

ACESSIBILIDADE NEGLIGENCIADA NO TRANSPORTE PÚBLICO NA TERCEIRA IDADE: UMA REVISÃO NARRATIVA DE LITERATURA

Karen Silva Mota (1); Simone Maria de Araújo (1)

Universidade Católica de Brasília – UCB, karen.smota@gmail.com

Faculdade de Reabilitação do Planalto Central – FARPLAC, simone_web2@yahoo.com.br

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar a acessibilidade da pessoa idosa no transporte público e as formas de negligência que ocorrem nesse serviço público. Tendo como intuito discorrer acerca das características e barreiras da acessibilidade do idoso no transporte público urbano, este estudo contempla uma revisão narrativa de literatura sobre o tema, abordando o contexto histórico sobre a velhice, como também a questão da negligência na terceira idade - violência que mais predominou na população idosa em 2015. Posteriormente, discute-se a acessibilidade da pessoa idosa no transporte coletivo. Constatou-se que a acessibilidade ainda está sendo negligenciada pelo Poder Público, prejudicando o acesso de usuários idosos ao transporte público urbano de forma segura e autônoma, violando o direito de ir e vir de qualquer cidadão. Conclui-se que é fundamental, além de refletir sobre a acessibilidade na terceira idade tendo em vista o crescimento do envelhecimento populacional, adotar políticas públicas efetivas sobre acessibilidade que amparem a população idosa, buscando sua autonomia, dignidade e identidade como cidadão.

Palavras-Chave: Idoso, Negligência, Acessibilidade, Transporte.

INTRODUÇÃO

Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos o direito a gratuidade da passagem no transporte público urbano e semi-urbano é garantido por meio da lei nº 10.741/2003 que institui o Estatuto do Idoso. As empresas são obrigadas a reservarem 10% dos assentos, que devem ser identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

Segundo Prado e Passini (2003), o transporte coletivo é um dos principais meios de transporte, pois é fundamental para o desenvolvimento econômico e social de uma cidade, sendo responsável por fazer a ligação da população de casa ao trabalho, lazer e instituições de ensino. Ainda conforme os autores, o transporte urbano deve ser visto como um meio que proporcione a circulação da população e o desenvolvimento racional da cidade.

O transporte público muito importante no dia a dia das pessoas em geral, tem especial relevância para o idoso, que mesmo em trajetos curtos, faz uso dos ônibus em decorrência de limitações associadas ao processo do envelhecimento. O estudo torna-se importante para revisar a utilização do transporte público gratuito por idosos como garantia de direitos e questionar a não

efetivação desse direito pela falta de condições adequadas de acessibilidade.

Segundo o Manual de Prevenção de Quedas da pessoa idosa¹, fatores de risco extrínsecos relacionados ao ambiente em que o idoso se socializa - transporte coletivo – predisõem a queda no idoso. O risco de quedas aumenta com o avanço da idade, podendo chegar a 51% em idosos acima de 85 anos².

Um terço da população idosa que mora em casa e a metade dos que são institucionalizados sofrem pelo menos uma queda anualmente. A fratura de fêmur é a principal causa de hospitalização por queda, levando a metade dos idosos fraturados a óbito dentro do período de um ano. A outra metade que sobrevive acaba tornando-se dependente do cuidado de outras pessoas (BRASIL, 2001).

No caso das áreas urbanas, acidentes como quedas, queimaduras, atropelamentos e outras lesões, ocorrem frequentemente devido as vulnerabilidades presentes no ambiente doméstico e público – barreiras arquitetônicas, transporte coletivo inadequado e criminalidade (BRASIL, 2001).

Os velhos diariamente são expostos a perigos e conseqüentemente violados em seus direitos quando o assunto diz respeito ao transporte público. “Essa forma de violência começa no desing dos ônibus com escadas de acesso muito altos e roletas apertadas ou difíceis de mover” (MINAYO, 2003, p.6), além do desrespeito por parte dos motoristas, cobradores e usuários dos coletivos.

