

ACESSIBILIDADE: PERCEPÇÃO DOS IDOSOS QUANTO AS PARADAS DE ÔNIBUS NA CIDADE DE JOÃO PESSOA

Leonildo Santos do Nascimento Júnior¹; Juliana da Costa Santos Pessoa².

¹(Centro Universitário de João Pessoa – Unipê; E-mail: leonildofisio@gmail.com)

²(Centro Universitário de João Pessoa – Unipê; E-mail: jullycs.fisio@gmail.com)

RESUMO

Na atualidade, as pessoas idosas possuem uma maior possibilidade de se cuidar, retardar e tratar os danos causados pela idade. Entretanto, no que diz respeito a acessibilidade, sabe-se que esta ainda é considerada uma grande barreira para a garantia da funcionalidade de populações idosas. Logo, considerando a precariedade dos espaços públicos, a presente pesquisa buscou avaliar a percepção de idosos quanto à acessibilidade nas paradas de ônibus de João Pessoa e determinar as principais barreiras ergonômicas para uma adequada acessibilidade do idoso nas paradas de ônibus na cidade em questão. Para tanto, utilizou como instrumento para a coleta de dados uma entrevista semiestruturada a respeito do assunto abordado, desenvolvida pelos pesquisadores, com questões objetivas e subjetivas a respeito do assunto abordado. Participaram da pesquisa 15 idosos a partir de 60 anos, com autonomia para se deslocar no transporte público e que utilizam o transporte público coletivo na cidade de João Pessoa pelo menos uma vez por semana. No que diz respeito aos resultados, constatou-se que a maioria dos idosos ainda não tem percepção do significado da palavra acessibilidade, porém percebeu-se que os entrevistados não estão satisfeitos com a estrutura física das paradas de ônibus, assim como a falta de segurança e dos problemas do serviço prestado pelas empresas de transporte. Conclui-se então com esta pesquisa, que muito ainda precisa ser feito para garantir a independência funcional de todo e qualquer cidadão, e no que tange à pessoa idosa, observa-se que muitos direitos do idoso, presentes no Estatuto do Idoso, não são respeitados.

Palavras-chaves: Acessibilidade; Idoso; Parada de ônibus.

ABSTRACT

This research intended to evaluate the perception of the elderly about accessibility of bus stops located in João Pessoa - PB and determine the main obstacles for an adequate ergonomic accessibility of the elderly at the bus stops in the city in question. For this, we used as an instrument for data collection a semi-structured interview. Participated in the research 15 elderly from 60 years, with autonomy to move on public transport and that use the public transportation of João Pessoa at least once a week. With regard the results, was observed that the majority of elderly still do not have perception of the meaning of the word accessibility, but was seen that the respondents are not satisfied with the physical structure of the bus stops, as well as the lack of security. With this is possible to conclude that much remains to be done to ensure the functional independence of every citizen, and when comes to the elderly, is observed that many rights of them, present in the Senior Citizen Statute, are not respected.

Keywords: Accessibility; Elderly; Bus Stop.

INTRODUÇÃO

Através das estatísticas, tem-se evidenciado um aumento cada vez mais desenfreado da população em situação de envelhecimento em todos os países do mundo nas últimas 5 décadas. Sobre isso, numa perspectiva mundial, acredita-se que, por volta de 2025 serão mais de 1 bilhão de pessoas acima dos 60 anos de idade em todo o mundo e por volta do ano de 2050, esse número terá dobrado. No Brasil, representará 22,5% da população brasileira, ou seja, aproximadamente 1 em cada 4 brasileiro terá mais de 65 anos (Girondi & Santos, 2011).

Na atenção à saúde do referido grupo, tem-se buscado o desenvolvimento de estratégias que beneficiem a funcionalidade, assim como a autonomia do idoso, através de mudanças que tragam melhorias de todas os determinantes sociais destes, por forma a garantir uma melhor qualidade de vida a todos os indivíduos que vivenciam tal fase da vida.

Neste enfoque, cientificamente, tem-se verificado um aumento em estudos que abordem a acessibilidade, principalmente no âmbito das barreiras arquitetônicas e o planejamento urbanístico, já que são tidas como fatores que podem comprometer a qualidade de vida dos idosos. Entende-se por acessibilidade a concessão de que pessoas com alguma deficiência ou redução da mobilidade envolvam-se em ações/atividades tais como a usabilidade de produtos, serviços e informação e a extensão do uso destes por todas as parcelas presentes em uma determinada população visando sua adaptação e locomoção, eliminando as barreiras para independente da situação funcional em que o indivíduo se apresenta (Perracini, 2002).

