



DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

SINALIZAÇÃO URBANA COM BASE NO WAYFINDING PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: A EXPERIÊNCIA COM PESSOAS IDOSAS

DIANA PIRES | PELOTAS, 2021

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO



DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**SINALIZAÇÃO URBANA COM BASE NO WAYFINDING PARA O
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: A EXPERIÊNCIA COM PESSOAS IDOSAS**

DIANA LOPES PIRES

PELOTAS, 2021

DIANA LOPES PIRES

**SINALIZAÇÃO URBANA COM BASE NO WAYFINDING PARA O
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: A EXPERIÊNCIA COM PESSOAS IDOSAS**

DISSERTAÇÃO APRESENTADA AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO DA FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS, COMO REQUISITO PARCIAL À OBTENÇÃO DO TÍTULO DE MESTRE EM ARQUITETURA E URBANISMO.

ORIENTADORA: PROF. DRA. ADRIANA ARAÚJO PORTELLA

PELOTAS, 2021

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas
Catalogação na Publicação

P667s Pires, Diana Lopes

Sinalização urbana com base no Wayfinding para o transporte público coletivo : a experiência com pessoas idosas. / Diana Lopes Pires ; Adriana Portella, orientadora. — Pelotas, 2021.

177 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2021.

1. Wayfinding. 2. Idoso. 3. Sinalização urbana. 4. Transporte público coletivo. I. Portella, Adriana, orient. II. Título.

CDD : 720

DIANA LOPES PIRES

SINALIZAÇÃO URBANA COM BASE NO WAYFINDING PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: A EXPERIÊNCIA COM PESSOAS IDOSAS

DISSERTAÇÃO APRESENTADA AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO DA FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS, COMO REQUISITO PARCIAL À OBTENÇÃO DO TÍTULO DE MESTRE EM ARQUITETURA E URBANISMO.

DATA DA DEFESA: 31/03/2021

BANCA EXAMINADORA:

.....
PROF^a DR^a ADRIANA PORTELLA (ORIENTADORA)
DOUTORA EM DESENHO URBANO PELA OXFORD BROOKES UNIVERSITY

.....
PROF^a DR^a CELINA BRITTO CORRÊA (MEMBRO INTERNO)
DOUTORA EM ARQUITETURA PELA UNIVERSIDADE POLITÉCNICA DE MADRID

.....
PROF^a DR^a LIGIA MARIA CHIARELLI (MEMBRO INTERNO)
DOUTORA EM HISTÓRIA PELA PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL

.....
PROF^a DR^a GISELE SILVA PEREIRA (MEMBRO EXTERNO)
DOUTORA EM CIÊNCIAS DA ENGENHARIA AMBIENTAL PELA OXFORD BROOKES UNIVERSITY

“É mas tinha que ser, parabéns pela mulher, a mulher tá dominando mesmo.” (Entrevistado XVI, 74 anos)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que fizeram parte deste aprendizado: minha orientadora Adriana Portella, que me auxiliou na elaboração deste projeto; meus avós e pais Rose e Clebio que souberam entender a minha ausência; meus colegas e amigos que me ajudaram e me apoiaram durante todo o processo, e; ao meu marido Junior, pelo carinho e apoio.

Agradeço também a toda população brasileira que me proporcionou um ensino público, gratuito e de qualidade.

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

RESUMO

Esta pesquisa desenvolve-se na área ambiente-comportamento e estuda as necessidades funcionais de localização e orientação espacial das pessoas com 60 anos ou mais no espaço público, assim como o grau de interação delas com o ambiente urbano. Este estudo centra-se na forma como são conduzidos os projetos de sinalização urbana para transporte público coletivo em abrigos no Brasil: muitas vezes são ponderados somente os critérios técnicos e de custo pelos órgãos públicos, sem considerar as necessidades e percepções dos usuários idosos que utilizam esse espaço e serviço. Possui como objetivo geral analisar como um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo, baseado nos conceitos do wayfinding, pode influenciar na experiência do usuário idoso. Trata-se de uma pesquisa fenomenológica, pois parte da compreensão e entendimento do modo de como as pessoas vivem no seu cotidiano. A cidade selecionada para o estudo de caso é Pelotas, no Rio Grande do Sul, Brasil. O objeto de pesquisa consiste em um conjunto de abrigos de ônibus situados na rua General Osório, quadra entre as ruas Marechal Floriano Peixoto e rua Sete de Setembro, no centro da cidade de Pelotas. São empregados os seguintes métodos de coletas de dados: (i) levantamento físico; (ii) entrevistas estruturadas e semi-estruturadas; (iii) Fórum de Políticas e Práticas, e; (iv) observação comportamental. Pretende-se contribuir com a esfera pública no âmbito da mobilidade urbana, visto que é instalado um protótipo de um projeto de sinalização para transporte público coletivo e a partir da interação dos idosos, com ele se desenvolvem as análises desta pesquisa. Nesta pesquisa, identificamos a falta de interesse do idoso em utilizar-se de legendas nos mapas, o que estimula a cultura da pergunta caso haja insegurança na leitura da sinalização. Todavia, o uso do pictograma possui resultados satisfatórios para a leitura de mapas pelo idoso quando assemelha-se à elementos do cotidiano. O idoso, enquanto o uso da sinalização, só se localiza quando reconhece as referências do mapa com o espaço público. Almeja-se contribuir com o meio acadêmico, proporcionando material que discorre por assuntos sobre wayfinding, sinalização urbana, mobilidade urbana e principalmente sobre as percepções dos idosos sobre o transporte público coletivo.

Palavras-chave: Percepção. Wayfinding. Idoso. Sinalização urbana. Transporte público coletivo.

ABSTRACT

This research is developed in the environment-behavior area and studies the functional needs of location and spatial orientation of people 60 years old or over in the public space, as well as their degree of interaction with the urban environment. This study focuses on how urban signage projects for public transport are conducted in shelters in Brazil: often, only technical and cost criteria are considered by public agencies, without considering the needs and perceptions of elderly users who use that space and service. Its general objective is to analyze how an urban signage project for public transport, based on the concepts of wayfinding, can influence the experience of the elderly user. This is phenomenological research, as it starts from the understanding and understanding of the way people live in their daily lives. The city selected for the case study is Pelotas, in Rio Grande do Sul, Brazil. The research object consists of a set of bus shelters located on Rua General Osório, a block between Rua Marechal Floriano Peixoto and Rua Sete de Setembro, in the center of the city of Pelotas. The following data collection methods are used: (i) physical survey; (ii) structured and semi-structured interviews; (iii) Policy and Practice Forum, and; (iv) behavioral observation. It is intended to contribute to the public sphere in the context of urban mobility, since a prototype of a signaling project for public transport is installed and from the interaction of the elderly, the analyzes of this research are developed with it. In this research, we identified the elderly's lack of interest in using legends on maps, which stimulates the question culture in case of insecurity in the reading of signs. However, the use of the pictogram has satisfactory results for the elderly to read maps when it resembles everyday elements. The elderly, while using signage, are only located when they recognize the references on the map to the public space. The aim is to contribute to the academic environment, providing material that discusses issues about wayfinding, urban signage, urban mobility and especially the perceptions of the elderly about public transport.

Keywords: Perception. Wayfinding. Elderly. Urban signs. Public transportation.

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO.....	20
1.1 Contextualização do problema.....	21
1.2 Proposta de investigação.....	23
1.3 Estrutura da dissertação.....	25
CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO.....	26
2.1 O idoso no espaço urbano.....	27
2.1.1 Projeto “Guia Global Cidade Amiga do Idoso” da Organização Mundial da Saúde.....	30
2.1.2 Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa.....	34
2.1.3 Gerontologia ambiental.....	37
2.2 A mobilidade do idoso no contexto da cidade.....	43
2.3 O transporte público para o idoso como um ambiente para o wayfinding.....	49
2.3.1 O wayfinding.....	54
2.4 A comunicação por meio da sinalização.....	59
2.4.1 Parque Zoobotânico Arruda Câmara - o Parque da Bica, Brasil (2017).....	64
2.5 Conclusão do capítulo.....	66
CAPÍTULO 3: METODOLOGIA.....	68
3.1 Seleção do objeto de estudo.....	69
3.1.1 Delimitação da área de estudo.....	72

3.2 Métodos de coleta de dados.....	75
3.2.1 Entrevista estruturada.....	75
3.2.2 Fórum de Políticas e Práticas (FPP).....	78
3.2.3 Levantamento físico.....	83
3.2.4 Observação comportamental.....	88
3.2.5 Entrevista semi-estruturada.....	92
3.3 Método de análise de dados.....	93
3.4 Relacionando o problema de pesquisa aos objetivos e métodos.....	95
3.5 Síntese do capítulo.....	96

CAPÍTULO 4: RESULTADOS.....98

4.1 Objetivo específico 1: analisar a percepção do usuário idoso quanto à facilidade ou dificuldade de obter a informação sobre o transporte público coletivo.....	100
4.1.1 Análise da entrevista estruturada.....	100
4.1.1.1 A mobilidade do idoso em relação ao transporte público coletivo.....	102
4.1.1.2 A percepção do idoso sobre o abrigo e o ônibus.....	106
4.1.1.3 A identificação do acesso à informação sobre o transporte público coletivo....	113
4.1.2 Análise do Fórum de Políticas e Práticas.....	117
4.1.2.1 A compreensão do idoso sobre o bairro e linha informada na sinalização teste.....	118
4.1.2.2 A compreensão do idoso sobre o conteúdo do mapa da sinalização teste.....	119
4.1.2.3 A compreensão do idoso sobre a sinalização teste como um todo.....	123
4.2 Objetivo específico 2: analisar a percepção do usuário idoso a partir da instalação	

de um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo.....	124
4.2.1 Análise e construção do protótipo.....	124
4.2.2 Análise da observação comportamental.....	134
4.2.3 Análise da entrevista semi-estruturada.....	137
4.3 Objetivo específico 3: identificar características úteis para futuros projetos de sinalização urbana para transporte público coletivo que contemplem o usuário idoso.....	153
4.3.1 Interesse e credibilidade.....	153
4.3.2 Wayfinding e ergonomia.....	156
4.4 Respondendo à pergunta de pesquisa.....	160
4.5 Conclusão do capítulo.....	162
CAPÍTULO 5: CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	164
5.1 Retomando o problema, a pergunta, os objetivos e os métodos da pesquisa.....	165
5.2 Principais resultados obtidos.....	167
5.3 Limitações do estudo.....	171
5.4 Importância dos resultados e sugestão para futuros trabalhos.....	171
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	174
APÊNDICE A: CORONAVÍRUS.....	185
ANEXOS.....	187

LISTA DE FIGURAS

CAPÍTULO 2

Figura 2.1: Determinantes para o envelhecimento ativo do Guia Global Cidade Amiga do Idoso.....	32
Figura 2.2: Tópicos explorados nos grupos focais do Guia Global Cidade Amiga do Idoso.....	33
Figura 2.3: Selos da Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa.....	36
Figura 2.4: Conjunto de atividades que estruturam uma viagem por transporte público.....	50
Figura 2.5: Sinalização externa do Museu de Gruuthuse, 2019.....	57
Figura 2.6: Sinalização interna no Lar de idosos de Hottingen, 2012.....	58
Figura 2.7: Mapa ilustrativo do Parque da Bica em João Pessoa, Paraíba.....	65

CAPÍTULO 3

Figura 3.1: Localização do município de Pelotas.....	70
Figura 3.2: Localização do objeto de estudo na rua General Osório em Pelotas, Brasil.....	71
Figura 3.3: Conjunto de abrigos de ônibus do objeto de estudo.....	72
Figura 3.4: Localização dos abrigos de ônibus em Pelotas, Brasil.....	73
Figura 3.5 Abrigo para transporte público coletivo da cidade de Pelotas.....	73
Figura 3.6: Aplicação do método de entrevista estruturada.....	77

Figura 3.7: Imagens similares de mapas baseados em projetos de wayfinding.....	80
Figura 3.8: Imagens tangíveis ao projeto de sinalização urbana.....	80
Figura 3.9: Apresentação dos banners do Fórum de Políticas e Práticas.....	81
Figura 3.10: Arte para o banner do método de Fórum de Políticas e Práticas.....	81
Figura 3.11: Aplicação do método do Fórum de Políticas e Práticas.....	82
Figura 3.12: Registro das respostas do método do Fórum de Políticas e Práticas.....	83
Figura 3.13: Ilustração do abrigo de ônibus da cidade de Pelotas com suas dimensões	84
Figura 3.14: Ilustração do trecho da rua General Osório.....	85
Figura 3.15: Levantamento Fotográfico do trecho da rua General Osório.....	86
Figura 3.16: Ilustração sobre os usos do solo do trecho da rua General Osório.....	87
Figura 3.17: Protótipo de sinalização urbana para transporte público coletivo da cidade de Pelotas/RS (Mapa).....	90
Figura 3.18: Protótipo de sinalização urbana para transporte público coletivo da cidade de Pelotas/RS (Horários).....	91
Figura 3.19: Protótipo alocado no abrigo de ônibus.....	92

CAPÍTULO 4

Figura 4.1: Dados sobre o perfil da amostra dos usuários idosos do

transporte público coletivo.....	101
Figura 4.2: Informações sobre o bairro e linha de ônibus da sinalização teste....	118
Figura 4.3: Mapa utilizado na sinalização teste.....	120
Figura 4.4: Pictogramas utilizados na sinalização teste.....	123
Figura 4.5: Arte da sinalização teste do método de FPP e arte do Protótipo do método de observação comportamental.....	125
Figura 4.6: Alteração do layout das informações da parte superior do protótipo...	125
Figura 4.7: Alteração do layout do mapa.....	126
Figura 4.8: Alteração da tipografia do nome das ruas.....	127
Figura 4.9: Inserção de vizinhanças no mapa.....	127
Figura 4.10: Alteração da linha e paradas.....	128
Figura 4.11: Alterações no mapa no período de criação.....	128
Figura 4.12: Alteração do layout do horário.....	129
Figura 4.13: Grade de horários de ônibus posicionada no abrigo.....	130
Figura 4.14: Alteração dos pictogramas do terminal.....	131
Figura 4.15: Alteração da simbologia “você está aqui”.....	131
Figura 4.16: Criação dos pictogramas do protótipo de sinalização.....	132
Figura 4.17: Exemplo de pictogramas utilizados no protótipo.....	133
Figura 4.18: Posicionamento do protótipo no abrigo.....	134
Figura 4.19: Acomodação do sombrite no abrigo de ônibus do trecho da General Osório.....	135
Figura 4.20: Objeto de estudo em meio a pandemia.....	136
Figura 4.21: Interação livre do usuário com o protótipo.....	137

Figura 4.22: Aplicação do método de entrevista semi-estruturada.....	138
Figura 4.23: Usuário registrando fotograficamente o protótipo para uma posterior consulta.....	141
Figura 4.24: Abrigos de ônibus adesivados com propaganda comercial.....	142
Figura 4.25: Usuários interagindo com o protótipo.....	143

LISTA DE QUADROS

CAPÍTULO 2

Quadro 2.1: Tópicos do Guia Global: Cidade amiga do idoso revisados.....	37
Quadro 2.2: Elementos que compõem a imagem do ambiente.....	55
Quadro 2.3: Relação entre fatores projetuais e os focos de estudo.....	61
Quadro 2.4: Conceitos e termos em projetos de sinalização.....	62

CAPÍTULO 3

Quadro 3.1: Linhas do transporte coletivo do trecho selecionado.....	74
Quadro 3.2: Relação entre problema de pesquisa aos objetivos e métodos.....	95

CAPÍTULO 4

Quadro 4.1: Posicionamento dos idosos quanto às informações sobre o bairro e linha de ônibus da sinalização teste.....	119
Quadro 4.2: Posicionamento dos idosos quanto a percepção do idoso sobre o conteúdo do mapa na sinalização teste.....	120
Quadro 4.3: Posicionamento dos idosos quanto a percepção do idoso sobre os aspectos da sinalização teste de uma forma geral.....	122
Quadro 4.4: Dados utilizados para o desenvolvimento dos pictogramas como recurso de orientação e localização.....	157

CAPÍTULO 1:
INTRODUÇÃO



Esta pesquisa se desenvolve na área ambiente-comportamento e considera as necessidades funcionais de localização e orientação espacial das pessoas com 60 anos ou mais no espaço público, assim como o grau de interação delas com o ambiente urbano. A pesquisa avança no conteúdo sobre a percepção do idoso sobre o espaço com o auxílio de um protótipo de sinalização urbana sobre o transporte público coletivo.

Neste primeiro capítulo, é introduzido o problema e a pergunta de pesquisa, a proposta de investigação, os objetivos, o objeto de estudo e as definições conceituais para o entendimento da pesquisa.

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA

Na investigação de estudos ligados à área da mobilidade urbana, gerontologia e sinalização urbana, percebe-se a pertinência da pesquisa relacionando esses conteúdos às demandas da população idosa e à orientação espacial.

O problema da pesquisa centra-se na forma como são conduzidos os projetos de sinalização urbana para transporte público coletivo em abrigos no Brasil: muitas vezes são ponderados somente os critérios técnicos e de custo pelos órgãos públicos, sem considerar as necessidades e percepções dos usuários idosos que utilizam esse espaço e serviço. Neste sentido, esta dissertação busca responder a seguinte pergunta de pesquisa: **Quais aspectos devem ser considerados para que um sistema de sinalização urbana para transporte público coletivo contemple as necessidades da pessoa idosa que utiliza esse serviço?** A finalidade e o produto desse questionamento é colaborar

com os estudos da área do wayfinding para a pessoa idosa, viabilizar o acesso à informação sobre o transporte público coletivo, promover a inclusão do idoso no contexto da mobilidade urbana e no acesso à cidade.

O critério de identificação da faixa etária do usuário estudado nessa pesquisa foi baseado no parâmetro utilizado pela OMS - Organização Mundial de Saúde que leva em conta que os indivíduos de países desenvolvidos com mais de 65 anos e acima de 60 anos para subdesenvolvidos são identificados como idosos. Foram considerados os indivíduos com idade igual ou maior que 60 anos para esse estudo.

A Lei Federal nº 12.587, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) brasileira, que tem como objetivo colaborar com o acesso à cidade, dar condições para que realize 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 (BRASIL, 2012).

