

Efetividade do transporte público gratuito para inclusão de pessoas idosas (São Paulo)

Effectiveness of free public transport for the inclusion of older people (São Paulo)

Renata Marè [I]
Oswaldo Gogliano Sobrinho [II]
Maria Ermelina Brosch Malatesta [III]

Resumo

O envelhecimento da população mundial acirra as discussões sobre a inadequação das cidades às suas necessidades. A gratuidade no transporte público não basta para proporcionar maior inclusão da pessoa idosa. Este artigo visa apresentar reflexões acerca da efetividade do transporte público gratuito para a inclusão de pessoas idosas na cidade de São Paulo. Realizaram-se uma pesquisa qualitativa, exploratória, e um levantamento documental. Como resultado, sugerem-se itens complementares à implementação da gratuidade no transporte público para pessoas idosas, relativos a políticas públicas, infraestrutura, sistemas de transporte, educação e incorporação de tecnologias. Conclui-se que essas sugestões contribuem para a proposição de aspectos a serem endereçados em estudos futuros e no novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, visando a cidades mais inclusivas.

Palavras-chave: transporte público; mobilidade urbana; inclusão; caminhabilidade; cidade amiga da pessoa idosa.

Abstract

The aging of the world population intensifies discussions about the inadequacy of cities to meet the needs of older people. Free public transport is not enough to provide greater inclusion for this age group. This article aims to present reflections on the effectiveness of free public transport for the inclusion of older people in the city of São Paulo. Qualitative, exploratory research and a documentary survey were carried out. As a result, complementary items are suggested for the implementation of free public transport for older people, relating to public policies, infrastructure, transport systems, education, and incorporation of technologies. It is concluded that these suggestions contribute to the proposition of aspects to be addressed in future studies and the new Legal Framework for Collective Public Transport, aiming at more inclusive cities.

Keywords: public transport; urban mobility; inclusion; walkability; age-friendly city.



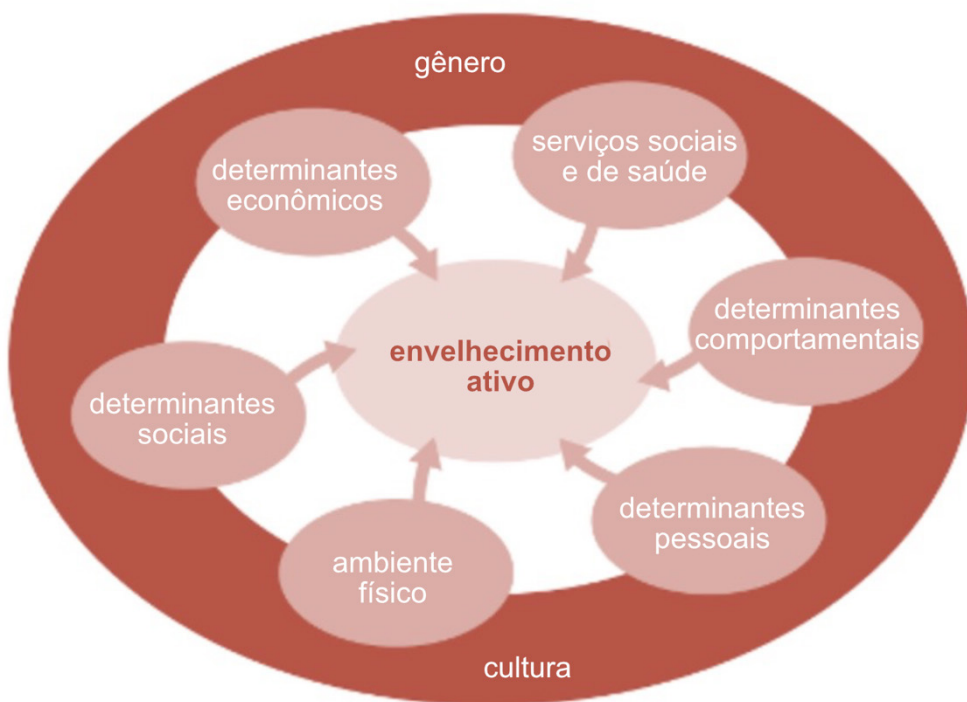
Envelhecimento global e crescente urbanização

Em novembro de 2022, a população mundial atingiu a marca de 8 bilhões de pessoas e, segundo estimativas da Organização das Nações Unidas (ONU), atingirá cerca de 10 bilhões até 2050, com 70% vivendo em cidades (Organização das Nações Unidas, 2022). Em paralelo, observa-se um aumento da sua longevidade, com estimativas que, em 2050, haja mais de 1,5 bilhão de pessoas idosas em todo o mundo (ibid.). No Brasil, segundo dados de 2010,

7,3% dos 194,7 milhões de habitantes eram pessoas idosas e 24,7%, jovens (0 a 14 anos) (Bonifácio e Guimarães, 2021). Para 2100, estima-se uma redução da população para 156,4 milhões de brasileiros, com drástica mudança no quadro anterior: 40% de pessoas idosas e 9% de jovens.

A publicação *Envelhecimento ativo: uma política de saúde* (Organização Mundial da Saúde, 2005) afirma que a forma como ocorre o envelhecimento é resultante de múltiplos fatores determinantes (Figura 1), presentes na realidade do indivíduo, bem como das famílias e nações.

Figura 1 – Determinantes do envelhecimento ativo



Fonte: adaptado de Organização Mundial da Saúde (2005).

No determinante “ambiente físico” (Figura 1), entre outros fatores, incluem-se as condições ofertadas à mobilidade segura da pessoa idosa e o transporte público. Preconizam-se serviços acessíveis, inclusive sob o aspecto financeiro, para que todas as pessoas possam participar ativamente da sociedade à qual pertencem. No entanto, embora defendida e resguardada em inúmeros contextos, conforme exposto nos itens que se seguem, a gratuidade no transporte público não basta para proporcionar maior inclusão da pessoa idosa em sua cidade e sociedade.

Dado esse contexto, este artigo tem por objetivo apresentar reflexões relativas à efetividade da gratuidade no transporte público para a inclusão de pessoas idosas na cidade de São Paulo.

Para tal, realizou-se uma pesquisa de abordagem qualitativa, visando ao aprofundamento da compreensão de um determinado contexto, classificada como exploratória quanto aos seus objetivos (Silveira e Córdova, 2009). Quanto aos procedimentos, realizou-se um levantamento bibliográfico e documental, apresentando-se estudos legais pertinentes, em suas várias instâncias.

