendo a toda população da cidade. Toda a estrutura da cidade serve para atender as necessidades e direitos constituídos da população. Muitos dos lugares listados são de grande importância para parcela idosa da população, mas esta muitas vezes é privada do acesso a eles por não poder se locomover até os mesmos.

4 NECESSIDADES E DIREITOS DOS IDOSOS

Todos os seres humanos possuem necessidades que vão muito além da sobrevivência. A qualidade de vida é igualmente muito importante e também discutida nos dias atuais, e em se tratando de idosos, isso se torna extremamente importante e necessário, pois uma vez que suas limitações físicas e psicológicas aumentam, suas necessidades também aumentam nessa fase da vida, criando um conflito na sobrevivência e bem estar do indivíduo. Como assegura a Constituição do Estado de São Paulo:

Art. 277 – Cabe ao Poder Público, bem como à família, assegurar à criança, ao adolescente, ao idoso e aos portadores de deficiências, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e agressão.

Para que isso ocorra de fato é necessário que sejam criadas condições e mecanismos para efetivo cumprimento da lei. Cabe ao poder executivo criar e organizar esses mecanismos. No caso específico do idoso é necessária maior atenção às características ligadas às suas limitações físicas. De acordo com Buran (2007, p. ii):

Grande parte da população idosa no Brasil circula no mesmo espaço que os demais, e para que a circulação não se comprometa e ocorra sem riscos para estes cidadãos, é preciso que as estruturas urbanas sejam modificadas para garantir a acessibilidade dos idosos a todos os espaços e serviços públicos.

É preciso ressaltar que embora as leis garantam os direitos de todos com a liberdade de ir e vir, o Poder Público não se atenta às necessidades do transporte para a população que apresenta mobilidade reduzida.

Do lado oposto ao da acessibilidade colocam-se as chamadas barreiras. No caso de transportes, há diversas barreiras que podem se constituir em verdadeiros entraves à mobilidade, como por exemplo: a existências de catracas, a altura dos balcões de vendas de bilhetes de viagem, degraus nas portas de embarque e desembarque. (SANTOS apud VIANNA, 2000, p. 48).

Podemos ainda destacar os demais dispositivos das leis estaduais e municipais, quando estes entram em divergência, criando brechas e interpretações conflituosas, sendo a população a mais prejudicada. Como no caso de algumas discrepâncias entre leis federais e municipais que acabaram por prejudicar idosos que utilizavam gratuitamente o transporte coletivo no

município de Rio Claro. Em um dos casos a concessionária que administra esse serviço estabeleceu em 2005 que passageiros com mais de sessenta anos deveriam portar um cartão eletrônico fornecido pela própria concessionária por meio do Departamento Municipal de Transportes para poderem passar pela catraca. O problema é que como a entrada pela porta traseira é proibida, os idosos com mais de 65 anos que já não pagavam passagem com base na Lei nº 10.741 do Estatuto do Idoso e que não retiraram o cartão (pois antes bastava que apresentassem o RG) foram prejudicados, sendo obrigados a pagar a tarifa ao custo de R\$ 1,90 na época, como qualquer outro cidadão.

Acima de sessenta anos é a idade com a qual um indivíduo é considerado idoso. Dessa maneira a legislação federal abre espaço para que os municípios criem e implantem leis que beneficiem a faixa etária entre 60 e 65 anos e nesse quesito a cidade de Rio Claro foi pioneira. No entanto, em outro caso conflituoso, o município aprovou em dezembro de 2005 a Lei Municipal nº 3.621, determinando que teriam direito ao passe gratuito apenas os idosos entre 60 e 65 anos que comprovassem renda familiar de no máximo três salários mínimos (R\$ 900, para valores da época). Dessa forma, muitos idosos que tinham direito ao benefício acabaram excluídos, causando assim reclamações por parte desses usuários ⁵.

Prevista na Lei nº 3.498 de 16 de Dezembro de 2004 da Política Municipal do Idoso do Plano Diretor de Rio Claro, é assegurado aos idosos o exercício dos direitos individuais e sociais, possibilitando ações que auxiliem sua autonomia bem como em sua integração efetiva na sociedade. Discriminado no Art. 22. Os órgãos responsáveis pelas áreas de Urbanismo e Obras desenvolverão as seguintes ações:

- a) adequação dos prédios públicos, equipamentos urbanos, praças e vias públicas, para que atendam às necessidades da população idosa, incluindo eliminação de barreiras arquitetônicas e implantação de rampas de acesso e corrimão nas escadas, rebaixamento de guias, etc.;
- b) inclusão de dispositivos legais que garantam que as medidas descritas no item anterior sejam implantadas nas empresas privadas que apresentem circulação de pessoas;
- c) fiscalização das condições das calçadas visando a prevenção de quedas e acidentes, tais como: degraus, material escorregadio, inclinação acentuada, deposição de material de construção, estacionamento de bicicletas e motos, cadeira e mesas de bares, suportes para lixo, galhos de árvores, vegetação rasteira, buracos, etc.;

E de acordo com o Artigo seguinte:

Art. 23. Os órgãos municipais responsáveis pelas áreas de Transporte e Mobilidade Urbana deverão:

- a) Exigir que as empresas de transporte coletivo promovam treinamento dos motoristas e cobradores para atendimento adequado da população idosa, bem como ofereçam condições adequadas de trabalho aos motoristas e cobradores, incluindo assistência psicológica;
- b) Realizar fiscalização do atendimento oferecido pelas empresas de transporte à população idosa, em articulação com o Conselho Municipal de Assistência ao Idoso (COMAI);
- c) Garantir adequação dos ônibus às características e necessidades da população idosa, inclusive em relação a assentos, campanha para solicitar parada e degraus, estudando a viabilidade de adicionar um degrau acoplado à abertura das portas, bem como aumentar as unidades com elevador para cadeira de rodas;
- d) Promover orientação da população em geral e dos motoristas de veículos particulares sobre as necessidades da população idosa em relação ao transporte e ao trânsito;
- e) Promover orientação dos idosos com relação aos melhores horários e outras dicas para melhor utilizar o transporte coletivo e conviver com o trânsito;
- f) Garantir cobertura e assentos nos pontos de ônibus;
- g) Rever a localização de alguns pontos de ônibus visando maior segurança dos usuários, em relação a acidentes e violência;
- h) Exigir a identificação do destino e do itinerário das linhas nas laterais do ônibus, ao lado das portas, bem como nos pontos de ônibus;
- i) Utilizar números grandes e/ou símbolos com cores diferenciadas para facilitar a identificação do destino aos analfabetos e às pessoas com dificuldades visuais;
- j) Proibir o estacionamento de veículos à direita nas quadras em exista ponto de ônibus, para permitir que os ônibus parem junto à calçada, paralelamente ao meio-fio, facilitando a entrada e saída;
- k) Ampliar o transporte para idosos com necessidades especiais, inclusive para ações de atendimento em saúde (fisioterapia, exames, tratamentos, etc.), através de veículos especiais e outros de menor complexidade, de acordo com a necessidade;
- l) Fazer gestão junto ao Governo do Estado e à Assembléia Legislativa para que elaborem uma Lei dando gratuidade e/ou desconto aos idosos nas passagens intermunicipais;
- m) Estimular as empresas de ônibus intermunicipais que operam em Rio Claro a darem desconto nas passagens ou gratuidade aos idosos, independentemente da aprovação de lei específica;
- n) Orientar e fiscalizar os motoristas, ciclistas e motociclistas em relação às faixas de pedestre;

o) Garantia de 5% das vagas nos estacionamentos públicos e privados, posicionadas de forma a garantir segurança e comodidade ao idoso.