De acordo com Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana - Brasil Acessível (2006), na estruturação de planos de acessibilidade urbana, um dos grandes desafios para as administrações municipais é determinar em qual parte ou momento se deve iniciar as intervenções fundamentais para a garantia do acesso às pessoas com restrição de mobilidade e/ou deficiência. O intuito disso é garantir a acessibilidade e proporcionar autonomia a todos os indivíduos caso necessite.

Os espaços públicos têm sido projetados para o adulto padrão, sem limitações de nenhum tipo, mas os usuários da cidade apresentam uma diversidade

que precisa ser considerada em sua totalidade. Os ambientes são planejados, em sua maioria, com maior atenção à questões estéticas 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).

A mobilidade está associada com a capacidade da pessoa em se deslocar, sendo esta ligada pelas condições decorrentes da idade, poder econômico ou social. Portanto, o acesso está ligado às oportunidades que são ofertadas pelo ambiente e, na grande maioria dos estudos de planejamento urbano, não é previsto aspectos que contemplem os pedestres que possuem necessidades particulares de capacidade de locomoção, como é o caso de uma parcela da população idosa (OLIVEIRA et al., 2012).

A velhice não deve ser associada à incapacidade do indivíduo, todavia, simplificar e oportunizar o deslocamento de idosos é proporcionar o seguimento de uma vida mais ativa, influenciando na qualidade do processo de envelhecimento (FERNANDES, 2000).

1.2 PROPOSTA DE INVESTIGAÇÃO

A partir do contexto apresentado, o objetivo geral da pesquisa é **analisar como um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo, baseado nos conceitos do wayfinding, pode influenciar na experiência do usuário idoso.**

Com isso, se estabelece os objetivos específicos desta dissertação: **(i) analisar a percepção do usuário idoso quanto a facilidade ou dificuldade de obter**

a informação sobre o transporte público coletivo; (ii) analisar a percepção do usuário idoso a partir da instalação de um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo e; (iii) identificar características úteis para futuros projetos de sinalização urbana para transporte público coletivo, que contemplem o usuário idoso.

Almeja-se contribuir com o meio acadêmico, proporcionando material que discorre por assuntos sobre wayfinding, sinalização urbana, espaço urbano, mobilidade urbana e principalmente sobre as percepções do usuário idoso no contexto do transporte público coletivo.

A cidade brasileira selecionada, como estudo de caso, é Pelotas no estado do Rio Grande do Sul e o recorte do estudo de caso foi o bairro Centro. Pelotas foi selecionada por fazer parte de um projeto intitulado *“Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities”*, que estuda o processo de envelhecimento a partir de diferentes contextos sociais, culturais e urbanos. O objeto de pesquisa consiste em um conjunto de abrigos de ônibus situados na rua General Osório, quadra entre as ruas Marechal Floriano Peixoto e rua Sete de Setembro. Esses abrigos de ônibus são agrupados em três módulos: o primeiro com cinco abrigos, o segundo com três e o terceiro módulo com cinco abrigos.

Pretende-se nesta pesquisa contribuir com a esfera pública no âmbito da mobilidade urbana, pois é implantado um protótipo de um projeto de sinalização baseado nos conceitos do wayfinding para transporte público coletivo que contemple as necessidades do idoso de localização e orientação. O protótipo construído e executado pela pesquisadora, foi fixado no primeiro abrigo dos módulos do objeto de pesquisa e permaneceu por um período de cinco dias, como previsto na metodologia para a coleta de dados sobre seu uso e interferência.

Espera-se que esse protótipo proporcione aos idosos segurança na tomada de decisão, facilidade para o entendimento e obtenção da informação relacionada ao transporte público coletivo de forma autônoma, considerando a mobilidade, visão reduzida e a lentidão no processo de assimilação desse usuário.

1.3 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Esta pesquisa é elaborada a partir de uma estrutura de cinco capítulos, sendo eles:

- Capítulo 1: apresenta a introdução do trabalho, em que é apresentado o problema de pesquisa, pergunta, objetivos, a proposta de investigação e as definições conceituais.
- Capítulo 2: compreende a revisão da literatura, como também a base teórica empregada para a seleção e para as análises da pesquisa seguindo a abordagem do conceito e importância da percepção e cognição, com o propósito de dar sustentação teórica ao problema de pesquisa, pergunta e objetivos.
- Capítulo 3: abarca a estrutura metodológica, esclarecendo em detalhes o objeto do estudo de caso, como também os métodos de coleta e de análise de dados.
- Capítulo 4: aqui é apresentado os resultados para o atendimento dos objetivos do estudo.
- Capítulo 5: neste capítulo é apresentado as conclusões e considerações finais da pesquisa.

CAPÍTULO 2:
MARCO TEÓRICO



Este estudo analisa a influência do wayfinding na experiência dos idosos no uso do transporte público coletivo. Em vista disso, o pressuposto deste capítulo é investigar, por meio da revisão bibliográfica, os conceitos e elementos que interferem no desempenho de um projeto de sinalização e que auxiliam na investigação sobre a relação do ambiente urbano com a orientação espacial dos pedestres, de modo a auxiliar na orientação espacial dos idosos, levando em conta a sua compreensão e sua experiência. São abordados os problemas gerados pela dificuldade na orientação espacial e o modo como isso afeta a interpretação do ambiente pelo usuário.

2.1 O IDOSO NO ESPAÇO URBANO

Os países desenvolvidos sofreram uma transição demográfica causada pelo envelhecimento populacional ocorrido no final do século XIX e durante o século XX. No Brasil isso também pôde ser observado, porém, em um contexto socioeconômico desfavorável em relação aos países desenvolvidos (GOTTLIEB et al, 2011). Na realidade brasileira, o envelhecimento está transcorrendo em ritmo acelerado, e isto acarreta em dificuldades na realização de mudanças e expansão das políticas sociais relacionadas à atenção ao idoso (OMS, 2008; BLANCO et al, 2014).

De acordo com Gottlieb et al. (2011), um fator que torna difícil a adaptação social do crescente número de idosos é a heterogeneidade das regiões brasileiras em relação à evolução do envelhecimento. Segundo a Agência de notícias do IBGE (2018), o Estado do Rio Grande do Sul está entre os cinco Estados brasileiros com maior expectativa de vida.

O despreparo das estruturas políticas, sociais e econômicas geram situações apreensivas em relação aos impactos desta transição demográfica. Nos países em desenvolvimento, os avanços tecnológicos aplicados na medicina, sócio-sanitários, redução na taxa de natalidade e o aumento da longevidade, foram determinantes para a mudança do perfil demográfico (ARAÚJO; COUTINHO; CARVALHO, 2005; TOMASINI, 2005).

Segundo a Organização Mundial da Saúde (2008), em 2050 tem-se uma estimativa de 22% para o número de pessoas idosas, o dobro em relação ao ano de 2006 (11%) e, pela primeira vez, existirá mais idosos do que crianças na população mundial. Os países em desenvolvimento estão envelhecendo de forma mais acelerada em comparação aos países já desenvolvidos. Numa perspectiva de cinco décadas, passa de 60% para 80% o número de idosos vivendo em países em desenvolvimento.

Os idosos representam a maior parcela da população atual e com isto, as necessidades de mudanças, projetos e ações que proporcionem qualidade de vida a estes indivíduos são inevitáveis. Não se deve julgar isso como um problema, e sim refletir com atenção para analisar as formas de trabalhar esse processo (BLANCO et al, 2014; IBGE, 2018).

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

Os investimentos na saúde pública e o aumento dos padrões de vida promoveram o aumento da expectativa e conseqüentemente, os desafios deste

êxito do desenvolvimento humano por conta do envelhecimento da população e da urbanização. O envelhecimento ativo, por sua vez, é um processo de vida formado por fatores que favorecem a participação ativa na comunidade, segurança e saúde do idoso. Assim, a partir do momento em que os idosos dispõem de um ambiente favorável, assumem um papel de contribuinte e de auxiliar no âmbito familiar, social e econômico (OMS, 2008).

Segundo o Documento Técnico da Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa (2018), foi por volta de 1990 que surgiram os principais marcos legais brasileiros voltados à população idosa nos Códigos Civil, Penal e Eleitoral, apesar de que, antecedentes à esta data, também tenham sido reconhecidos diversas leis e portarias que atuam no processo de envelhecimento. Dentre as legislações vigentes, são destacadas a Política Nacional do Idoso (PNI), Estatuto do Idoso (Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003), Política Nacional de Assistência Social (PNAS) e Política Nacional de Saúde da Pessoa Idosa (Portaria MS/GM nº 2.528, de 20 de outubro de 2006).

Desde a Constituição de 1988 em conjunto com a Lei Federal 8.842 que instituiu a Política Nacional do Idoso de 1994 (PNI) que caracteriza como idoso todos os indivíduos com faixa etária igual ou superior a 60 anos, constitui seus direitos e suas necessidades, sendo elas: sociais, econômicas, físicas e políticas. A partir desta conjuntura, tem-se percebido o aumento das garantias legais de direitos aos idosos brasileiros, a crescente atenção à manutenção da qualidade de vida das pessoas idosas, e temas relativos às políticas públicas e a ações de proteção e cuidado específicos para idosos (IPEA, 2007; SATIRO, 2014).

A Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 que dispõe sobre o Estatuto do Idoso destinada a regular os direitos dos idosos, reúne por meio deste documento único e legal, leis e políticas aprovadas com perspectivas a

longo prazo, a procura do bem-estar e na qualidade de vida do idoso (SATIRO, 2014).

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

As cidades são compostas por mais da metade da população mundial. Essa proporção tende a aumentar ainda mais nas próximas décadas e esse crescimento tem sido mais expressivo nos países em desenvolvimento, associado ao desenvolvimento econômico e tecnológico. As cidades são provedoras de atividades sociais, políticas e culturais e devem se equipar de estruturas que beneficiem seus residentes, garantindo a produtividade e o bem-estar (OMS, 2008).

Neste sentido, serão apresentados a seguir exemplos de projetos criados com o intuito de beneficiar e contribuir com o envelhecimento ativo da população no espaço urbano: (i) Guia Global Cidade Amiga do Idoso e; (ii) Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa.

2.1.1 PROJETO “GUIA GLOBAL CIDADE AMIGA DO IDOSO” DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE

O Projeto Mundial Cidade Amiga do Idoso foi desenvolvido por Alexandre Kalache e Louise Plouffe e apresentado em 2005 na sessão de abertura do 18º

Congresso Mundial de Gerontologia, no Rio de Janeiro. O primeiro encontro das cidades que colaboraram com o projeto foi em 2006, no Canadá. Dois anos depois, a Organização Mundial da Saúde apresenta em sua sede em Genebra o “Guia Global Cidade Amiga do Idoso”.

O projeto foi implantado em trinta e três cidades, sendo elas: capitais, grandes centros, megacidades e cidades pequenas de países desenvolvidos e em desenvolvimento. Estas cidades colaboradoras com o projeto, possuem características distintas em decorrência de suas diferentes realidades.

O guia tem como objetivo estimular as cidades a promoverem o envelhecimento ativo e foi desenvolvido a partir de seus fundamentos, sendo este definido como a melhoria das oportunidades para a participação social, acesso à saúde e maior segurança aos seus residentes na medida que envelhecem. A partir de mudanças nos serviços e estrutura, aumentando a qualidade de vida, acessibilidade, inclusão e segurança para a população ao passo que envelhecem e beneficia também os demais residentes conseqüentemente.

O envelhecimento ativo necessita de uma série de determinantes que regulem e afetem os indivíduos, sejam elas materiais ou sociais. Os determinantes para o envelhecimento ativo (Figura 2.1) são de natureza, social, econômica, comportamental, ambiental e pessoal, como também de serviços sociais e de saúde.

Isto se torna possível à medida em que é respeitado o livre arbítrio dos idosos sobre seu estilo de vida. Os vulneráveis são protegidos e devem ser incluídos em todas as áreas da vida comunitária reconhecendo sua capacidade e suprimindo as necessidades relacionadas ao envelhecimento.

Figura 2.1: Determinantes para o envelhecimento ativo do Guia Global Cidade Amiga do Idoso.
(Fonte: OMS, 2008)



O projeto foi desenvolvido a partir da aplicação de grupos focais. As pessoas com 60 anos ou mais foram as principais fontes de informação da pesquisa, totalizando 1.485 participantes de classe baixa e média dos 158 grupos focais. Com a finalidade de complementar a pesquisa com informações sobre idosos impossibilitados de participar por motivos físicos ou mentais, foram incluídos 250 cuidadores e 490 prestadores de serviço do setor público, comercial e voluntários para relatar informações sobre suas interações com os idosos.

A fim de dispor de uma visão mais abrangente, foram explorados oito tópicos (Figura 2.2) nos grupos focais. Estes tópicos retratam os fatores determinantes para o envelhecimento ativo, como estruturas, serviços, políticas e ambientes, conforme são explanados a seguir:

Três destes tópicos possuem características que influenciam na mobilidade

Figura 2.2: Tópicos explorados nos grupos focais do Guia Global Cidade Amiga do Idoso. (Fonte: OMS, 2008)



do indivíduo, que são: moradia, prédios públicos, espaços abertos e transporte. Estes representam os aspectos físicos de uma cidade que determinam os fatores como segurança contra quedas ou crimes, participação social ou comportamento associado à saúde. Os demais tópicos ressaltam aspectos sociais e culturais que influenciam na participação e bem-estar mental dos indivíduos. A participação social corresponde ao envolvimento dos idosos em atividades na comunidade: culturais, educacionais, espirituais, sociais e recreativas. Participação cívica e emprego se refere aos determinantes econômicos do envelhecimento ativo, trata-se do trabalho voluntário ou remunerado e das oportunidades de cidadania que lhes é ofertado. O tópico Respeito e Inclusão Social refere-se às atitudes, comportamento das pessoas e da comunidade em relação aos idosos.

Os últimos tópicos - comunicação e informação, e apoio comunitário e serviços de saúde - referem-se aos determinantes da saúde e dos serviços

sociais. Os determinantes de cultura e gênero foram incluídos de forma indireta, pois sua influência vai além da vida urbana em relação ao envelhecimento ativo.

Da mesma maneira que os determinantes, os oito tópicos interagem entre si. A participação social é refletida pela inclusão social, acessibilidade em geral e segurança em espaços abertos. A moradia interfere nas necessidades de serviço de suporte da comunidade. O transporte, a comunicação e a informação compartilham de mesmo empenho, pois quando há falta de um meio adequado de obter informações, isso dificulta o acesso dos indivíduos em se encontrar e interagir, como também o acesso a outras áreas da cidade permite a independência do cidadão.

O Guia se tornou um precursor para tantas outras pesquisas relacionadas ao idoso. A importância disto é a riqueza de informações relacionadas à busca de um envelhecimento ativo e uma ampla gama de exemplos que justificam que diversas características da cidade, sejam elas relacionadas ou compreendidas de forma individual, contribuem para os determinantes expostos.

O planejamento de uma cidade amiga do idoso deve enfatizar a capacidade, levar em consideração os diferentes níveis de habilidades funcionais ou intelectuais de seus residentes. Uma cidade amigável ao idoso é uma cidade acessível a todos.

2.1.2 ESTRATÉGIA BRASIL AMIGO DA PESSOA IDOSA

A Estratégia foi criada, em princípio, em uma Oficina de “Políticas de Comunidades e Cidades Amigas do Idoso com caminhos para o Envelhecimento Ativo” em agosto de 2017, no qual estavam presentes os atores estratégicos das

três esferas do governo e da sociedade civil envolvidos com o envelhecimento da população. A construção da proposta se deu por um levantamento de outras iniciativas e programas existentes nacionais e internacionais que já apresentavam os desafios a serem alcançados e algum resultado significativo.

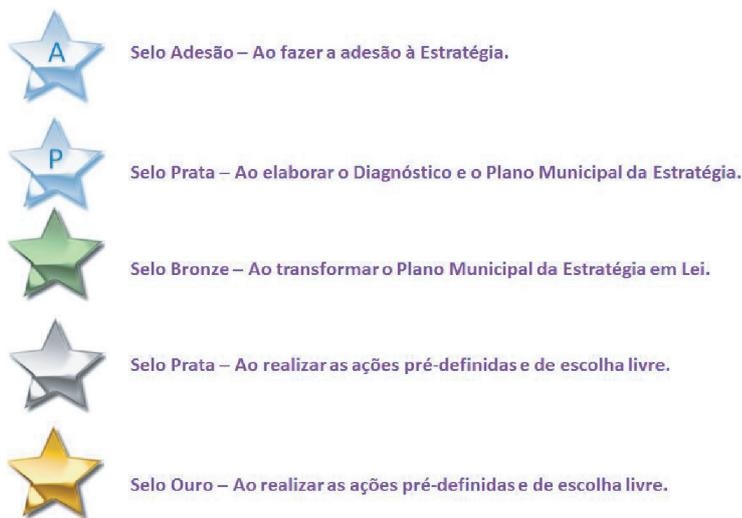
A Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa é uma iniciativa inclinada a oferecer melhores condições de vida ao idoso vulnerável e, complementarmente, à população idosa em geral, por meio de um Certificado de Metas. A proposta é propiciar, para as cidades e comunidades, oportunidades para que haja ações voltadas ao envelhecimento ativo, sustentável, humano e saudável. Leva-se em conta também o enfrentamento das vulnerabilidades decorrentes do processo de envelhecimento. A avaliação das políticas públicas destinadas ao idoso, é feita por meio dos conselhos municipais nesta iniciativa.

Esta iniciativa foi construída pelo Ministério dos Direitos Humanos e o Ministério da Saúde, com a parceria da OMS, o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Social de São Paulo.

Os objetivos da Estratégia Brasil são direcionados à pessoa idosa vulnerável que são, resumidamente: (i) colaborar com a efetivação do Estatuto do Idoso e fortalecer os conselhos que garantem os direitos das pessoas idosas em todos os setores; (ii) oportunizar o diálogo e o direito à expressão dos idosos sobre suas necessidades com cada município; (iii) conceder selos de reconhecimento (Figura 2.3) aos municípios cumprirem com as ações da estratégia e; (iv) estimular os órgãos públicos e a população para realizar ações políticas direcionada à população idosa.