O objetivo desta pesquisa é analisar a acessibilidade da pessoa idosa no transporte público e as formas de negligência que ocorrem nesse serviço público.

METODOLOGIA

Realizou-se uma revisão narrativa de literatura, este tipo de revisão não tem o rigor da revisão sistemática e também pode ser definida como *revisão bibliográfica tradicional*:

A revisão da literatura narrativa ou tradicional, quando comparada à revisão sistemática, apresenta uma temática mais aberta; dificilmente parte de uma questão específica bem definida, não exigindo um protocolo rígido para sua confecção; a busca das fontes não é pré-determinada e específica, sendo frequentemente menos abrangente (CORDEIRO et al., 2007, p. 429).

Para o Laboratório de Ensino a Distância (LED-DIS da UNIFESP) as revisões narrativas:

¹ Elaborado pelo Centro de Estudos Ortopédicos do HSPE. Instituto de Assistência Médica ao Servidor Público Estadual – IAMSPE. São Paulo – SP.

² Idem.

São bastante apropriadas para descrever a história ou desenvolvimento de um problema e seu gerenciamento, bem como para discutir o assunto do ponto de vista teórico ou contextual, estabelecer analogias ou integrar áreas de pesquisa independentes com o objetivo de promover um enfoque multidisciplinar. No entanto, as revisões narrativas não fornecem respostas quantitativas para as questões colocadas, como acontece com a revisão sistemática (ULBRICHT et al., 2012, p. 97).

A pesquisa foi realizada entre o período de março a maio de 2016. Primeiramente, foi realizado um levantamento bibliográfico em bases de dados (SciELO, Scholar Google) utilizando como palavras-chave: idoso, quedas, violência, negligência, transporte e acessibilidade. Foram localizados vários artigos, decretos e políticas relacionados ao tema envelhecimento, acessibilidade e mobilidade; incluindo documentos como o Estatuto do Idoso, Norma Brasileira de Acessibilidade NBR14022: 2006 e o Manual de Prevenção de Quedas da Pessoa Idosa, além do livro “A Velhice” de Simone Beauvoir, referência quanto à temática envelhecimento.

Além disso, foi realizada uma pesquisa no site da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República a fim de buscar dados (%) referentes à violência contra idosos no Brasil. Feita a leitura dos resumos dos artigos, buscou-se utilizar referenciais que pudessem nortear os conceitos de negligência, acessibilidade e a importância do transporte público urbano nas cidades.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

No Brasil são considerados idosos às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, conforme a Lei nº 10.741/2003 que dispõe sobre o Estatuto do Idoso (2010). Ser idoso ainda é algo muito novo para uma sociedade e um Estado que ainda não estão preparados para cuidar do velho. Talvez, isso seja o maior medo de alguém: envelhecer.

As pessoas não esperam a velhice, mas, sabem que esse processo irá ocorrer. “Nenhum homem que vive muito tempo escapa à velhice; é um fenômeno inelutável e irreversível” segundo Beauvoir (1990, p. 46).

Beauvoir (1990) traz uma reflexão acerca do papel do idoso na sociedade: enquanto o homem pode gerar riqueza ele é valorizado, quando já está velho – na maioria dos casos doente -, se torna inútil para aqueles que um dia o valorizou. A sociedade julga o velho como um ser incapaz e senil, em outras palavras, “caduco”. A autora também retrata algumas questões importantes sobre a situação do velho na sociedade.

A involução senil de homem produz-se sempre no seio de uma sociedade; ela depende estreitamente da natureza dessa sociedade e do lugar que nela ocupa o indivíduo

em questão. [...] um homem pode ser considerado rico no meio de uma sociedade pobre, e pobre no meio de uma sociedade rica (BEAUVOIR, 1990, p. 47).

No século XV a velhice era vista como doença incurável segundo Beauvoir (1990). Nos dias atuais essa noção ainda existe e é reproduzida por meio das expressões: “velho babaca”, “caduco”, “esse velho só dá trabalho”, estereótipos que descaracterizam a pessoa idosa, reproduzindo-se constantemente nas relações interpessoais e intergeracionais. Esse tipo de discriminação contra o velho é uma das formas em que a violência se expressa de acordo com Minayo.