Sobre a implementação de mudanças que favoreçam o exposto acima, sabe-se que os desafios são inúmeros, no qual se incluem o planejamento urbano das cidades e as mudanças nos equipamentos que buscam o atendimento a uma população que envelhece vertiginosamente, mas se tornam essenciais frente às limitações corporais começam a surgir com maior intensidade na terceira idade, ao lado da falta de aceitação de muitos idosos em não reconhecer as limitações do envelhecimento.

Diante do exposto, neste estudo buscou-se avaliar a percepção dos idosos assistidos na Clínica Escola de Fisioterapia do Centro Universitário de João Pessoa - UNIPÊ quanto à acessibilidade nas paradas de ônibus da cidade em questão, bem como identificar às facilidades e as dificuldades dos idosos no acesso as paradas de ônibus e averiguar a percepção dos idosos sobre a qualidade das paradas dos coletivos na cidade de João Pessoa.

METODOLOGIA

O presente estudo correspondeu a uma pesquisa do tipo descritiva, exploratória, de natureza quantitativa-qualitativa, que buscou seguir um rigor previamente estabelecido baseada em hipóteses claramente indicadas e variáveis que são objetos de definição operacional.

Conforme Minayo (2009), a pesquisa qualitativa tem o objetivo de responder questões particulares, absorvendo com um nível de realidade que não pode ser diminuído à operacionalização de variáveis, trabalhando com um universo de definições, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que obedece a um espaço mais profundo das relações e fenômenos que não podem ser quantificados. Ou seja, cada experiência vivida é particular, sendo estimulante buscar uma possível homogeneidade/heterogeneidade dos fatos análogos vividos.

A pesquisa foi realizada na Clínica Escola de Fisioterapia do Centro Universitário de João Pessoa - UNIPÊ, com idosos que eram assistidos pela Clínica e possuem como referência em mobilidades coletiva, os Pontos de Paradas de Ônibus localizadas em frente à referida instituição, na Rua Diógenes Chianca, Km 22, Água Fria - CEP 58053-000 - João Pessoa/PB.

A amostra foi composta por quinze indivíduos que foram incluídos por serem idosos (acima de 60 anos), utilizarem transporte coletivo para atendimento na Clínica, não fazerem uso de cadeiras de rodas para locomoção, não apresentar déficit cognitivo – avaliado pelo Mini Exame do Estado Mental (Pereira e Kochnam, 2012) – ou afasia, que aceitassem participar da pesquisa e assinassem o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), já que o trabalho foi submetido e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP), do Centro Universitário de João Pessoa – UNIPÊ, com CAAE nº 18186213.7.0000.5176.

Para a coleta de dados, foi utilizada uma entrevista semi-estruturada, desenvolvida pelos pesquisadores, que utilizou como base a literatura que subsidiou a pesquisa. Neste instrumento de pesquisa foram abordados aspectos sócio-demográficos dos idosos, assim como aos aspectos que referiam à acessibilidade de idosos em paradas de ônibus localizadas nas proximidades da instituição. Foi utilizado um gravador, para que as falas dos entrevistados fossem, posteriormente, transcritas na íntegra para uma análise com dados de forma mais fidedigna.

A análise do material empírico adotou etapas propostas por Minayo (2008) que aborda de três etapas: ordenação dos dados, classificação dos dados e análise final, onde realizado o agrupamento das ideias centrais analisando minuciosamente o material, chegando à construção dos núcleos de sentido. Ainda sim, os resultados da entrevista foram agrupados em gráficos 3D do programa Office Excel 2010, através de porcentagens. E nas questões abertas foram analisadas as respostas dos entrevistados e comparados na literatura pertinente para comprovação dos dados.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Dos 15 entrevistados, 14 deles correspondiam à idosas (perfazendo 93%) da amostra. Com relação à faixa etária, observou-se uma maior prevalência de idosos com a faixa etária entre 60 e 70 anos, correspondendo a 73%, com a média de idade dos pesquisados de 68,5 anos, sendo a idade mínima de 60 anos e a máxima de 81 com desvio padrão de 7,71. Ainda sobre aspectos sócio-demográficos dos idosos pesquisados, os dados foram agrupados em uma única tabela para facilitar a compreensão dos mesmos.

