

PERCEPÇÃO DO USUÁRIO IDOSO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO

Estudo de caso da cidade de Pelotas/RS

**Diana Lopes Pires¹, Adriana Portella²,
Carolina Gouvêa Schneider³, Luiza Madeira⁴,
Nirce Saffer Medvedoski⁵ e Stéphanie Souza Hillal⁶**

Resumo

A qualidade de vida pode estar relacionada ao grau de mobilidade que lhe é ofertado, sob influência de questões econômicas, sociais e faixa etária do indivíduo. Portanto, a capacidade da pessoa se deslocar, depende do acesso aos meios de transporte e de suas necessidades individuais. O objetivo desse artigo é analisar a percepção do usuário idoso quanto a qualidade de vida nos abrigos de ônibus. A cidade de Pelotas/RS foi selecionada como estudo de caso, uma vez que faz parte do projeto *Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities*. Para isto, foi aplicado o método de entrevista estruturada. Este artigo apresenta resultados em relação aos percursos do idoso até os abrigos, acesso à informação de forma independente, conforto do mobiliário e a caracterização do público idoso usuário deste sistema de transporte.

Palavras-chave: idoso, *wayfinding*, transporte público coletivo, mobilidade urbana.

PERCEPTION OF THE ELDERLY USER ABOUT PUBLIC TRANSPORT

Case study of the city of Pelotas/RS

Abstract

The quality of life can be related to the degree of mobility offered to it, under the influence of economic, social and age groups of the individual. Therefore, a person's ability to move depends on access to means of transport and their individual needs. The purpose of this article is to analyze the elderly user's perception of quality of life in bus shelters. The city of Pelotas / RS was selected as a case study, as it is part of the project *Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities*. For this, the structured interview method was applied. This article brought results in relation to the journey of the elderly to the shelters, access to information independently, comfort of the furniture

1 Mestranda em Arquitetura e Urbanismo e Designer Gráfica pela Universidade Federal de Pelotas.

2 Doutora em Desenho Urbano pela Oxford Brookes University (Inglaterra) com pós-doutorado em Planejamento Urbano pela University College London (Inglaterra). Mestra em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Pelotas. Docente na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas.

3 Aluna Especial de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pelotas. Arquiteta e Urbanista pela Universidade Católica de Pelotas.

4 Graduanda em Engenharia Civil, pela Universidade Federal do Rio Grande. Tecnóloga em Construção de Edifícios pelo Instituto Federal do Rio Grande do Sul.

5 Doutora em Estruturas Ambientais Urbanas pela USP. Mestra em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Docente da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas.

6 Mestranda em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas. Arquiteta e Urbanista pela Universidade Católica de Pelotas.

and the characterization of the elderly public using this transport system.

Keywords: elderly, *wayfinding*, public transport, urban mobility.

Introdução

Este estudo se desenvolve na área do ambiente e comportamento considerando as necessidades funcionais de localização e orientação, assim como o grau de interação do usuário idoso com o espaço urbano, tendo como importância a influência do espaço na qualidade de vida deste usuário.

O decreto nº 12.587 (2012) institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) tem como objetivos colaborar com o acesso à cidade, dar condições para que se realize deslocamentos de pessoas e cargas, e possibilitar a todas as pessoas a autonomia nos deslocamentos pretendidos.

Apresenta-se acessibilidade urbana então como a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade no fornecimento dos serviços de transporte urbano e circulação urbana, segurança na locomoção de pedestres e usuários, igualdade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouro, entre outros (BRASIL, 2012).

De acordo com Brasil Acessível (2006), a estruturação de planos de acessibilidade urbana, se constitui em um grande desafio para as administrações municipais em determinar onde devem iniciar as intervenções fundamentais para a garantia do acesso às pessoas com algum tipo de deficiência e restrição de mobilidade, como por exemplo, o usuário idoso. Tendo como objetivo garantir a acessibilidade e dar autonomia do mesmo ao sistema caso haja a necessidade.

Os espaços públicos têm sido projetados para adulto padrão, sem limitações de nenhum tipo, e os usuários da cidade apresentam uma diversidade que precisa ser considerado em sua totalidade. Os ambientes são planejados, em sua maioria, com maior atenção à quesitos estéticos do que funcionais e não levam em consideração as diferentes capacidades de locomoção e cognição decorrentes das diferentes fases da vida. Faz-se necessário planejamentos e adequações dos ambientes para idosos, devido ao progressivo envelhecimento da população (FREITAS et al., 2011).

De acordo com o Guia Global Cidade Amiga do Idoso (2008), foi destacado a importância da informação no âmbito do transporte público: indicação de programas de como utilizar o transporte, as opções de transportes disponíveis, os serviços ofertados, os horários, frequências e de veículos que possuam acessibilidade. Em consequência da baixa visão e da necessidade de fácil obtenção de informação, também foram salientadas as questões de legibilidade e leitura de textos.