Observa-se que o cumprimento dessas leis em sua totalidade seria de vital importância para um transporte coletivo eficaz e eficiente, que respeitasse todo e qualquer cidadão, fosse ele pedestre, ciclista, motorista ou passageiro. Fosse criança, jovem, adulto ou idoso. Fosse portador de alguma deficiência ou não.

Fato é que, os idosos assim como todos precisam se locomover até os ambientes do cotidiano como supermercado, farmácias, hospitais, instituições financeiras, instituições público-administrativas, comércio, pontos de lazer e outros mais para uma efetiva reprodução da vida e do bem estar, com suas limitações alguns meios de se locomoverem utilizados durante toda sua vida como marcha a pé, bicicleta, moto e carro tornam-se inviáveis. Como afirmam Prado e Licht (2004), o processo de envelhecimento traz limitações como, por exemplo: diminuição da acuidade funcional (na motricidade fina mais especificamente), lentidão de aprendizado, limitações crescentes na memória, especialmente na memória recente, sensível diminuição na capacidade de se simultaneidade de reações, menor capacidade visual e auditiva, maior dificuldade de interpretação de paisagens complexas ou com grande carga de informação.

⁵ Ver *site* do Jornal Cidade. Disponível em: <http://www.jornalcidade.net/rioclaro/dia-a-dia/dia-a-dia/3984-Mudanca-na-lei-restringe-o-passe-gratuito-para-idosos>

3. METODOLOGIA

A primeira etapa do presente trabalho constituiu-se no levantamento bibliográfico referente à acessibilidade, legislação relacionada aos idosos, história e fisiologia do município de Rio Claro, histórico e funcionalidade do transporte público urbano e caracterização atual da área estudada. O levantamento bibliográfico foi realizado na Biblioteca Municipal de Rio Claro, Biblioteca da Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, UNESP, Campus de Rio Claro e na rede mundial de computadores, *World Wide Web*.

Foi feito também um levantamento e análise de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE, dados estes referentes à demografia nacional, do estado de São Paulo, do município de Rio Claro e por faixa etária, referenciada pelo censo mais recente, de 2010, e também por censos anteriores. Levantamento de dados junto à Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana de Rio Claro, com o auxílio do professor orientador do presente trabalho, e com a Empresa responsável pelo sistema de transporte público urbano de Rio Claro, Rápido São Paulo. Os dados levantados com a Rápido São Paulo só puderam ser obtidos devido ao bom relacionamento deste pesquisador com os membros do departamento administrativo da empresa, sendo assim privilegiado pela eficiência e eficácia na obtenção dos mesmos. Os dados são referentes aos seguintes tópicos:

- Qual a idade a partir da qual a prefeitura começa a custear a passagem do transporte público urbano.
- Qual o custo pago pela prefeitura por passagem.
- Qual o número da frota da empresa a serviço do transporte público urbano.
- Qual a frota efetivamente em circulação.
- Qual o número de linhas existentes no município e em seus distritos.
- Qual o número de pontos de ônibus existentes.
- Qual a parcela da população que possui o Cartão de Idoso para poder utilizar o transporte coletivo.
- Discriminação dos passes e número de passageiros no ano de 2012 e de Janeiro a Agosto de 2013.

Essa parte do trabalho demandou um período aproximado de nove meses, de Janeiro a Outubro de 2012 a exceção dos dados da Empresa Rápido São Paulo relativos ao ano de 2013.

A segunda etapa deste trabalho constituiu-se na elaboração de um questionário que teve por objetivo levantar informações sobre o usuário e suas impressões sobre o transporte público que permitem inferir sobre a acessibilidade desse público específico ao transporte coletivo urbano. A realização efetiva das entrevistas estruturadas com os usuários e também o registro fotográfico de aspectos estratégicos relacionados ao transporte público urbano completam o trabalho prático.

Subsequentemente foi feita a análise qualitativa e quantitativa dos dados obtidos por meio dos questionários.

3.1. Participantes

Os participantes da entrevista foram trinta e três idosos, entre homens e mulheres, com idades acima de 60 anos, selecionados aleatoriamente pelo pesquisador e que, como segundo critério de seleção, deveriam ser usuários efetivos do transporte público urbano da cidade de Rio Claro.

3.2. Local e período

As entrevistas foram todas realizadas na única estação de embarque e desembarque urbano do município, situada na Rua Um, entre avenidas 2 e 3, na região central. As entrevistas foram realizadas nos seguintes dias: 12 de Setembro de 2013, no período matutino; 18 de Setembro de 2013 ao meio dia e 25 de Setembro de 2013 no período vespertino.

3.3. Material

O material utilizado durante as entrevistas foi um questionário constituído de 17 questões, elaboradas pelos autores deste trabalho (Apêndice I), além de caneta, prancheta e identificação da instituição de ensino do pesquisador na forma de camiseta.

Para o registro fotográfico foi utilizada uma câmera fotográfica da marca Sony CyberShot DSC-W110 e uma régua de 30 centímetros como referência de escala.

5 RESULTADOS

Foi aplicado o questionário (Apêndice I) a 33 idosos que utilizam o transporte coletivo urbano. O local da entrevista foi a estação central de ônibus de Rio Claro e o objetivo foi caracterizar o usuário e verificar, no ponto de vista deles, quais os maiores problemas relacionados à acessibilidade, circulação e serviços prestados pelo sistema de transporte coletivo urbano. A Tabela 2 mostra a proporção entre homens e mulheres que participaram da entrevista.

Tabela 2 – Sexo dos entrevistados

Sexo	Número de entrevistados	Porcentagem de entrevistados
Feminino	20	60,6
Masculino	13	39,4
TOTAL	33	100

Fonte: Elaborado pelo autor

Relacionado à questão 2, sobre a idade dos participantes da entrevista, entre os do sexo masculino a máxima idade registrada foi de 89 anos e a mínima foi de 61 anos. A média das idades foi de 70,84 anos. Já entre as participantes do sexo feminino a máxima idade registrada foi de 84 anos e a mínima foi de 60 anos. A média das idades foi de 70,9.