Alguns conceitos norteiam este documento, sendo os mais centrais os de Desenvolvimento Humano, Envelhecimento Ativo, Envelhecimento Saudável e

Figura 2.3: Selos da Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa.
(Fonte: Documento Técnico da Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa, 2018)



Envelhecimento Sustentável. O Desenvolvimento Humano significa um processo de ampliação da liberdade de escolha da população, em relação ao seu livre arbítrio. O Envelhecimento Ativo, conforme visto no capítulo anterior, foi definido pela OMS como um processo de melhoria da qualidade de vida do cidadão ao longo do seu envelhecimento. O Envelhecimento Saudável é o processo de manutenção e o desenvolvimento da capacidade funcional do indivíduo para viver bem. O Envelhecimento Sustentável é o processo que garante os direitos dos idosos em harmonia com o amplo conceito de desenvolvimento econômico.

Um ponto importante deste documento é a aplicação prática do conceito de Envelhecimento Ativo proposto no Guia Global: Cidade Amiga do Idoso (2008) (Quadro 2.1), utilizando-o como um instrumento de orientação para as cidades e comunidades na adequação das estruturas e sistemas em cada localidade.

Quadro 2.1: Tópicos do Guia Global: Cidade amiga do idoso revisados.
(Fonte: Adaptado do Documento Técnico da Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa, 2018)

Tópicos Guia Cidade Amiga do Idoso	Tópicos revisados pela Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa
Ambiente físico	Acessibilidade a espaços públicos.
Transporte	Treinamento de motoristas para a redução de acidentes.
Moradia	Porteiro amigo do idoso; adaptação de residências.
Oportunidades para participação	Manutenção de vínculos.
Respeito e inclusão social	Uso da internet.
Comunicação e informação	Programa de rádio; dramaturgia.
Oportunidades para aprender	Universidade da terceira idade.
Apoio, saúde e cuidado	CRAS; CREAS; linha de cuidado integral.

Os oito tópicos que caracterizam os determinantes para o envelhecimento ativo utilizado nos grupos focais do Guia Global foram revistos pela Estratégia Brasil, com a intenção de criar um “protagonismo local” desvinculando, de certa forma, dos tópicos originais.

Da mesma forma, o Guia Global e a Estratégia consideram o aspecto “Amigo do Idoso” como integrador de ações políticas afirmativas de cidadania, apoiado no ponto de vista do idoso. Os propósitos das ações são baseados na preservação da autonomia, que se refere à capacidade individual de escolha e o livre arbítrio, e de independência, no que diz respeito às ações que o indivíduo consegue realizar por conta própria.

2.1.3 GERONTOLOGIA AMBIENTAL

No princípio, as concepções sobre o envelhecimento da população foram

relacionadas meramente com o declínio biológico e no aumento da idade como fatores explicativos e de causa. Posteriormente, houve um inegável desenvolvimento no campo da gerontologia em relação à teoria, pesquisa e prática, que colaborou para a perspectiva multidirecional e multidimensional do envelhecimento (BATISTONI, 2014).

A compreensão sobre o envelhecimento tem sido estudada por gerontologistas desde 1960, mais tarde sendo reformulado por Rowe e Kahn, que desenvolvem conceitos e estruturas para caracterizar seus processos iniciais. O termo “envelhecimento bem-sucedido” é utilizado regularmente para retratar a boa velhice, e se refere a interação de componentes que o indivíduo deve apresentar, entre eles estão: um estilo de vida saudável, baixo nível de doenças ou incapacidades, o desempenho de atividades produtivas na sociedade e possuir um alto nível de funcionamento físico e cognitivo (TOMASINI; ALVES, 2007).

A gerontologia é uma área do conhecimento que estuda as transformações ocasionadas pelo envelhecimento, sejam elas patológicas ou normais, que atingem questões sociais, biológicas e psicológicas do indivíduo. A evidente observação sobre a influência que o ambiente tem e como afeta o seguimento e os resultados do envelhecimento proporcionou a consolidação de uma subárea chamada de gerontologia ambiental, que disponibiliza conceitos importantes para a promoção de um envelhecimento mais saudável e de sociedades mais amigáveis ao idoso (BATISTONI, 2014; PEREIRA et al, 2018).

Entre outras definições, a gerontologia ambiental é estabelecida como um campo dedicado a analisar, otimizar e entender as relações entre o contexto ambiental e o comportamento do idoso, e, como multidisciplinar, é desenvolvido a partir de contribuições vindas de áreas diversas. Apesar de que, ainda não

se tenha definido como um campo de estudos ou uma ciência paradigmática, é possível afirmar que a gerontologia ambiental permite que possamos compreender de que maneira as influências das condições ambientais afetam na percepção, ação ou desempenho do idoso em relação a qualidade de vida (BATISTONI, 2014; PEREIRA et al, 2018).

Esta produção de conhecimento teórico resultou em uma inquietude da gerontologia ambiental tanto em converter a teoria em prática quanto em notar o descaso do uso e da contribuição na área teórica. Entretanto, desenvolveu-se um conjunto de contribuições precedentes ao estudo da gerontologia ambiental a partir de diversas intervenções como Arquitetura, Fisioterapia, Terapia Ocupacional e Engenharia, destaca-se as contribuições desenvolvidas pelos profissionais da saúde (TOMASINI, 2005; BATISTONI, 2014).

Houve um grande reconhecimento do conceito “*Aging in place*” que se refere às vantagens que o idoso possui em usufruir de uma vida em comunidade e envelhecer em um ambiente residencial. Os produtos destes estudos são os temas que surgem frequentemente como: segurança, prevenção e acessibilidade (BATISTONI, 2014).

O tema acessibilidade trouxe grande importância na troca entre teoria e prática. Neste contexto de interação idoso-ambiente, a acessibilidade trata das percepções particulares do idoso frente às barreiras ambientais e não somente como uma comparação entre capacidade funcional do indivíduo com o número de obstáculos e, isso é o efeito da interação entre os aspectos objetivos e subjetivos dos idosos (BATISTONI, 2014).

O enclausuramento dos idosos acontece em decorrência da rotina ou pela dificuldade na mobilidade no meio urbano. Em muitos casos, o sentimento de não fazer parte do espaço público acarreta na diminuição dos vínculos sociais,

em virtude de restringirem as atividades no cotidiano do lar (ELIAS, 2013).

Ainda que no Brasil não existam muitos estudos sobre envelhecimento, a produção existente é desenvolvida sobre questões que envolvem o idoso e o envelhecimento a partir da psicologia ambiental, ou provenientes de intervenções no ambiente com idosos que possuem comprometimentos cognitivos ou físicos e de fatores de prevenção e promoção relacionados à saúde (BATISTONI, 2014).

Os comprometimentos do envelhecimento são reais e envolvem déficits cognitivos, físicos e sociais. Este não é o único caminho a ser estudado no campo da gerontologia ambiental, é também analisado sobre a vitalidade, crescimento, contentamento e esforço da pessoa idosa, sendo então estudada a manutenção dos níveis habituais de adaptação (TOMASINI; ALVES, 2007).

Algumas limitações provenientes do envelhecimento influenciam na interação com o espaço público, o que torna o idoso um usuário complexo. Cada alteração fisiológica resulta em uma modificação no uso do ambiente e nos mobiliários, todavia, jamais tal condição o impede de desenvolver atividades ao longo do espaço público desde que esse seja seguro, adequado e acessível (DORNELES et al, 2006).

Notoriamente, é noticiado sobre adaptações de edificações residenciais para atender as necessidades da população idosa e isto mostra o crescimento da preocupação em relação aos ambientes mais inclusivos. Porém, a função de projetar ambientes para idosos ainda é reduzida se comparada às necessidades de uma pessoa portadora de deficiência. Surge então a necessidade de uma maior integração das áreas de estudo que abrangem os processos do envelhecimento e velhice, a fim de possuir uma maior compreensão sobre projetos do ambiente construído adequado para idosos (TOMASINI, 2005).

O enfoque na longevidade, saúde física e acessibilidade do espaço público, propicia a conciliação dos conceitos de desenvolvimento e envelhecimento que são frequentemente considerados contraditórios. A compreensão sobre o envelhecimento da população tem como preocupação a percepção em relação às potencialidades e as atuações do indivíduo no meio urbano e na inserção social no âmbito familiar e na sociedade, no sentido de contestar o estereótipo de incapaz (ARAÚJO; COUTINHO; CARVALHO, 2005).

O campo de trabalho da gerontologia ambiental delimita basicamente os seguintes pontos de interesse: (i) moradia, que se refere à estudos direcionados à habitação, satisfação e tempo de residência, padrão de moradia; (ii) impacto de adaptações no lar, que inclui teoria e diretrizes de planejamento sobre reformulação de lares particulares dos idosos, e; (iii) vizinhança como influenciadora de oportunidades e limitações, como também o lugar de envelhecimento sob uma visão política e social (TOMASINI, 2005).

Uma considerável parcela de idosos faz uso do espaço público urbano, sendo este o provedor do contato com práticas físicas e interação com outras pessoas, mas apesar disso, é possível observar que o crescimento das cidades e a valorização desses espaços são inversos. Mesmo que os problemas relacionados ao conforto, acessibilidade e segurança da população idosa não se reduzam aos espaços internos, a grande maioria dos projetos são geralmente voltados à residências ou asilos (DORNELES et al, 2006).

Segundo Dorneles (2006), as consequências do envelhecimento geram necessidades espaciais e conforme Hunt (1991) as necessidades espaciais do indivíduo podem ser divididas em: (i) físicas; (ii) informativas, e; (iii) sociais.

- **Necessidades físicas:** possuem relação com a saúde física do indivíduo, segurança e conforto no espaço. São os aspectos comumente levados

em consideração quando são projetados espaços para pessoas com deficiências ou idosos. Exemplos dessas necessidades são as rampas de acesso, bancos com encostos, assentos e apoios que reduzem o esforço do indivíduo para executar as atividades no ambiente;

- **Necessidades informativas:** é a forma como a informação é entendida sobre o espaço. Neste caso, elas são identificadas por dois aspectos: (i) a percepção, que é como é adquirida esta informação e; (ii) a cognição, que é a forma de como o indivíduo compreende e organiza esta informação. Dessa maneira, os projetos devem visar o estímulo de todos os sentidos do idoso e para que, caso haja alguma restrição, o ambiente sendo legível supra essa necessidade por meio dos demais. Exemplo disso, são com ambientes padronizados com repetições de cores para memorização caso o idoso possua esta dificuldade;

- **Necessidades sociais:** correspondem o quanto o ambiente deva ser familiar ao idoso, para que se sintam parte deste espaço. Possuem relação com a interação social com os demais do ambiente, mas levando em consideração a privacidade do indivíduo. Exemplo de moradias com sacadas, proporcionam a interação do idoso com a vizinhança e comunidade de acordo com o seu arbítrio.

A revisão e o aperfeiçoamento dos aspectos que reconhece as barreiras e cria táticas de estímulo ao usuário para o engajamento na vida ativa, proporciona o envelhecimento bem-sucedido e motiva o idoso a ter vontade de viver (SATIRO, 2014; PEREIRA et al, 2018).

2.2 A MOBILIDADE DO IDOSO NO CONTEXTO DA CIDADE

Na segunda metade do século XX, a mobilidade urbana começou a ser avaliada nos EUA e nos países da Europa. No estudo, foram relatados que os problemas mais comuns eram de congestionamento e isto estava associado ao crescimento da cidade e do número de automóveis. Duas vertentes surgiram para a correção deste problema: a expansão do sistema viário voltado para o automóvel nos EUA, a expansão do sistema de transporte público e limitação do uso do automóvel na Europa. Essa avaliação chegou nos países em desenvolvimento somente nas últimas décadas e inclinou-se para a influência norte-americana do congestionamento pelo automóvel (VASCONCELLOS, 2015).

A mobilidade é uma característica dos indivíduos e dos agentes econômicos que tendem a garantir o deslocamento que a população necessita. O acesso desse está ligado às oportunidades que são ofertadas pelo ambiente que, na grande maioria dos estudos de planejamento urbano, não são previstos aspectos que contemplem os pedestres que possuam necessidades particulares de capacidade de locomoção (PINTO, 2003; OLIVEIRA et al., 2012).

Os indivíduos, ao se movimentarem, assumem diferentes posições na via utilizando-se de meios de transporte não motorizados e motorizados. Estes podem ser: motoristas, pedestres, ciclistas, usuários do transporte coletivo entre outros. A mobilidade também está relacionada à fatores como: a renda, a idade e a capacidade (reduções à mobilidade permanentes e provisórias), devendo então levar-se em consideração as diferentes respostas dadas por usuários de acordo com suas necessidades de deslocamento, dimensões do ambiente e atividades desempenhadas (PINTO, 2003).

Características do espaço, manutenção do sistema viário, qualidade do serviço, sinalização, existência de ciclovias estão diretamente ligados à acessibilidade no meio urbano. No Brasil, a mobilidade exerce uma política evidentemente subordinada ao uso do automóvel, que acarreta em problemas relacionados à falta de segurança e à qualidade de vida (PINTO, 2003).

O número de pessoas transportadas por automóveis ocupa o espaço nas vias 27 vezes maior do que o ocupado por usuários do transporte público coletivo. Devido a esse alto fluxo na pista, é provável que ocorram congestionamentos, aumento da poluição e de acidentes, tornando insatisfatória a qualidade de vida nas grandes e médias cidades (PINTO, 2003).

As alterações e definições em Leis Federais, Constituição e no Código de Trânsito Brasileiro, demonstram o intuito de tornar o ambiente urbano mais acessível, porém ainda são insuficientes para reparar o problema da mobilidade no Brasil, que ainda não é tratado como uma função pública (PINTO, 2003).

A mobilidade urbana é causa e efeito do desenvolvimento urbano. Faz-se necessário aliar as ações de controle de expansão urbana com as políticas de mobilidade, para que possa propiciar o adensamento populacional. O Estatuto das Cidades prevê que as cidades com mais de 20.000 habitantes devem possuir um Plano de Mobilidade Urbana para terem acesso à verba destinada ao cumprimento da PNMU, sendo ele integrado e compatível com o plano diretor respectivo ou neles inserido, a fim de favorecer cidades mais inclusivas (PINTO, 2003; BRASIL, 2012).

Em síntese, o conceito de mobilidade no contexto do usuário idoso estudado por esta presente pesquisa, segundo Metz (2000), inclui os seguintes pontos:

- **Comunidade:** proporciona o envolvimento social e o sentimento de cidadania. Pesquisas apontam que a mobilidade social reduz as taxas de mortalidade do idoso;
- **Exercício físico:** associa-se com a atividade diária de caminhar e da promoção à saúde, como também a diminuição dos impactos decorrentes do envelhecimento;
- **Viagens:** a oportunidade de realizar viagens em potencial está relacionada com a mobilidade, independente do uso;
- **Psicológico:** relacionado a autonomia do indivíduo, a segurança no trânsito proporciona uma sensação de ambiente mais agradável para o tráfego.

Uma pesquisa feita pelo Sistema de Mobilidade Urbana (2018), sistema esse que foi desenvolvido com o objetivo de reunir informações sobre a mobilidade das cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes e servir de subsídio sobre a reflexão em relação às mudanças no uso dos modos de transporte e criado pela Associação Nacional de Transportes Públicos em conjunto com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, constatou que do conjunto de municípios (533 municípios): 65,3 bilhões de viagens/ano (motorizadas e não-motorizadas), 26,4 bilhões são por deslocamentos a pé, sendo este o meio mais utilizado pela população brasileira (ANTP, 2018).

Independente de qual meio utilizado, carro, ônibus ou bicicleta, a caminhada é necessária. O caminhar é um dos meios mais saudáveis e acessíveis de deslocamento, porém é necessário que a importância dessa prática seja incluída nos planejamentos urbanos e, é a partir disto que se percebe o pouco empenho das administrações públicas na manutenção da infraestrutura urbana para os

pedestres (FERREIRA; SANCHES, 2014).

A caminhabilidade, sob uma perspectiva conceitual, é uma das qualidades do ambiente. O percurso deve proporcionar ao pedestre acesso a diferentes lugares de uma cidade ou diferentes meios de transportes e isto deve ser garantido aos usuários com mobilidade reduzida, idosos e crianças (GHIDINI, 2011).

Em *La ciudad paseable* (2009) são mencionadas algumas premissas básicas para determinar itinerários caminháveis: (i) Funcionalidade: conexões caminháveis para centros comerciais, culturais, de emprego, paradas de ônibus e etc; (ii) Conforto: amplos e pavimentados, possuir mobiliário público e com proteção para chuva; (iii) Atratividade: caminhos com atividade intensa e animada, e; (iv) Segurança: itinerários com iluminação pública, cruzamentos preferenciais, calçadas e etc (GHIDINI, 2011).

A caminhabilidade, como um índice, possui utilidade tanto para o auxílio de cálculo de imóveis quanto para mensurar as condições de segurança da rua, da qualidade do transporte público em zonas da cidade ou para aquisição de automóveis. A partir disto o indicador adquiriu uma característica de uso coletivo. Conforme empregado em um bairro, este poderia investir para que seu indicador melhorasse em questões físicas, de serviços e em programas coletivos. A população que utiliza seu bairro intensamente, tem afeições pelo espaço e investe seu recurso e tempo para contribuir com as melhorias da comunidade (GHIDINI, 2011).

Em outras épocas, o pedestre era o indivíduo dominante das vias. A população tinha liberdade de andar em todas as direções sem impedimento. Com a vinda do automóvel, os pedestres foram acondicionados em calçadas, cada vez mais diminuindo o espaço do transeunte. O tráfego de pessoas neste

espaço acontece em grupos, no qual o pedestre é obrigado a acompanhar o ritmo e isso se torna um problema para crianças, idosos e pessoas com deficiência (GEHL, 2015).

O modelo urbano é organizado para o uso do automóvel, logo o pedestre geralmente não possui prioridades em via pública tendo que se deslocar para acima ou abaixo da via quando necessita realizar suas travessias. Neste contexto, o pedestre enquanto idoso, possui maiores dificuldades do que a população em geral ao necessitar transitar por passarelas, túneis, rampas e escadas para chegar ao destino (CAMARA et al, 2002; SANT'ANNA, 2006; OLIVEIRA et al, 2012).

Esta invasão automobilística trouxe consigo a concepção do tráfego segregado e, com isto, as passarelas e passagens subterrâneas eram os meios de preservar a segurança dos pedestres. Logo após, foi percebido que esses recursos eram falhos e caros, os pedestres se sentiam inseguros pela escuridão e perdiam a visão do entorno. Contudo, faz-se necessário encontrar meios que permitam a integração com outros modos de deslocamento, como o transporte público coletivo, visando a segurança dos usuários das vias (GEHL, 2015).