A qualidade de vida pode estar relacionada ao grau de mobilidade que lhe é ofertado, sob influência de questões econômicas, sociais e faixa etária do indivíduo. Portanto, capacidade da pessoa se deslocar, depende também do acesso aos meios de transporte e de suas necessidades individuais (OLIVEIRA et al., 2012).

A mobilidade urbana é um atributo caracterizado pelo movimento de atividades humanas no espaço, envolvendo os deslocamentos de pessoas e mercadorias, que busca sempre melhor qualidade de infraestrutura e dos serviços de transportes para chegar aos lugares desejados no espaço urbano (BARRETO, 2016).

Para entendimento do tema mobilidade urbana, é necessário compreender que esta

vai além de soluções de trânsito e transportes. De acordo com Ferreira (2016), para o estabelecimento de um efetivo planejamento, mobilidade urbana deve ser entendida como um atributo das cidades, no que diz respeito ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano levando sempre em consideração o bem estar das que a utilizam.

Segundo Galvão (2012), definir o envelhecimento é o primeiro passo para o entendimento de seu processo, implicações e necessidades; permitindo a elaboração de respostas adequadas a esses fatores dentro de seu contexto social e político. Desta maneira, a compreensão das necessidades do acesso à informação reveste-se de relevância para a pretensão de um estudo voltado para suas necessidades.

A psicologia por sua vez aponta que o declínio nas funções cognitivas, que costumam acompanhar o avanço na idade, se dá principalmente pela falta de prática de atividade que envolvam essas funções por fatores comportamentais, por aspectos psicológicos e por fatores sociais. A ampliação da consciência de que o envelhecimento é um processo multidimensional mostrou que o declínio biológico na velhice é apenas um dos pontos a serem considerados nessa etapa da vida (HALLACK, 2017).

Levando em consideração que a existência de determinadas barreiras no ambiente urbano, incluindo o acesso à informação e deslocamento, são uma problemática vigente, faz-se necessário visar um planejamento para que a execução dos espaços, sejam inclusivos as comunidades que delas fazem o uso, promovendo a qualidade de vida e bem-estar (BERNARDI; KOWALTOWSKI, 2005).

Nogueira (2017) propôs avaliar a percepção ambiental de idosos em um parque urbano, identificando os elementos de legibilidade ambiental e de como isso contribui para o processo de *wayfinding*. O conceito de *wayfinding* utilizado consiste em “permitir a compreensão da navegabilidade pelo usuário como parte da articulação e orientação espacial” e legibilidade como a “compreensão do usuário em relação à clareza da paisagem urbana e do ambiente estudado”. Este conceito também foi considerado por este artigo para a aplicação da metodologia.

Simplificar e oportunizar o deslocamento de idosos é proporcionar o seguimento do processo de produtividade e vida do usuário ativa na cidade, influenciando na qualidade do envelhecimento. Dessa forma, a velhice não deve ser associada à incapacidade do indivíduo (FERNANDES, 2000).

Este estudo diz respeito a parte inicial de uma dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo. O objetivo desse artigo é analisar a percepção do usuário idoso quanto a qualidade de vida nos abrigos de ônibus.

Metodologia

Identifica-se este artigo como uma pesquisa fenomenológica e qualitativa, pois estuda a compreensão e entendimento do modo de como as pessoas vivem cotidianamente. A aplicabilidade do levantamento bibliográfico, entrevista e estudo de caso, o classifica como exploratório, pois proporciona uma visão geral, contudo mais aproximada do estudo (GIL, 2008).

Para este estudo, foi aplicado o método de entrevista estruturada que se baseia em um roteiro de perguntas pré definidas e fixas para todos os entrevistados. Este roteiro foi formulado em concordância com o referencial teórico e categorizado em quatro temas: (i) A mobilidade urbana, em que é questionado sobre as condições de deslocamento do usuário; (ii) A percepção do idoso no espaço urbano com perguntas

referentes a satisfação, entendimento, concepção sobre o espaço e mobiliário urbano; (iii) *Wayfinding*, com questões relacionadas ao acesso à informação sobre o transporte público e; (iv) Caracterização do usuário.

Este método de entrevista possibilita a aplicação em um curto período de tempo, já que os entrevistados encontravam-se em situação de espera de um ônibus. Este método foi aplicado no dia 11 de dezembro de 2018, entre 15 horas e 17 horas, em dezoito usuários idosos no local, com duração de 3 à 5 minutos para cada entrevista. Estas foram aplicadas por seis pesquisadores devidamente uniformizados para o reconhecimento do público em relação à pesquisa, portando uma prancheta e um gravador digital para a captação do áudio, leitura das perguntas e obtenção das assinaturas do termo de consentimento livre.