A Tabela 3 faz referência à questão 3 do questionário, que investigou o grau de escolaridade dos entrevistados.

Tabela 3 – Grau de escolaridade dos entrevistados

Grau de escolaridade	Número de entrevistados do sexo masculino	Porcentagem sobre o total do sexo masculino	Número de entrevistados do sexo feminino	Porcentagem sobre o total do sexo feminino	Porcentagem sobre o total de entrevistados
Sem escolaridade	0	0	3	15	9,09
Fundamental Incompleto	4	30,76	10	50	42,42
Fundamental Completo	8	61,53	7	35	45,45
Superior Completo	1	7,7	0	0	3,03
TOTAL	13	100	20	100	100

Fonte: Elaborado pelo autor

A pergunta 4 está relacionada com a frequência que os entrevistados utilizam o ônibus. As respostas estão discriminadas na Tabela 4.

Tabela 4 – Frequência de utilização do ônibus

Frequência	Número de entrevistados	Porcentagem total
Diariamente	3	9,09
1 vez / semana	9	27,27
2 vezes / semana	8	24,24
3 vezes / semana	6	18,18
4 vezes / semana	2	6,06
1 vez / mês	1	3,03
2 vezes / mês	2	6,06
3 vezes / mês	2	6,06
TOTAL	33	100

Fonte: Elaborado pelo autor

A questão 5 faz referência aos principais pontos de destino dos entrevistados. Os principais destinos apontados pelos participantes foram bancos (26) e comércio (21), seguidos por idas ao médico ou lazer, ambos com 6 respostas cada. Lotéricas (4), correios (3) e supermercados (3) também apareceram como destinos frequentes dos entrevistados. Com uma ocorrência para cada um foram citados também o cemitério, igreja, SESI e os bairros Centro, Jd. Cherveson, Pq. Universitário e Vila Alemã.

A questão 6 perguntou sobre a quantidade de linhas diferentes que deviam ser tomadas até que o entrevistado alcançasse seu destino. O número máximo foi de duas linhas. A proporção das respostas está na Tabela 5.

Tabela 5 – Número de linhas necessárias para se chegar ao destino

Número de Linhas	Número de entrevistados	Porcentagem total
1	22	66,66
2	11	33,33
TOTAL	33	100

Fonte: Elaborado pelo autor

A Tabela 6 faz referência à sétima questão, que indagava sobre quais os períodos em que os entrevistados mais utilizavam os ônibus.

Tabela 6 – Períodos de utilização do ônibus

Períodos	Número de entrevistados	Porcentagem total
Manhã	22	66,66
Tarde	6	18,18
Manhã e tarde	4	12,12
Manhã e noite	1	3,03
TOTAL	33	100

Fonte: Elaborado pelo autor

A Tabela 7 está ligada à questão 8, sobre a adequação dos pontos de ônibus aos interesses dos idosos.

Tabela 7 – Adequação dos pontos de ônibus

Pontos adequados	Número de entrevistados	Porcentagem total
Sim	11	33,33
Não	22	66,66
TOTAL	33	100

Fonte: Elaborado pelo autor

Sobre os problemas levantados pelos usuários que responderam negativamente estão a falta de assentos nos pontos, sinalização inadequada e ausência de cobertura para proteção contra vento, sol e chuva.

A Tabela 8 mostra a eficácia das rotas quanto às necessidades dos usuários.

Tabela 8 – Eficácia das rotas

Eficácia das rotas	Número de entrevistados	Porcentagem total
Sim	25	75,75
Não	8	24,24
TOTAL	33	100

Fonte: Elaborado pelo autor

A Tabela 9 trata do tempo de frequência com que os ônibus passam nos pontos.

Tabela 9 – Frequência com que os ônibus passam nos pontos

Tempo	Número de entrevistados	Porcentagem total
Curto	8	24,24
Médio	8	24,24
Longo	17	51,51
TOTAL	33	100

Fonte: Elaborado pelo autor

A Tabela 10 está relacionada à existência ou não de segurança e de conforto no transporte, averiguada pela questão 11.

Tabela 10 – Segurança e conforto nos ônibus

Conforto e segurança	Número de entrevistados	Porcentagem total
Sim	21	63,63
Não	12	36,36
TOTAL	33	100

Fonte: Elaborado pelo autor

Dentre os 12 entrevistados que responderam negativamente à questão 11, os problemas levantados, averiguados pela questão 12, estão na Tabela 11.

Tabela 11 – Problemas de conforto e segurança nos ônibus

Problemas	Número de reclamações	Porcentagem total
Faltam Assentos	2	14,28
Balança muito	8	57,12
Assentos estreitos	2	14,28
Falta espaço p/ cadeirantes	1	7,14
Freadas bruscas	1	7,14
TOTAL	14	100

Fonte: Elaborado pelo autor

A Tabela 12 mostra os problemas para que o entrevistado chegue ao seu destino.

Tabela 12 – Problemas enfrentados no transporte

Problemas	Número de reclamações	Porcentagem total
Nenhum	18	47,36
Demora muito	4	10,52
Pontos distantes	4	10,52
Falta de rotas	3	7,89
Horários dos ônibus	2	5,26
Poucos ônibus	2	5,26
Falta de pontualidade	2	5,26
Não param no ponto	1	2,63
Ponto sem sinalização	1	2,63
Falta de uma rota única	1	2,63
TOTAL	38	100

Fonte: Elaborado pelo autor

A Tabela 13 está relacionada à questão 14 sobre dificuldades para se tomar o ônibus.

Tabela 13 – Dificuldades para tomar o ônibus

Dificuldade	Número de reclamações	Porcentagem total
Nenhuma	16	45,71
Degrau alto	12	34,28
Param afastados da guia	5	14,28
Ponto sem sinalização	1	2,85
Param longe do ponto	1	2,85
TOTAL	35	100

Fonte: Elaborado pelo autor

A questão 15, referente à existência de dificuldades e problemas para se fazer o cadastro, com a finalidade de receber o cartão de idoso de acesso ao ônibus foi respondido negativamente por todos os entrevistados. Para eles não existe problema algum nesse quesito.

A Tabela 14 faz referência à questão 16, sobre os problemas mais frequentes com os funcionários da empresa administradora do sistema viário.

Tabela 14 – Problemas com os funcionários da empresa de transporte

Problemas	Número de reclamações	Porcentagem total
Nenhuma	17	41,46
Correm muito	9	21,95
Falta de paciência	5	12,19
Param afastados da guia	3	7,31
Atitudes grosseiras	3	7,31
Falta de atenção nos pontos	2	4,87
Não esperam subir e descer	2	4,87
TOTAL	41	100

Fonte: Elaborado pelo autor

A Tabela 15 trata da posse ou não de algum tipo de veículo por parte do entrevistado.