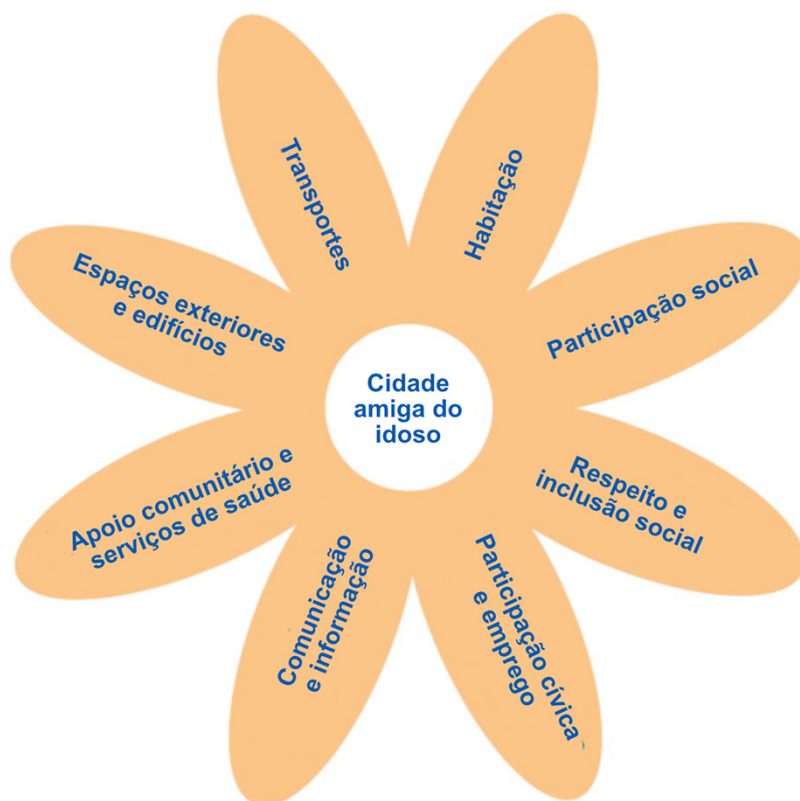
Visando-se apresentar maiores subsídios acerca do contexto estudado, prossegue-se com a descrição do projeto global criado pela OMS, *Cidades e comunidades amigas das pessoas idosas* (Opas/OMS, 2005).

Cidades e comunidades amigas das pessoas idosas

Segundo dados da OMS, 61,25% das pessoas com mais de 60 anos vivem em áreas urbanas. As cidades não estão preparadas para atender às necessidades de populações mais longevas. Elas necessitam de ambientes que lhes ofereçam apoio e capacitação, compensando minuciosamente as mudanças sociais e físicas decorrentes do envelhecimento. Visando endereçar essas questões, a OMS criou o projeto global *Cidades e comunidades amigas das pessoas idosas* (ibid.).

Esse projeto global teve origem em junho de 2005 e foi desenvolvido na sede da OMS (Genebra, Suíça) pelo médico brasileiro, Alexandre Kalache, e por Louise Plouffe, ambos pesquisadores em envelhecimento e longevidade. Para que se chegasse a um conjunto de características e práticas aderentes à definição desse tipo de cidade, implementou-se um protocolo de investigação em 33 cidades, de várias partes do mundo (Plouffe e Kalache, 2010). Consultaram-se pessoas idosas, prestadores de cuidados e serviços, chegando-se ao modelo do *Guia global das cidades amigas das pessoas idosas* (Organização Mundial de Saúde, 2007). Investigaram-se oito áreas (Figura 2) para que se pudesse apurar o quanto uma cidade é, de fato, amiga das pessoas idosas,

Figura 2 – Cidade amiga do idoso: áreas a considerar



Fonte: Organização Mundial da Saúde (2007).

bem como os aspectos que requerem maior atenção do poder público. Observa-se, entre elas, a área de transportes.

Cidades e comunidades amigas das pessoas idosas, como o nome indica, são aquelas que adaptam seus serviços e infraestruturas às necessidades dessas pessoas, tornando-se

mais acessíveis e inclusivas. Elas enfatizam a qualidade de vida dessa parcela da população, oferecendo condições que favoreçam o envelhecimento saudável. No Brasil, há programas aderentes ao projeto global “Cidades amigas das pessoas idosas”, promovendo ações nessa direção em vários locais.

Programas “Cidade amiga do idoso” e “São Paulo amigo do idoso”

Em 21 de agosto de 2019, foi aprovado, pelo Senado Federal, o projeto de lei n. 402/2019, que criava o programa “Cidade amiga do idoso”, com o objetivo de incentivar os municípios a adotarem medidas aderentes ao programa para o envelhecimento saudável da OMS (Brasil – Senado Federal, 2019), relacionadas a aspectos como transporte, moradia e saúde. Os municípios que o fazem recebem o título de “Cidade amiga do idoso”, outorgado pelo Conselho Nacional do Idoso.

No estado de São Paulo, criaram-se o programa “São Paulo amigo do idoso” e o selo “Amigo do idoso”, pelo decreto n. 58.047, de 15 de maio de 2012 (São Paulo (Estado) – Secretaria do Desenvolvimento Social, 2021), sob coordenação da Secretaria de Desenvolvimento Social. Remete-se a ela uma Comissão Intersecretarial das Secretarias de Estado, que aborda todos os aspectos relativos à vida do cidadão, inclusive os transportes metropolitanos. Os municípios devem cumprir uma série de requisitos para a promoção de: seis ações obrigatórias (para obtenção do Selo Inicial); mais três ações obrigatórias e três eletivas (Selo Intermediário) e mais duas ações obrigatórias (Selo Pleno), detalhadas no website do programa (São Paulo (Estado) – Secretaria de Direitos Humanos e Cidadania, 2019). A sua redação sofreu inúmeras alterações desde sua criação, por

meio de nove atos normativos, sendo a última delas relativa à inclusão do Projeto “Longevidade”, por meio do decreto n. 66.347, de 16 de dezembro de 2021 (São Paulo (Estado), 2021).

A capital paulista aderiu ao programa em 18 de dezembro de 2017 (São Paulo (Município) – Secretaria Especial de Comunicação, 2017), tendo recebido o selo Pleno amigo do idoso em novembro de 2020 (São Paulo (Município) – Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania, 2020). No âmbito do transporte e mobilidade, destaca-se o benefício de gratuidade no transporte público, proporcionado pelo Bilhete Único Especial a 1,6 milhão de pessoas idosas (60 anos de idade ou mais), segundo dados da SPTrans.

Gratuidade e alinhamento aos ODS

Embora todos os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU (Organização das Nações Unidas, 2015) estejam inter-relacionados, a gratuidade do transporte público para a pessoa idosa guarda especial alinhamento com os objetivos destacados no Quadro 1.

Percebe-se uma convergência entre as referências citadas, para que se proporcionem condições de mobilidade que contribuam para o envelhecimento ativo da população.

Apresentam-se, a seguir, os marcos legais referentes à gratuidade no transporte público para a pessoa idosa, elencados cronologicamente.