Os parâmetros utilizados para a escolha da faixa etária dos usuários entrevistados são da OMS - Organização Mundial de Saúde, em que são considerados idosos os indivíduos com idade de 60 anos ou mais para os países subdesenvolvidos e de 65 anos ou mais para países desenvolvidos. Para maior abrangência, foram considerados idosos os indivíduos com 60 anos ou mais para esse artigo (OMS, 2008).

A cidade escolhida foi Pelotas, no Rio Grande do Sul, Brasil, com recorte no bairro Centro. Pelotas faz parte de um projeto intitulado “Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities”⁷, que estuda o processo de envelhecimento a partir de diferentes contextos sociais, culturais e urbanos. O objeto de pesquisa consistirá em um conjunto de abrigos situados na rua General Osório (Figura 1), quadra entre as ruas Sete de Setembro e rua Marechal Floriano Peixoto (Figura 2).

O motivo da escolha ocorre por: (i) a rua General Osório ser uma via coletora e requalificada da cidade; (ii) praticamente todas as linhas de transporte público da cidade param nestes abrigos; (iii) identificação de um grande número de usuários no local diariamente; (iv) são os novos modelos de abrigos e; (v) ausência de sinalização com informações sobre o transporte público coletivo.

Resultados e discussão

De acordo com as respostas obtidas a partir da categoria de perguntas relacionadas a mobilidade urbana, que indaga a forma como os usuários se locomovem e qual o objetivo destes deslocamentos, os resultados indicam o frequente uso do transporte público coletivo no cotidiano do usuário idoso. Os objetivos das viagens demonstram a vida ativa desses usuários, como as idas ao centro, mercado, farmácia, visitar amigos, ajudar filhos e netos e também trabalhar. O uso deste modal está relacionado muitas vezes com a única possibilidade de locomoção deste usuário, pois os usuários fazem o percurso bairro-centro, com a impossibilidade de fazê-lo a pé e por sua gratuidade ou baixo custo.

De acordo com Londe; Mendonça (2014, p. 144), são indispensáveis as ofertas de transportes e serviços públicos adequados às necessidades da população e às características locais. Dificuldade encontrada pela usuária 4 (75 anos, moradora de Turucu/RS), que necessita caminhar 7km até alcançar um abrigo de ônibus e somada à falta de informação dos horários de ônibus, gera desconforto e desestímulo no uso do serviço.

⁷ <https://wp.ufpel.edu.br/placeageproject/>.



Figura 1 - Conjunto de abrigo de ônibus da rua General Osório. Fonte: Autor, 2018.

O transporte público coletivo é o fator que influencia no envelhecimento ativo, para muitos casos, os idosos têm suas vidas dependentes do sistema de transporte existente. Este provém ao idoso e aos demais cidadãos a capacidade de ter acesso à cidade e serviços, como também de incluí-los em atividades de participação social (OMS, 2008).

Além disso, os entrevistados destacaram pontos importantes no uso do transporte público coletivo. A educação dos funcionários e motoristas dos ônibus e questões de conforto, como: solução do aquecimento no interior do ônibus com ar condicionado e cortinas para o sol, são fatores ponderantes para os usuários idosos no reconhecimento de um ambiente amigável ao uso. A superlotação, descumprimento de horário, falta de segurança, valor da tarifa (para os usuários com idade inferior a 65 anos, conforme lei que institui o estatuto do idoso, decreto nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, art 39) e precariedade dos veículos são reclamações frequentes dos entrevistados, demonstrando o descontentamento com a gestão do sistema de transporte público coletivo.

Outro ponto destacado pela usuária 1 (70 anos, moradora do bairro Bom Jesus) é a falta de educação por parte de alguns funcionários da empresa de ônibus. Esse relato diverge da premissa de diversas campanhas informativas e treinamentos para funcionários e condutores em empresas de transporte coletivo sobre melhorar a sensibilidade e respeito com a pessoa idosa (SANT'ANNA, 2006).

Segundo DORNELES (2006), a percepção e satisfação do usuário idoso em relação ao espaço urbano pode ser dividida em três relevantes aspectos como: (i) necessidades físicas, quando o usuário requer espaços projetados para seu uso, com garantia de conforto e segurança; este caso, o ambiente deve ser atrativo e oferecer acessibilidade para a realização de atividades rotineiras, (ii) necessidades informativas, estando diretamente relacionada ao acesso à informação oferecido aos idosos para se orientar em um determinado espaço, (iii) necessidades sociais, ligadas à promoção da interação