Os deslocamentos por atividade de caminhada são escolhidos quando giram em torno de 0,5 km a 1 km. Para os idosos, este percurso deve ser o mais direto, plano e preferencialmente com mobiliários públicos que lhes proporcionem descanso ou contato com outros meios de transportes. Em vista desta escolha de caminhos sem desvios, é notória a busca por caminhos em linhas retas e por isto a importância da ausência de obstáculos na via (SANT'ANNA, 2006; GEHL, 2015).

O conforto e a agradabilidade do percurso depende do espaço onde se passa esta atividade. Idosos, crianças, pessoas com deficiência ou com

andadores e carrinhos de bebê, têm mais necessidade de espaço livre para transitar no ambiente do que os demais indivíduos. Quanto maior a quantidade de experiências na via, maior será a satisfação para o usuário (GEHL, 2015).

A dificuldade de transitar em via pública não está necessariamente relacionada à capacidade pessoal do indivíduo e sim a uma série de fatores de risco, como: mobiliário, guias e rampas implantados de forma incorreta, desníveis abruptos nas calçadas e uso de piso e vegetações inadequadas. Ainda que a caminhada seja por um percurso curto até outro meio de transporte, esta atividade é importante para o idoso. Para isto, é necessário um planejamento viário garantindo recursos que visem a reestruturação da infraestrutura física e social, proporcionando o trânsito seguro de seus usuários (SANT'ANNA, 2006; GHIDINI, 2011; OLIVEIRA et al., 2012).

Em vias de grande movimentação de pedestres, as calçadas, travessias, acesso a áreas de lazer e estabelecimentos públicos, desde a implantação e manutenção deve ser assumida pelo Poder Público. No caso da caminhada em que o idoso necessite de auxílio para se deslocar, seja por cadeira de rodas, dispositivos específicos ou veículos, chama-se de caminhada assistida. Para estes casos, é necessária a adequação da via (PINTO, 2003; SANT'ANNA, 2006).

A prática regular da caminhada traz um efeito concomitantemente duplo de benefícios ao idoso como a promoção de saúde e a atividade de deslocamento. São diversos os efeitos benéficos resultantes das atividades físicas de um deslocamento ativo para o idoso, como: prevenção de derrame, redução de doenças respiratórias, controle de peso, prevenção contra a depressão entre outras. A mobilidade por caminhada pode ser complementada por viagens motorizadas. Os indivíduos que possuem um estilo de vida mais ativo fisicamente, possuem maiores chances de prolongar o tempo de vida com

mais saúde (SANT'ANNA, 2006).

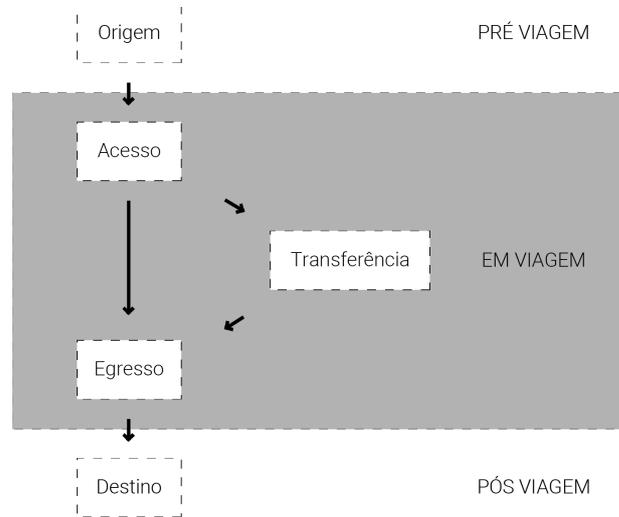
Assim, é inequívoca a importância dos estudos em relação às condições efetivas de mobilidade e de caminhabilidade, para que se avalie a experiência do idoso na realidade brasileira e aponte políticas públicas que reduzam problemas e melhorem esta situação. Faz-se necessário adotar medidas de mobilidade que garantam o acesso e uso coletivo da cidade sob os aspectos de bens, oportunidades e serviços (PINTO, 2003; VASCONCELLOS; CARVALHO, 2011).

2.3 O TRANSPORTE PÚBLICO PARA O IDOSO COMO UM AMBIENTE PARA O WAYFINDING

O espaço projetado para o uso do transporte público deve ser analisado sob duas formas: (i) sob a perspectiva do designer, de como este sistema é concebido e (ii) sob a perspectiva do passageiro, em como este sistema é percebido. O transporte público refere-se ao movimento em massa de pessoas, estabelecido em um espaço e tempo. Essa atividade envolve mais que um meio de transporte, sendo ele caminhada ou bicicleta, já que os indivíduos necessitam ir à paradas designadas (TIMPF, 2002; RUETSCHI; TIMPF, 2005)

Comprendemos então que o transporte público é um conjunto de atividades que engloba transportar pessoas em um cronograma preestabelecido (local e horário) e abarca outros tipos de meios de transporte. Em razão disso, a viagem com o transporte público contempla três contextos deste processo (Figura 2.4): (i) pré-viagem: no qual o indivíduo necessita de informações para planejar a sua viagem ainda na origem, por exemplo o abrigo de ônibus; (ii) em viagem: contexto em que a pessoa torna-se passageira, se a viagem está sendo

Figura 2.4: Conjunto de atividades que estruturam uma viagem por transporte público.
(Fonte: Adaptado do RUETSCHI; TIMPF, 2005)



executada de acordo com o seu planejamento e isso pode ocorrer no interior do transporte ou em possíveis baldeações e; (iii) pós-viagem: o indivíduo deixa o transporte e avalia a viagem (RUETSCHI; TIMPF, 2005).

Predominantemente, o sistema de transporte público urbano e metropolitano atua em cerca de 85% dos municípios brasileiros (IPEA, 2010). O transporte público funciona dentro de um modelo institucional regulamentado pelo Poder Público, que define frequência, itinerário, tarifa e tipo de veículo, porém a prestação de serviço é feita pela iniciativa privada em grande maioria. Esse modelo se encontra em defasagem, pois não atende com qualidade, rapidez e continuidade às novas necessidades dos usuários e as novas funções da cidade (PINTO, 2003).

Por volta de 1960, a política federal de transporte urbano no Brasil não

era diferente em setores do governo, com diversas iniciativas sem estratégias de ação básica no espaço urbano. Posteriormente, observou-se um esforço maior sobre o setor do transporte urbano com a criação da GEIPOT, a Lei Federal 6.261/1975, Sistema Nacional de Transporte Urbano (SNTU), da Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU), o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU), todos pertencentes ao Ministério dos Transportes (IPEA, 2010).

Contudo, em um contexto de crise econômica internacional entre as décadas de 80 e 90, ocorre a desmobilização das políticas setoriais urbanas e o resultado disso é uma vulnerabilidade institucional e a redução de recursos no setor. Durante esse período sem atuação efetiva e sistemática do governo, a mobilidade urbana tomou uma séria proporção: o transporte individual e o coletivo informal tiveram espaço para se desenvolver e, conseqüentemente, o transporte público coletivo teve redução significativa na demanda, precarização dos serviços e aumento de congestionamento na via (GOMIDE, 2008).

Segundo o IPEA (2010), a precariedade das condições do trânsito e a alta dependência do transporte rodoviário, está ocasionando grandes problemas de mobilidade para a sociedade, retratado no ciclo vicioso da perda de competitividade do transporte público para o privado. O transporte privado sendo estimulado e o público com o aumento de custo somado a falta de políticas de priorização, provoca a redução de usuários utilizando o transporte e com isto a diminuição da receita, aumento da tarifa e, portanto, mais redução na demanda.

Do final da década de 1990 até hoje, houve uma reconquista da estabilidade institucional com o emprego de uma nova concepção sobre o transporte urbano sendo ele mais integrado, sustentável e democrático (IPEA, 2010).

Segundo o Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação - IBPT (2018), instituição referência no Brasil em assuntos estratégicos e de tributação,

circulam em efetiva utilização no Brasil 65,8 milhões de veículos, tais como: ônibus, caminhões e motocicletas. Deste montante, 41,2 milhões são automóveis (62,65%), 7,0 milhões são comerciais (10,67%), 2 milhões são caminhões (3,09%), 376,5 mil são ônibus (0,57%) e 15,1 milhões são motocicletas (23,01%).

O Estado deve exercer um papel regulador e ser responsável pelos aspectos de mobilidade, de política e do desenho do sistema integrado. A iniciativa privada deve prover um atendimento adequado aos seus usuários, condições dignas aos funcionários e ser responsável por executar o plano de operação. Logo, o Estado deve fiscalizar as condições de serviço, garantir a qualidade do mesmo e dos direitos dos usuários. Utiliza-se do processo de licitação como forma de democratizar o acesso ao mercado e combater o transporte clandestino (PINTO, 2003).

A necessidade do uso do sistema de transporte está diretamente relacionada em qual lugar o indivíduo deseja ir, portanto, é importante que este viabilize o acesso à todas as áreas da cidade, e que também proporcione serviços voltados às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (OMS, 2008).

O transporte público coletivo deve ser encarado como um serviço público básico como educação e saúde, no que tange a forma de atender as necessidades da população em relação a prestação de serviços quanto à obrigatoriedade dos investimentos. Seus benefícios podem ser quantificados, como um balanço social, por indicadores de acidentes, uso do espaço viário, meio ambiente, para demonstrar as melhorias que o transporte público coletivo possibilita à população (PINTO, 2003).

Em muitos casos, os idosos têm suas vidas dependentes do sistema de transporte existente e esse é um fator que influencia no envelhecimento ativo. 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).

A acessibilidade é um direito de todos garantido pela legislação brasileira, em especial para idosos, pessoas com mobilidade reduzida ou portadores de deficiência. Transportes públicos não adaptados com fácil acesso para o embarque e desembarque de passageiros, acarreta em desestímulo para o uso nestes casos. Neste contexto há uma série de medidas para contemplar este direito, como: adaptações de terminais existentes, aumento da frota de veículos adaptados com piso baixo, plataformas elevadas e sinalização acessível com informações claras sobre as rotas são características importantes para o encorajamento ao uso (PINTO, 2003; OMS, 2008).

A Norma Brasileira 14022 (2011), de acordo com as orientações do Desenho Universal, prevê os parâmetros de acessibilidade com segurança, para o maior número de usuários possíveis do sistema de transporte público coletivo, independente de idade, condição física ou sensorial e estatura. Estudo da Munic (2017) apresenta que das 1679 cidades que possuem o serviço de transporte público por ônibus, 11,7% foram totalmente adaptados, 48,8% parcialmente adaptado e 39,4% ainda sem adaptação (IBGE, 2018).

Lynch (1960) leva em consideração a influência de outros indivíduos e recursos especiais para o auxílio da orientação espacial como: placas de itinerários de ônibus, sinais de trânsito, mapas e números de ruas. A clareza da imagem do ambiente garante a locomoção fácil e rápida de um ponto ao outro e transmite a sensação de segurança emocional, estabelecendo harmonia entre o indivíduo e o espaço.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (2008) é importante a

informação no contexto do transporte público coletivo: indicação de programas de como utilizar o transporte, as opções de transportes disponíveis, os serviços ofertados, os horários, as frequências e os veículos que possuam acessibilidade. Também foram mencionadas, no Guia Global Cidade Amiga do Idoso (p. 26), questões de legibilidade e leiturabilidade de textos por consequência da baixa visão dos idosos, e informação de fácil obtenção.

2.3.1 O WAYFINDING

Em 1440 surge o termo “wayfarer” que denomina os andarilhos, pessoas que viajavam a pé pelas estradas. A expressão “wayfaring” encontra-se na língua inglesa já no século XVI, usado com o sentido de percorrer pela cidade e viajar (ARTHUR; PASSINI, 1992; VELHO, 2007).

O termo “Wayfinding” aparece originalmente em 1960, dito pelo arquiteto americano Kevin Lynch em seu livro “The Image of The City”, no qual ele considera a importância da imagem do ambiente no processo de orientação. Essa imagem é o mapa cognitivo, um quadro mental que cada indivíduo gera trazendo informações do mundo exterior físico, e o resultado provém das sensações instantâneas ou das memórias experimentadas do ambiente, como também da combinação entre a interpretação da informação e a orientação da ação (LYNCH, 1960).

A imagem ambiental é composta por três elementos: (i) a identidade, na qual há um reconhecimento do objeto e capacidade de diferenciação dos demais; (ii) a estrutura, que significa uma relação espacial entre o objeto, os outros objetos e o observador e; (iii) o significado, no qual há uma relação

sentimental ou racional com o objeto (LYNCH, 1960).

Ainda em “The Image of The City”, Kevin Lynch (1960) explica que um ambiente possui significados individuais para cada observador. Ele identifica e analisa os objetos físicos e perceptíveis do ambiente, e o conteúdo físico dessa imagem é classificado em elementos como expostos na Quadro 2.2.

No ano de 1960, as pesquisas de Lynch (1960) tiveram maior influência nas demais pesquisas no campo do wayfinding, com pouca repercussão no âmbito do design gráfico, arquitetura e sinalização. Foi somente em meados de 1970, com os cognitivistas, que houve uma importante mudança conceitual no âmbito da percepção ambiental (ARTHUR; PASSINI, 1992; VELHO, 2007).

Quadro 2.2: Elementos que compõem a imagem do ambiente. (Fonte: Adaptado LYNCH, 1960)

Vias	São canais de locomoção onde os elementos ambientais interagem e se organizam, e podem ser percebidos pelo observador conforme o percurso. São ruas, linhas de trânsito, ferrovias e etc, sendo estes muitas vezes o elemento predominante em uma imagem para o observador.
Limites	São fronteiras e quebras de continuidade, podendo ser naturais como praias, rios e lagos ou artificiais como muros, paredes ou construções. Elementos que não podem ser entendidos como vias pelo observador, em sua maioria não lineares.
Bairros	Regiões de grande e médio porte em uma escala bidimensional. Estas regiões podem estruturar uma cidade e este reconhecimento não necessariamente depende apenas do observador. O indivíduo pode analisar a partir do lado interno ou lado externo, ao reconhecer características visíveis e comuns deste espaço.
Pontos nodais	São cruzamentos ou convergências de vias. Lugares estratégicos de conexão onde o observador pode estar inserido, com intenção de uso para locomoção, algum desses pontos podem ser a síntese de um bairro, podendo ser chamados de núcleos.
Marcos	Local onde o observador só pode analisar externamente. 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. Podem ser naturais como o sol, montanhas, grandes árvores ou artificiais como torres, edifícios e etc.

Essa mudança conceitual foi demonstrada pelos cognitivistas Steven Kaplan, Roger Downs e David Stea no início de 1970 no qual é preciso compreender o processo implícito para entender como as pessoas agem e como elas se encontram no ambiente. A orientação espacial foi relevante para a noção de uma definição para “encontrar caminhos”, o qual incorpora todos os processos de percepção, cognição e tomada de decisão, esse conceito foi intitulado como “wayfinding” (ARTHUR; PASSINI, 1992; VELHO, 2007).

D’Agostini e Gomes (2010) também consideram que é fundamental atender as demandas de orientação, identificação e regulamentação do ambiente, e um dos meios utilizados para alcançar esse objetivo, sendo que a informação seja acessível a todos, é com o uso da sinalização urbana. Criar estratégias para identificar e orientar os usuários dentro de um ambiente, deve considerar ao menos oito pontos (FOLTZ, 1998; D’AGOSTINI, 2011):

- Produzir uma única identidade para cada espaço, propiciando o entendimento para que cada local sirva como um ponto de referência ou de um marco visual;
- Utilizar-se de marcos visuais para facilitar a orientação do indivíduo, para que as pessoas possam ter noção da distância e tempo de percurso;
- Definir os caminhos e rotas, demonstrando sua totalidade. Indicar os pontos de referência para que o usuário possa identificar seu percurso;
- Criar locais com características visuais contrastantes com o ambiente para facilitar a identificação;
- Ser sucinto, não criar múltiplas possibilidades de navegação, para que não ocorra a desorientação durante o percurso;
- Viabilizar a distribuição do mapa do local, permitindo que o usuário

tenha a noção do espaço como um todo;

- Fornecer elementos de orientação em locais estratégicos de tomada de decisão;
- Oferecer informações que comunique o usuário antecipadamente sobre o percurso.

Nesse sentido, podemos exemplificar alguns projetos no Brasil e no mundo que possuem como premissa o wayfinding. Projetos que consideram o contexto cultural do ambiente e encorajam a exploração e uso de outros espaços, pontos importantes para o protótipo de sinalização desta dissertação:

Um exemplo é a sinalização do Studio MDA (2019), baseada no wayfinding faz parte do projeto do Museu de Gruuthuse, na Bélgica. Aqui foram utilizados os materiais que se integravam com o pavilhão. O mapa foi desenhado, visando a orientação dos visitantes para os locais de grande importância como: compra de bilhetes, sanitários e acesso ao museu e ateliers (Figura 2.5).

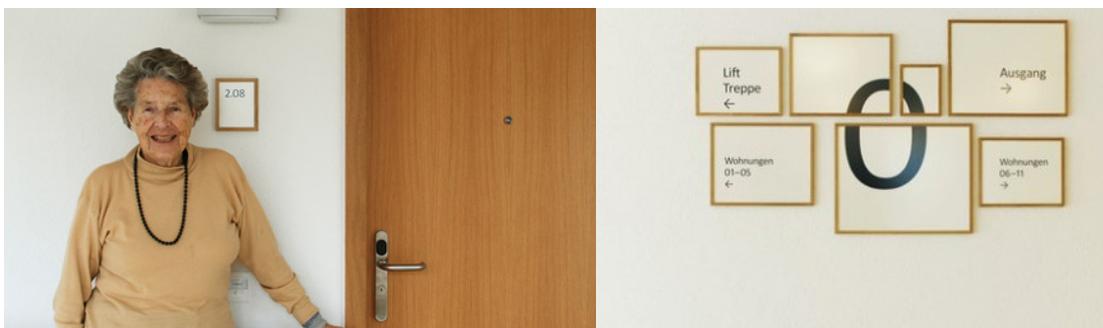
Figura 2.5: Sinalização externa do Museu de Gruuthuse, 2019. (Fonte: <https://studiomda.com.br>)



Outro exemplo é o projeto do Lar de idosos de Hottingen (2012) na Suíça. Este é composto por sete módulos de quadros e sua composição pode variar conforme haja necessidade (Figura 2.6). O objetivo foi tornar o espaço semi-público em um lar para os mais idosos, utilizando quadros como recurso afetivo. Informações sinalizadas são diferenciadas pelo tamanho da tipografia: para os visitantes é utilizada a tipografia maior do que a informação para os moradores.

