

## A INFLUÊNCIA DO WAYFINDING NA EXPERIÊNCIA DO USUÁRIO IDOSO NO USO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: O CASO DE PELOTAS/RS

DIANA LOPES PIRES<sup>1</sup>;  
ADRIANA PORTELLA<sup>2</sup>;

<sup>1</sup> Universidade Federal de Pelotas – [deedee.lpires@gmail.com](mailto:deedee.lpires@gmail.com)

<sup>2</sup>Universidade Federal de Pelotas – [adrianaportella@yahoo.com.br](mailto:adrianaportella@yahoo.com.br)

### 1. INTRODUÇÃO

Este estudo se desenvolve na área da análise do ambiente-comportamento considerando as demandas sobre características funcionais de localização e orientação espacial no espaço público estudado, assim como o grau de interação do usuário idoso com o ambiente urbano, tendo como inferência a influência do espaço na qualidade de vida do mesmo. O objetivo do estudo é analisar como um projeto de wayfinding, a partir de um sistema de sinalização para transporte público coletivo, influencia na qualidade de vida do usuário idoso na cidade de Pelotas.

O wayfinding é uma concepção que incorpora todos os processos perceptivos, cognitivos e de tomada de decisões necessárias para que o usuário encontre seu caminho. Um sistema de orientação é capaz de transmitir confiança, segurança, maior produtividade e menor desgaste de tempo no processo de entendimento. O usuário tende a perceber e organizar seu ambiente. Com o intuito de facilitar o acesso à mobilidade urbana, o uso de dispositivos de sinalização em um sistema de wayfinding tende a suprir a demanda, porém o seu mau 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).

A Lei nº 12.587, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como objetivos colaborar com o acesso à cidade, dar condições para que se realizem os deslocamentos de pessoas e cargas, e possibilitar a todas as pessoas, a autonomia nos deslocamentos pretendidos. Fundamenta-se na premissa de acessibilidade urbana, 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.

De acordo com Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana - Brasil Acessível (2006), estruturação de planos de acessibilidade urbana, se constitui em um grande desafio para as administrações municipais que devem determinar por onde iniciar as intervenções fundamentais para a garantia do acesso às pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, como por exemplo, o usuário idoso.

Os países desenvolvidos sofreram uma transição demográfica, causada pelo envelhecimento populacional ocorrido no final do século XIX e durante o XX. No Brasil, isto também pôde ser observado, porém, em um contexto socioeconômico desfavorável em relação aos países desenvolvidos. Na realidade brasileira, o envelhecimento populacional está transcorrendo em ritmo acelerado, e isto acarreta em dificuldades na realização de mudanças e expansão das políticas sociais relacionadas à atenção ao idoso. Um fator que torna difícil a adaptação social referente ao crescimento do número de idosos é a heterogeneidade das regiões brasileiras em relação à evolução do

envelhecimento. No caso do estado do Rio Grande do Sul, é um dos estados com maior expectativa de vida, maior índice de desenvolvimento humano e na proporção de idosos da população (GOTTLIEB, 2011).

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).

O envelhecimento implica também com o convívio de doenças próprias do avanço da idade, redução de mobilidade. Os idosos necessitam de um meio social que lhes ofereçam apoio para superar as mudanças físicas e sociais que são consequências do envelhecimento, e este é um processo que progride por toda a vida (OMS, 2008; IPEA, 2007).

Neste sentido, as cidades devem se tornar mais amigáveis aos idosos, prover suportes e serviços que proporcionem qualidade de vida, bem-estar e a produtividade, beneficiando consequentemente também os demais residentes (OMS, 2008).

Pelotas passa por um processo de modernização com a requalificação da iluminação pública, colocação de asfalto, calçadas mais largas, plantio de mais de 200 árvores, inserção de novos abrigos, drenagem, acessibilidade, bancos, lixeiras, bicicletários, concretagem no corredor exclusivo do transporte público coletivo, sinalização vertical e horizontal. Os novos abrigos contemplam a acessibilidade com assentos fixos e espaço destinado aos cadeirantes, sem interferir na faixa de livre circulação. Os mobiliários são agrupados em módulos de acordo com a necessidade de movimentação dos usuários nos pontos e do número de linhas de ônibus. (ABNT, 2015; PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS, 2018)

## 2. METODOLOGIA

Com a finalidade de satisfazer o objetivo da pesquisa, serão empregados os seguintes métodos de coletas de dados e divididos em etapas: (i) escolha do local, levantamento dados a partir de observação, entrevista semiestruturada e (ii) aplicação de um protótipo, observação técnica e mapa comportamental.

A primeira etapa abrange o reconhecimento do objeto de estudo, que consiste em um recorte da rua General Osório, quadra entre as ruas Marechal Floriano Peixoto e rua Sete de Setembro, da cidade de Pelotas. O motivo da escolha se dá pela identificação do maior número de usuários no local diariamente, linhas que acessam os abrigos desta quadra, novos modelos de abrigos e a ausência de sinalização. Os abrigos desta quadra estão agrupados em três módulos: o primeiro com cinco abrigos, o segundo com três e o terceiro módulo com cinco abrigos.

Para este estudo utilizou-se a observação e o método de entrevista semiestruturada, que possui um roteiro de perguntas e possibilita ao entrevistado liberdade nas respostas, diminuindo direcionamentos e favorecendo a inserção de debate com outros temas (SOMMER & SOMMER, 2002), para esse fim foram entrevistados 15 usuários do transporte público coletivo deste recorte.