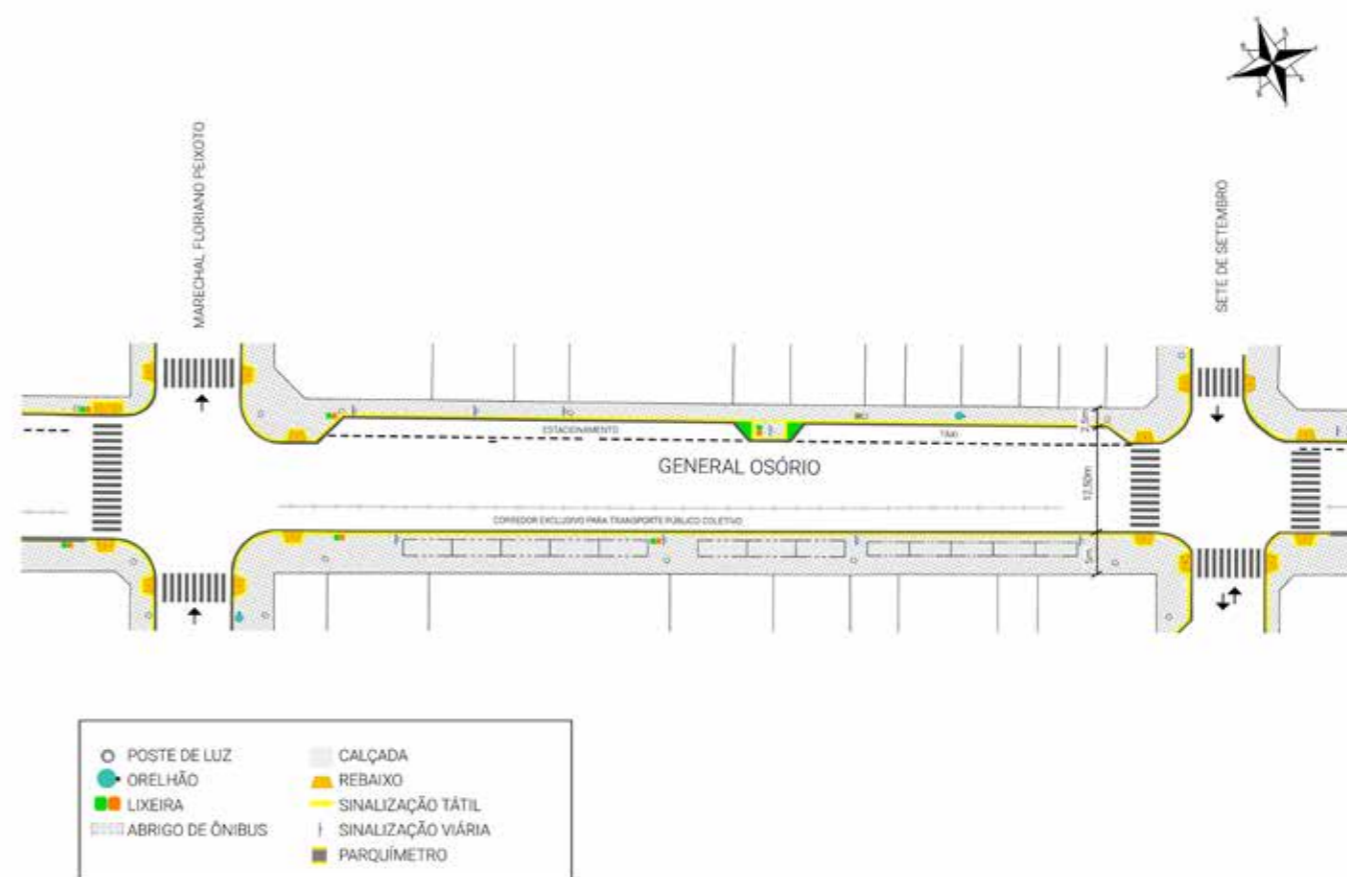


Figura 2: Croqui rua General Osório. Fonte: Autor, 2018.

dos idosos com o ambiente em que se encontram.

A percepção e a satisfação do usuário sob o espaço urbano é avaliada neste artigo a partir da relação do usuário com o mobiliário urbano o qual ele está inserido, o abrigo de ônibus. Os entrevistados em maioria demonstram boa aceitação sobre a aquisição dos novos abrigos de ônibus, relatam serem esteticamente agradáveis, contribuem para a boa imagem das vias e que são mobiliários de grande utilidade a população da cidade.

Segundo Lynch (1960) em *The Image of The City*, o autor explica que a imagem pública de um ambiente possui significados individuais para cada observador. São identificados e analisados os objetos físicos e perceptíveis do ambiente e, o conteúdo físico dessa imagem pode ser classificado em elementos como: (i) vias, que são canais de locomoção onde os elementos ambientais interagem e se organizam; (ii) pontos nodais, que são cruzamentos ou convergências de vias; (iii) marcos, que são objetos físicos que podem ser vistos sob diversos ângulos e distância de uma cidade, que são usados como referências para simbolizar uma direção constante; (iv) limites, que são fronteiras e quebras de continuidade, podendo ser naturais como praias, rios e lagos ou artificiais como muros, paredes ou construções e; (v) bairros, que são regiões de grande e médio porte em uma escala bidimensional.