Quanto ao tratamento fisioterapêutico, observou-se que 40% dos idosos (n=6) fazem fisioterapia a 1 ano, 13% (n=2) fazem fisioterapia no período de 1 a 2 anos, e 7% (n=1) fazem fisioterapia entre 2 e 3 anos, e 40% (n=6) fazem fisioterapia a mais de 3 anos. Sobre isso, Izzo (2006) explica que com o envelhecimento populacional e a presença cada vez mais frequente de idosos no meio social, a atenção fisioterapêutica na saúde de idosos, perdeu à restrição quanto ao aspecto puramente curativo, passando a ter uma visão mais ampla, que engloba a atenção à saúde baseada na permanência e participação ativa dos idosos em seu meio social. Assim, baseando-se nas condições psicológicas, físicas e sociais de quem envelhece, a fisioterapia tem de busca promover, aperfeiçoar ou adaptar o indivíduo a suas limitações funcionais.

**Figura 1- Distribuição das variáveis sócio-demográficas
 (Fonte: Dados da Pesquisa)**

	n	%
Sexo		
Feminino	14	93
Masculino	01	07
Faixa etária		
60-70 anos	11	73
70-80 anos	03	20
Acima de 80 anos	01	07
Estado civil		
Casado	07	47
Viúvo	06	40
Solteiro	02	13
Renda		
Aposentado	14	93
Está empregado	01	07
Grau de escolaridade		
Analfabeto	02	13.3
Ensino fundamental incompleto	09	60
Ensino médio completo	01	6.6
Ensino superior incompleto	02	13.3
Ensino superior completo	01	6.6

Quanto à acessibilidade, os entrevistados foram questionados sobre o seu entendimento sobre acessibilidade, sendo possível observar, conforme as falas transcritas abaixo, pouca consensualidade, pois alguns ainda não têm conhecimento no que tange acessibilidade, ao passo que outros têm uma noção mais esclarecida.

“[...] não sei nem dizer [...]” (Idoso D, 67 anos).

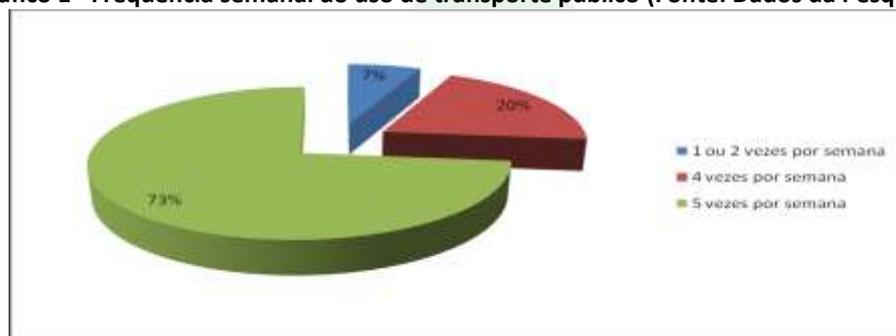
“[...] e a facilidade de você pegar o ônibus, acesso fácil. [...]” (Idoso N, 69 anos).

“[...] ter acesso as coisas, informações, sobre saúde, sobre família, sobre tratamento, educação conhecimento tudo [...]” (Idoso J 61 anos).

Vasconcelos (2009) diz que acessibilidade envolve a capacidade para alcançar atividades, serviços, mercadorias ou quaisquer destinos desejados. Para as ciências sociológicas, diz respeito a capacidade para que serviços e oportunidades sejam utilizados. Por fim, em questões de projetos de equipamentos urbanos acessibilidade é entendida como o desenho que permite acesso a pessoas com algum tipo de dificuldade de locomoção.

O gráfico abaixo mostra a frequência do uso de transporte público coletivo.

Gráfico 1 - Frequência semanal do uso de transporte público (Fonte: Dados da Pesquisa)



Sobre a quantidade de ônibus que os entrevistados utilizam para se deslocarem até o local onde a pesquisa foi realizada, viu-se que 67% utilizam apenas 1 ônibus, 33% utilizam 2 ônibus até a Unipê. Sobre tal questão, é sabido que esse tipo de serviço público é utilizado para suprir suas necessidades de deslocamento e não tem maiores preocupações com a operação dos serviços. Na tomada de decisão quanto ao uso do transporte público, o que se leva em consideração é a regularidade, o tempo de deslocamento, o conforto, os custos, entre outros atributos (Bins & Ely, 2003).

Quando os entrevistados foram indagados “como eles se sentem ao utilizar o ponto do transporte coletivo”, constatou-se, através das falas transcritas a seguir, que muitos idosos não estão satisfeitos com a estrutura física das paradas de ônibus, assim como com o serviço prestado pelas empresas de transporte coletivo.