Quadro 1 – Gratuidade no transporte público para a pessoa idosa e seu alinhamento com os ODS

ODS	Itens pertinentes	Comentários
<p>ODS 1 – Erradicação da pobreza Erradicar a pobreza em todas as formas, em todos os lugares</p>	<p>1.4 Até 2030, garantir que todos os homens e mulheres, particularmente os pobres e vulneráveis, tenham direitos iguais aos recursos econômicos, bem como o acesso a serviços básicos, propriedade e controle sobre a terra e outras formas de propriedade, herança, recursos naturais, novas tecnologias apropriadas e serviços financeiros, incluindo microfinanças.</p> <p>1.5 Até 2030, construir a resiliência dos pobres e daqueles em situação de vulnerabilidade e reduzir a exposição e a vulnerabilidade destes a eventos extremos relacionados com o clima e outros choques e desastres econômicos, sociais e ambientais.</p>	<p>No item 1.4, preconiza-se a garantia do “acesso a serviços básicos” de “todos os homens e mulheres, particularmente os pobres e vulneráveis”, e, no item 1.5, o foco é a promoção da resiliência desses mesmos grupos sociais. Segundo Costa et al. (2018), há muitas definições para a vulnerabilidade social. No entanto, vários autores consideram-na associada à pobreza, e esta, a muitos outros fatores além das condições financeiras do indivíduo, como o acesso aos serviços básicos e públicos, os graus de liberdade individual e política proporcionados pela sociedade e a qualidade do meio ambiente. Ou seja, fatores associados à qualidade de vida e bem-estar. Sendo assim, pode-se considerar que parte da população idosa se encontra em situação de vulnerabilidade social, dependendo de outrem para a sua sobrevivência e participação na sociedade, na qual tem baixa representatividade. Esses fatores, entre outros, ameaçam constantemente a resiliência da pessoa idosa, conforme observado claramente durante a pandemia da covid-19 (Romero et al., 2022). A gratuidade no transporte público é um dos fatores que contribuem para que a pessoa idosa tenha acesso, sem ônus a ela e/ou aos seus cuidadores e responsáveis, a oportunidades e serviços, permitindo maior participação social. O ODS 3 está intimamente ligado à promoção do envelhecimento ativo e saudável, preconizado pela ONU e OMS, conforme já apresentado. O acesso da pessoa idosa aos serviços de saúde e locais que promovam o seu bem-estar também passa por seu acesso aos modos de transporte, que contribuam para a sua mobilidade e o seu direito à cidade, como qualquer cidadão.</p>
<p>ODS 3 – Saúde e Bem-Estar Garantir o acesso à saúde de qualidade e promover o bem-estar para todos, em todas as idades</p>	<p>Mensagem de cunho geral</p>	<p>O ODS 3 está intimamente ligado à promoção do envelhecimento ativo e saudável, preconizado pela ONU e OMS, conforme já apresentado. O acesso da pessoa idosa aos serviços de saúde e locais que promovam o seu bem-estar também passa por seu acesso aos modos de transporte, que contribuam para a sua mobilidade e o seu direito à cidade, como qualquer cidadão.</p>
<p>ODS 10 – Redução das desigualdades Reduzir as desigualdades no interior dos países e entre países</p>	<p>10.2 Até 2030, empoderar e promover a inclusão social, econômica e política de todos, independentemente da idade, gênero, deficiência, raça, etnia, origem, religião, condição econômica ou outra.</p>	<p>O item 10.2 deste ODS deixa clara a sua prioridade, que é promover a inclusão de todos. Portanto, incluem-se, aqui, as pessoas idosas, cuja participação na sociedade será fomentada, em alinhamento com o envelhecimento ativo e saudável.</p>
<p>ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis Tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis</p>	<p>11.2 Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.</p>	<p>O item 11.2 deste ODS foca na acessibilidade aos sistemas de transporte, inclusive sob o aspecto financeiro, o que está diretamente ligado à sua gratuidade.</p>

Fonte: os autores, baseados em Organização das Nações Unidas (2015).

Marcos legais nas várias instâncias

No que concerne às políticas públicas relativas ao transporte público para as pessoas idosas, cabe ressaltar os marcos legais e regulatórios que resguardam os seus direitos.

Apresenta-se, no Quadro 2, uma linha do tempo da legislação pertinente, a ser detalhada na sequência.

Estatuto da Pessoa Idosa (2003)

Em 1º de outubro de 2003, sancionou-se, no Brasil, a lei n. 10.741, instituindo o Estatuto da Pessoa Idosa,¹ cujo objetivo é “regular os

direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos” (Brasil, 2003). Em relação ao acesso ao transporte público, destaca-se o artigo 39º, do Capítulo X – Do Transporte: “Art. 39º: Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares”.

Lei estadual n. 15.187/2013

No dia 30 de outubro de 2013, sancionou-se a lei n. 15.187 no Estado de São Paulo, autorizando a gratuidade no Metrô, trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

Quadro 2 – Linha do tempo resumindo a legislação pertinente ao país, estado e município de São Paulo, relativa à gratuidade para a pessoa idosa no transporte público

Legislação federal	1º/10/2003	Lei n. 10.741	✓	Art. 39º: Aos maiores de 65 anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.
Legislação estadual	30/10/2013	Lei n. 15.187	✓	Autoriza a gratuidade no Metrô, trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e ônibus da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), às pessoas com 60 anos de idade ou mais.
Legislação municipal	16/12/2013	Lei n. 15.912	✓	Isenta do pagamento de tarifa nas linhas urbanas de ônibus, no âmbito do município de São Paulo, às pessoas idosas com idade igual ou superior a 60 anos.
	22/9/2019	Decreto n. 58.639	✓	Consolida e atualiza o Bilhete Único, fornecido pela empresa São Paulo Transportes (SPTrans).
	31/12/2020	Decreto n. 60.037	✗	Retira o benefício da gratuidade do transporte público coletivo, das pessoas idosas com idades entre 60 e 64 anos.
Legislação estadual	28/10/2022	Projeto de Lei n. 608/2022	✓	Concede a gratuidade no transporte público às pessoas idosas na faixa etária entre 60 e 65 anos, em situação de pobreza ou extrema pobreza, cadastradas no CadÚnico, a partir de 1º/1/2023
	15/12/2022	Lei n. 17.611	✓	Concede a gratuidade nos trens da CPTM e no Metrô para todas as pessoas idosas na faixa etária entre 60 e 65 anos.

Fonte: os autores.

(CPTM) e ônibus da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), às pessoas com 60 anos de idade ou mais (São Paulo (Estado) – Portal do Governo, 2013). Com essa ampliação da gratuidade, as viagens de pessoas idosas nos modos sobre trilhos mais que dobraram no período entre o final de 2013 e 2015, passando de 10,2 para 24,8 milhões, nos trens da CPTM, e de 24,5 para 50,5 milhões no Metrô (Shores, 2022).

Lei municipal n. 15.912/2013

Em 16 de dezembro de 2013, promulgou-se a lei n. 15.912, dispondo sobre a isenção do pagamento de tarifa nas linhas urbanas de ônibus, no âmbito do município de São Paulo, às pessoas idosas com idade igual ou superior a 60 anos (São Paulo (Município), 2013).

Decreto municipal n. 58.639/2019

No decreto municipal n. 58.639 de 22 de fevereiro de 2019 (São Paulo (Município), 2019), referente a consolidação e atualização do Bilhete Único, fornecido pela empresa São Paulo Transportes (SPTrans), ainda se observava a gratuidade concedida pela lei n. 15.912 de 2013. As linhas do tempo para os períodos de 1993 a 2013 e 2013 a 2019 (Figura 3) sumarizam as gratuidades aos vários modos de transporte público, na cidade de São Paulo, conferidas, às pessoas idosas, em função do gênero e faixa etária (Vieira, 2019).

Decreto municipal n. 60.037/2020

Em 30 de dezembro de 2020, retirou-se o benefício da gratuidade do transporte público coletivo das pessoas idosas com idades entre 60 e 64 anos, por meio do decreto municipal n. 60.037 (São Paulo (Município), 2020).