Contudo, a boa aceitação do mobiliário e o uso frequente do transporte público coletivo pelos entrevistados, permitiu que analisassem o mobiliário com mais profundidade. Os novos abrigos possuem 5,00 x 2,00 metros de largura, são produzidos em estrutura metálica galvanizada e vidro transparente temperado de 8 milímetros de espessura, apresentam o mesmo tipo de vidro no teto, embora jateado (Figura 3).

O principal problema apontado pelos entrevistados é em relação ao tipo de material utilizado nos abrigos, o vidro. Este material permite a passagem de raios solares, mas conseqüentemente não protege os usuários e contribui para o aquecimento no

interior do mobiliário no período com maior incidência do Sol, tornando impossível a permanência no abrigo. Além disso, os idosos temem que a falta de segurança na cidade permita que vândalos danifiquem os mobiliários e por tratar-se de um objeto cortante, conforme quebrado representa perigo para usuários que possuem diminuição da função visual, recorrente entre os idosos.

O envelhecimento implica também com o convívio de doenças próprias do avanço da idade, entre elas a redução de mobilidade. Os idosos necessitam de um meio social que lhes ofereçam apoio para superar as mudanças físicas e sociais que são conseqüências do envelhecimento, e este é um processo tem seguimento por toda a vida e a capacitação é o fator chave para um ambiente amigo do idoso (OMS, 2008; IPEA, 2007).

Isso pôde ser observado com os pontos positivos apontados pelos entrevistados sobre a inserção de bancos e a cobertura, pois permite descanso para o usuário enquanto aguarda o ônibus e o protege contra chuvas. Observemos as falas a seguir:

Olha, só pelos banquinhos que os idosos já gostam de se sentar né? [...] Olha, o bom que ao menos quando tá assim aquela chuvinha tal as pessoas não ficam se molhando, tá, podem ficar sentadinhas pra aguardar seus ônibus. Os idosos principalmente e as crianças [...]. Usuária 18, aposentada, 62 anos, moradora de Três Vendas há 53 anos.

Porque, tu fica aqui na parada, se tu ficares aqui, tu vai ver, que as outras paradas esvaziam, e nós ficamos aqui. [...] Bom. (risos) Bom por causa que a gente tem como sentar, tem abrigo, tudo. Usuária 15, possui 67 anos, aposentada, moradora do bairro Três Vendas, mora em Pelotas desde que nasceu, possui ensino médio.

Políticas públicas para idosos necessitam absorver e compreender as especificidades da própria categoria, que considera as diferentes vulnerabilidades associadas ao envelhecimento conforme gênero, raça, região geográfica ou grupo social e minimizar estes efeitos. Entretanto, as políticas devem oportunizar incentivos para o envelhecimento independente em relação à atuação social (IPEA, 2007).

A busca pela informação sobre o transporte público coletivo é motivada pelas seguintes dúvidas: (i) horário, em que o idoso está habituado ao trajeto mas não consegue memorizar todos os horários ou frequência da linha no determinado abrigo; (ii) trajeto, importante ao usuário idoso não habituado quando alinhado com outras informações sobre o transporte público coletivo.

Quanto ao acesso à informação, os entrevistados demonstram-se habituados com o sistema de transporte público coletivo devido a frequência do uso. A conseqüência disso é o conhecimento sobre linhas, horários e trajetos dos ônibus que utilizam e nos casos de desconhecimento, a forma mais comum entre os entrevistados é de obter a informação a partir de conversas com os funcionários do transporte. Ainda, usuários que moram na região central, e utilizam linhas centro-bairro para deslocamento, dada a maior disponibilidade de ônibus na região central, em sua maioria, estão satisfeitos com a oferta de transporte, e observam aspectos diversos. Observe a fala:

Olha eu não tenho nada pra me queixar, os ônibus que passam ali, que eu moro ali na Pinto Martins com Juscelino, eu não tenho nada pra me queixar. Pra mim tá ótimo. [...] Ah, o que eu acho mais falta nos ônibus é ar-condicionado. Acho que deveriam, nem que cobrassem



Figura 3: Abrigo de ônibus da rua General Osório. Fonte: Autor, 2018.

um pouquinho mais mas, deveria de ter. Usuária 11, possui 70 anos, moradora do bairro Centro, mora em Pelotas há 2 anos, possui ensino superior e está aposentada.

No entanto, quando não há um conhecimento prévio sobre as informações do sistema de transporte público coletivo da cidade, os usuários utilizam de outros meios para a obtenção da informação. Um terço (1/3) dos idosos entrevistados utilizam da internet através de redes sociais e aplicativos, os demais ligam para a empresa, escutam no rádio ou ainda possuem a papelaria fornecida pela empresa antes do consórcio. Majoritariamente, a informação que os idosos percebem a falta foi sobre os horários dos ônibus, sendo somente 2 (dois) entrevistados que procuram informação sobre trajetos e linhas. Isto porque o usuário entrevistado já está habituado. Observemos as falas:

Ai seria o horário ou uma coisa assim [...] Eu simplesmente, eu pego o ônibus ali, bem, bem, ali, nem sair do meu bloco, nem chega uns passos e já tá o ônibus, quer dizer, o ônibus vem ali, tem o abrigo, nós sentamos e aguardamos o ônibus né? Usuária 7, possui 80 anos, aposentada, moradora do bairro Centro, mora em Pelotas há 70 anos, possui o ensino superior.