No caso brasileiro, as violências contra a geração a partir dos 60 anos se expressam em tradicionais formas de discriminação, como atributo que comumente lhes é impingido como “descartáveis” e “peso social” (MINAYO, 2003, p. 2).

De acordo com os dados da Ouvidoria Nacional de Direitos Humanos³, em 2015 foram registradas 32.238 denúncias de violações de direitos contra os idosos (sendo a negligência a mais recorrente), ficando atrás somente das denúncias registradas relativas à criança e adolescente, com 80.437 registros. Comparado com os dados do ano de 2014, observou-se um aumento de 18% no número de denúncias registradas.

Através dos registros das denúncias⁴ foi possível traçar o perfil dos idosos vitimados. Com relação ao gênero as idosas foram as maiores vítimas com registros de denúncias. Se tratando da faixa etária, a maior incidência de casos ocorre com idosos de 71 a 80 anos, predominando idosos de cor branca.

A negligência, a violência que mais se expressa na população idosa, pode ser conceituada de acordo com Minayo (2003, p. 3):

[...] como a recusa, omissão ou fracasso por parte do responsável pelo idoso em aportar-lhe os cuidados de que necessita, é uma das formas de violência mais presentes tanto em nível doméstico quanto institucional em nosso país. Dela advêm, frequentemente, lesões e traumas físicos, emocionais e sociais para a pessoa.

Todas as instâncias sociais devem proteger, cuidar e prestar assistência ao idoso conforme preconiza o art. 3º do Estatuto do Idoso. Diariamente, noticiários expõem casos de idosos sendo agredidos por filhos, filhos que abandonam os pais em asilos, idosos abandonados em seus próprios lares, idosos que são vítimas de negligência; abuso financeiro, sexual, psicológico, entre tantas outras violências, evidenciando que a população idosa não tem sido cuidada por sua família, pela sociedade e pelo Poder Público. Essa falta de cuidado também se configura como negligência “caracterizada pela dor ou pelo prejuízo que ela

³ Balanço das Denúncias de Violações de Direitos Humanos – 2015. Disponível em: <www.sdh.gov.br>. Acesso em: 18 mar. 2016.

⁴ Idem.

proporciona quando não supre necessidades fundamentais do outro” (LOPES et al., 2012, p. 49).

A manifestação da violência contra os velhos podem ser estruturadas de três formas: violência estrutural, interpessoal e institucional. Faleiros (2007 apud Brasil, 2013, p, 26) “define a violência institucional como um tipo de relação existente nos abrigos e instituições de serviço, privados ou públicos, nos quais se nega ou atrasa o acesso, não se leva em conta a prioridade legal [...]”. A população idosa sofre constantemente a violência institucional quando o direito de gratuidade no transporte público é negado por falta de acessibilidade e/ou mesmo negligência, impedindo assim, a garantia de acesso aos ônibus com autonomia e segurança.

Em relação ao conceito abordado por Faleiros, compreendemos que a negligência institucional pode ocorrer de diversas maneiras e locais. Salienta-se que, um dos locais onde a negligência pode se manifestar é no transporte coletivo urbano, mas precisamente nos ônibus, onde em vários momentos os idosos passam despercebidos no ponto de ônibus e dentro do próprio coletivo.

Analisando as causas de mortes de idosos no Brasil, Minayo (2003) destaca os acidentes de trânsito e transporte, e as quedas como o conjunto de violências que mais vitimaram os velhos. No caso das quedas, as maiores vítimas foram às mulheres com 70 anos ou mais de vida. Ainda segundo a autora, as quedas são o principal tipo de enfermidade que levam os idosos ao sistema de saúde. Elas podem ocorrer ao subir nos ônibus ou mesmo ao se locomoverem dentro deles.