Tabela 15 – Posse de veículo por parte do entrevistado

Veículo	Número de entrevistados	Porcentagem total
Nenhum	22	66,66
Carro	6	18,18
Moto	0	0
Bicicleta	4	12,12
Carro e bicicleta	1	3,03
TOTAL	33	100

Fonte: Elaborado pelo autor

As fotos a seguir são da estação central e de alguns outros pontos de ônibus de Rio Claro e retratam diversos aspectos desse tipo de transporte na cidade.



Figura 4 – Ponto de ônibus com cobertura insuficiente para proteção contra vento e chuva



Figura 5 – Ponto de ônibus sem cobertura



Figura 6 – Distância entre os degraus do ônibus

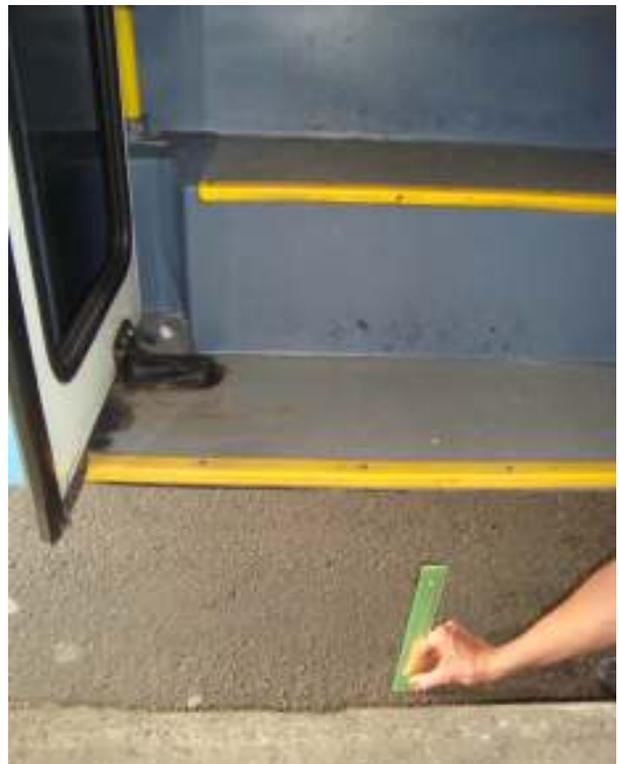


Figura 7 – Distância do primeiro degrau ao chão



Figura 8 – Distância da plataforma na estação central



Figura 9 – Distância da guia em um ponto de ônibus na rua



Figura 10 – Largura do assento



Figura 11 – Distância entre os assentos



Figura 12 – Passageira entrando no ônibus a partir de uma guia rebaixada



Figura 13 – Ponto de ônibus na cidade de Curitiba/PR
Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/07.028/3299?page=6>

Junto à Empresa Rápido São Paulo foram levantadas diversas informações referentes ao transporte coletivo de Rio Claro. As perguntas e respostas são mostradas no Quadro 1.

Quadro 1. Informações referentes ao transporte coletivo em Rio Claro-SP

Qual a idade a partir da qual a prefeitura começa a custear a passagem do transporte público urbano.	A partir dos 60 anos.	
Qual o custo pago pela prefeitura por passagem.	R\$2,90 por passagem	
Qual o número da frota da empresa a serviço do transporte público urbano.	60 Veículos	
Qual a frota efetivamente em circulação.	53 Veículos	
Qual o número de linhas existentes no município e em seus distritos.	19 Linhas	
Qual o número de pontos de ônibus existentes.	600	
Qual a parcela da população que possui o Cartão de Idoso para poder utilizar o transporte coletivo.	De 60 a 64 anos	4.360
	Acima de 65 anos	12.185
	TOTAL	16.545
Discriminação dos passes e número de passageiros no ano de 2012 e de Janeiro a Agosto de 2013.	Anexos I e II	

Fonte: Elaborado pelo autor

6 DISCUSSÃO

De acordo com a Tabela 2, levando-se em consideração o espaço amostral pesquisado (33 entrevistados) podemos notar que embora o número de usuários de transporte coletivo do sexo masculino (39,4%) seja ligeiramente inferior ao número do sexo feminino (60,6%) essa diferença não permite concluir que homens usem menos o transporte coletivo que mulheres. Esse dado inclusive vai ao encontro dos dados do IBGE que indicam que a população feminina de Rio Claro é aproximadamente 2,5% superior à população masculina. Se levarmos em conta que a expectativa de vida do sexo feminino é superior à do sexo masculino pode-se imaginar que nas faixas etárias superiores essa diferença entre a população de mulheres e homens deve ser ainda maior que 2,5%, ideia que corrobora os resultados encontrados pelo questionário.

A Tabela 3 trata da questão escolaridade. Podemos perceber que a maioria absoluta (96,97%) não chegou a frequentar o Ensino Médio. Desta porcentagem podemos perceber que dentre os entrevistados que completaram o Ensino Fundamental a porcentagem do sexo masculino (61,53%) é quase duas vezes a porcentagem da população feminina (35%), consonante com a ideia de que algumas décadas atrás a vida social era dominada pela população masculina, restando para as mulheres a vida doméstica, o que não demandaria estudos avançados da parte delas. Apenas ler, escrever e o domínio da matemática básica eram suficientes. Nota-se, inclusive, que entre todos os entrevistados, apenas as mulheres (9,09%) informaram não possuir escolaridade.

Levando-se em consideração que apenas um dos 33 entrevistados alegou possuir Ensino Superior completo, podemos inferir que a utilização do transporte coletivo é feita em sua maioria por uma parcela da população com menor renda, que muitas vezes não possui veículo próprio, fato esse que está associado muitas vezes a um baixo nível de escolaridade, frequentemente por falta de oportunidade ou necessidade de buscar trabalho desde muito cedo. Basta dizer que políticas públicas de incentivo à permanência da criança na escola são muito recentes na história do nosso país. Corrobora essa ideia a informação de que o entrevistado com Ensino Superior completo fazia uso do transporte coletivo não por falta de opção, uma vez que possuía veículo próprio, mas por outro fator, no caso dele, muito possivelmente pela idade já bastante avançada (89 anos).

Na questão sobre a frequência de utilização do transporte coletivo, pela Tabela 4 observamos que mais da metade dos entrevistados (51,51%) declarou fazer uso apenas uma ou duas vezes por semana. Relacionando esse resultado com as respostas da questão seguinte,

que mostra quais os destinos principais dos entrevistados (bancos e comércio), podemos perceber que muitas vezes o que obriga o deslocamento dos idosos é a inexistência de bancos ou grande variedade de estabelecimentos comerciais nas proximidades da residência de muitos desses usuários. Dentre os que informaram fazer uso diariamente ou quatro vezes por semana o principal motivo foi o lazer, como por exemplo, ir ao SESI ou ao jardim público.