[...] O meu é sempre o mesmo trajeto, Bom Jesus direita, só o problema é o horário, que eu nunca sei. Ai fico horas na parada. Usuária 8, aposentada, 83 anos, moradora do bairro Areal desde que nasceu.

Em virtude de não haver sinalização urbana apoiada nos conceitos wayfinding e voltada para o usuário do transporte público coletivo na cidade contendo informações sobre linhas, trajetos e horários dos veículos nos abrigos, foi inserido a pergunta que indaga sobre a aceitação de uma sinalização com estes requisitos e sobre a motivação que isto lhes causariam.

O usuário tende a perceber e organizar seu ambiente e o uso de dispositivos de sinalização, baseado em wayfinding, tende a suprir a demanda informacional. Um sistema de orientação é capaz de transmitir confiança, segurança, maior produtividade e menor desgaste de tempo no processo de entendimento. Seu mal planejamento pode resultar em um agravamento do problema da orientação e localização do usuário. Experiências de estar perdido e desorientado refletem diretamente na relação do usuário com o ambiente (ARTHUR; PASSINI, 1992).

Observe as seguintes falas:

Ah, eu acho uma boa. Na Europa toda é assim. Usuária 11, possui 70 anos, moradora do bairro Centro, mora em Pelotas há 2 anos, possui ensino superior e está aposentada.

[...] aí eu sabia mais os horários de mais ônibus.. que eu vou sair.. que eu sou da noite né? Ando no dia e ando na noite [...] Usuário 22, possui 68 anos, morador do bairro Três Vendas, mora em Pelotas desde que nasceu, possui o ensino médio e está aposentado.

Ai a gente olharia, “bom eu tenho tantos minutos, tantas horas pra fazer o que eu quero no centro” [...] Usuária 15, possui 67 anos, moradora do bairro Cohab Tablada, mora em Pelotas desde que nasceu, possui ensino médio e está aposentada.

A maioria dos entrevistados demonstraram interesse e reconhecimento da utilidade da sinalização urbana como um provedor de informação prévia do transporte público coletivo da cidade e também sobre a possibilidade de adquiri-la de forma autônoma, com isso a motivação sobre usar mais o transporte público local já que informado.

Quanto ao gênero, do total de dezoito entrevistas validadas, onze (61%) dos entrevistados foram do gênero feminino e sete (38%) do gênero masculino, sendo as usuárias entrevistadas mais receptivas na abordagem do que os usuários idosos do gênero masculino.

Quanto à faixa etária dos entrevistados, foram classificados em: idosos jovens, com idade de 60 a 79 anos, e idosos longevos, com idade de 80 anos ou mais (NAVARRO et al., 2015). A participação dos idosos jovens foi superior aos idosos longevos com um percentual de 72% para 28%. Dos idosos jovens (treze entrevistadas), nove são do gênero feminino e dos idosos longevos (cinco entrevistados) três são do gênero masculino, demonstrando que: ainda que a participação em geral seja a maioria feminina, em percentual, os idosos com mais de 80 anos do gênero masculino foram mais receptivos no convite a participação do método em relação às usuárias longevas.

Conclusões

Algumas cidades no Brasil, como Porto Alegre, no intento de promover um ambiente amigável ao idoso, receberam o certificado internacional da OMS de ‘Cidade e Comunidade Amigáveis à Pessoa Idosa’, segundo a Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) (2018). No entanto, o certificado é uma promessa de que a cidade se compromete em estudar meios e propor ações que tornem o ambiente favorável ao envelhecimento saudável, seguindo a proposta da OMS. Já em cidades como Portland, Oregon, uma das nove primeiras cidades que obtiveram certificado para tornar-se uma cidade amiga do idoso, foi criado um Conselho Consultivo específico para o planejamento e desenvolvimento de ações, bem como acompanhamento das melhorias, assim como pesquisas na área. Existe uma organização e uma estrutura que demonstra e possibilita um forte compromisso com o planejamento urbano engajado na comunidade (NEAL; DELATORRE; CARDER, 2014).

Os idosos demonstram serem ativos e independentes no que tange ao desenvolvimento das práticas de locomoção por transporte público coletivo. O acesso à informação e/ao modal, através de informações impressas com uso de linguagens simples, como recomendado pela OMS (2008), permite aos idosos a locomoção segura pela cidade sem que haja a necessidade de um acompanhante para levá-lo ao destino. Este imperativo foi identificado na cidade de Tóquio, pela OMS (2008), onde os idosos verificam a necessidade de disponibilização de horários dos serviços de transporte, em linguagem visível e em local adequado. Segundo a OMS (2008), as sensações de segurança e insegurança são fatores marcantes para os idosos na utilização do transporte público, influenciando diretamente no uso dos serviços.