Destaca-se que as quedas não só podem ser ocasionadas por fatores relacionados ao processo de envelhecimento como também por omissão dos atores envolvidos no transporte público - motoristas e cobradores. Minayo (2005, p. 21) faz a distinção com relação ao conceito de violência e acidente:

[...] as quedas podem ser atribuídas a vários fatores: fragilidade física, uso de medicamentos que costumam provocar algum tipo de alteração no equilíbrio, na visão, ou estão associados à presença de enfermidades como osteoporose. Mas costumam também ser fruto da omissão e de negligências [...].

Conforme a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências (BRASIL, 2001), “os acidentes e as violências resultam de ações ou omissões humanas e de condicionantes técnicos e sociais”. A violência se manifesta contra o próprio indivíduo ou contra outra pessoa ou comunidade por agressão física, verbal, sexual, institucional, financeira ou negligência, ocasionando lesão,

traumas psicológicos e em outros casos a morte. O acidente é visto como um evento não intencional e evitável, que causam lesões físicas e ou emocionais seja no âmbito doméstico ou social, como trabalho, lazer, escola, trânsito e esportes (BRASIL, 2001).

Com os efeitos do envelhecimento a pessoa idosa torna-se vulnerável a quedas e apresenta limitações de movimento. Assim sendo, é necessário que o idoso tenha condições adequadas de acesso, que garanta o direito de ir e vir e estar em espaços públicos e comunitários, possibilitando a participação social e autonomia, garantindo a liberdade, excluindo barreiras que de alguma forma prive a liberdade da população idosa.

Considera-se acessibilidade e acessibilidade no transporte público de acordo com o art. 8 e 34 do Decreto 5.296/2004, respectivamente:

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

Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal⁵, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.

A acessibilidade só existe quando todos conseguem acessar esses ambientes e serviços de forma segura e autônoma. Com relação à acessibilidade do idoso no transporte coletivo, existem algumas barreiras que limitam o acesso dos velhos com segurança aos ônibus.

Para a promoção da acessibilidade, os Estados, Municípios e o distrito Federal devem observar as regras previstas pelo Decreto 5.296/2004 e pelas Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT. A NBR 14022: 2006 estabelece critérios de acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Esta norma visa proporcionar acessibilidade segura ao maior número de usuários dos ônibus. Os critérios de acessibilidade da NBR 14022 incluem: local de embarque e desembarque; terminal; fronteira; veículo; porta; assento preferencial entre outros critérios.

O transporte público coletivo ainda não atende a todos os critérios estabelecidos pela ABNT, por decretos e leis; prejudicando usuários como idosos, que sofrem com a má infraestrutura dos coletivos e com a carência da prestação de serviços. Os velhos necessitam de degraus mais baixos para a entrada e saída, a devida acolhida ao adentrar nos ônibus, a educação e respeito não só do motorista e cobrador como também dos outros passageiros.

⁵ Desenho universal: concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade (BRASIL, 2004).

A Norma Brasileira 14022: 2006 define o acesso em nível como: “condição que permite a transposição da fronteira⁶, estando o piso interno do veículo e a área de embarque/desembarque em nível”. Muitas empresas de transporte acabam não cumprindo essa definição, colocando em circulação ônibus com desníveis, ou seja, com altura distinta entre o piso do veículo e do ponto de ônibus.

Ferraz apud Prado e Passini (2003, p. 1) “afirma que o transporte determina a localização das atividades e as condiciona tanto para um ordenamento racional quanto para o ordenamento irracional”. O transporte coletivo se faz necessário para que as pessoas possam realizar suas atividades urbanas como lazer, trabalho, estudo e no caso da população idosa, idas ao serviço de saúde, por exemplo.

Sobre o atendimento adequado aos idosos, o programa brasileiro de acessibilidade urbana (BRASIL, 2006), dispõe sobre a necessidade de informar a linha do ônibus caso o idoso tenha dificuldade para ler, além de orientação aos passageiros sobre a necessidade de respeito aos assentos preferenciais. Notemos que esse atendimento não é prioritário aos condutores dos coletivos, e sim, a todos os cidadãos. O transporte público urbano torna-se essencial para o desenvolvimento e crescimento das cidades, pois é um elo entre as regiões, podendo ocorrer por vários meios, como marcha a pé, bicicleta, motos, automóveis, vans, ônibus entre outros, satisfazendo as necessidades de cada indivíduo e da população (SCOPINHO, 2013).