Audiência pública municipal (2021)

Em 11 de maio de 2021, a Comissão Extraordinária do Idoso e de Assistência Social, da Câmara Municipal de São Paulo, realizou uma Audiência pública virtual para debater os impactos do fim da gratuidade concedida às pessoas idosas entre 60 e 64 anos, no transporte público da capital. Uma das colocações teve como base que os impactos sociais seriam muito superiores aos financeiros: cerca de 850 mil paulistanos ocupavam essa faixa etária, com 60% deles trabalhando de forma precária (sem o vale-transporte e outros direitos trabalhistas), e contribuía com mais de 50% do orçamento familiar. Ou seja, a retirada do benefício impactaria em cerca de 30% ao mês o rendimento desses cidadãos (Monteiro, 2021).

Anúncio governo municipal (2022)

Em 26 de setembro de 2022, o governo municipal de São Paulo anunciou que as pessoas idosas, na faixa entre 60 e 64 anos, presentes no Cadastro Único ou CadÚnico (Brasil, 2022), seriam contempladas com a gratuidade nos

ônibus municipais, a partir de 1º de janeiro de 2023 (São Paulo (Município) – Secretaria Especial de Comunicação, 2022).

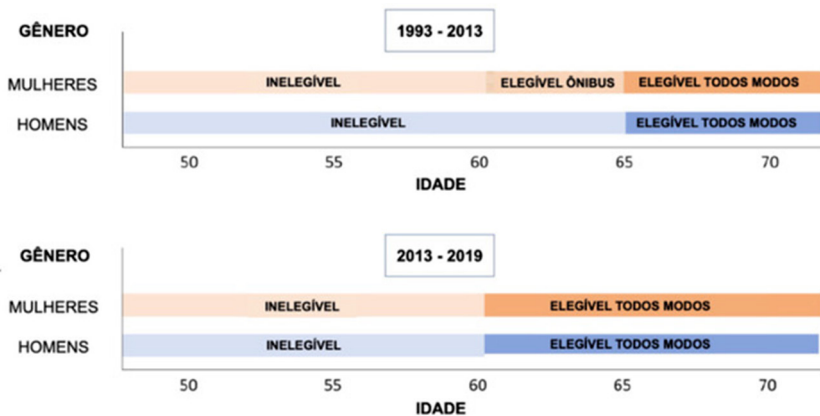
Projeto de lei estadual n. 608/2022

Em 28 de outubro de 2022, tramitava, em caráter de urgência, o projeto de lei n. 608/2022, de autoria do então governador do estado de São Paulo, que propunha a concessão da gratuidade em trens da CPTM e no Metrô, a partir de 1º de janeiro de 2023, às pessoas na faixa entre 60 e 65 anos, cadastradas no CadÚnico (São Paulo (Estado), 2022).

Lei estadual n. 17.611/2022

Em 15 de dezembro de 2022, após mudanças no projeto de lei n. 608/2022, promulgou-se a lei n. 17.611, concedendo a gratuidade nos trens da CPTM e no Metrô para todas as pessoas idosas na faixa etária entre 60 e 65 anos (São Paulo (Estado), 2022). A partir dessa mesma data, retomou-se a gratuidade nos ônibus da capital paulista, para os idosos na faixa etária de 60 a 64 anos, suspensa desde janeiro de 2021 (SPTrans, 2022). A retomada resultou de decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo, que considerou aquela medida inconstitucional.

Figura 3 – Linhas do tempo com gratuidades do transporte público, na cidade de São Paulo, conferidas às pessoas idosas de acordo com gênero e faixa etária



Fonte: adaptado de Vieira (2019).

Análise e discussão

Estudo realizado pelo Sistema de Informações da Mobilidade Urbana, da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) em 533 cidades brasileiras (Associação Nacional de Transportes Públicos, 2018), relata que o Índice de Mobilidade Urbana (IMU) é de 1,65 viagem por habitante ao dia. Embora a pesquisa Origem-Destino realizada em 2017 pelo Metrô, na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), tenha apontado um aumento do IMU de 1,95, em 2007, para 2,02 viagens/dia/habitante, em 2017 (média para a RMSP) (Pilotto e Novaski, 2023), observa-se o contraste em relação a grandes cidades de países mais desenvolvidos, em que o IMU se aproxima de 4. Nas populações mais vulneráveis, a prioridade dos deslocamentos ocorre por motivos de saúde, trabalho, escola ou creche. Excluídas essas motivações, o IMU apurado pela ANTP foi de 0,72, evidenciando as dificuldades de acesso ao transporte público. Pode-se inferir que, sem a gratuidade do transporte público, o impacto àquelas pessoas idosas mais vulneráveis e que dependem de suas famílias seria ainda maior.

Quando se trata da gratuidade do transporte público, concedida a alguns grupos específicos da sociedade, há que se considerar a questão dos chamados subsídios cruzados. Eles se referem ao financiamento de gratuidades pelos usuários pagantes, o que, obviamente, se reflete no preço da tarifa. Estudo intitulado “Envelhecimento populacional, gratuidades no transporte público e seus efeitos sobre as tarifas na Região Metropolitana de São Paulo” (Pereira et al., 2015), apresentou os resultados da Pesquisa Origem-Destino referente à Região Metropolitana de São Paulo (realizada

pelo Metrô em 2007), bem como as projeções demográficas realizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade), para 2020, 2030 e 2050, relativas ao envelhecimento progressivo da população na região, considerando-se a manutenção dos subsídios cruzados. Embora à época do estudo não houvesse a perspectiva da pandemia da covid-19, os resultados mostraram que, em 2020, o envelhecimento populacional não traria grandes variações à quantidade e à composição das viagens por idade, não gerando impactos no valor da tarifa. No entanto, para 2030 e 2050, as previsões apontaram um aumento considerável na proporção de passageiros com tarifa zero, o que poderá levar a um aumento da tarifa de 10% e 20%, respectivamente. Pode-se inferir que os impactos venham a ser expressivos, considerando-se que, em 2017, 10% do total de viagens por ônibus em São Paulo eram realizadas por pessoas idosas, com tarifa zero. Elas totalizavam 14,8 milhões de viagens ao mês, a um valor correspondente a R\$1 bilhão ao ano (Vieira, 2019). Estudos dessa natureza fomentam as discussões sobre o quanto os usuários pagantes são onerados pelas gratuidades e como é necessário que se reveja o modelo atual, baseado em subsídios cruzados, entre outros aspectos insustentáveis.