Outro motivo que colabora para ocorrência deste tipo de situação, consiste na inexistência de sinalização urbana voltada para o usuário do transporte público coletivo, apoiada nos conceitos wayfinding, que contenha informações sobre linhas, trajetos e horários dos veículos nos abrigos. A existência deste tipo de informação, possibilita o acesso à informação de forma autônoma.

O freqüente uso do transporte público coletivo no cotidiano do usuário idoso requer que suas necessidades sejam atendidas, tanto a garantia de locomoção, através dos baixos custos e acesso ao transporte, ou pela ampliação da oferta de transporte público que

atenda toda a população de forma mais efetiva, sem que haja necessidade de grandes deslocamentos até os abrigos de ônibus.

A OMS (2008) relata que o custo é considerado um fator importante e conclusivo na incidência de utilização do transporte público por idosos, a exemplo da cidade de Genebra, onde há gratuidade no transporte para a pessoa que acompanha o idoso, e, no entanto, a cidade de Nairóbi apresenta idosos insatisfeitos com o aumento arbitrário dos preços. O Brasil, um país em desenvolvimento, disponibiliza a o serviço de transporte público coletivo de forma gratuita para o usuário idoso a partir dos 65 anos de idade, conforme o decreto n. 10.741 (2003), entretanto, o serviço de transporte público coletivo não é disponível para todas as regiões como até o interior ou até o final dos bairros, ou favelas, conforme cita OMS (2008). Esta situação gera desconforto e desestímulo no uso do serviço, visto que os usuários idosos necessitam vencer longas distâncias até um abrigo de ônibus, além da falta de informação facilitada sobre o serviço dos ônibus.

Quanto aos destinos, segundo a OMS (2008), a capacidade de usar o transporte público depende de para onde se deseja ir, e fala que em algumas cidades, os serviços de transporte público tem boa cobertura em pelo menos algumas áreas. Já em outras cidades, existe uma preocupação quanto à adequação das rotas dos transportes públicos. É possível observar que os usuários idosos moradores da região central não encontram problemas referentes à oferta de ônibus, já que os mesmos podem utilizar as diversas linhas que transitam pela região central em direção ao bairros. Já os idosos moradores de alguns bairros, que utilizam linha específica, encontram dificuldades no deslocamento tanto centro-bairro, quanto bairro-centro, dada à menor oferta de transporte público.

A frequente utilização do transporte faz com que o usuário idoso tenha algum tipo de conhecimento sobre o funcionamento, por motivos de repetição e pregnância. Usuários que utilizam sempre o mesmo trajeto, expõem que existe um problema com relação à constância dos horários, o que promove por vezes em horas de espera no abrigo de ônibus. A OMS (2008) fala que uma característica amigável do idoso consiste em prover serviços de transporte público confiáveis, freqüentes e seguros. Neste sentido faz-se necessário o aumento na freqüência dos ônibus nas linhas dos bairros menos atendidos.

A atitude gentil do motorista de ônibus é assinalada pela OMS (2008) como uma característica amigável do idoso. No entanto, relata também que há falta de sensibilidade nos motoristas em muitas cidades, como em Nova Delhi, em Genebra, no Rio de Janeiro, e na Cidade do México. Muitos entrevistados reclamaram do tratamento por parte dos motoristas, no atendimento, educação e resolução de dúvidas, quanto no cuidado ao embarque e desembarque, ou segurança no trajeto. Nestes casos, é indicado a requalificação por parte dos funcionários do sistema de transporte público coletivo com cursos de treinamento com foco no passageiro idoso.

A superlotação em determinados horários pode gerar insegurança para os usuários idosos, pois aglomerações formadas na entrada do ônibus e no interior do abrigo, facilitam a ocorrência de acidentes. A conservação e o uso dos mobiliários da cidade é de grande importância para os idosos que utilizam destes serviços. A disposição de artifícios que proporcionem o mínimo de conforto, como por exemplo bancos e teto nos abrigos, são importantes para os usuários idosos do transporte público coletivo que possuem maior necessidade de descanso do que os demais usuários.

O abrigo deve ser seguro, de forma que promova visibilidade e proteção, inserido de forma que evite a promoção de aglomerações. É necessário que o mobiliário tenha uma

qualidade protetora, utilizando material especial, que ao romper, não produza risco. Os abrigos devem ser locais acessíveis, com sinalização adequada, bem localizados, que promovam segurança e conforto durante a espera.

Os usuários idosos demonstram interesse na utilização de um sistema de sinalização urbana capaz de trazer informações diversas a cerca do transporte público, desde trajetos e horários, possibilitando a obtenção dessas informações de forma independente. Muitos estão habituados ao uso do serviço, gerando um conhecimento prévio sobre as linhas. Contudo, os que não possuem o hábito ou conhecimento, sentem falta do acesso à essas informações, principalmente com relação aos horários dos ônibus já que é impossível a memorização na sua totalidade.