De acordo com Scopinho (2013, p. 11) a palavra ônibus deriva do latim “omnibus” e significa “para todos”. É um meio de locomoção de grande importância nas cidades, “[...] 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 [...]”.

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 (SCOPINHO, 2013, p.11).

Contudo, compreendemos que o transporte público ainda não é um meio de locomoção de fácil acesso a todos, demandando do Poder Público e das empresas de transporte melhores condições de linhas – incluindo o aumento do número de linhas -, cumprimento do horário das rotas, pontos de paradas com infraestrutura, visando atender e

⁶ Fronteira: local de transição entre as áreas de embarque/desembarque e o veículo (ABNT, 2006).

suprir as demandas da população, principalmente aos idosos – que conforme o Estatuto do Idoso tem prioridade de atendimento das necessidades -, garantindo assim o direito à acessibilidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A condição da pessoa idosa seja no âmbito familiar ou na sociedade, ainda necessita de mais atenção do Estado e por todos os atores envolvidos no processo de envelhecimento. O estudo buscou um olhar frente à falta de acessibilidade da pessoa idosa ao transporte público urbano, refletindo criticamente acerca do direito a gratuidade no transporte coletivo e seu cumprimento.

Refletiu-se sobre a negligência institucional que se manifesta quando pessoas não respeitam os assentos preferenciais para idosos fingindo dormir ou mesmo não se levantam por vontade própria; quando mesmo não sendo assento preferencial, se recusam a levantar e ceder o assento a alguém mais necessitado; quando o motorista passa direto pelo ponto de ônibus e nega-se a parar para um idoso – que por conta dos efeitos do envelhecimento acaba demorando um pouco mais a entrar no coletivo; quando também o motorista na hora do desembarque não aguarda o tempo necessário para o velho descer; e também quando o condutor do veículo pratica saídas e paradas bruscas antes mesmo da pessoa idosa sentar-se, implicando vários riscos a saúde do idoso, como quedas, por exemplo. Esse tipo de negligência é uma violência simbólica, uma violência que passa despercebida. Há uma negação imposta socialmente que gera a morte simbólica da população idosa enquanto sujeito.

Verificou-se o alto índice de negligência contra os idosos em 2015. Esse tipo de violência pode estar presente no âmbito familiar como também institucional, como analisado por autores como Minayo. Não há dados específicos da Ouvidoria da Secretaria de Direitos Humanos que aponte que tipo de negligência e local que os idosos tenham sido vítimas. Contudo, ressalta-se que o aumento do número de denúncias não está relacionado intrinsecamente à violência, mas sim o quantitativo de denúncias registradas; cada denúncia registrada pode ter mais de um tipo de violação. De fato é um dado alarmante que necessita da atenção e atuação do Estado.

A partir disso, percebemos o quanto os idosos são violados em seus direitos. Proteger a pessoa idosa é obrigação do Estado, família e sociedade. Com isso, torna-se necessário a atuação de órgãos de defesa da pessoa idosa, a fim de intervir numa realidade de pessoas que muitas vezes sofrem “caladas” diante de violações sofridas seja por serviços públicos ou mesmo no âmbito familiar e individual.

O Estatuto do Idoso cita no art. 4º, que nenhum idoso será vítima de qualquer tipo de negligência, por ação ou omissão, e todo atentado aos seus direitos, será punido na forma da lei.

Considera-se importante a divulgação de canais de denúncia em meios de comunicação como rádios e televisão, como também a utilização de cartazes no meio de circulação e principalmente dentro dos ônibus, como forma de empoderamento da população idosa sobre a garantia de proteção aos seus direitos.