Figura 2.6: Sinalização interna no Lar de idosos de Hottingen, 2012.

(Fonte: <https://sinalizar.wordpress.com>)



Se o indivíduo sofrer algum tipo de desorientação, os sentimentos de terror e angústia poderão trazer à tona a importância da orientação na sensação de bem-estar e equilíbrio. No entanto, o cérebro é capaz de adaptar-se em situações em que o ambiente é descaracterizado e desorganizado, no sentido de encontrar possíveis caminhos e conjuntamente agir de forma efetiva quanto à construção de uma imagem ambiental e na percepção do mundo, como também de modificá-la caso haja necessidade (LYNCH, 1960).

2.4 A COMUNICAÇÃO POR MEIO DA SINALIZAÇÃO

O design de sinalização é um meio de raciocinar e estruturar as relações entre ambiente, usuário, tecnologia dos materiais e fabricação e a comunicação em si. Considera-se a disciplina mais completa no campo do design, porém também relacionada com a arquitetura, engenharia, tecnologia de materiais, psicologia, antropologia e a comunicação, dispondo de diferentes abordagens concentradas em atender as necessidades de comunicação do espaço. Em vista disto, o design de sinalização é compreendido como uma ferramenta multissensorial, com aspecto abrangente, a fim de tornar o ambiente acessível e comunicativo (CARDOSO et al, 2011; D'AGOSTINI, 2017).

A arquitetura e o design gráfico, por volta do século XX, incorporaram-se em uma só área originando o que posteriormente seria chamado de design gráfico ambiental, influenciado pelo campo do design de produto e do planejamento urbano. É nesta área que a sinalização está inserida, em que a arquitetura se dedica a concepção do espaço e o design gráfico na transmissão da informação e ambas interferem na qualidade de uma e de outra (HUNT, 2003; CARDOSO et al, 2011).

Segundo uma das mais conhecidas associações na área da sinalização, a Society for Environmental Graphic Design - SEGD desde 1973, que em outubro de 2013 viria a alterar o nome para Society for Experiential Graphic Design, dentro dos sistemas gráficos para ambientes, o processo de sinalização divide-se em: planejamento, projeto e especificações de elementos gráficos no espaço natural ou construído. Estes elementos servem como comunicação em sistemas de identificação, direção, orientação, regulamentação, ambientação e informação (D'AGOSTINI, GOMES, 2010; CARDOSO et al, 2011; D'AGOSTINI, 2017).

Segundo D'Agostini (2017), o objetivo é estudar métodos, processos e elementos que compõem um projeto de comunicação a partir de conhecimentos provenientes de observação, reflexão e pesquisa sobre os quatro focos principais de estudo:

- **Usuário:** são as interações entre o usuário e o espaço. Estuda-se aqui os aspectos antropológicos, ergonômicos e psicológicos que exerce influência sobre as tarefas do indivíduo enquanto utiliza o ambiente;
- **Ambiente:** são as condições do ambiente. Aqui é levado em consideração os aspectos arquitetônicos, estruturais, de uso e o clima sobre o local a ser sinalizado;
- **Forma:** é a avaliação da função e da estética dos materiais e seus respectivos formatos. Neste caso, é observada as técnicas e padrões desenvolvidos pela indústria para a produção do suporte;
- **Informação:** são as linguagens, códigos e estética da mensagem. Aqui é estudado as formas de comunicação no ambiente.

De acordo com D'Agostini (2017), a partir desses quatro principais focos de estudo, é necessário entender como isto se comporta no desenvolvimento do projeto de sinalização. Logo, conforme abordados, devemos nos certificar de todos os dados pertencentes a cada foco, como: adequação de informação aos usuários que possuem deficiência física ou motora, adequação às leis vigentes, o comportamento dos usuários na procura da informação e sobre a economia dos materiais utilizados.

Uma forma de ponderar sobre essas demandas do projeto de sinalização, é fazendo uma relação com nove fatores projetuais com os focos de estudo, sendo eles (Quadro 2.3): antropológico, ecológico, econômico, ergonômico,

Quadro 2.3: Relação entre fatores projetuais e os focos de estudo.
(Fonte: Adaptado do D'AGOSTINI, 2017)

FATORES PROJETUAIS	FOCOS DE ESTUDO	
ANTROPOLÓGICO	Usuário Informação Ambiente	Levar em consideração o repertório cultural do ambiente para a escolha dos códigos de comunicação
ECOLÓGICO	Forma	Ponderar sobre a vida útil do projeto e sobre os processos de produção sustentável
ECONÔMICO	Forma	Relativizar sobre os gastos da produção sem desprezar os valores estéticos e de acabamento
ERGONÔMICO	Usuário Forma Informação	Adaptar os elementos comunicativos de acordo com os limites do usuário e da estrutura do ambiente
FILOSÓFICO	Ambiente Forma Informação	Os padrões estéticos devem estar alinhados as normas regentes de cada espaço
GEOMÉTRICO	Forma Informação	Os elementos comunicativos devem estar em coerência formal entre si, identificando a unidade do sistema
MERCADOLÓGICO	Usuário Ambiente Forma Informação	Direcionar as demandas de comunicação de cada ambiente de maneira eficaz
PSICOLÓGICO	Usuário Ambiente Forma Informação	Compreender os mecanismos de percepção do usuário para a proposição de estratégias de uso
TECNOLÓGICO	Forma Informação	Projetos com preocupação no processo e materiais que ofereçam nova perspectiva na comunicação

filosófico, geométrico, mercadológico, psicológico e tecnológico (D'AGOSTINI, 2017; GOMES; MEDEIROS, 2007; REDIG, 2005).

A fim de expressar com maior compreensão sobre o assunto, é fundamental abordar sinteticamente alguns conceitos e termos presentes em projetos de sinalização (Quadro 2.4):

Quadro 2.4: Conceitos e termos em projetos de sinalização. (Fonte: Elaboração da autora, 2018)

Sinalização	Possui o princípio de sinalizar, orientar e informar algo, a partir de uma veiculação de informação. Seu conteúdo é transmitido através de sinais e elementos gráficos (CROSBY; FLETCHER; FORBES, 1970; FOLLIS; HAMMER, 1979; SMITSHUIJZEN, 2007; UEBELE, 2007).
Señalética	É a informação absorvida rapidamente e incontestável. A linguagem utilizada é sintetizada, evitando a retórica visual e não discursiva. Expressando o máximo de informação com o mínimo de esforço do usuário no processo de compreensão, sendo um exemplo de comunicação funcional (COSTA, 2009).
Environmental Graphic Design	É baseado na ideia de que o projeto de sinalização deve fazer parte do planejamento do ambiente. Área multidisciplinar que abrange o design gráfico e de produto, como também o paisagismo e arquitetura. Compreende-se aqui os aspectos de interpretive signage, wayfinding e placemaking (D'AGOSTINI, 2017; CALORI, 2007; HUNT, 2003).

Desta forma, pode-se dizer que design de sinalização é uma condensação de conhecimentos sobre usuário, ambiente, forma e informação em prol da melhoria da comunicação entre o público e o espaço construído. Justamente, estes quatro elementos devem estar presentes regularmente nos projetos de sinalização (D'AGOSTINI, 2017).

Um projeto de sinalização urbana, baseado nos princípios do wayfinding, não é uma exclusividade de um designer gráfico, exacerbando um corriqueiro erro de consultar o profissional dias antes do uso de um espaço para a instalação de sinalização. Para padrões de projetos com eficiência em orientação, é adequado o abarcamento e interação de designers gráficos, arquitetos, urbanistas e

paisagistas dependendo da proporção (PASSINI, 1996).

Pesquisadores cognitivistas empenharam-se em expandir o conhecimento neste tema, procurando entender como é feito o processo de orientação espacial quando o usuário necessita deslocar-se em um ambiente. Para isso, era necessário conceber todos os estágios desse processo e isso compreendia desde a organização do plano para deslocar-se, tomada de decisão, a decisão em si, a execução da ação na prática e também o processamento de informações (ARTHUR; PASSINI, 1992; PASSINI, 1996; D'AGOSTINI, 2017).

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

A sinalização é caracterizada por nortear e orientar os indivíduos em sua locomoção, seja ela motorizada ou não-motorizada e em um espaço de transição, interno ou externo. Ela possui extrema valia em ambientes em que há maior movimentação de veículos e pessoas, como por exemplo no trânsito e em terminais de transporte urbano (GOMES FILHO, 2003).

Sendo assim, um projeto sinalização fundamentado no wayfinding tem como proposição o planejamento desde as interpretações das informações recebidas pelo usuário do ambiente, a compreensão de rotas ou percursos, a realização de deslocamentos até a chegada ao do destino (PASSINI, 1996; D'AGOSTINI, 2017).

Neste sentido, é apresentado a seguir o projeto desenvolvido no Parque Zoobotânico Arruda Câmara, O Parque da Bica no Brasil, com uma perspectiva semelhante à desta dissertação:

2.4.1 PARQUE ZOOBOTÂNICO ARRUDA CÂMARA - O PARQUE DA BICA, BRASIL (2017)

Esse projeto propõe avaliar a percepção ambiental de idosos em um parque urbano de João Pessoa na Paraíba, identificando os elementos de legibilidade ambiental e de como isso contribui para o processo de wayfinding. O parque é considerado um dos símbolos mais emblemáticos da cidade.

O conceito de wayfinding utilizado no projeto do parque 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”.

Segundo Nogueira (2017), estudo visa conhecer as principais necessidades físico-espaciais dos usuários idosos do Parque da Bica, analisar como as características físico-espaciais do Parque da bica geram referências para a orientação espacial dos usuários idosos; identificar como algumas estratégias de orientabilidade repercutem na legibilidade ambiental e na percepção do usuário idoso, e; avaliar a percepção ambiental que os idosos têm do Parque Zoobotânico Arruda Câmara.

Possui também a intenção de ampliar o olhar crítico e científico sobre as necessidades fundamentais acerca da percepção do sujeito em relação aos espaços por meio da legibilidade ambiental.

A metodologia utilizada foi abordagem multimétodo, estabelecendo relação pessoa-ambiente: walkthrough, levantamento documental, visitas exploratórias, mapas comportamentais e entrevistas acompanhadas. Diferentes estratégias foram utilizadas para avaliar a percepção do idoso-parque e, dentre essas, a utilização de um mapa ilustrativo (Figura 2.9) se demonstrou válido para a utilização do idoso, desde que adaptado para as diferentes particularidades de modo a contemplar uma maioria (NOGUEIRA, 2017).

Figura 2.9: Mapa ilustrativo do Parque da Bica em João Pessoa, Paraíba. (Fonte: Nogueira, 2017)



O estudo aponta que, em relação a legibilidade ambiental, os idosos não possuem dificuldades em se localizar em áreas mais centrais do Parque, todavia a falta de sinalização e indicadores formaram barreiras comunicacionais dificultando a mobilidade do idoso em outras áreas ou gerando medo sobre o que encontrar no caminho (NOGUEIRA, 2017).

No que se refere ao wayfinding, o estudo apontou que devido a falta de marcos visuais no parque, os idosos possuem dificuldades no processo da tomada de decisão sobre qual caminho percorrer. A identificação da sinalização precária e sem padronização reforça a necessidade de haver informações visuais, como esculturas percebidas pelos idosos, para auxiliar a indicar possíveis caminhos (NOGUEIRA, 2017).

Nunes (2010), reflete sobre a problemática do lugar projetado na satisfação do idoso, com a contribuição para o bem estar bio-psico-social e conseqüentemente na qualidade de vida do mesmo. Da mesma forma, salienta sobre a participação do cidadão no planejamento do projeto, para que possa garantir maior abrangência em relação às particularidades de cada indivíduo e da importância de planejar a partir da multidisciplinaridade, como: design, arquitetura e saúde.

Isso influencia na parte gráfica do projeto, em que são utilizados elementos e características gráficas que propiciam diferentes estímulos visuais aos usuários. Como também sobre a importância da hierarquização das informações relacionadas aos caminhos como norteadores no processo de wayfinding, de modo a auxiliar na orientação do usuário (NUNES, 2010).

2.5 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO

Em virtude do que foi mencionado, apresentamos no marco teórico uma revisão na literatura, com conceitos e aspectos relevantes em relação ao problema da pesquisa. Ainda convém lembrar que essa revisão desenvolve conteúdos sobre o idoso no espaço urbano, projetos mundiais e nacionais ligados

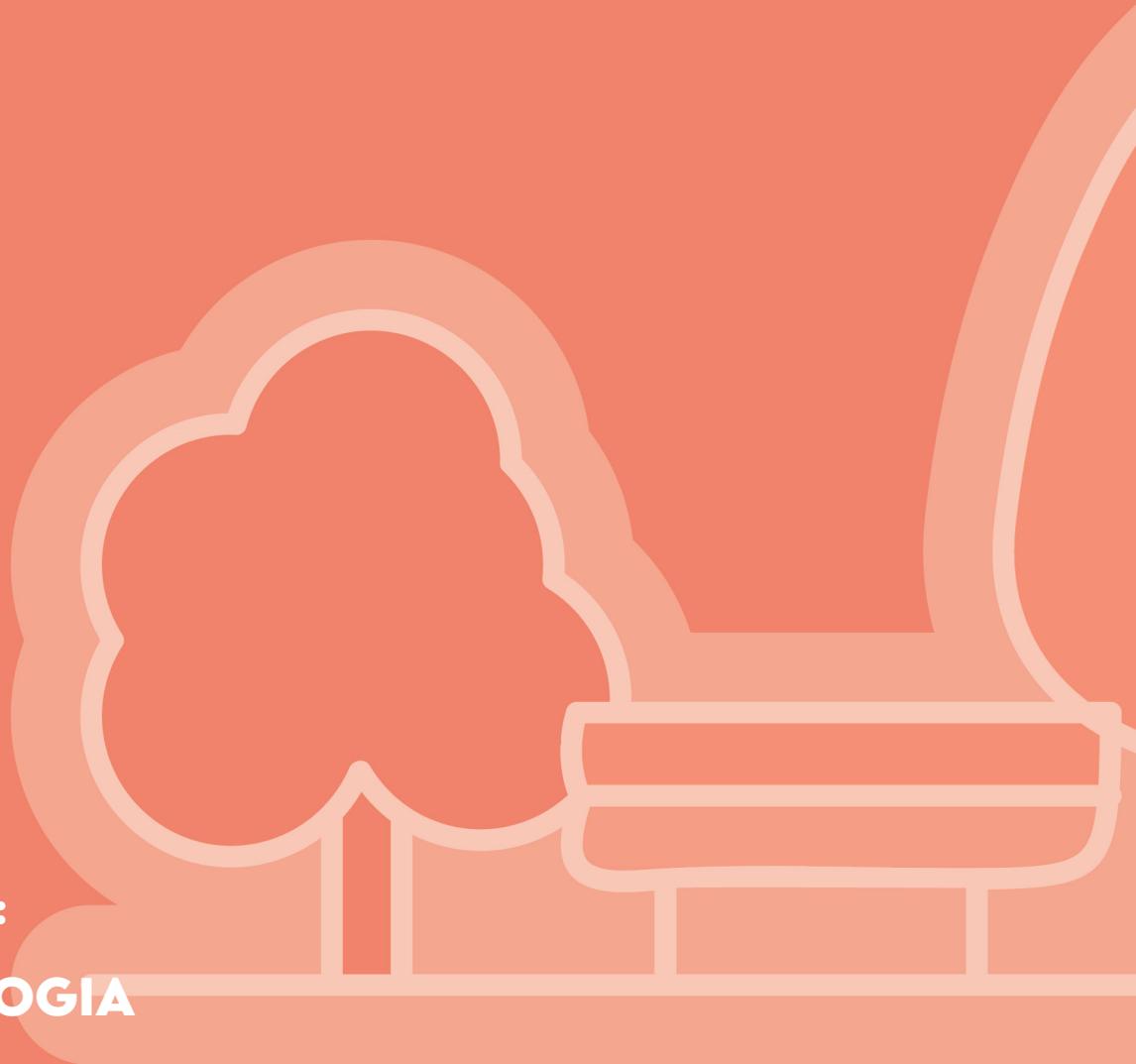
à pessoa idosa, a mobilidade e acessibilidade desse indivíduo, comunicação por meio da sinalização, wayfinding e transporte público coletivo.

Por todos esses aspectos, o decurso do envelhecimento do indivíduo acarreta em uma série de mudanças fisiológicas e conseqüentemente em limitações no uso do espaço urbano. Essas mudanças não impedem o idoso de usufruir do ambiente, porém o local deve estar adequado às necessidades decorrentes do envelhecimento, sendo elas físicas, sociais ou informacionais.

Em virtude das necessidades informacionais, o marco teórico apresentou subsídios pertinentes para o desenvolvimento e aplicação das metodologias previstas no capítulo seguinte, visto que este estudo tende a analisar como um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo, baseado nos conceitos do wayfinding, pode influenciar na experiência do usuário idoso.

Levando-se em conta o que foi observado, serão apresentados no próximo capítulo os procedimentos metodológicos utilizados para alcançar os objetivos desta pesquisa. Serão expressadas as questões relativas à seleção do objeto de estudo, aos métodos de coleta e análise de dados, como também os aspectos em relação ao trabalho de campo. A partir disso, pretende-se esclarecer o processo metodológico e sua execução.

CAPÍTULO 3:
METODOLOGÍA



No presente capítulo, são apresentados os métodos e técnicas empregadas nesta pesquisa. Começa-se com a apresentação do objeto de estudo e dos critérios determinantes para esta escolha. A partir disso, são apresentados os métodos para coleta de dados e análise, como também questões relativas ao trabalho de campo baseadas na área do Ambiente-Comportamento.