Neste sentido, é de extrema importância para a otimização da experiência de utilização do transporte público urbano, que o usuário idoso tenha acesso à informação, com sistema adequado, que possibilite ao usuário uma vivência agradável e segura, compreendendo o ambiente que o cerca.

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Referências

ARTHUR, P.; PASSINI, R. *Wayfinding: People, Signs, and Architecture*. Ontario: McGrawHill Ryerson Ltd. 1992.

BARRETO, J. *Mobilidade urbana, acessibilidade e segurança para a população idosa em Montes Claros - MG*. Periódicos UNIMONTES- MG, 2016. Disponível em: <<https://www.periodicos.unimontes.br>>. Acesso em: 02 de junho de 2020.

BERNARDI, N.; KOWALTOWSKI, D. C. C. K. *Reflexões sobre a aplicação dos conceitos de desenho universal no processo de projeto de arquitetura*. ENCAC 2005. Anais... Maceió, AL.

BRASIL ACESSÍVEL: *programa brasileiro de acessibilidade urbana*. 4. ed. Brasília: Ministério das Cidades; Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SEMOB, 2006. (Cadernos 6: Boas Práticas em Acessibilidade)

BRASIL. *Decreto n. 10.741, de 1 de outubro de 2003*. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2003/L10.741.htm> Acesso em: 25 agosto de 2018.

BRASIL. *Decreto n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm> Acesso em: 28 de junho 2018

DORNELES, V. G.; BINS ELY, V. H. M. & PEDROSO; E. S. R. *A inserção do idoso no espaço público urbano*. ENTAC 2006. Anais... Florianópolis- SC.

FERNANDES, J. C. *Urbanismo e envelhecimento: algumas reflexões a partir da cidade de Uberlândia*. Revista Caminhos de Geografia, v. 1, n. 2, p. 31-49, 2000.

FERREIRA, M. *Ergonomia do envelhecimento: Acessibilidade e Mobilidade Urbana no*

Brasil. Periódicos PUC RIO, v. 1, n. 1, ano 4, 2016 Disponível em: <<http://periodicos.puc-rio.br/>>. Acesso em: 01 de junho de 2020.

FREITAS, E. V. et al. *Tratado de geriatria e gerontologia*. 3. ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2011.

GALVÃO, O. *Envelhecimento ativo e sua relação com a independência funcional*. Scielo BR, 2012. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/tce/v21n3/v21n3a04.pdf>>. Acesso em: 01, junho de 2020.

GIL, A. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6ª ed. Editora Atlas S.A. São Paulo, 2008.

HALLACK, M. *Arquitetura para a terceira idade*. Repositório UFJF, 2017. Disponível em: <http://repositorio.ufjf.br/>. Acesso em: 28 de maio de 2020.

IPEA. *Políticas Sociais: acompanhamento e análise*. Diretoria de Estudos Sociais. Brasília, ed. especial, n. 13, p. 257-260, 2007. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/>>. Acesso em: 23 de jul de 2018.

LONDE, P. R.; MENDONÇA, M. das G. *Espaços livres públicos: relações entre o meio ambiente, função social e mobilidade urbana*. Revista Caminhos da Geografia. v. 15, n. 49, p. 138–151. Uberlândia, 2014.

LYNCH, K. *The Image of the City*. Massachusetts: The M.I.T. Press, 1960.

NAVARRO, J. H. do N. et al. *Percepção dos idosos jovens e longevos gaúchos quanto aos espaços públicos em que vivem*. Revista Ciência & Saúde Coletiva, v. 20, n 2, p. 461-470, Rio de Janeiro, 2015.

NEAL, M. B.; DELATORRE, A. K.; CARDER, P. C. *Age-friendly Portland: a university-city-community partnership*. Journal of Aging & Social Policy, v. 26, n 1-2, p. 88-101, 2014.

NOGUEIRA, D. de L. *Wayfinding e legibilidade ambiental em parque urbano: um estudo da percepção de usuários idosos*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2017.

OLIVEIRA, A. G. et al. *Direitos dos idosos relacionados à sua mobilidade*. Revista dos Transportes Públicos - ANTP, v. 34, 2012.

OMS. Organização Mundial da Saúde. *Guia global cidade amiga do idoso*. Genebra OMS, 2008.

OPAS BRASIL, ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE. *Quatro cidades brasileiras já possuem certificação internacional de Cidade e Comunidades Amigáveis à Pessoa Idosa*, 2018. Disponível em: <<https://www.paho.org/>> Acesso em: 30 de maio de 2020.

SANT'ANNA, Rogério. *Mobilidade e segurança no trânsito da população idosa: um estudo descritivo sobre a percepção de pedestres idosos e de especialistas em engenharia de tráfego*. Tese, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.