Relacionado ao número de linhas (Tabela 5), dois terços dos entrevistados (22) alegaram tomar apenas um ônibus para chegar ao seu destino. Os outros 33,3% necessitam pegar dois ônibus. Analisando conjuntamente à questão 9, sobre a eficácia das rotas dos ônibus para o destino do usuário, na qual aproximadamente 75% alegou que as rotas são satisfatórias, podemos perceber dentre aqueles para quem a rota não é satisfatória (24,25%), todos pegam dois ônibus, mas que no entanto, para alguns dos que pegam dois ônibus a rota ainda assim é satisfatória. Isso ocorre pelo fato de que os principais pontos de prestação de serviço e locais de destino dos entrevistados estarem concentrados e também porque todos os ônibus em circulação passam pela estação que fica no centro da cidade. Aqueles que precisam tomar duas linhas são os que se locomovem para bairros mais afastados ou locais distantes da região central.

Analisando a Tabela 6, sobre o período do dia em que o ônibus costuma ser utilizado pelos entrevistados, a maioria declarou fazer uso apenas no período da manhã (66,66%) e do total de entrevistados apenas seis (18,18%) não utilizam nesse mesmo período, fazendo uso apenas no período vespertino. Para muitos dos entrevistados um dos principais motivos para a utilização dos ônibus no período matutino é a baixa incidência de raios solares, menores temperaturas e menor agitação no centro da cidade e nas ruas de maneira geral. Ficou evidente que o uso do transporte coletivo no período noturno é muito baixo, provavelmente devido às dificuldades de ordem física, como por exemplo, o fato de terem a visão diminuída nesse período, como também ao fato de os pontos de destino estarem fechados. A única entrevistada que utilizava o transporte coletivo durante a noite o fazia por lazer, no caso específico dela para ir a um clube de dança para a terceira idade. De maneira geral pode-se perceber também que a maioria dos entrevistados evita tomar ônibus nos horários de maior movimento.

A respeito da questão sobre a adequação dos pontos de ônibus às necessidades dos entrevistados de acordo com a Tabela 7 a maioria (66,66%) respondeu que eles não são adequados. Como justificativa foi alegada a falta de cobertura que proporcione proteção contra o sol, chuva e vento, a falta de sinalização adequada e ausência de assentos nos pontos. Como podemos observar nas Figuras 4 e 5, além dos pontos sem cobertura, naqueles em que

ela existe podemos perceber que não é suficiente para efetivamente proteger contra as intempéries. Pelas mesmas Figuras 4 e 5 podemos notar que há ausência de uma sinalização que indique, por exemplo, quais as linhas que passam por aquele ponto e em quais dias horários. Pela Figura 5 podemos observar que em muitos dos pontos não há assentos e mesmo naqueles que possuem, existe baixa conservação e pouco conforto (Figura 4). Em muitos deles é a própria parede que serve como encosto.

A Tabela 9 trata da questão sobre a frequência com que os ônibus passam nos pontos. Ela nos mostra que pouco mais da metade dos entrevistados (51,51%) não estão satisfeitos, considerando esse tempo demasiadamente elevado. Isso decorre do fato que a empresa responsável pelo transporte público conta com apenas 53 ônibus em funcionamento para atender 19 linhas distintas, abrangendo os 120 bairros da cidade. Algumas dessas linhas contam com até quatro ônibus enquanto algumas contam com apenas uma. Naturalmente nessas linhas os ônibus passam com uma frequência relativamente menor, como fica evidenciado pela insatisfação da maioria dos usuários. A outra metade se dividiu entre considerar o tempo como sendo curto ou médio (24,24% para ambos), provavelmente devido a um maior número de ônibus em circulação nessas linhas. A própria estrutura da cidade, com suas ruas e avenidas relativamente estreitas, dificulta a circulação de grandes veículos, além da existência de muitos semáforos, lombadas e valetas que diminuem a agilidade do veículo.

Pela Tabela 10, 63,63% dos entrevistados responderam a questão 11 dizendo que estão satisfeitos com a segurança e o conforto no transporte coletivo. Para os 36,36% (12 entrevistados) que não estão satisfeitos (Tabela 11) o principal motivo alegado (57,12%), foi o de que o ônibus balança muito durante seu trajeto. Esse fato provavelmente está relacionado à baixa conservação das vias públicas, mas em grande parte a problemas na suspensão dos veículos, ocasionando o balanço excessivo, desconforto e risco de quedas. Dentre os demais problemas levantados no quesito conforto e segurança estão a falta de assentos e a pequena largura dos mesmos (14,28% em ambos). Como pode ser visto nas Figuras 10 e 11. Freadas bruscas dos motoristas e falta de espaço para cadeirantes foram ambas a reclamação de 7,14% dos insatisfeitos.

Destes problemas levantados, aqueles que mais prontamente poderiam ser resolvidos seriam aqueles relacionados ao modo de condução dos ônibus (freadas bruscas), tendo os motoristas uma maior atenção, paciência e cuidado ao dirigir, e também com relação à boa manutenção na mecânica dos veículos por parte da empresa responsável. A questão da boa manutenção das vias públicas é extremamente delicada e necessária, cabendo a todos os cidadãos pressionarem o poder público local para que esta seja efetivamente realizada. Já o

problema dos assentos estreitos e da falta de assentos como um todo está relacionada a um replanejamento do *design* dos ônibus, bem como de um esforço para a real inclusão de todos aqueles que necessitam do transporte coletivo.

Com relação à Tabela 12, sobre os maiores problemas enfrentados pelos idosos para chegarem aos seus destinos, 18 participantes relataram que não enfrentavam nenhum problema. Os 15 restantes levantaram nove problemas distintos, dentre os quais o longo período de espera pelos ônibus, a falta de rotas adequadas ao destino do entrevistado, horários e quantidade de ônibus disponíveis e a falta de uma única rota. O problema das rotas pode ser melhor visualizado na Tabela 8. De acordo com ela aproximadamente um quarto (24,24%) dos entrevistados está insatisfeito com as rotas oferecidas. Esse problema das rotas e os demais poderiam ser resolvidos com o aumento da frota de veículos e também com o aumento no número de rotas, que passariam a abranger mais locais e não excluiriam regiões ou pessoas, satisfazendo a necessidade da população e agilizando o progresso da cidade.

Tanto o aumento da frota como da rota dependem da empresa, assim como dela depende a solução de outros dois problemas levantados: a falta de pontualidade e o fato de alguns motoristas não pararem no ponto. Já os problemas como a distância dos pontos até as residências dos usuários e a sinalização inadequada dos pontos (Figuras 4 e 5) dependem da prefeitura para serem sanados. O simples aumento no número de pontos sem o devido aumento na frota ocasionaria um a maior tempo para o percurso do trajeto de determinada linha, ou seja, resolveria um problema, mas criaria outro, não sendo a melhor solução nesse caso.