3.1 SELEÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

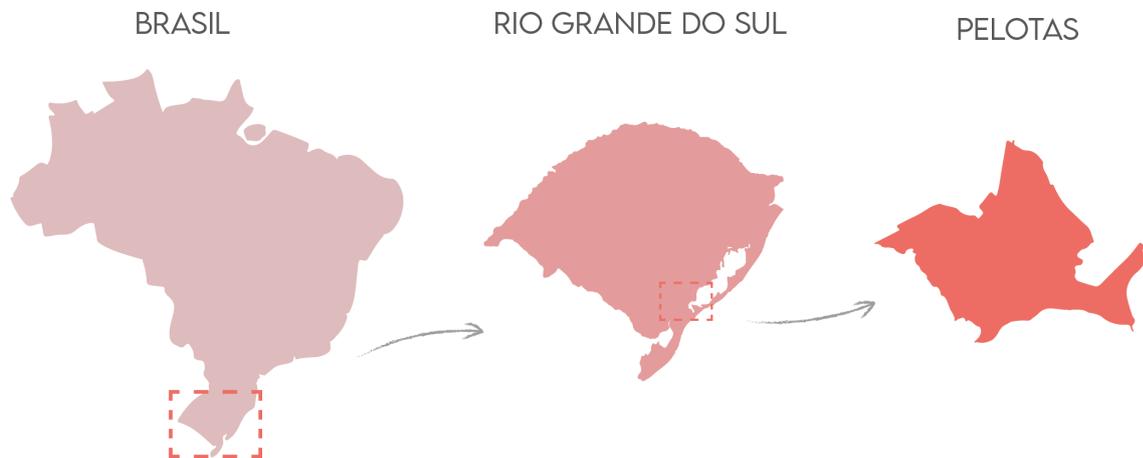
Trata-se de uma pesquisa fenomenológica, pois parte da compreensão e entendimento do modo de como as pessoas vivem no seu cotidiano. O nível desta pesquisa classifica-se como exploratória, determinado pela coleta de dados, proporcionando uma visão geral e também mais aproximada do estudo (GIL, 2008).

Na necessidade de confrontar a teoria com os fatos da realidade, foi delineada esta pesquisa como: (i) bibliográfica, na construção do marco teórico subsidiando o conhecimento na utilização dos métodos a partir da análise de conteúdo produzido por autores relacionados ao problema; (ii) documental, seguindo a linha bibliográfica em que foi analisada legislações e documentos oficiais sobre o problema e; (iii) experimental, especificamente como pré-experimental, uma vez que impõe interferências no objeto de estudo a fim de observar as influências que essa variável causa no indivíduo, sem controle do grupo de usuários antes do experimento (GIL, 2008).

Com o intuito de atender aos objetivos propostos, foi selecionado como estudo de caso a cidade de Pelotas, que está localizada às margens do Canal São Gonçalo, ao sul do estado do Rio Grande do Sul, no Brasil (Figura 3.1). De acordo

com o IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Pelotas é a terceira cidade mais populosa do Estado (2010), com a densidade populacional de 203,89 hab/km² (2010), com 343.651 habitantes (2016), sendo 49.794 residentes idosos (2010) (PREFEITURA DE PELOTAS, 2018). A cidade foi escolhida de acordo com o projeto “Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities”.

Figura 3.1: Localização do município de Pelotas. (Fonte: Elaboração da autora, 2019)



O projeto Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities tem como objetivo explorar como os idosos enfrentam o envelhecimento em diferentes contextos urbanos, sociais e culturais. O estudo ocorre no Brasil, Reino Unido e Índia e é pertencente à pesquisa Place Age, esse projeto é financiado com os recursos do ESRC (Economic and Social Research Council) (PLACE AGE, 2019).

Os países pertencentes à pesquisa Place Age possuem, cada um, três cidades selecionadas como estudos de caso, no Brasil foram: Pelotas, Belo Horizonte e Brasília, no Reino Unido foram: Edimburgo, Manchester e Glasgow,

e na Índia: Hyderabad, Calcutta e Delhi e conseqüentemente, são selecionados três bairros para cada cidade pesquisada. Essas escolhas são para obter maior abrangência em termos demográficos, desigualdades, topografias e desenvolvimentos urbanos. Pelotas, entre as cidades brasileiras estudadas pelo Place Age, é a que possui o maior percentual de população idosa (com idade de 60 anos ou mais), sendo aproximadamente 15,17% da população (PLACE AGE, 2019).

O trecho selecionado (Figura 3.2) para o estudo desta dissertação corresponde à rua General Osório, entre Marechal Floriano Peixoto e Sete de Setembro, no bairro Centro da cidade de Pelotas/RS. A argumentação sobre a escolha do recorte ocorre por alguns critérios de interesse: (i) a rua General Osório ser uma via coletora, preferencial para transporte público e requalificada da cidade; (ii) maior concentração de linhas e também horários nestes abrigos; (iii) identificação de um grande número de usuários no local diariamente; (iv) novos modelos de abrigos (Figura 3.3) e; (v) ausência de sinalização com informações sobre o transporte público coletivo.

Figura 3.2: Localização do objeto de estudo na rua General Osório em Pelotas, Brasil.

(Fonte: Elaboração da autora, 2019)



Figura 3.3: Conjunto de abrigos de ônibus do objeto de estudo. (Fonte: Elaboração da autora, 2018)



3.1.1 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A cidade de Pelotas passa por um processo de transformação da via pública. Em alguns trechos da cidade, é possível perceber algumas mudanças, como: a requalificação da iluminação pública, colocação de asfalto, alargamento em alguns trechos das calçadas, drenagem, bancos, lixeiras, bicicletários, concretagem no corredor exclusivo de ônibus, sinalização vertical/horizontal e a inserção de novos abrigos de ônibus (Figura 3.4).

Os novos abrigos de ônibus (Figura 3.5) possuem 5 x 2 metros de largura, com estrutura metálica galvanizada e vidro temperado blindado de 8 milímetros, com teto de vidro jateado. O abrigo não possui iluminação própria, porque o vidro possibilita a passagem de luz, durante o dia seu interior é iluminado pela luz natural e durante a noite pela iluminação pública e do comércio local. A proteção lateral e superior tem a função de conter parte da chuva e vento. No interior do mobiliário, ao lado do assento fixo, há um espaço destinado aos cadeirantes para que não interfira na faixa de livre circulação.

Figura 3.4: Localização dos abrigos de ônibus em Pelotas, Brasil.
 (Fonte: Relatório do inventário da Mobilidade Urbana de Pelotas, 2018)



Figura 3.5 Abrigo para transporte público coletivo da cidade de Pelotas.
 (Fonte: Acervo da autora, 2018)



Os abrigos de ônibus foram agrupados em módulos de acordo com a necessidade de movimentação dos usuários nos pontos e do número de linhas de ônibus. Das 153 linhas em operação da cidade de Pelotas, 60 linhas transitam pela rua General Osório (Anexo A) e, dessa parcela, 40 linhas param no trecho selecionado diariamente (PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS, 2018). São 25 linhas de ônibus que param no módulo 1, 4 linhas de ônibus no módulo 2 e 11 no módulo 3 (Quadro 3.1):

Quadro 3.1: Linhas do transporte coletivo do trecho selecionado. (Fonte: Elaborado pela autora, 2019)

	<p style="text-align: center;">MÓDULO 1</p> <p>Padre Réus, Areal, Saint Hilaire Circular, Areal Circular, Corujão Areal, Posto Obelisco, Posto Areal, Saint Hilaire Posto Obelisco, Areal Saint Hilaire, Obelisco, Bom Jesus Direita, Bom Jesus Esquerda, Corujão Bom Jesus, Bandeirantes Esquerda, Bandeirantes Direita, Cruzeiro, Cruzeiro Albatroz, Corujão Laranja, Balsa Centro, Navegantes Cohabpel, Navegantes Perret, Rodoviária, Anglo Cohabpel.</p>
	<p style="text-align: center;">MÓDULO 2</p> <p>Sanga Funda, Sanga Funda Family, Arco Íris, Jardim das Tradições Querência.</p>
	<p style="text-align: center;">MÓDULO 3</p> <p>Posto Branco Retiro Vila Princesa, Py Crespo Caruccio, Pestano, Getúlio Vargas Aeroporto, Sítio Floresta, Lindóia Peres 22 de maio, Rota do Sol, Cohab 2 Cristóvão, Santa Rosa Fernando Osório, Posto Branco Retiro, Santa Terezinha Toussaint.</p>

Para a construção do Quadro 3.1, foi feita uma compilação de fontes, como: Projeto Básico Plano Operacional (2015), Relatório do Inventário da Mobilidade Urbana de Pelotas (2018) e CittaMobi (2019), e uma verificação in loco sobre a veracidade do material com um auxílio de um check-list.

3.2 MÉTODOS DE COLETA DE DADOS

Neste estudo são utilizadas abordagens analíticas que, associadas a métodos que se referem aos processos de percepção e cognição dos indivíduos no ambiente, são essenciais para o entendimento dos impactos do ambiente sobre o indivíduo. Com isso, a utilização de multimétodo e abordagens analíticas proporciona subsídios mais confiáveis e menos distorcidos (LAY, REIS, 2005).

Com a finalidade de atingir o objetivo da pesquisa, são empregados os seguintes métodos de coletas de dados: (i) entrevista estruturada com usuários idosos no abrigo de ônibus; (ii) Fórum de Políticas e Práticas; (iii) levantamento físico; (iv) observação comportamental frente a instalação de um protótipo de sinalização e; (v) entrevista semi-estruturada com usuários idosos no local do protótipo. As etapas foram divididas e organizadas de acordo, respectivamente, com os objetivos específicos.

3.2.1 ENTREVISTA ESTRUTURADA

É preciso pontuar que segundo Gil (2008), a entrevista é o método que utiliza a interação social entre duas partes, uma em busca da coleta de dados

e a outra como fonte, sendo essa a mais empregada na área das ciências sociais. Vale destacar também que esse método permite que tenhamos mais informações sobre o que os indivíduos sentem, desejam, esperam e almejam, pois seu objetivo é conseguir dados que sejam relevantes ao estudo (SOMMER; SOMMER, 2002; RHEINGANTZ et al, 2009).

Dessa forma, as entrevistas podem ser categorizadas em três tipos: (i) estruturada: possui um roteiro preestabelecido e sem possibilidades de mudança ao longo da entrevista, como também gera uma lista de respostas que se assemelha a um questionário de perguntas abertas; (ii) semi-estruturada: possui um roteiro de perguntas passíveis a mudanças caso necessário, possibilitando ao entrevistado a liberdade nas respostas, diminuindo direcionamentos e favorecendo a inserção de debate com outros temas e; (iii) não estruturada: neste caso, o entrevistador encoraja o entrevistado a se expressar sobre o assunto livremente, sem sugestões diretivas (SOMMER; SOMMER, 2002; RHEINGANTZ et al, 2009).

Para atingir o primeiro objetivo específico desta pesquisa, foi escolhido o método de entrevista estruturada, pois possibilita a sua aplicação em um curto período de tempo, já que os entrevistados encontravam-se em situação de espera de um ônibus. O objetivo da aplicação deste método é analisar a percepção do usuário idoso quanto a facilidade ou dificuldade de obter a informação sobre o transporte público coletivo.

Foram feitos estudos pilotos da aplicação das entrevistas, nos meses de outubro e novembro de 2018, com idosos do transporte público coletivo no local. A intenção deste piloto era avaliar a clareza da redação do roteiro das perguntas elaboradas para as entrevistas, para que em um segundo momento fossem adaptadas com expressões de melhor entendimento do público abordado.

A aplicação das entrevistas estruturadas ocorreram no dia 11 de dezembro de 2018, entre às 15h00 e 17h00 e para o registro dos áudios, foram utilizados os gravadores de voz digital para posterior transcrição (Figura 3.6).

Figura 3.6: Aplicação do método de entrevista estruturada. (Fonte: Acervo da autora, 2018)



O roteiro de perguntas das entrevistas (Anexo B) foi formulado em concordância com o referencial teórico, onde foi categorizado em três temas, sendo eles: (i) a percepção do idoso no espaço urbano com perguntas referentes a satisfação, entendimento, concepção sobre o local e os elementos que compõem o sistema de transporte público; (ii) a mobilidade urbana, em que é questionado sobre as condições de deslocamento do usuário, e; (iii) wayfinding, com questões relacionadas ao acesso à informação sobre o transporte público.

A seleção de amostragem utilizada neste método foi amostra aleatória simples, qualquer indivíduo usuário do transporte público coletivo com idade de 60 anos ou mais poderia responder a entrevista estruturada. Os usuários que se encontravam nos três módulos de abrigos de ônibus localizados no trecho

selecionado foram convidados a participar das entrevistas mediante a assinatura de um termo de consentimento livre (Anexo B). Neste método, participaram 22 entrevistados ao total, mas somente 18 foram validados. As outras quatro entrevistas foram executadas incorretamente ou faltaram dados.

3.2.2 FÓRUM DE POLÍTICAS E PRÁTICAS (FPP)

De acordo com a literatura, o Fórum de Políticas e Práticas (FPP) é o momento em que há uma exposição da síntese dos achados da pesquisa ao público alvo, no caso desta dissertação o usuário idoso do transporte público coletivo, com a finalidade de identificar os problemas das políticas públicas existentes e propor soluções sobre o assunto sob uma comunicação direta e mais eficiente (PUBLIC POLICY FORUM, s.d.).

As técnicas utilizadas para a aplicação deste método nesta dissertação foram: exposição de banners, colagens e anotações à mão livre pelo pesquisador. A exposição dos banners tem como objetivo manifestar graficamente os dados do método anterior (entrevista estruturada) confrontados com a literatura. As anotações servem para registrar as indicações do participante durante a aplicação do método.

Em virtude de Pelotas ser selecionada para esta dissertação por ser a cidade brasileira que possui o maior percentual de pessoas idosas, conforme a pesquisa Place Age, as vizinhanças selecionadas para a aplicação deste método também seguiram as indicações da pesquisa são: Centro, com a população de 10.335 habitantes, sendo 2.569 idosos, representando 24,86%; Navegantes, com a população de 9.389 habitantes, sendo 1.014 idosos, representando 10,80%

e; parte do bairro Fragata, com a população de 8.375 habitantes, sendo 1.748 idosos, representando 20,87% (PLACE AGE, 2019).

A aplicação do método FPP no bairro Navegantes foi feita no Centro de Referência de Assistência Social Navegantes, entre os dias 22 de maio e 24 de maio de 2019, com a participação de 12 idosos. O método no bairro Centro foi aplicado na Praça Coronel Pedro Osório, entre os dias 3 de junho e 5 de junho de 2019, com a participação de 15 idosos. No bairro Fragata, foi aplicado no Centro de Referência de Assistência Social Fragata, no dia 2 de julho de 2019, com a participação de 12 idosos. Um total de 39 idosos participantes do método de FPP.

Neste método, a seleção de amostragem utilizada foi amostra aleatória simples, qualquer indivíduo usuário do transporte público coletivo com idade de 60 anos ou mais poderia participar do Fórum de Políticas e Práticas. No local, os participantes foram selecionados mediante à conversa informal sobre sua relação com o transporte público coletivo e idade.

Para a criação dos banners utilizados pelo método de FPP, foram identificadas de imagens que possuíam particularidades similares com mapas de projetos de wayfinding (Figura 3.7) e imagens buscavam a estética de projetos de sinalização urbana (Figura 3.8) (GOMES et. al, 2011).

Esta organização de imagens entusiasma o projeto do protótipo proposto por esta pesquisa, uma vez que os banners deste método não possuem obrigatoriedade em assemelhar-se com o protótipo.

Os banners foram confeccionados em lona e apresentados em um pedestal. Desta forma facilitou o transporte e a exposição em diferentes locais (Figura 3.9). Os materiais possuem 70 x 50 cm e 70 x 30 cm, definidos de acordo

Figura 3.7: Imagens similares de mapas baseados em projetos de wayfinding.
(Fonte: Elaboração da autora, 2019)



Figura 3.8: Imagens tangíveis ao projeto de sinalização urbana. (Fonte: Elaboração da autora, 2019)



com as medidas dos vidros alocados na parte traseira do abrigo de ônibus.