“[...] eu me sinto assim, ultimamente com medo, muita violência, assalto... a gente fica assim, quero falar assim a gente fica sem confiança de viver no ponto de ônibus só tem tá sempre acompanhada de algumas pessoas [...]” (Idoso A, 68 anos).

“[...] eu me sinto revoltada, porque o atendimento e assim muito devagar você tem que se programar uma hora antes ontem mesmo eu fiquei revoltada [...]” (Idoso C, 62 anos).

“[...] às vezes eu me sinto constrangida porque o ônibus demora demais (...) tem dia que a gente fica quase quarenta minutos esperando [...]” (Idoso P, 63 anos).

“[...] Eu fico tão agoniada, tão perturbada, quando vem o ônibus logo a gente fica satisfeita, mas quando demora(...) fico aperrriada, perturbada [...]” (Idoso D, 67 anos).

“[...] nada contra! Eu me sinto bem [...]” (Idoso N, 69 anos).

Ainda na perspectiva de se avaliar a satisfação dos usuários em relação à infraestrutura das paradas de ônibus, constatou-se que vários aspectos deste ambiente precisam ser melhorados com a finalidade de atender as necessidades do idoso, conforme a tabela 2.

Tabela 2 - Nível da satisfação dos usuários em relação à infraestrutura das paradas de ônibus
 (Fonte: Dados da Pesquisa)

INDICADOR	SATISFEITO		PARCIALMENTE SATISFEITO		INSATISFEITO	
	N	%	N	%	N	%
Bancos para acomodar o usuário	---	---	---	---	15	100
Sistema de monitorização por imagem	---	---	---	---	15	100
Guias rebaixadas	01		---	---	14	
Piso antiderrapante	---	---	---	---	15	100
Iluminação	04		---	---	11	
Informações sobre o transporte	01		---	---	14	
Telefone público	---	---	01		14	
Lixeiras	---	---	---	---	15	100
Espaço adequado na espera	01		---	---	14	
Identificação especial	01		01		13	
Cobertura	01		01		13	
Abrigo, incluindo proteção lateral	02		01		12	

É sabido que a ação de transportar consiste num instrumento que auxilia o homem na satisfação de seus desejos em se deslocar, com o objetivo de cumprir suas ações e/ou atividades, levando a necessidade da exigência de uma série de fatores, de acordo com as condições do usuário e com os tipos de serviço ofertados pelo sistema de transporte de cada localidade (Bins & Elly, 2003).

E considerando as limitações existentes em uma parada de ônibus, questionou-se aos idosos o poderia melhorar neste ambiente. Assim, observou-se que muitas das sugestões expostas pelos entrevistados estão relacionadas com o que já é previsto em lei, porém não é aplicado.

“[...] não tem banco para ninguém sentar ali e que precisava de uma câmera viu e porque ali o marginal chega e faz o que quer com você e corre para dentro da mata pronto ninguém vê nada, porque e muito esquisito, agora quando passo do horário dos alunos irem embora, meu pelo amor de deus e perigoso mesmo e à tardinha para chegar a noite é perigoso [...]”
(Idosa H, 74 anos).

“[...] que eles ajeitassem o piso, (...) fizesse uma parada bonitinha, botasse um banquinho para a gente sentar, câmera, que às vezes a gente tá ali insegura, pelo menos alguém tá filmando, tá vendo que a gente tá ali me, qualquer perigo, iluminação, telefone para a gente se comunicar porque a gente tá na parada, não tem como ligar, se alguém fizer um mal a gente não tem, a gente não pode ligar para pedir socorro [...]”
(Idoso D, 67 anos).

“[...] o comprimento do horário certinho, para a gente se habituar e se organiza e não sofre tanto, eles costumam demora, atrasa por causa do atraso deles nos sofremos muito nas paradas dos ônibus [...]”
(Idoso J, 61 anos).

“[...] mais segurança (...) ter lixeira porque o pessoal para comer pipoca e joga o papel no chão, banquinho para se sentar, eu uma velha que não pode tá muito tempo em pé aí não tem um banquinho para se sentar [...]”
(Idoso L, 81 anos).