A questão 14 abordou as dificuldades no momento em que o entrevistado toma o ônibus. A Tabela 13 mostra que quase metade dos participantes (16) respondeu que não enfrentava nenhuma dificuldade. Os que responderam que havia problemas alegaram principalmente a altura elevada dos degraus, como pode ser visto nas Figuras 6 e 7, tornando problemático o acesso, devido a problemas relacionados a limitações físicas ocasionadas pela idade ou pelo próprio biótipo do indivíduo, como no caso de uma baixa estatura (Figura 12). Outros problemas levantados foram a distância que os ônibus paravam da guia e dos pontos, como mostram as Figuras 8 e 9. Esses três problemas poderiam ser resolvidos com a implantação de um sistema diferenciado de pontos de ônibus, como, por exemplo, no que é mostrado na Figura 13. Esse ponto da cidade de Curitiba-PR resolve qualquer problema de desnível entre o ônibus e o solo, além de efetivamente proteger contra o vento e a chuva. O elevador para cadeirantes próximo à escada mostra o profundo respeito e comprometimento com o atendimento às demandas de todo e qualquer segmento da população.

O problema da sinalização dos pontos foi discutido anteriormente e caberia ao poder público realizar adequações, como a disponibilização de placas indicativas das linhas, dias e horários para cada ponto.

Embora, como visto na introdução, tenha havido alguns problemas na época da implantação do cartão do idoso, atualmente esse serviço parece estar em ótimo funcionamento, uma vez que nenhum dos entrevistados alegou qualquer dificuldade para sua aquisição. Fato também corroborado pelo grande número de idosos que possuem o passe: 16.545 (Quadro 1). Se pensarmos que ele reflete o real número de idosos que o possuem e levando-se em conta que a população idosa do município é de aproximadamente 26.300 habitantes, então podemos concluir que 63% dessa parcela possui o passe, o que é um montante bastante significativo.

Pela planilha de passageiros do transporte público urbano de Rio Claro do ano de 2012 e de Janeiro a Agosto de 2013 (Anexos I e II) podemos perceber que o número de idosos que utilizam esse tipo de transporte se mantém relativamente estável ao longo do ano, com picos de 127.000 (aproximadamente 20% do total de passageiros/mês) em Agosto de 2012 e Abril de 2013 e mínimo de aproximadamente 98.000 em Janeiro de 2012 (21,3% do total de passageiros/mês). Ao longo do ano de 2012 o total de passageiros idosos foi de 1.419.669 (20,3% do total de passageiros/ano) e de Janeiro a Agosto de 2013 esse número corresponde a 930.301 (20,6% do total de passageiros no referido período).

Esses números demonstram que em torno de 20% de todos os passageiros são idosos, evidenciando a importância de um olhar cada vez mais atento para as necessidades desse público em particular, visando realizar as adequações devidas tanto nos veículos quanto na estação, nos pontos, nas rotas e na sinalização, respeitando assim as limitações e necessidades diferenciadas desse segmento de usuários.

Vale ressaltar que o vale-transporte deles é gratuito apenas em termos relativos, pois quem paga o valor de cada passagem à Empresa Rápido São Paulo é a Prefeitura de Rio Claro, ou seja, são os impostos de todos que possibilitam esse serviço, sendo por direito constitucional de todos, poder exigir que ele funcione da maneira mais eficaz possível.

A questão 16 investigou as possíveis reclamações com relação aos funcionários da empresa (Tabela 14). 17 dos entrevistados (51,51%) não apresentou qualquer tipo de queixa. Os outros entrevistados apontaram para a alta velocidade com que os motoristas conduzem os ônibus (21,95% do total de reclamações) e a falta de paciência (12,19) como sendo os principais problemas. As demais reclamações foram em relação à distância que os ônibus param da guia (Figuras 8 e 9), às atitudes grosseiras, à falta de atenção nos pontos e ao fato de

os motoristas não esperarem o embarque e o desembarque, este último podendo inclusive vir a causar graves ferimentos e até o óbito do passageiro.

Esses problemas poderiam ser resolvidos em sua totalidade, ou pelo menos na maior parte, com algumas medidas simples por parte da Empresa Rápido São Paulo, tais como: um treinamento adequado aos motoristas, salientando a importância crucial da paciência e atenção redobrada com relação a alguns tipos de usuários; revisão e remanejamento das cargas horárias dos motoristas, visando diminuir o possível estresse causado pelas muitas horas seguidas conduzindo o veículo; fiscalização efetiva dentro dos ônibus (com auditorias surpresa, por exemplo) para averiguar o comportamento dos funcionários.

Por fim, a última questão, mostrada pela Tabela 15, investigou a posse de veículos por parte dos entrevistados. A maioria deles, 22 mais especificamente, (66,7%) não possuíam qualquer tipo de veículo. As causas podem ser tanto por impossibilidade financeira quanto por dificuldades físicas (visão deficiente, por exemplo) ou psicológicas. Dentre os demais entrevistados 6 (18,18%) possuíam carro, 4 (12,12%) possuíam bicicleta e 1 possuía carro e bicicleta. A bicicleta, como citado anteriormente, é um veículo bem utilizado em Rio Claro, haja vista que mesmo entre 33 idosos cinco deles tinham bicicletas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou identificar as dificuldades de acessibilidade dos idosos com relação ao transporte coletivo urbano na cidade de Rio Claro, São Paulo, analisando toda a complexidade social, cultural e estrutural do município.

Como se pode perceber, os ônibus interligam espaços diminuindo o tempo e aumentando a reprodução do cotidiano. Rio Claro apresenta-se como uma cidade que obteve certo controle sobre seu próprio crescimento, sendo formado desde sua origem de maneira organizada, mais precisamente com suas ruas e avenidas numa configuração de tabuleiro de xadrez, tornando-se compacta e ignorando, até certo ponto, largas e grandes vias de acesso rápido, que viabilizariam um deslocamento mais veloz e de uma quantidade maior de veículos.

A estrutura fisiológica e pedológica da cidade cria um terreno plano que facilita a locomoção de seus habitantes por bicicleta ou marcha a pé, fato que é fortalecido pela forma compacta de Rio Claro. A relevância do ônibus nos dias atuais se faz cada vez maior pelo custo benefício que o mesmo proporciona em diversos aspectos, tais como tempo-espço, economia, meio ambiente, saúde, trânsito etc. Portanto, pode-se imaginar que quanto maior o desenvolvimento do transporte coletivo urbano de uma cidade, maior será seu desenvolvimento como um todo.

A área estudada apresenta uma característica particular na utilização do transporte público, se considerarmos o montante observado nos Anexos I e II poderemos notar que a parcela da população que faz uso frequente deste tipo de serviço equivale a menos de 10% da população total. Não podemos afirmar se isso se deve à qualidade do serviço oferecido ou se devido às características fisiológicas da cidade e do momento econômico pelo qual nosso país vive que facilita a aquisição de veículos unitários.