As informações dispostas nos banners são provenientes dos dados coletados do método de entrevista estruturada. Estes banners apresentados no método do FPP não condizem esteticamente com o que será proposto no protótipo desta dissertação, servindo somente para a discussão dos dados expostos (Figura 3.10):

Figura 3.9: Apresentação dos banners do Fórum de Políticas e Práticas. (Fonte: Acervo da autora, 2019)

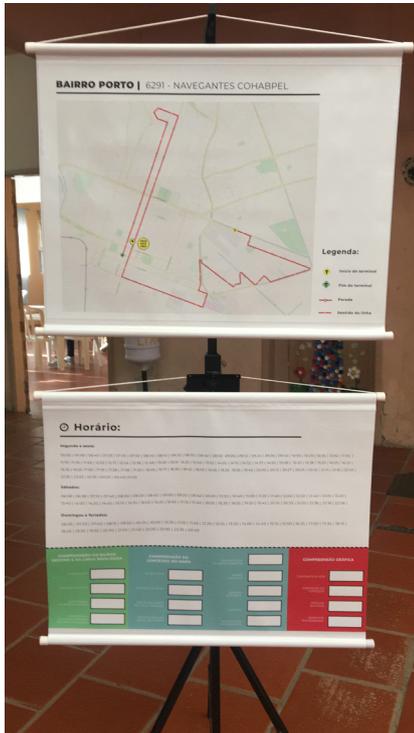
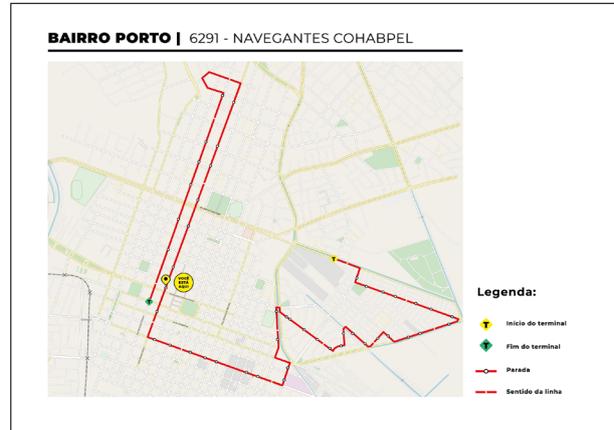


Figura 3.10: Arte para o banner do método de Fórum de Políticas e Práticas. (Fonte: Elaboração da autora, 2019)



Horário:

Segunda a sexta:

05:30 | 06:08 | 06:40 | 07:05 | 07:30 | 07:50 | 08:00 | 08:10 | 08:20 | 08:30 | 08:40 | 08:50 | 09:00 | 09:12 | 09:24 | 09:36 | 09:45 | 10:05 | 10:20 | 10:35 | 10:50 | 11:00 | 11:18 | 11:35 | 11:48 | 12:02 | 12:12 | 12:24 | 12:36 | 12:48 | 13:00 | 13:15 | 13:25 | 13:40 | 13:52 | 14:02 | 14:12 | 14:22 | 14:37 | 14:50 | 15:08 | 15:20 | 15:38 | 15:53 | 16:05 | 16:20 | 16:35 | 16:50 | 17:05 | 17:18 | 17:28 | 17:38 | 17:50 | 18:05 | 18:17 | 18:30 | 18:42 | 18:53 | 19:05 | 19:20 | 19:35 | 19:45 | 20:00 | 20:10 | 20:27 | 20:35 | 20:55 | 21:15 | 21:35 | 22:05 | 22:35 | 22:55 | 23:25 | 00:05 | 00:40 | 01:40

Sábados:

06:08 | 06:38 | 07:05 | 07:40 | 08:00 | 08:30 | 08:40 | 09:00 | 09:30 | 09:40 | 10:00 | 10:30 | 10:40 | 11:00 | 11:30 | 11:40 | 12:00 | 12:30 | 12:40 | 13:00 | 13:30 | 13:40 | 14:00 | 14:20 | 14:45 | 15:10 | 15:35 | 16:00 | 16:25 | 16:50 | 17:15 | 17:40 | 18:05 | 18:30 | 18:55 | 19:20 | 19:45 | 20:10 | 20:35 | 21:05 | 21:38 | 22:18 | 22:58

Domingos e feriados:

08:05 | 07:05 | 07:40 | 08:15 | 08:50 | 09:25 | 10:00 | 10:35 | 11:30 | 11:45 | 12:20 | 12:55 | 13:30 | 14:05 | 14:40 | 16:15 | 16:50 | 17:00 | 17:35 | 18:10 | 18:45 | 19:20 | 19:55 | 20:30 | 21:05 | 21:40 | 22:20 | 23:00 | 23:35 | 00:40

Para a aplicação deste método, as informações expostas no banners foram organizadas de acordo com categorias, buscando analisar o que cada idoso compreendia sobre o material: (i) compreensão do bairro destino e da linha sinalizada, no qual é abordado ao participante questões sobre ergonomia e importância da informação a respeito do bairro destino e da linha de ônibus; (ii) compreensão do mapa, em que são tratadas as demandas de ergonomia e wayfinding, e; (iii) compreensão gráfica, propriamente dita, no qual é discutido sobre linguagens, códigos, grid, layout, legibilidade e leitura do material como um todo.

O método foi aplicado com cada participante de forma individual para que as respostas não fossem influenciadas. Os usuários deveriam localizar-se diante o material em uma distância de no mínimo 95 cm, simulando uma situação real de busca de informação no abrigo de ônibus (Figura 3.11).

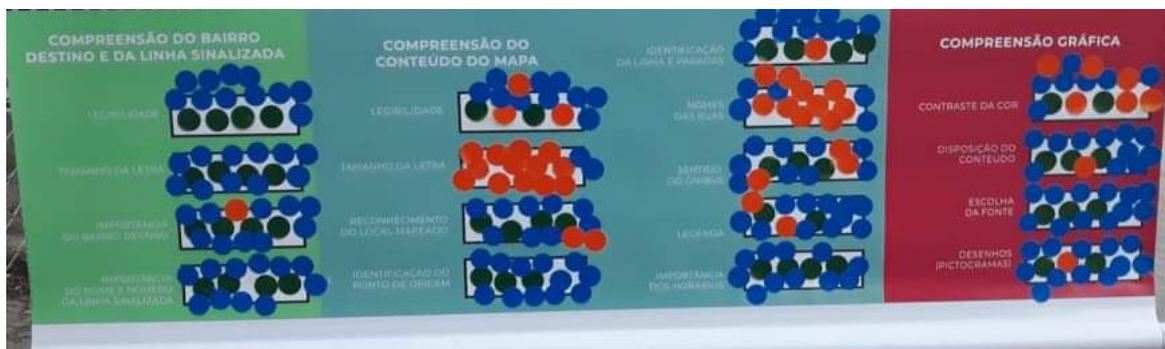
Figura 3.11: Aplicação do método do Fórum de Políticas e Práticas. (Fonte: Acervo da autora, 2019)



Em seguida, foram feitos os questionamentos aos idosos sobre as informações dos banners de acordo com as categorias e os participantes deveriam posicionar-se de forma positiva ou negativa sobre cada pergunta (Anexo D). Em um espaço separado no banner, as respostas foram registradas com adesivos diferenciados por cores, sendo verde e azul para positivo e laranja para uma posição negativa (Figura 3.12).

Figura 3.12: Registro das respostas do método do Fórum de Políticas e Práticas.

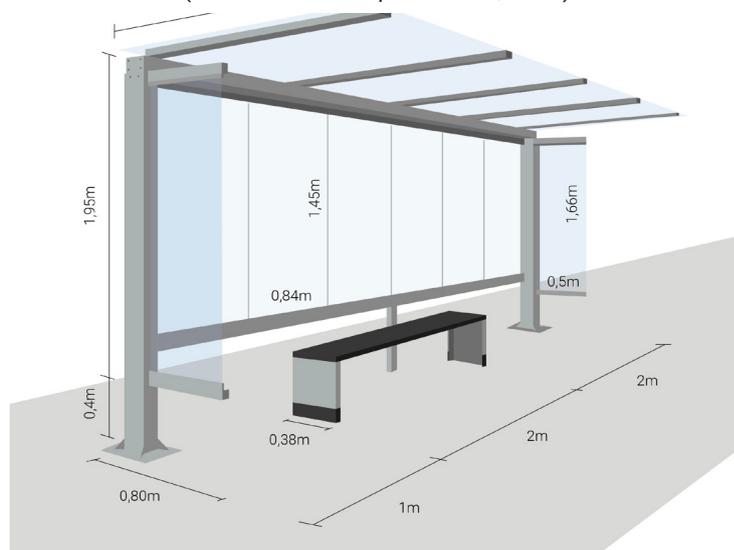
(Fonte: Acervo da autora, 2019)



3.2.3 LEVANTAMENTO FÍSICO

O levantamento físico, neste estudo, foi aplicado para registrar as características físicas relevantes do objeto de estudo e seu contexto. Aqui, as técnicas de registro utilizadas pela pesquisadora foram: fotografias e ilustrações. Este método foi fundamental para a análise das condições do ambiente urbano, considerando aspectos estruturais e funcionais dos abrigos de ônibus (Figura 3.13), como também a estética dos materiais empregados para a execução da etapa posterior de instalação do protótipo de sinalização.

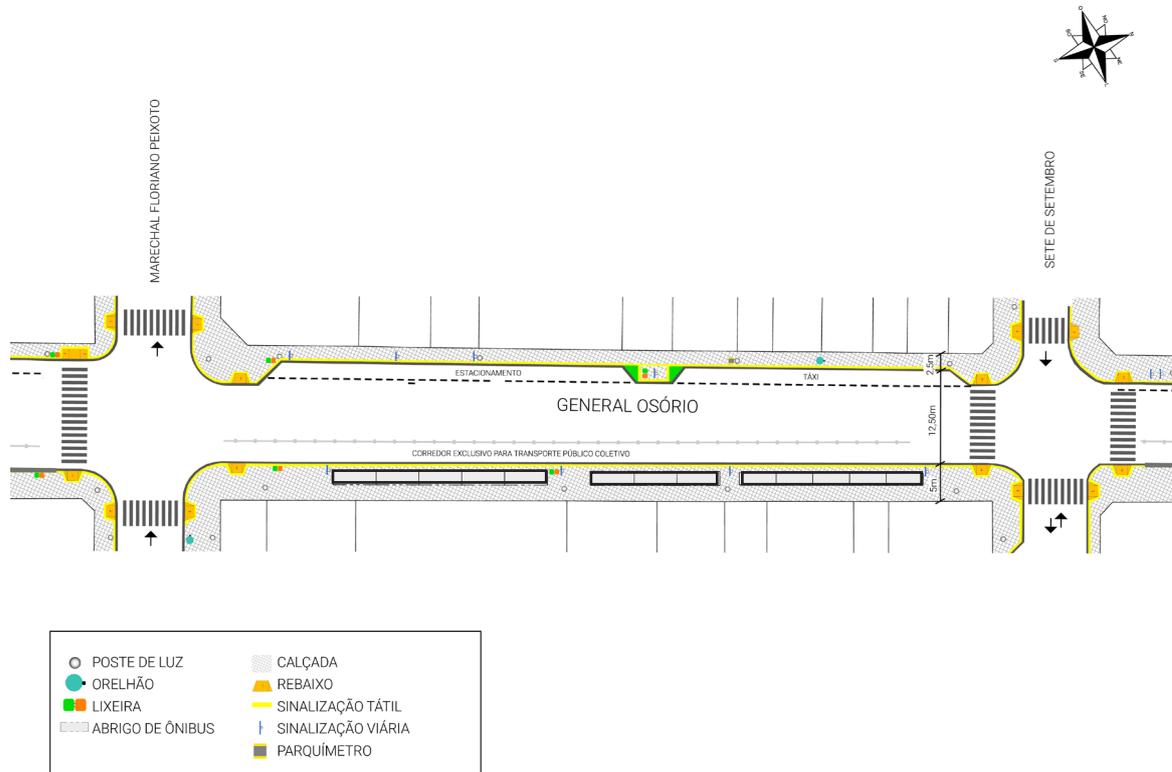
Figura 3.13: Ilustração do abrigo de ônibus da cidade de Pelotas com suas dimensões.
(Fonte: Elaborado pela autora, 2019)



Os abrigos de ônibus do trecho da General Osório, entre as ruas Sete de Setembro e Marechal Floriano Peixoto são compostos por uma estrutura metálica galvanizada e vidros blindex. Suas dimensões são em torno de 5x2 metros. Possuem um assento com a mesma estrutura metálica no seu interior, alocado entre dois vãos em que é possível acomodar uma cadeira de rodas (PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS, 2018).

Este trecho selecionado é ilustrado (Figura 3.14) a partir da compilação do material obtido pelo projeto executivo da Prefeitura Municipal de Pelotas e checagem na visitação ao local para garantir a veracidade em relação a atualidade, neste levantamento foram registrados: dimensões do trecho, mobiliário, infraestrutura e usos. O levantamento foi realizado em outubro de 2018 e concomitante à aplicação dos outros métodos.

Figura 3.14: Ilustração do trecho da rua General Osório. (Fonte: Elaboração da autora, 2018)



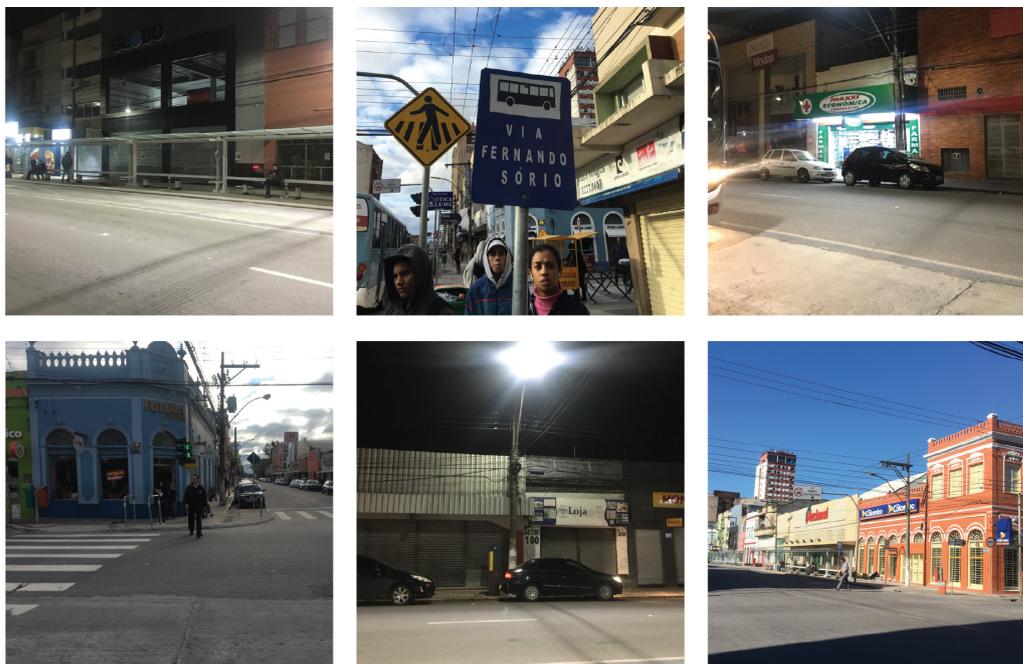
Na Figura 3.14 é possível observar que o trecho possui diversos mobiliários nas calçadas, como: postes de luz, orelhões, parquímetros, lixeiras e placas de trânsito. Estes mobiliários estão também ao lado leste da via, onde estão alocados os 13 abrigos de ônibus. O lado oeste possui 2,5 metros de largura e o leste, 5 metros de largura. Há rebaixos nas calçadas para cadeirantes e sinalização tátil para deficientes visuais. A pista de rolamento possui 12,5 metros de largura, onde uma parte ao lado oeste é destinada para estacionamento e

outra parte ao lado leste para o corredor exclusivo de ônibus, há faixas para pedestres próximas das esquinas e sinalleiras.

Foi feito um levantamento fotográfico do local, que teve início no ano de 2018 e foi concomitante ao período de aplicação dos outros métodos, para garantir a veracidade do levantamento físico do trecho estudado por esta dissertação. Este levantamento procurou evidenciar as características importantes da via, dos mobiliários e usos do solo (Figura 3.15).

Figura 3.15: Levantamento Fotográfico do trecho da rua General Osório.

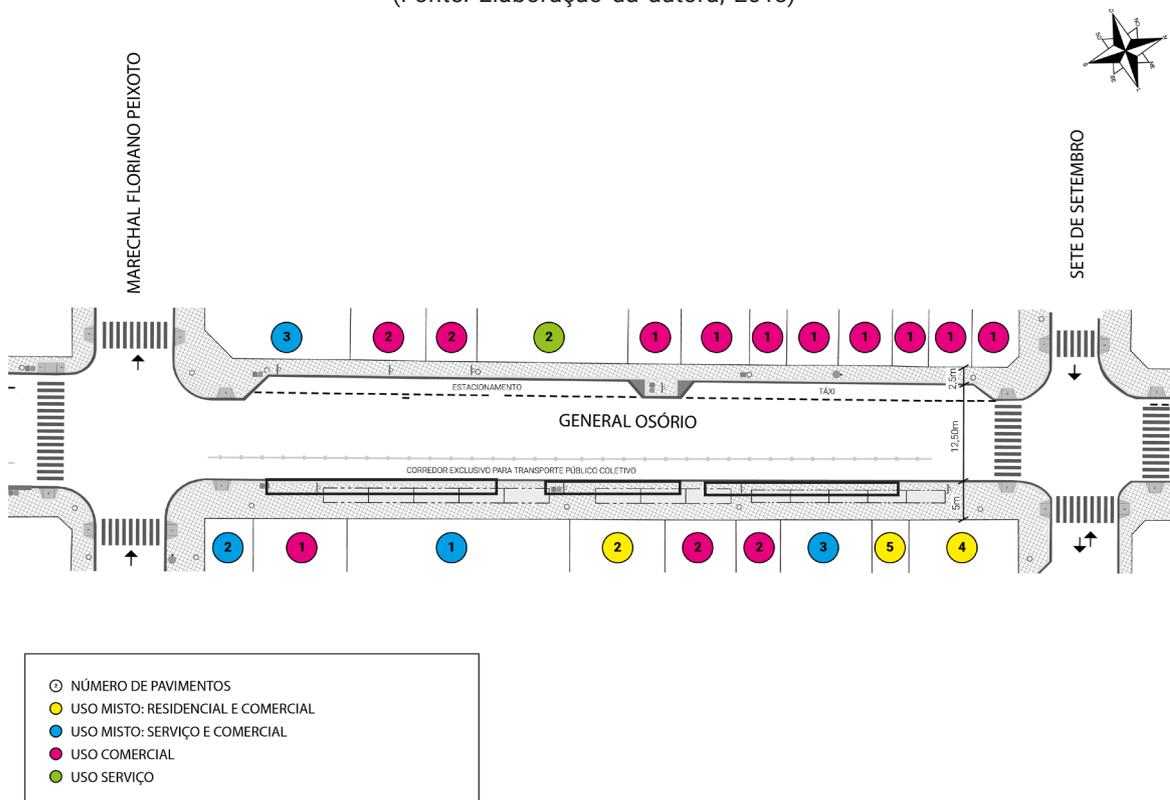
(Fonte: Acervo da autora, 2018)



Em relação ao levantamento sobre os usos do solo, podemos observar na Figura 3.16 que o trecho estudado possui diferentes usos, todavia majoritariamente comerciais. Ainda que possua prédios com o uso misto, como serviços e residenciais, a exploração comercial do trecho é o que se destaca na via, sendo pertinente o trânsito de transporte público no local. Foi utilizado como base para ilustração sobre os usos do solo a ilustração sobre o levantamento físico do local.

Figura 3.16: Ilustração sobre os usos do solo do trecho da rua General Osório.

(Fonte: Elaboração da autora, 2018)



3.2.4 OBSERVAÇÃO COMPORTAMENTAL

O mapa disponibilizado no site da Prefeitura Municipal de Pelotas era defasado e não condizia com a realidade local. Nesse sentido, as fotografias de diferentes períodos do dia e estações do ano registraram os elementos presentes no trecho da rua General Osório e subsidiaram a construção de uma ilustração mais fiel, possibilitando o reconhecimento aprofundado do local ao olhar do pesquisador.

A ilustração do trecho da rua General Osório (Figura 3.14), foi decisiva para determinar o local de permanência do pesquisador no método de Observação Comportamental durante a instalação do protótipo para registrar e analisar os usos do local em relação ao comportamento sem o pesquisador ser percebido pelo usuário.