Constatou-se a omissão do Poder Público e das empresas de transporte, que não estão atendendo a todos os critérios de acessibilidade estabelecidos em leis e decretos. Considera-se importante melhoria física dos pontos de parada – garantindo o acesso em nível entre o ônibus e os pontos de paradas -, dos meios de transportes, a necessidade de treinamentos educativos aos condutores e cobradores de ônibus, a fim de um atendimento adequado e de qualidade a todos passageiros, principalmente aos usuários idosos. Ao Poder Público também cabem as responsabilidades de fiscalização de empresas de transporte, punindo atos contrários definidos em leis.

Por estarem vivendo mais, e com mais qualidade de vida, procuram ter acesso ao convívio social de maneira a manter seus hábitos de vida em sua totalidade. Sejam eles o lazer, ao mercado, a bancos, correios, cafeterias, praças, cinemas, teatros, shoppings, além de grupos de convivência, dentre outros. Para manterem sua independência física precisam ter acesso a estes locais de forma segura e confortável.

Os transportes públicos urbanos são um elo entre a locomoção e o acesso a todos os lugares que as pessoas precisam ir e resolver suas necessidades. Se pensarmos no custo-benefício em manter ambientes com maior acessibilidade, a população idosa terá condições de desfrutar de uma saúde física, mental e social muito melhor e num nível mais elevado.

Surge a preocupação na construção de ambientes livres de obstáculos que impeça o ir e vir, sem necessidade de acompanhantes e sem risco de acidentes. O próprio ambiente urbano apresenta calçadas mal preservadas, com buracos e desníveis, escadas e rampas sem corrimões adequados, bancos de praças baixos ou sem apoio aos braços para facilitar o sentar e levantar do idoso, facilitando a sua deambulação.

Sem as devidas manutenções, o risco de acidentes na população idosa se torna alto e o gasto para a saúde pública enorme. Sem contar que, além de gerar despesas na saúde pública após acidentes decorrentes da negligência do Poder Público, muitos ficam parcialmente ou totalmente dependentes de familiares e cuidadores.

Envelhecer é um direito personalíssimo e a população idosa deve ser protagonista da sua própria história. O idoso não deve ser mais visto com uma categoria a parte, ele faz parte da sociedade e deve ter participação social. Sua velhice deve ser compreendida em sua totalidade e não de forma fragmentada. O idoso não pode ser considerado mais como um problema, mas sim, um cidadão, com dignidade e respeito em todos os momentos, principalmente na última fase da vida.

Diante dos fatos, surge a necessidade de políticas públicas que de fato venham atender as demandas da população idosa, efetivando direitos, garantindo dignidade e respeito aonde quer que seja tendo em vista o direito ao envelhecimento declarado no Estatuto do Idoso. As políticas públicas precisam priorizar o uso de investimentos em todas as áreas (segurança, educação no trânsito, acessibilidade e criação de mais órgãos de proteção ao idoso), garantindo aos idosos uma velhice com qualidade de vida e conseqüentemente sua inclusão social nas cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14022**: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. ABNT, 2006.

BEAUVOIR, Simone de. **A Velhice**; tradução Maria Helena Franco Monteiro. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

BLANCO, P.; CASTILHO, M.; BLANCO, T.; CORTEZ, L. **Mobilidade urbana no contexto do idoso**. Revista Cesumar Ciências Humanas e Sociais Aplicadas, v.19, n.1, p. 143-155, jan./jun. 2014. Disponível em: <<http://periodicos.unicesumar.edu.br/index.php/revcesumar/article/view/3051/2321>>. Acesso em: 21 abril 2016.

BONFIN, Lindomar Tavares. **Características Ergonômicas do Ônibus Urbano: um enfoque na acessibilidade aos usuários do transporte coletivo na cidade de Curitiba – PR**. 2008. Disponível em: <<http://dspace.c3sl.ufpr.br/dspace/bitstream/handle/1884/34909/LINDOMAR%20TAVARES%20BONFIN.pdf?sequence=1>>. Acesso em 29 mar. 2016.

BRASIL acessível: **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana**. 4. ed. Brasília: Ministério das Cidades; Secretaria Nacional de Transporte e da

Mobilidade Urbana -SEMOB, 2006. (Cadernos 1: atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrições de mobilidade).