No mesmo estudo, Vieira (ibid.) avaliou os efeitos da gratuidade do transporte público sobre o comportamento de viagem das pessoas idosas, nas cidades de São Paulo e Belo Horizonte. O autor constatou que nem todas aquelas com 65 anos ou mais utilizam o benefício, porque há uma parcela de melhor condição socioeconômica que paga pelo transporte (o que minimiza o impacto sobre os usuários pagantes). Em geral, essas pessoas têm um maior

nível de escolaridade, possuem condições para ter um veículo próprio e emprego, apresentando, portanto, um perfil bem distinto da maior parte do grupo que usufrui do benefício. No caso desse grupo, considera-se também que possa haver uma certa dificuldade para a solicitação do benefício junto ao órgão competente, que exige o preenchimento de um formulário e o fornecimento de um documento de identidade válido. Na parcela de pessoas idosas usuárias da tarifa zero, com ensino médio completo e/ou possuidoras de um veículo, não se observou a troca do seu uso pelo transporte público. Constatou-se uma diminuição das viagens a pé, substituídas por pequenas viagens realizadas por transporte público, com vistas ao acesso aos serviços e às oportunidades ofertados nos bairros em que vivem, normalmente com mais opções. Esse efeito não é interessante, nem do ponto de vista da saúde da pessoa idosa, em que a mobilidade ativa tem sua contribuição, nem das externalidades causadas pelo tráfego de automóveis. No caso das pessoas mais carentes, a gratuidade proporcionou o acesso a maior gama de serviços e oportunidades. Concluindo, Vieira (ibid.) observou que o subsídio ao transporte público pode incrementar as viagens dos beneficiários em 27,3%, sendo o maior impacto sobre aqueles em pior condição socioeconômica. Infere-se que, além dos aspectos de inclusão social proporcionados por maior mobilidade, o subsídio ao transporte público possa impactar diretamente no IMU apresentado anteriormente. O estudo apontou, ainda, que não houve redução no número de viagens feitas por automóveis e, portanto, nas externalidades do tráfego.

Em certa medida, o estudo de Fatima et al. (2020) dialoga com o estudo anterior. Isso porque, ele se baseia na revisão da literatura

científica, tendo por objetivos compreender os padrões de viagens entre a população idosa, as preferências relativas aos modos de transporte, e sintetizar soluções de infraestrutura associadas às suas viagens, entre outros (ibid.). Os mais de cem estudos de acessibilidade ao transporte para pessoas idosas foram classificados em quatro categorias principais (Figura 4): Social e de transporte, Melhoria da infraestrutura, Índice de acessibilidade e Escolha do modo de transporte.

A primeira delas, Social e de transporte, refere-se a artigos que abordam o estilo de vida da pessoa idosa, padrões de viagem e destinos, bem como suas preferências em relação aos modos de transporte. Na categoria Incremento da infraestrutura, incluem-se artigos que tratam das soluções de infraestrutura relativas à mobilidade das pessoas idosas. Em Índice de acessibilidade, encontram-se estudos que abordam índices de acessibilidade à caminhabilidade e ao transporte público sendo, neste caso, classificados por metodologias baseadas em distância ou tempo.

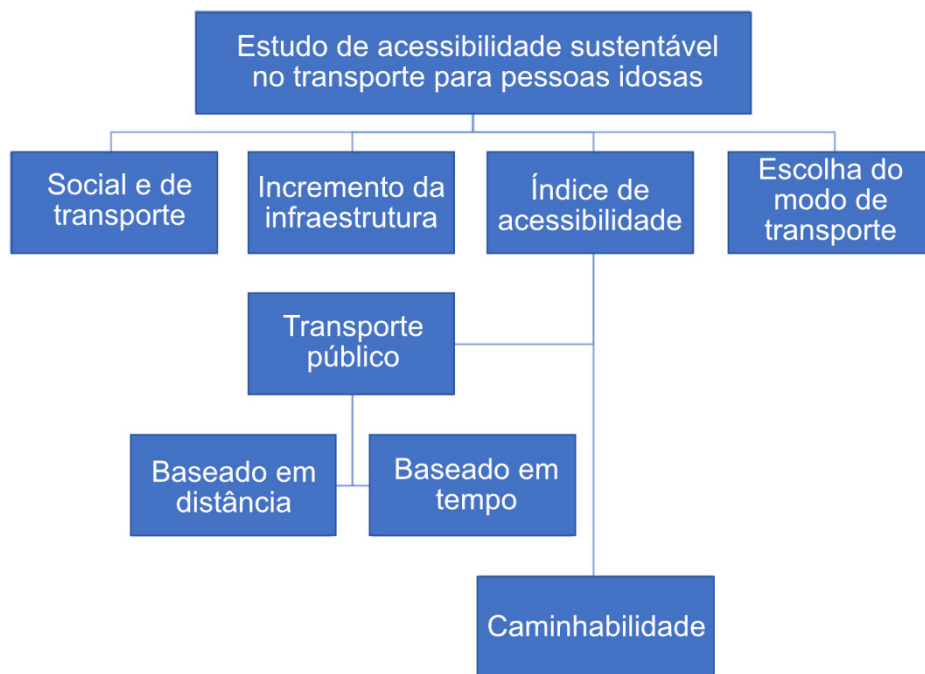
Cabe destacar aqui o conceito de caminhabilidade ou *walkability* (Bradshaw, 1993), associado ao grau de adequação das calçadas aos deslocamentos a pé, ou seja, o quanto elas proporcionam, aos pedestres, um caminhar seguro e confortável, estimulando-os (ou não) à mobilidade ativa, especialmente para acesso ao transporte público e deste para os seus destinos (primeira e última milhas). Implica, ainda, o investimento de recursos destinados à reestruturação da infraestrutura física que, para além de calçadas adequadas e atrativas, inclui mobiliário urbano apropriado, espaços estimulantes e boa sinalização, entre outros fatores. Finalmente, na categoria Escolha do modo de transporte, encontram-se artigos que

apresentam modelos matemáticos retratando padrões de escolhas. A revisão realizada mostrou que o comportamento de viagem das pessoas idosas está muito associado às características dos locais onde vivem, incluindo-se questões geográficas da sua cidade, disponibilidade de transporte público, principais finalidades de cada viagem e custos envolvidos.

Embora limitado a apenas 100 pessoas idosas, o estudo realizado por Lage et al. (2020) evidenciou outros fatores que impactam o envelhecimento ativo, no que concerne ao contato mais amplo da pessoa idosa com a cidade.

Com relação ao seu comportamento de viagem, os modos de transporte preferidos são o transporte público e os automóveis. Das pessoas entrevistadas, 82% utilizam o transporte público pela facilidade de uso em relação ao local onde moram, corroborando as apurações de Fátima et al. (2020), e 41% consideram esse transporte de boa qualidade. No entanto, 20% têm dificuldade para entrar e sair dos veículos, especialmente dos ônibus, devido à altura dos degraus e às catracas apertadas, isso somado aos fatores intrínsecos ao envelhecimento. 39% necessitam sentar-se no transporte público,

Figura 4 – Estudo de acessibilidade sustentável no transporte para pessoas idosas



Fonte: Fatima et al. (2020).

devido a comprometimentos diversos, mas, mesmo quando sentados, muitos relataram insegurança nos deslocamentos por ônibus, devido ao modo de condução dos motoristas. Embora essas pessoas não reconheçam as alterações decorrentes do envelhecimento sobre suas capacidades visuais, cognitivas e motoras, seja em deslocamentos como pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas ou usuários do transporte público, elas têm percepções de dificuldades de mobilidade impostas pelo ambiente externo, como calçadas irregulares com obstruções diversas, vias esburacadas e iluminação deficiente, trazendo à tona, novamente, a relevância da caminhabilidade.