Fato é que o município possui uma população idosa muito alta (13,92%) em comparação com a porcentagem nacional (10,8%) e estadual (12,2%), apontando para uma necessidade maior de atenção para essa parcela significativa da população. População esta que apresenta maiores limitações de acessibilidade, tendo dificuldades na locomoção por marcha a pé, por se tratarem, às vezes, de longas distâncias a serem percorridas, ou por bicicleta, seja pelo esforço físico necessário ou pela não aquisição da mesma, como pode ser observado nos resultados.

Ainda pelos resultados nota-se que mesmo os idosos que possuem veículos automotores unitários utilizam o ônibus, possivelmente pela ausência de condições suficientes para sua direção ou pelas características dinâmicas e caóticas do trânsito em algumas regiões e períodos.

As leis que defendem os idosos ainda não são claras e objetivas, com conceitos amplos e universais, tornando-se fácil as variadas interpretações e o seu descumprimento. Cabe ao poder legislativo federal, estadual e municipal atentar-se para essa parcela da população que tende ao crescimento nas próximas décadas, viabilizando uma sociedade igualitária, humana e saudável em todos os aspectos.

Levando-se em consideração todos os aspectos levantados pelo presente trabalho: geológicos, históricos, sociais, legislativos, além dos resultados das entrevistas e das fotos, podemos concluir que tanto os direitos dos idosos quanto dos demais cidadãos não estão sendo cumpridos nos rigores da lei. Seja por conta da empresa que presta os serviços de transporte coletivo, seja pela administração pública ou até mesmo pelo próprio cidadão.

Portanto, é necessária uma revisão no transporte urbano coletivo de Rio Claro e na estrutura da cidade, para respeitar os direitos e necessidades dos idosos à acessibilidade, tendo uma maior consciência e responsabilidade ao ser humano, que neste caso em muitas vezes apresenta-se como frágil e incapaz de uma vida plena, atendendo suas vontades e necessidades.

O desafio é digno de Hércules, porém não impossível. Começar é relativamente simples, basta que, ao invés de encontrar e apontar para os culpados, cada um, dentro de suas funções e limitações, encontre e aja da melhor forma que puder. E essa ação ideal talvez seja aquela norteada pela ideia de que o melhor caminho a seguir é sempre o que beneficia ao mesmo tempo o próprio indivíduo e também o maior número de pessoas possível.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Art. 277 de 05 de Outubro de 1989. Constituição do Estado de São Paulo.

BRASIL. Lei nº 10.741 de 1º de Outubro de 2003. Estatuto do Idoso.

BRASIL. Lei nº 3.498 de 16 de Dezembro de 2004. A Política Municipal do Idoso de Rio Claro.

BRASIL. Lei nº3806 de 28 de Dezembro de 2007. Plano Diretor da Cidade de Rio Claro.

BURAN, B. B. **A política urbana e o idoso: a questão da acessibilidade na cidade de Rio Claro – SP**. 84 f. Monografia. Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista – UNESP, Campus de Rio Claro. 2007.

CENTRO DE ANÁLISE E PLANEJAMENTO AMBIENTAL – CEAPLA / IGCE / UNESP. Disponível em: <<http://www.ceapla2.rc.unesp.br/atlas/localizacao.php>> Acesso em: 05 Nov. 2013.

Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP. **Ranking municipal de IDH**. Disponível em: <<http://apps.fiesp.com.br/regional/DadosSocioEconomicos/RankingIDH.aspx>> Acesso em: 05 Nov. 2013.

FERREIRA, E. R. **Trólebus, espaço e sociedade**. Tese de doutorado. Escola de Engenharia de São Carlos – Universidade de São Paulo, São Carlos. 1995.

FERRAZ, A. C. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: RiMa. 2004.

GARCIA, L. B. R. **Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: Trabalho e Vida Operária**. 222 f. Tese (Doutorado). Campinas, UNICAMP. 1992.

GROTTA, C. A. D. **O transporte coletivo urbano em Rio Claro, SP.** 257 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista – UNESP, Campus de Rio Claro. 1995.

HUSSNI, F. **Rio Claro (SP) disponibiliza mais de 20 mil metros de ciclovia e ciclo faixa.** Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/2070/rio-claro-sp-disponibiliza-de-20-mil-metros-de-ciclovias-e-ciclofaixa.html>> Acesso em: 05 Nov. 2013.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/>>. Acesso em: 30 Set. 2013.

JORNAL CIDADE. **Mudança na lei restringe o passe gratuito para idosos.** Disponível em: <<http://www.jornalcidade.net/rioclaro/dia-a-dia/dia-a-dia/3984-mudanca-na-lei-restringe-o-passe-gratuito-para-idosos>>. Acesso em: 04 Out. 2013.

JACOMINI, W. **O envelhecimento da população e a condição dos idosos. Processos sociais analisados em Rio Claro.** Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista - UNESP Rio Claro. 1990.

LANGENBUCH, J. R. O transporte coletivo urbano e a qualidade de vida nas cidades. **Anais do VII Simpósio Anual da ACIESP**, São Paulo, Vol. II, n 40, pp. 32/47. 1983.

MARQUES, C. **Conheça a história da Rápido São Paulo.** Disponível em: <<http://www.guiarioclaro.com.br/materia.htm?serial=151014145>> Acesso em: 03 Nov. 2013.

PRADO, A. R. A.; LICHT, F. B. Idosos, cidade e moradia: acolhimento ou confinamento? **A Terceira Idade**, v. 15, n. 29, p. 80-91, Jan. 2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO CLARO. Disponível em: <<http://www.rioclaro.sp.gov.br/>> Acesso em: 04 Out. 2013.

SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem.** São Paulo: Hucitec. 1982.

_____. **Técnica espaço tempo - Globalização e meio técnico – científico - informacional.** São Paulo: Hucitec. 1997.

_____. **Território e sociedade** – Entrevista com Milton Santos. São Paulo: Fundação Perseu Abramo. 2000.

SPAGNOLI, V. S. **O transporte coletivo urbano em São José do Rio Preto – SP e sua relação com as transformações do espaço urbano.** 62 f. Monografia. Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista – UNESP, Campus de Rio Claro. 2011.

TROPPEMAIR, H. **Aspectos históricos e geográficos de Rio Claro.** Rio Claro, Arquivo do Município. 1993.

_____. **Rio Claro: Ontem e hoje.** Rio Claro: Tribuna 2000. 2007.

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA – UNESP. Disponível em: <<http://www.unesp.br/>> Acesso em 07 Nov. 2013.

VIANNA, E. **Passeios, calçadas e infraestruturas para o tráfego de pedestres em São Paulo.** Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de SP, DEDALUS – FAU, São Paulo. 2000.