O que foi referido acima nos sugere que as paradas de ônibus utilizadas não cumprem o que é normatizado pela NBR 14022/1997, no qual em todos os pontos de parada acessíveis sejam previstos assentos para pessoas com mobilidade reduzida, o piso deve ser regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição climática; e que a sua área de circulação permita o deslocamento e manobra defronte as posições de embarque e desembarque, com dimensões mínimas de 1,2 m por 1,5 m, livre de qualquer obstáculo (Cutolo, 2003). Quanto à segurança nas paradas de ônibus, 80% (n=12) dos entrevistados revelaram que não se sentem seguros nas paradas de ônibus, e 20% (n=3) afirma que sente segura nas paradas de ônibus. Tal situação fica evidenciada nas falas que seguem transcritas:

“[...] com medo de ladrão de ser assaltada e isso ai que a gente vê tanto assaltante assalto rápido na parada de ônibus eu mesmo fico toda assustada [...]” (idoso B, 60 anos).

“[...] não porque não minha filha do jeito que tem assalto, tem tudo tarado, a gente não se sente seguro (...) porque a qualquer momento pode ser assaltado levar um tiro, qualquer coisa às vezes eu fico morrendo de medo nas paradas de ônibus [...]” (idoso P, 63 anos).

A Lei nº 8.842 de 04 de janeiro de 1994, da Política Nacional do Idoso (PNI) que assegura os direitos sociais da pessoa maior de 60 anos, no atendimento de suas necessidades específicas em saúde, atenção, moradia, renda e segurança, condições necessárias para a promoção de sua autonomia, integração e participação efetiva na sociedade (Brasil, 2006).

CONCLUSÃO

Considerando que a população está envelhecendo e que a mesma deseja realizar suas atividades com independência, participando ativamente de eventos sociais, culturais e familiares, surge a necessidade de criar estratégias que garantam autonomia e segurança para desenvolvimento de uma mobilidade eficiente e eficaz, permitindo uma qualidade de vida. Logo, constatou-se que, para os idosos entrevistados, mesmo não tendo um perfeito conhecimento do significado da palavra acessibilidade, estes têm uma ampla percepção que as paradas de ônibus não atendem às normas existentes, assim

(83) 3322.3222

contato@cieh.com.br

www.cieh.com.br

como não respeitam e consideram as limitações funcionais do idoso. Além do que a sensação de insegurança vivenciada pelos entrevistados na utilização do transporte público tem um impacto significativo na disposição das pessoas de usar esse serviço.

Diante de toda essa pesquisa, chega-se à conclusão que é preocupante a vida futura dos idosos, que hoje convivem com a precariedade dos elementos urbanos e com a falta de acessibilidade condizente com uma mobilidade segura. Mas, é importante reforçar que soluções existem, precisam apenas de políticas públicas praticadas em que os órgãos competentes fiscalizem e implementem ações que garantam aos idosos, como a qualquer cidadão, uma melhora na qualidade de vida e conseqüentemente sua inclusão social nas cidades.

REFERÊNCIAS

Associação brasileira de normas técnicas, NBR 14022:1997. Coletânea de Normas de Acessibilidade para Pessoas Portadoras de Deficiências. Rio de Janeiro: ABNT, 2001.

Bins Ely VHM. Ergonomia + Arquitetura: buscando um melhor desempenho do ambiente físico. Anais do 3º Ergodesign. Rio de Janeiro: LEUI/PUC-Rio, 2003.

Brasil. Ministério da saúde. Envelhecimento e saúde da pessoa idosa. Caderno de Atenção Básica 2006.

Cutolo F A. Diretrizes para Sistemas de Informação ao Usuário. Palestra no III Seminário Internacional PROMOTEO. Porto Alegre, 2003

Girondi JBR, Santos SMA. Physical disability in the elderly and accessibility on primary health care: integrative review of the literature. Revista Gaúcha de Enfermagem. 2011, 32, 378-384.

Izzo H. A Reinserção Social do Idoso como Meta do Programa de Fisioterapia em um Hospital-Escola do Município de São Paulo. São Paulo, 2006. [acesso em 2015 jun 27] Disponível em: <http://www.scamilo.edu.br/pdf/mundo_saude/34/reinsercao_idoso.pdf>.

Minayo MCS. O desafio do conhecimento. Pesquisa qualitativa em saúde, 2008.

Perracini MR. Planejamento e adaptação do ambiente para pessoas idosas. Tratado de geriatria e gerontologia, 2002, 798-807.

Pereira N, Kochhann R. Mini-exame do estado mental na avaliação neuropsicológica pós-*t*ce: aplicabilidades. Rev. Soc. Bras. Psico, 2012, v.12, n.2.



Vasconcelos ASS. As percepções dos usuários sobre a qualidade do transporte público de passageiros no município de Betim – MG. Dissertação de Mestrado das Faculdades Integradas Dr. Pedro Leopoldo – UNIPEL. Pedro Leopoldo, 2009.