Esse conceito também se faz presente no estudo de Micheletto (2011), em que se destaca a necessidade de um ambiente urbano de apoio ao deslocamento a pé, que completamente de forma eficaz o uso do transporte coletivo de todas as pessoas, sejam elas idosas ou não. A lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012), explicita a prioridade aos modos de transporte não motorizados, não fornecendo, no entanto, diretrizes que a garantam e viabilizem. Enquanto não houver uma política pública que trate com responsabilidade e eficiência as calçadas das cidades, livrando-as das irregularidades cometidas pela parceria público-privada com que são regidas atualmente, os idosos continuarão a ser as maiores vítimas do acidente de trânsito mais usual: a queda nas calçadas (Santos et al., 2017). Na cidade de São Paulo, por exemplo, proprietários de lotes são responsáveis pela construção, reforma e manutenção de calçadas contíguas, cabendo, ao poder público, fornecer as diretrizes de como fazê-lo e fiscalizar o seu

cumprimento (São Paulo (Município), 2011). No entanto, muitas vezes essas obrigações têm sido descumpridas por ambas as partes.

Estes e outros aspectos, como o posicionamento, o tipo e a temporização de semáforos para a travessia de pedestres, estão associados ao seu conjunto de necessidades, a serem atendidas pelo ambiente externo e que afetam a sua caminhabilidade. No quesito temporização semaforica, usualmente se considera o tempo necessário para atender uma velocidade média de deslocamento de pedestres de 1,2 m/s. No entanto, segundo Van Hoof et al. (2021), pessoas idosas acima dos 65 anos deslocam-se, em média, a 0,9 m/s – homens e 0,8 m/s – mulheres, e, próximo aos 85 anos de idade, a velocidade pode ser 0,4 m/s menor. A insegurança ao atravessar as ruas também foi relatada nesse estudo, dada a falta de respeito ao pedestre por parte de muitos condutores de veículos (motorizados ou não).

O caminho para cidades mais inclusivas, inteligentes e aderentes ao envelhecimento da população, também passa pela incorporação de Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) (Kuo, Leung e Yan, 2022). Portanto, cabe propor a incorporação de TICs que proporcionem maior eficiência e eficácia à rede de transportes, do ponto de vista dos operadores e da gestão pública, promovendo a sustentabilidade do sistema. Adicionalmente, propõem-se ferramentas digitais que ofereçam maiores recursos aos usuários do transporte público, desde o planejamento de cada viagem até a sua realização, bem como a promoção da literacia digital que se faça necessária, levando-se em conta grupos específicos, a exemplo daquele formado por pessoas idosas. Conforme observado em todos os estudos apresentados, há que se

considerar os aspectos culturais, sociais e políticos, além dos tecnológicos e de mobilidade, quando se pretende atingir uma “Cidade amiga da pessoa idosa”, constituindo aquilo que Loos, Sourbati e Behrendt (2020) denominaram “Ecosistema digital de mobilidade” (*Mobility Digital Ecosystem*).

Exemplificando: suponham-se embarcados, nos ônibus da capital paulista, sistemas capazes de mostrar a sua localização, em tempo real, a quantidade de passageiros por veículo (Milênio Bus, 2022) e a disponibilidade de assentos para pessoas idosas. Com a coleta desses dados, ao longo do tempo, um aplicativo móvel munido de Inteligência Artificial e Aprendizado de Máquina seria capaz de sugerir, a cada pessoa idosa nele cadastrada e usuária do transporte público, as melhores horas e dias da semana para realizar cada uma de suas atividades, dentro de suas prioridades, de modo que ela se deslocasse, sempre que possível, fora de horários de pico e, portanto, com mais segurança, conforto e tranquilidade. Considerando-se que há muitas pessoas idosas com maior flexibilidade de horário para agendar seus compromissos, esse aplicativo seria de grande utilidade, desde que elas fossem capazes de utilizá-lo. Para tal, seriam bem-vindas ações que promovessem a sua literacia digital e participação no desenvolvimento de produtos e interfaces que atendessem suas habilidades cognitivas, tecnológicas e necessidades cotidianas (Iancu e Iancu, 2020).

A prestação de serviços públicos como o de transportes depende da definição de políticas públicas que tragam recursos financeiros das várias instâncias governamentais, de modo a não sobrecarregar os orçamentos municipais e os usuários pagantes do transporte público, bem como de outras fontes a serem avaliadas,

eventualmente pelo critério de externalidades negativas impostas à mobilidade urbana (a exemplo do transporte por automóveis). Exemplificando-se, em novembro de 2022, o prefeito da capital paulista afirmou que, para o ano de 2023, haveria recursos públicos para o financiamento da gratuidade do transporte público apenas para as pessoas idosas na faixa etária entre 60 e 64 anos, cadastradas no CadÚnico. Isso levantou a questão: de onde viriam os recursos para financiar a gratuidade expandida a todas as pessoas idosas nessa faixa etária, a partir de 15 de dezembro de 2022, conforme decisão judicial?

Ainda há que se considerar que, não raro, há uma descontinuidade de políticas públicas no Brasil, quando da mudança de partido político no poder e/ou da escassez na transferência de recursos entre instâncias, quando ocupadas por partidos distintos. Isso pode impactar a população, total ou parcialmente, positiva ou negativamente (Baldraia, 2019; Aquino Cavalcante, 2021; Machado e Piccinini, 2018).

Em 2023, iniciaram-se novos mandatos nas esferas estadual e federal, e as eleições municipais ocorrerão em 2024. Como ficarão as políticas de gratuidade definidas pelo governo estadual anterior, sendo a atual gestão de partido distinto, no caso do estado de São Paulo? Quais serão os impactos dessa mudança na cidade de São Paulo, cujo atual prefeito é de partido distinto do atual governador? E como ficarão as políticas definidas pelo atual prefeito, caso ele não seja eleito em 2024 e/ou haja uma mudança de partido político no poder?

A despeito da subjetividade associada à política partidária e seus impactos sobre as políticas públicas, os dados e fatos aqui apresentados apontam para uma avaliação integrada e holística da rede de transportes

urbanos, na qual se insere a gratuidade. Ou seja, a gratuidade não deve ser um fim em si mesma. Diante disso, sugerem-se alguns itens complementares à implementação da gratuidade no transporte público para pessoas idosas que, entende-se, possam melhorar a qualidade de seus deslocamentos: a educação e o preparo de todos os agentes do transporte público envolvidos com o atendimento à pessoa idosa, essencial ao conjunto de adaptações necessárias às cidades; uma atuação integrada das instâncias municipais e estaduais, para que a mobilidade da pessoa idosa, por meio da gratuidade, seja possível entre municípios vizinhos/fronteiriços (incluindo-se, portanto, os ônibus intermunicipais, dentro dessa abrangência geográfica) e pelos municípios por onde circulam trens; o efetivo cumprimento de todos os direitos da pessoa idosa no transporte público, com os assentos específicos à sua disposição e a incorporação de dispositivos mecânicos que permitam a fácil entrada e saída dos ônibus; a incorporação de TICs que contribuam para o atendimento das necessidades de operadores, gestores e usuários da rede de transportes; a revisão e adequação da rede de mobilidade urbana, considerando-se, aqui, o conceito de caminhabilidade, favorecendo a mobilidade a pé que, além de fundamental para o envelhecimento ativo, também o é para atender à primeira e à última milha dos usuários do transporte público e conectar todos os demais modos de transporte.