APÊNDICE I

QUESTIONÁRIO

1) Sexo: 1 ()Mas 2 ()Fem

2) Idade: _____ anos

3) Qual o grau de escolaridade?

1()sem escolaridade 2()fundamental incompleto 3()fundamental completo
 4()médio incompleto 5()médio completo 6()superior incompleto 7()superior completo

4) Com que frequência o senhor(a) utiliza o ônibus urbano?

Diariamente() Semanal _____ mensalmente _____

5) Quais são seus pontos principais de destino?

6) Quantos ônibus são necessários para chegar até o seu destino?

7) Quais horários o senhor(a) utiliza mais o ônibus?

8) Os pontos de ônibus são adequados para suas necessidades?

1()Sim 2()Não

9) As rotas dos ônibus satisfaz suas necessidades de destino?

1()Sim 2()Não

10) Os horários de frequência com que passam nos pontos são?

1()curto 2()médio 3()longo

11) Existe conforto e segurança no transporte coletivo?

1()sim 2()não

12) Quais os maiores problemas na questão conforto e segurança para o senhor(a)?

13) Quais os maiores problemas para chegar até seus destinos?

14) Quais são as dificuldades para se tomar um ônibus?

15) Existe algum problema para se cadastrar, afim de receber o cartão de acesso ao ônibus?

16) Quais os problemas mais frequentes com os funcionários da empresa?

17) O(a) Senhor(a) possui algum tipo de veículo?

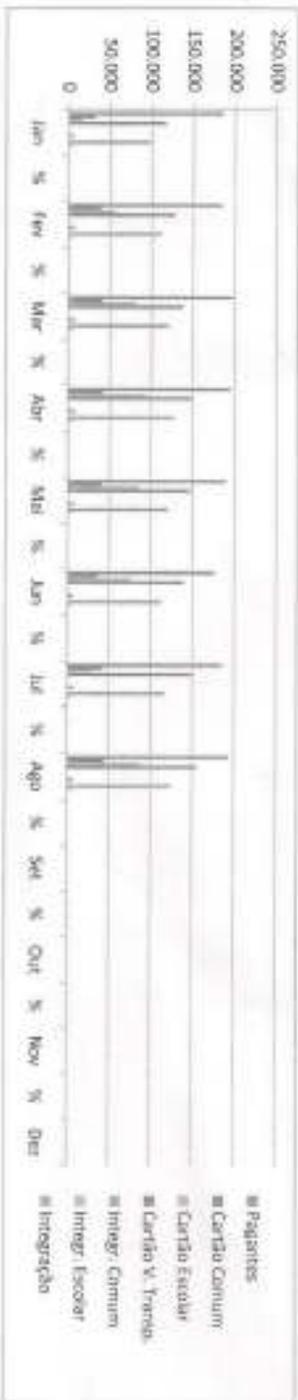
() carro () moto () bicicleta outros_____

ANEXO I



Transporte Coletivo Urbano de Passageiros
Passageiros Transportados em 2013

Modalidade	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Sat	Out	Nov	Dez	Totais	% Elétrico	
Passageiros	165.036	154.218	156.807	154.872	152.027	175.795	165.254	153.235	0	0	0	0	1.005.207	0	
Cartão Conum	91.945	30.478	41.140	42.309	40.139	30.824	40.693	44.148	0	0	0	0	315.677	315.677	
Cartão Escolar	16.303	30.492	41.080	32.940	30.493	76.298	27.278	37.817	0	0	0	0	322.094	322.094	
Cartão V. Transp.	118.645	126.223	137.587	148.192	147.093	158.748	151.060	125.478	0	0	0	0	1.123.948	1.123.948	
Integr. Conum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Integr. Escolar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Integração	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Func. RSP	0.000	7.750	8.458	8.695	8.668	7.218	7.387	7.093	0	0	0	0	1.227	1.227	
Dep. Transp.	130	142	151	213	202	220	310	296	0	0	0	0	920.201	920.201	
Outros	97.890	113.852	120.328	127.138	126.101	122.292	117.281	122.702	0	0	0	0	920.201	920.201	
Deficiente	4.586	4.972	5.404	5.203	5.026	4.784	4.891	5.612	0	0	0	0	41.024	41.024	
Def. o/Acompanhante	846	746	733	711	760	621	741	652	0	0	0	0	5.632	5.632	
Acompanhante	259	324	321	301	337	346	390	346	0	0	0	0	2.557	2.557	
Total Geral	469.472	633.041	661.928	650.604	697.260	803.307	825.423	818.817	0	0	0	0	4.210.238	2.943.270	
Total Equivalente	429.943	491.142	520.545	516.268	546.244	602.716	600.306	591.769	0	0	0	0	4.138.922		
Média Equivalente														433.982,3	



ANEXO II



Transporte Coletivo Urbano de Passageiros
Passageiros Transportados em 2012

	Jan	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total	% Eletrônico	
Pagantes	185.021	183.473	207.735	197.642	203.382	198.048	202.428	216.307	202.535	223.932	246.132	208.886	2.481.132	458.064	
Cartão Conium	35.743	35.850	42.651	36.520	38.174	37.007	36.987	42.742	38.274	41.576	39.829	30.939	438.084	874.000	
Cartão Escolar	19.889	65.367	69.638	64.360	68.989	79.853	29.220	67.808	66.641	66.509	48.636	70.229	674.000	874.000	
Cartão V. Transp.	121.041	117.426	140.533	124.204	138.067	131.006	130.460	145.397	132.758	150.078	136.076	136.996	1.504.979	1.504.979	
Integr. Conium														0	
Integr. Escolar														0	
Integrado														0	
Func. RSP	19.889	3.894	4.310	3.788	5.588	5.997	6.586	6.706	6.051	9.478	7.584	8.075	7.706	2.706	
Dep. Transp.	199	219	373	267	300	178	203	249	174	195	177	174	1.740	2.706	
10000	114.228	108.658	124.833	114.638	124.046	112.915	119.289	127.412	113.895	120.800	114.726	117.090	1.315.009	1.418.698	
Deficiente	4.620	4.961	5.525	4.935	5.324	4.677	5.196	4.526	5.293	5.796	6.276	5.512	62.600	62.600	
Def. c/ Acompanhante	725	736	978	804	846	936	785	958	633	664	754	810	9.821	9.821	
Acompanhante	206	194	227	244	244	236	233	279	199	441	312	302	3.178	3.178	
Total Geral	611.753	620.950	616.803	563.404	617.541	599.752	530.376	646.502	599.153	657.699	697.642	590.851	7.010.443	4.435.063	
Total Equivalente	476.306	479.286	500.798	496.329	505.500	519.044	503.492	521.108	530.682	593.117	609.531	536.309	6.404.033		
Média Equivalente (10 meses - jan a out.)														648.403,3	