Para a segunda etapa da pesquisa prevista para 2019, será implementado um protótipo de um sistema de sinalização. Este protótipo será proposto para um módulo de abrigos do objeto de estudo e projetado a partir de informações obtidas pela etapa anterior, com recursos financeiros próprios. Para a implementação, a sinalização será reproduzida por meio de adesivagem em material vinil e para a

fixação será utilizado o vidro localizado atrás dos bancos como suporte. Logo após será aplicado um mapa comportamental, a fim de analisar a percepção e o comportamento do usuário idoso em relação ao funcionamento e desempenho do sistema, como também a influência que este protótipo atua no local e no indivíduo.

### 3. RESULTADOS PARCIAIS

Até o presente momento, foi realizada a etapa de entrevista semiestruturada aplicada com os usuários idosos. A análise desses resultados permite a elaboração de conclusões a respeito da influência e necessidade de um projeto *wayfinding* para este caso.

Oito entrevistados que estavam no primeiro módulo relataram em sua maioria utilizar o ônibus com frequência, sentido centro-bairro. Quando não conhecem o trajeto, procuram se informar com os demais usuários do local, cobradores e motoristas, pois a uniformização das cores dos ônibus dificultou o reconhecimento das linhas, principalmente para analfabetos. Outros utilizam outro meio de transporte para estas situações e por isto identificam a falta de sinalização que acreditam ser determinantes para o incentivo e o uso do transporte público.

Cinco entrevistados do segundo módulo de abrigos utilizam o transporte público diariamente no sentido centro-bairro e ao não saber do trajeto utilizado comumente, perguntam a outros usuários do abrigo pois não há sinalização. Alegam que isto pode ser um motivo para o não uso do transporte. Identificaram que a dificuldade com a troca de cores dos ônibus era falta de hábito, mas que isso ainda atrapalharia o usuário analfabeto.

Os dois usuários entrevistados do terceiro módulo de abrigos informaram que fazem uso do transporte público com frequência, porém enquanto um não vê problemas em utilizar o transporte para acessar diferentes trajetos e locais por estar habituado com a cidade, o outro alerta para dificuldade de conseguir informações sobre as linhas e rotas no local pela falta de sinalização. Para estes usuários, a uniformização das cores dos ônibus não causou incomodo para a utilização do transporte.

### 4. CONCLUSÕES

Após a análise da observação e entrevista com os usuários idosos dos três módulos, chegou-se até seguintes conclusões:

A maioria dos usuários deste primeiro módulo de abrigos se mantém no interior do mesmo por possuírem bancos neste novo modelo e isto contempla a necessidade de descanso do usuário idoso. Foi também o que mais recebeu usuários no horário observado de duas horas. Os usuários entrevistados estão habituados com a padronização da cor ônibus, de acordo com a pregnância, mas com esta uniformização surgiu a necessidade de um outro meio de identificar e informar a população sobre o sistema de transporte público e a sinalização no abrigo daria autonomia e independência para as tomadas de decisões.

O segundo módulo de abrigos é o menor dos demais desta quadra pois estes são organizados de acordo com as linhas e demanda. Este consequentemente recebe menos linhas de ônibus onde transita uma menor quantidade de usuários e isto facilitou uma familiarização mais rápida com a uniformização das cores dos ônibus. Identificaram a falta de sinalização no sentido informational para auxílio de usuários não habituados e que possam ter dificuldades no acesso.

Os usuários do último módulo de abrigos deste estudo, percebe a dificuldade em utilizar o ônibus para acessar trajetos desconhecidos, e isto está

relacionado a falta de informação e de conhecimento da cidade. A permanência nos abrigos tornou-se mais agradável de acordo com a inserção dos bancos no seu interior e propiciando apoio para uma pausa, que facilita a compreensão de uma possível informação no local, necessidade comum entre os usuários com mais de 60 anos.

Desta forma, foi possível identificar que os apontamentos e observações relatados dos usuários são comuns em relação às condições, disponibilidades do ambiente e necessidade de orientação e localização. Isto demonstra a importância da inserção de um projeto de *wayfinding* para o que o usuário possua independência a respeito de mobilidade urbana, maior acesso à cidade e serviços, e com isto, a melhora na qualidade de vida do idoso. Sendo importantes estes resultados para o progresso da pesquisa e o estudo na área na percepção do usuário.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT NBR 9050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Terceira edição 11.09.2015. Rio de Janeiro.

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

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. 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](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)> Acesso em: 28 jun. 2018

GOTTILIEB, M. G. V. et al. Envelhecimento e Longevidade no Rio Grande do Sul: um perfil histórico, étnico e de morbi-mortalidade dos idosos. **Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia.** Rio de Janeiro, 2011.

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

PASSINI, R. **Wayfinding in Architecture.** New York: Van Nostrand Reinhold, 1992.

POLÍTICAS SOCIAIS: acompanhamento e análise. Brasília, DF: **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA**, nº 13, 2007. Edição especial. Disponível em:<[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/politicas\\_sociais/BPS\\_13\\_completo13.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/politicas_sociais/BPS_13_completo13.pdf)>. Acesso em 23 de jul de 2018.

Prefeitura Municipal de Pelotas. Disponível em <<http://pelotas.com.br>>. Acesso em 2 de agosto de 2018.

SOMMER, R.; SOMMER, B. **A practical guide to behavioral research: Tools and techniques.** Oxford: Fifth Edition, 2002.