Considerações finais

Todos esses relatos mostram os inúmeros fatores que afetam a mobilidade das pessoas idosas, ou seja, não basta conceder a elas a gratuidade no transporte público para motivá-las a sair de casa. Há a necessidade de adequação das cidades a uma população que está envelhecendo, o que passa por alterações em elementos arquitetônicos, na infraestrutura, nos sistemas de transportes e até mesmo pela educação da população.

Embora alguns aspectos abordados neste artigo dificilmente sejam endereçados pelo novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo (Brasil – Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano, 2022), espera-se que ele contribua para as discussões e decisões tomadas em torno da gratuidade do transporte público para a pessoa idosa. O Marco Legal tem por objetivo “tratar da reestruturação do modelo de prestação de serviços de Transporte Público Coletivo e trazer princípios, diretrizes, objetivos e definições sobre o Transporte Público Coletivo, além da organização e financiamento dos serviços de transporte e aspectos sobre a operação, como a contratação de operadores e o seu regime econômico-financeiro”. Prevê-se que ele seja aprovado pelo Senado Federal até o fim de 2023 e encaminhado à Câmara Federal (Soares, 2023).

Portanto, é fundamental que se aproveite essa oportunidade, para que se atribuam as devidas responsabilidades ao atendimento das necessidades da pessoa idosa (entre outras com

características particulares de deslocamento), enquanto cidadãos e usuárias do transporte público, a partir de uma abordagem integrada e holística da rede de transportes urbanos.

[I] <https://orcid.org/0000-0003-3671-450X>

Universidade de São Paulo, Escola Politécnica, Núcleo de Apoio à Pesquisa USP Cidades. São Paulo, SP/Brasil.

renata.mare@usp.br

[II] <https://orcid.org/0000-0002-6381-3450>

Universidade de São Paulo, Escola Politécnica, Grupo de Estudos, Pesquisa e Extensão em Big Data. São Paulo, SP/Brasil.

ogogli@usp.br

[III] <https://orcid.org/0000-0003-4112-7828>

Universidade Mackenzie, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, SP/Brasil.

meli.mobilidade@gmail.com

Nota

(1) Em julho de 2022, sancionou-se a lei n. 14.423, determinando a substituição, em toda a lei n. 10.741, “das expressões ‘idoso’ e ‘idosos’ pelas expressões ‘pessoa idosa’ e ‘pessoas idosas’, respectivamente”.

Referências

- AQUINO CAVALCANTE, L. S. (2021). *Descontinuidade de políticas públicas: uma análise sobre o programa melhor em casa*. Dissertação de mestrado. Brasília, Universidade Católica de Brasília.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (2018). Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos – Simob/ANTP. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em: 13 dez 2022.
- BALDRAIA, A. (2019). Um passo atrás para poder dar dois passos adiante? Considerações sobre as políticas de mobilidade urbana no município de São Paulo cinco anos após a vigência da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMU). *Revista Transporte y Territorio*. Buenos Aires, n. 20, pp. 190-213.
- BONIFÁCIO, G.; GUIMARÃES, R. (2021). *Projeções populacionais por idade e sexo para o Brasil até 2100*. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10889/1/td_2698.pdf. Acesso em: 12 dez 2021.
- BRADSHAW, C. (1993). Creating and using a rating system for neighborhood walkability: Towards an agenda for “local heroes”. In: 14TH INTERNATIONAL PEDESTRIAN CONFERENCE, v. 1. n. 14, Boulder.
- BRASIL (2003). Lei n. 10.741, de 1º de outubro. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/10.741.htm. Acesso em: 20 dez 2022.
- _____. (2012). Lei n. 12.587, de 3 de janeiro. Institui as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em: 23 jun 2023
- _____. (2022). Cadastro Único. Disponível em: <https://cadunico.dataprev.gov.br/#/>. Acesso em: 18 abr 2023.
- BRASIL – SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO (2022). Minuta do Projeto de Lei do novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo. Disponível em: <<https://www.gov.br/participamaisbrasil/marco-legal-transporte-publico-coletivo>>. Acesso em: 13 nov 2022.
- BRASIL – SENADO FEDERAL (2019). Senado aprova criação do Programa Cidade Amiga do Idoso — Senado Notícias. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/08/21/senado-aprova-criacao-do-programa-cidade-amiga-do-idoso>. Acesso em: 10 out 2022.
- COSTA, M. A. et al. (2018). *Vulnerabilidade social no Brasil: conceitos, métodos e primeiros resultados para municípios e regiões metropolitanas brasileiras*. Disponível em: https://www.econstor.eu/bitstream/10419/177580/1/td_2364.pdf. Acesso em: 15 dez 2022.
- FATIMA, K. et al. (2020). Elderly sustainable mobility: scientific paper review. *Sustainability*, v. 12, n. 18, p. 7319.
- IANCU, I.; IANCU, B. (2020). Designing mobile technology for elderly. A theoretical overview. *Technological Forecasting and Social Change*, v. 155.
- KUO, Y. H.; LEUNG, J. M. Y.; YAN, Y. (2022). Public transport for smart cities: recent innovations and future challenges. *European Journal of Operational Research*, v. 306, n. 3, pp. 1001-1026.

- LAGE, A. O. et al. (2020). Aspectos multifatoriais da mobilidade e mobilidade urbana do idoso na cidade de São Paulo. *Revista Kairós-Gerontologia*. São Paulo, v. 23, n. 4, pp. 45-64.
- LOOS, E.; SOURBATI, M.; BEHRENDT, F. (2020). The role of mobility digital ecosystems for age-friendly urban public transport: a narrative literature review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, v. 17, n. 20, pp. 1-16.
- MACHADO, L.; PICCININI, L. S. (2018). Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática. *Urbe—Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 10, n. 1, pp. 72-94.
- MICHELETTO, T. M. G. P. (2011). *O risco do idoso pedestre nas vias urbanas*. Disponível em: https://www.sinaldetransito.com.br/artigos/pedestre_idoso.pdf. Acesso em: 23 jun 2023.
- MILÊNIO BUS (2022). *Contagem de passageiros e gestão de frotas de ônibus*. Disponível em: <https://www.mileniobus.com.br>. Acesso em: 22 dez 2022.
- MONTEIRO, D. (2021). *Fim da gratuidade no transporte público para idosos entre 60 e 64 anos é debatida em audiência pública – Câmara Municipal de São Paulo*. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/fim-da-gratuidade-no-transporte-publico-para-idosos-entre-60-e-64-anos-e-debatida-em-audiencia-publica/>. Acesso em: 13 jan 2022.
- OPAS/OMS – Organização Pan-Americana da Saúde (2005). *Cidades e –comunidades amigas das pessoas idosas*. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/topicos/cidades-e-comunidades-amigas-das-pessoas-idosas>. Acesso em: 9 out 2022.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (2015). *Objetivos de Desenvolvimento Sustentável*. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 31 dez 2022.
- _____ (2020). População na terceira idade deverá duplicar até 2050 ultrapassando 1,5 bilhão. *ONU News*. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2020/10/1728162>. Acesso em: 10 jan 2023.
- _____ (2022). População mundial atinge 8 bilhões de pessoas. *ONU News*. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2022/11/1805342>. Acesso em: 10 dez 2022.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (2005). *Envelhecimento ativo: uma política de saúde*. Disponível em: https://bvms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/envelhecimento_ativo.pdf. Acesso em: 10 dez 2022.
- _____ (2007). Guia global das cidades amigas das pessoas idosas. Disponível em: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43755/9789899556867_por.pdf;sequence=3. Acesso em: 10 nov. 2021.
- PEREIRA, R. H. M. et al. (2015). Envelhecimento populacional, gratuidades no transporte público e seus efeitos sobre as tarifas na Região Metropolitana de São Paulo. *Revista Brasileira de Estudos de População*, v. 32, n. 1, pp. 101-120.
- PILOTTO, A. S.; NOVASKI, M. A. de M. (2023). Indicadores de mobilidade urbana na RMSP a partir da pesquisa OD-Metrô. *Cadernos Metrôpole*. São Paulo, v. 25, n. 56, pp. 229-254.
- PLOUFFE, L.; KALACHE, A. (2010). Towards global age-friendly cities: determining urban features that promote active aging. *Journal of Urban Health*, v. 87, n. 5, pp. 733-739.
- ROMERO, D. E. et al. (2022). O cuidado domiciliar de idosos com dependência funcional no Brasil: desigualdades e desafios no contexto da primeira onda da pandemia de covid-19. *Cadernos de Saúde Pública*, v. 38, n. 5.