----- **Balanco das Denúncias de Violações de Direitos Humanos – 2015**. Disponível em: <www.sdh.gov.br>. Acesso em: 18 mar. 2016.

----- **Decreto nº 5. 296 de 2 de dezembro de 2004**. Regulamenta as Leis 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Acessibilidade - Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2008.

----- **Estatuto do Idoso**: Lei n/ 10.741, de 1º de outubro de 2003 e legislação correlata. – 5º ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2010.

----- Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Portaria nº 737, de 16 de maio de 2001. **Aprova a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências**. Disponível em: <http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_reducao_morbimortalidade_acidentes_2_ed>. Acesso em: 27 abril 2016.

----- Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. **O mapa da violência contra a pessoa idosa no Distrito Federal/ Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios**. Brasília MPDFT, 2013.

Centro de Estudos Ortopédicos do HSPE. **Manual de Prevenção de Quedas da Pessoa Idosa**. Instituto de Assistência Médica ao Servidor Público Estadual – IAMSPE. São Paulo – SP. Disponível em: <https://www.acra.pt/userfiles/textos/18/Quedas_idosos.pdf>. Acesso em 19 abril 2016.

CORDEIRO, Alexander Magno; OLIVEIRA, Glória Maria de; RENTERÍA, Juan Miguel; GUIMARÃES, Carlos Alberto. **Revisão Sistemática: uma revisão narrativa**. Comunicação Científica. Rev. Col. Bras. Cir.2007; 34 (6):428-431. Vol. 34 – Nº 6, p. 428-431, Nov./Dez. 2007.

FIGUEIREDO, Marina Dantas de; CAVEDON, Neusa Rolita. **A Invisibilidade dos Idosos: O Estigma Imputado aos Mais Velhos e Suas Implicações em**

Centro Comercial de Porto Alegre. Disponível em: <

http://www.anpad.org.br/diversos/trabalhos/EnGPR/engpr_2009/2009_ENGPR79.pdf>.

Acesso em 29 mar. 2016.

GIL, A. Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5º ed. São Paulo: Atlas, 2010.

LOPES, M.; ESCOVAL, A.; MENDES, F.; PEREIRA, D.; PEREIRA, C.; CARVALHO, P.;

FONSECA, C. (2012). **Violência, abuso, negligência e condição de saúde dos idosos:**

Relatório Final. Direção Geral da Saúde, Universidade de Évora, Universidade Nova de

Lisboa, Escola Nacional de Saúde Pública. Disponível em:

<<https://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/7231>>. Acesso em: 19 abril 2016.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Violência contra idosos: o avesso do respeito à experiência e à sabedoria**. 2ª. ed. Brasília: SEDH, 2005.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Violência contra idosos: relevância para um velho problema**. Caderno de Saúde Pública, maio/junho. Rio de Janeiro, 2003.

PRADO, João Paulo Bueno do; PASSINI, Elza yasuko. **O Sistema de Transporte Coletivo**

Urbano de Maringá: estudo da realidade e das possibilidades (2003). Disponível em: <

<http://eduem.uem.br/ojs/index.php/ActaSciHumanSocSci/article/view/2212/1389> >. Acesso

em 21 abril 2016.

SCOPINHO, Edmar de Siqueira. **Análise da Acessibilidade dos Idosos no Transporte**

Coletivo Urbano em Rio Claro – SP. Trabalho de conclusão de curso. Universidade

Estadual Paulista – UNESP. Rio Claro, SP. 2013. Disponível em:

<<http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/121108/000790555.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 28 abril 2016.

ULBRICHT, Vania Ribas; OBREGON, Rosane de F. A; BRAGA, Marta C. G; FLORES,

Angêla B. **Visualização do Conhecimento: revisão sistemática da literatura e mapas**

conceituais. Revista Educação Online - LATEC/UFRJ - Volume 6 – Nº 2, p. 94-113,

Maio/Agosto de 2012. Disponível em:

<<http://www.latec.ufrj.br/revistas/index.php?journal=educaonline&page=article&op=view&path%5B%5D=307&path%5B%5D=429>>. Acesso em: 15 maio 2016.