- SANTOS, M. D. dos et al. (2017). Lack of accessibility in public transport and inadequacy of sidewalks: effects on the social participation of elderly persons with functional limitations. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, v. 20, n. 2, pp. 161-174.
- SÃO PAULO (ESTADO) (2021). Decreto n. 66.347, de 16/12/2021. Reformula o Programa “São Paulo Amigo do Idoso” e o “Selo Amigo do Idoso”, instituídos pelo Decreto n. 58.047, de 15 de maio de 2012, e dá providências correlatas. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2021/decreto-66347-16.12.2021.html>. Acesso em: 12 dez 2020.
- _____ (2022). Lei n. 17.611, de 15/12/2022. Autoriza o Poder Executivo a conceder o benefício de gratuidade no transporte coletivo de passageiros às pessoas compreendidas na faixa etária entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos, na forma que especifica. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2022/lei-17611-15.12.2022.html>. Acesso em: 20 dez 2023.
- SÃO PAULO (ESTADO) – PORTAL DO GOVERNO (2013). Lei que garante passe livre para idosos é sancionada | Governo do Estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/lei-que-garante-passe-livre-para-idosos-e-sancionada/>. Acesso em: 11 dez 2022.
- SÃO PAULO (ESTADO) – SECRETARIA DE DIREITOS HUMANOS E CIDADANIA (2019). *Programa São Paulo Amigo do Idoso*. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/direitos_humanos/idosos/programas_e_projetos/index.php?p=270237. Acesso em: 10 jan 2022.
- SÃO PAULO (ESTADO) – SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL (2021). *Como se tornar um município amigo do idoso*. Disponível em: <https://www.desenvolvimentosocial.sp.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/sp-amigo-3.pdf>. Acesso em: 8 nov 2022.
- SÃO PAULO (MUNICÍPIO) (2011). Lei n. 15.442, de 9 de setembro. Dispõe sobre a limpeza de imóveis, o fechamento de terrenos não edificadas e a construção e manutenção de passeios, bem como cria o Disque-Calçadas. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15442-de-09-de-setembro-de-2011>. Acesso em: 23 jun 2023
- _____ (2013). Lei n. 15.912, de 16 de dezembro. Dispõe sobre a isenção de pagamento da tarifa nas linhas urbanas de ônibus às pessoas com idade igual ou maior que sessenta anos, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15912-de-16-de-dezembro-de-2013/detalhe>. Acesso em: 1º nov 2022.
- _____ (2019). Decreto n. 58.639, de 22 de fevereiro. Dispõe sobre a consolidação e atualização das normas sobre Bilhete Único. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58639-de-22-de-fevereiro-de-2019>. Acesso em: 1º nov 2022.
- _____ (2020). Decreto n. 60.037, de 30 de dezembro de 2020. Altera o decreto n. 58.639, de 22 de fevereiro de 2019, que consolida e atualiza as normas sobre o Bilhete Único. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-60037-de-30-de-dezembro-de-2020>. Acesso em: 1º nov 2022.
- SÃO PAULO (MUNICÍPIO) – SECRETARIA ESPECIAL DE COMUNICAÇÃO (2017). São Paulo adere ao Programa SP Amigo do Idoso. Disponível em: <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/sao-paulo-adere-ao-programa-sp-amigo-do-idoso>. Acesso em: 10 out 2022.
- _____ (2022). Prefeitura anuncia gratuidade a idosos de 60 a 64 anos nos ônibus a partir de 2023. Disponível em: <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-anuncia-gratuidade-a-idosos-de-60-a-64-anos-nos-onibus-a-partir-de-2023>. Acesso em: 13 dez 2022.

- SÃO PAULO (MUNICÍPIO) – SECRETARIA MUNICIPAL DE DIREITOS HUMANOS E CIDADANIA (2020). São Paulo é certificada na graduação máxima do Selo Amigo do Idoso. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/direitos_humanos/noticias/?p=305446>. Acesso em: 10 jan 2021.
- SHORES, N. (2022). *Custo de subsídio público a gratuidade de idosos em ônibus pode crescer mais de 50% até 2030*. Disponível em: <https://infograficos.estadao.com.br/focas/planeje-sua-vida/custo-de-subsidio-publico-a-gratuidade-de-idosos-em-onibus-pode-crescer-mais-de-50-ate-2030>. Acesso em: 18 abr 2022.
- SILVEIRA, D. T.; CÓRDOVA, F. P. (2009). “A pesquisa científica”. In: GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. (eds.). *Métodos de pesquisa*. Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- SOARES, R. (2023). Ônibus: Marco Legal do transporte público será aprovado pelo Senado Federal ainda em 2023, promete Rodrigo Pacheco. *JC UOL*. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2023/08/15564726-onibus-marco-legal-do-transporte-publico-sera-aprovado-pelo-senado-federal-ainda-em-2023-promete-rodriogo-pacheco.html>. Acesso em: 6 nov 2023.
- SPTRANS (2022). Gratuidade para pessoas entre 60 e 64 anos vale a partir desta quinta-feira (15) nos ônibus. SPTrans. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/noticias/gratuidade-para-pessoas-entre-60-e-64-anos-vale-a-partir-desta-quinta-feira-15-nos-onibus>. Acesso em: 13 jan 2023.
- VAN HOOFF, J. et al. (2021). Ten questions concerning age-friendly cities and communities and the built environment. *Building and Environment*, v. 199.
- VIEIRA, R. S. (2019). *Travel behavior effects of fare-free public transit for seniors in Brazilian cities*. Disponível em: http://rsvieira.com/files/papers/Vieira_2019_fare_free_elder.pdf. Acesso em: 11 jan 2022.

Texto recebido em 7/jul/2023
Texto aprovado em 19/out/2023