O produto do método de Observação Comportamental foi analisado qualitativamente, ainda que fosse contabilizado os transeuntes no local. A escolha dos horários alternados teve como objetivo captar e analisar o máximo de usuários do transporte público coletivo em uso, contudo, a pandemia do coronavírus foi determinante para a diminuição em massa da população transitando em locais públicos (Apêndice A).

O PROTÓTIPO:

A observação comportamental ocorreu entre os dias 09 de março de 2020 a 13 de março de 2020 e foi registrada pela pesquisadora por meio de vídeo sendo cinco gravações com duração de 1h cada, sem que os usuários

do transporte percebessem a filmagem e a presença da pesquisadora. Essa observação tem o intuito de analisar o comportamento dos idosos a partir da acomodação do protótipo de sinalização no abrigo de ônibus, o que proporcionou dados referente às rotinas, usos do espaço e identificações do grupo.

O protótipo do sistema de sinalização para transporte público coletivo proposto por esta dissertação foi colocado no módulo de abrigos 1 (Figura 3.4) utilizado para os métodos de Observação Comportamental e Entrevista Semi-estruturada. Projetado e adaptado a partir de informações obtidas pelos métodos de entrevista estruturada e o FPP, com recursos financeiros próprios. O protótipo foi reproduzido em adesivo vinílico e fixado nos vidros do abrigo (Figuras 3.17 e 3.18).

A fixação do protótipo foi previamente solicitada e autorizada pela Prefeitura Municipal da cidade de Pelotas/RS pelo determinado tempo de cinco dias, por meio da Secretaria de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana (Anexo D). A remoção do protótipo foi feita pela pesquisadora, ao final do quinto dia do método de observação comportamental, sem que houvesse qualquer tipo de dano ao abrigo (Figura 3.19).

O espaço definido por esta dissertação para a aplicação do protótipo possui 145 cm de altura x 84 cm de largura, que corresponde às dimensões de um vidro da parte traseira do abrigo. Devido a esta possibilidade foi decidido expandir a dimensão da sinalização. O material utilizado no método de FPP possuía 70 x 50 cm e o protótipo foi projetado com 78 x 73,81 cm para o mapa. Para o adesivo com os horários, foi aproveitado o vidro lateral onde há mais espaço para aplicação, logo o material utilizado na entrevista estruturada de 70 cm x 30 cm, passou a ser 44 x 75,25 cm no protótipo.

Figura 3.17: Protótipo de sinalização urbana para transporte público coletivo da cidade de Pelotas/RS (Mapa). (Fonte: Elaboração da autora, 2020)

LINHA 6291 - NAVEGANTES COHABPEL

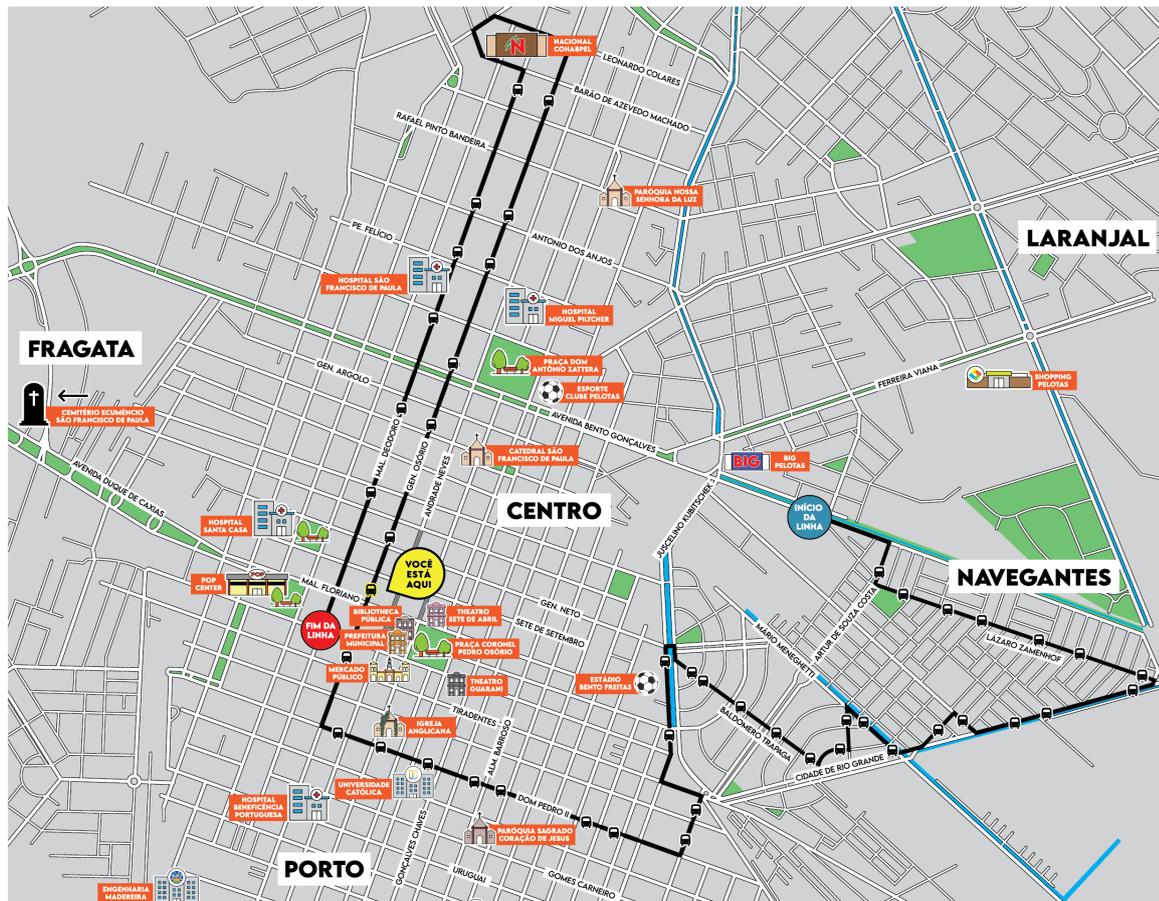
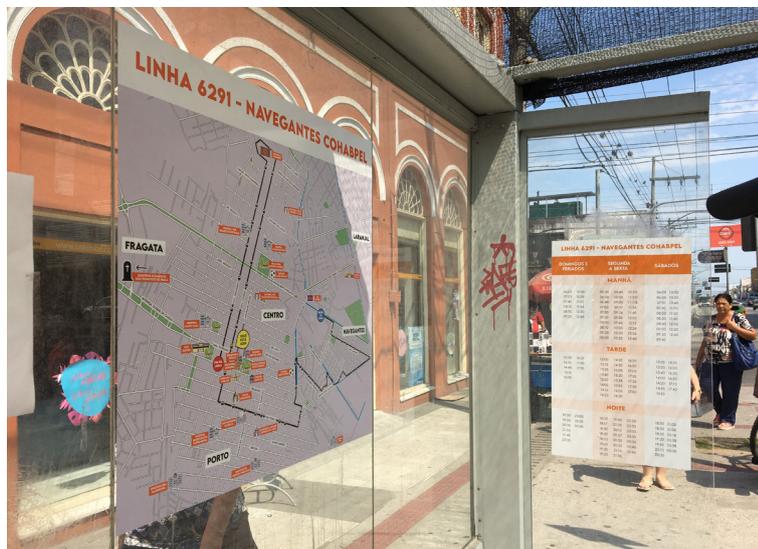


Figura 3.18: Protótipo de sinalização urbana para transporte público coletivo da cidade de Pelotas/RS (Horários). (Fonte: Elaboração da Autora, 2020)

LINHA 6291 - NAVEGANTES COHABPEL

DOMINGOS E FERIADOS		SEGUNDA A SEXTA			SÁBADOS	
MANHÃ						
06:03	10:00	05:30	08:40	10:50	06:08	10:00
07:03	10:35	06:08	08:50	11:00	06:38	10:20
07:40	11:10	06:40	09:00	11:18	07:10	10:40
08:15	11:45	07:05	09:10	11:35	07:40	11:00
08:50	12:20	07:30	09:24	11:48	08:00	11:20
09:25	12:55	07:50	09:36	12:02	08:20	11:40
		08:00	09:45	12:12	08:40	12:00
		08:10	10:05	12:24	09:00	12:20
		08:20	10:20	12:36	09:20	12:40
		08:30	10:35	12:48	09:40	
TARDE						
13:30	16:25	13:00	14:37	16:35	13:05	15:35
14:05	17:00	13:15	14:50	16:50	13:20	16:00
14:40	17:35	13:25	15:08	17:05	13:40	16:25
15:15		13:40	15:20	17:18	14:00	16:50
15:50		13:52	15:38	17:28	14:20	17:15
		14:02	15:53	17:38	14:45	17:40
		14:12	16:05	17:50	15:10	
		14:22	16:20			
NOITE						
19:20	23:00	18:05	19:45	22:05	18:05	21:05
19:55	23:35	18:17	20:00	22:35	18:30	21:38
20:30	00:40	18:30	20:12	23:05	18:55	22:18
21:05		18:42	20:27	23:35	19:20	22:58
21:40		18:53	20:35	00:05	19:45	23:38
22:20		19:05	20:55	00:40	20:10	00:38
		19:20	21:15	01:40	20:35	
		19:35	21:35			

Figura 3.19: Protótipo alocado no abrigo de ônibus. (Fonte: Acervo da autora, 2020)



3.2.5 ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADA

É preciso pontuar de início que a entrevista semi-estruturada foi aplicada concomitante ao período de cinco dias que o protótipo estava instalado, a fim de analisar a percepção e satisfação do usuário idoso em relação ao funcionamento e desempenho do protótipo, como também a influência do protótipo na percepção do idoso.

A aplicação deste método foi conduzida em 15 usuários idosos do transporte público coletivo que estavam no local da instalação do protótipo, aleatória simples, semelhante a estratégia utilizada com a entrevista estruturada desta pesquisa.

O roteiro de perguntas possibilita a liberdade de respostas para o

entrevistado e ao entrevistador autonomia para a modificação do roteiro, caso necessário, devido ao curto tempo de aplicação para cada usuário, uma vez que se encontram em situação de espera do ônibus. As perguntas foram construídas a partir das análises dos métodos da entrevista estruturada e FPP para responder sobre a percepção do usuário idoso frente a transformação do ambiente a partir da instalação do protótipo de sinalização urbana para transporte público coletivo *in loco*.

Além disso, os idosos foram convidados a participar da entrevista no local, a escolha dos usuários idosos seguiu os seguintes quesitos em ordem de importância: (i) estar interagindo com o protótipo, nesse caso a entrevista foi analisada a partir de um raciocínio do usuário que foi atraído em algum momento pelo material, e/ou; (ii) estar no abrigo com uma certa proximidade do material, nessa situação a entrevista foi analisada pela falta de atenção do usuário, que não percebeu ou não foi atraído pela presença do material. Nos dois casos, a importância da análise está relacionada à compreensão sobre a percepção do usuário frente a instalação do protótipo.

Os usuários que participaram da entrevista semi-estruturada assinaram o termo de consentimento, e as entrevistas foram transcritas com o intuito de apresentar fielmente a linguagem e os comportamentos não verbais dos entrevistados (ANEXO D).

3.3 MÉTODO DE ANÁLISE DE DADOS

Os dados obtidos foram analisados de forma qualitativa. Ainda que haja alguma quantificação destes dados, o intuito é identificar a incidência e analisar

qualitativamente. Todo o conteúdo utilizado para a construção das categorias de análise é originário do marco teórico e, por consequência, de dados obtidos nos métodos.

Por todos esses aspectos para as entrevistas estruturadas e semi-estruturadas, a técnica utilizada para analisar o conteúdo foi a codificação em categorias e subcategorias. Dado o exposto, estas foram gravadas, transcritas e analisadas de acordo com os conteúdos sobre a mobilidade do idoso, percepção sobre o espaço do transporte público e o acesso à informação sobre o transporte público coletivo. É necessário observar que embora as entrevistas sejam analisadas a partir das categorias de análises estabelecidas a priori, foi possível extrair novas subcategorias a partir da incidência dos dados que os idosos forneciam.

O levantamento físico e a observação comportamental foram registrados por meio digital e evidenciaram momentos e características que seriam pertinentes à esta dissertação. Os dados provenientes do levantamento físico e da observação comportamental foram associados com os dados das entrevistas e FPP, propiciando assim, analisar tanto as características existentes como as transformações do espaço estudado, e também a interação do idoso com o ambiente.

O Fórum de Políticas e Práticas é o método em que nesta dissertação o idoso é convidado a colaborar e interagir com um material gráfico de sinalização de forma ativa, uma sinalização teste. Nesse caso, os dados provenientes das perguntas que promoviam a interação do idoso com o protótipo foram analisados primeiramente ao decorrer da atividade em relação à uma posição favorável ou desfavorável em relação a seu uso. Os usuários podiam intervir e contribuir, o registro dos dados eram analisados de acordo com as percepções

e assimilações das informações de cada parte do protótipo.

3.4 RELACIONANDO O PROBLEMA DE PESQUISA AOS OBJETIVOS E MÉTODOS

No intuito de facilitar o entendimento das relações entre problema, objetivo geral, objetivos específicos e os métodos de coleta de dados que possui essa dissertação, é apresentada essa relação no Quadro 3.2 de forma esquemática.

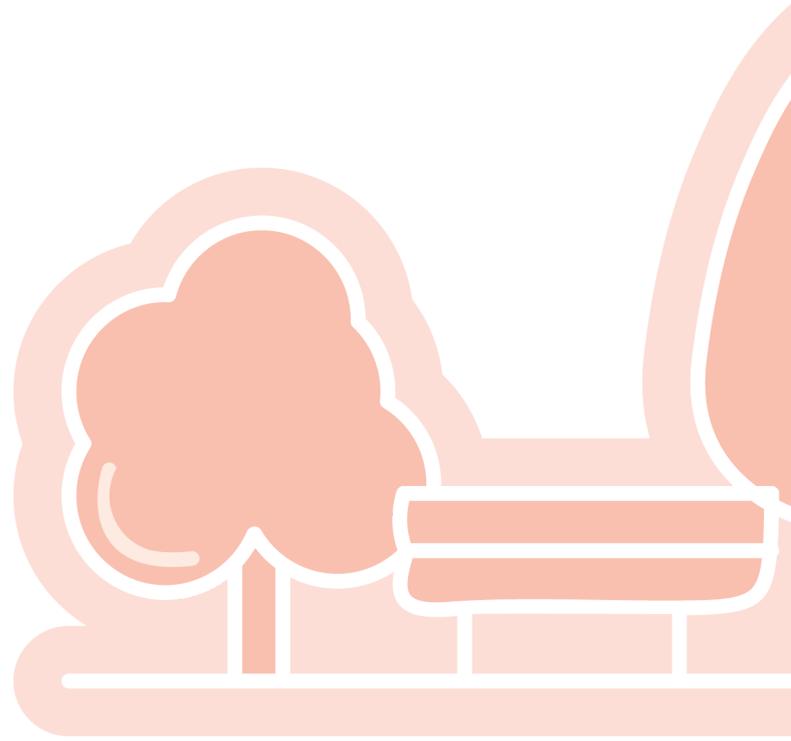
Quadro 3.2: Relação entre problema de pesquisa aos objetivos e métodos.
(Fonte: Elaboração da autora, 2019)

PROBLEMA	OBJETIVO GERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	MÉTODO DE COLETA DE DADOS
<p>O problema da pesquisa centra-se na forma como são conduzidos os projetos de sinalização urbana para transporte público coletivo em abrigos no Brasil: muitas vezes são ponderados somente os critérios técnicos e de custo pelos órgãos públicos, sem considerar as necessidades e percepções dos usuários idosos que utilizam esse espaço e serviço.</p>	<p>Analisar como um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo, baseado nos conceitos do wayfinding, pode influenciar na experiência do usuário idoso.</p>	<p>Analisar a percepção do usuário idoso quanto a facilidade ou dificuldade de obter a informação sobre o transporte público coletivo.</p>	<p>Entrevistas estruturadas, Fórum de Políticas e Práticas.</p>
		<p>Analisar a percepção do usuário idoso a partir da instalação de um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo.</p>	<p>Observação comportamental, levantamento físico e entrevista semi-estruturada.</p>
		<p>Identificar características úteis para futuros projetos de sinalização urbana para transporte público coletivo, que contemplem o usuário idoso.</p>	<p>Entrevistas estruturadas, fórum de políticas e práticas, observação comportamental e entrevista semi-estruturada.</p>

3.5 SÍNTESE DO CAPÍTULO

Este capítulo lembrou o problema de pesquisa e os objetivos, apresentou o objeto de estudo e a delimitação da área a ser trabalhada. Em seguida, apresentou os procedimentos metodológicos e técnicas de registro adotados para coleta e análise de dados: levantamento físico, entrevista estruturada, Fórum de Políticas e Práticas, observação comportamental e entrevista semi-estruturada. O modo de seleção da amostragem foi aleatória simples, com os usuários idosos do transporte público coletivo.

No próximo capítulo são apresentados as análises e os resultados dos dados obtidos de acordo com cada objetivo específico.



CAPÍTULO 4:
RESULTADOS



No presente capítulo são apresentados os resultados obtidos a partir da aplicação dos métodos. Os resultados são organizados em concordância com os objetivos específicos da pesquisa, com o intuito de atingir o objetivo geral e responder a pergunta de pesquisa.

No primeiro subtítulo deste capítulo, são apontados os dados obtidos e analisados das entrevistas estruturadas e do Fórum de Políticas e Práticas (FFP), que têm como propósito atingir o primeiro objetivo específico deste estudo: analisar a percepção do usuário idoso quanto à facilidade ou dificuldade de obter a informação sobre o transporte público coletivo.

No segundo subtítulo, são mostrados os dados analisados provenientes dos métodos de levantamento físico, observação comportamental e entrevista semi-estruturada. Estas análises possuem o intuito de atingir o segundo objetivo específico desta pesquisa: analisar a percepção do usuário idoso a partir da instalação de um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo.

O terceiro subtítulo apresenta uma análise dos dados obtidos pelos métodos anteriores, tais como: entrevistas estruturadas e semi-estruturadas, FFP, levantamento físico e observação comportamental. Aqui, o objetivo específico é identificar características úteis para futuros projetos de sinalização urbana para transporte público coletivo, que contemplem o usuário idoso, sugerindo algumas recomendações a serem seguidas.

4.1 OBJETIVO ESPECÍFICO 1: ANALISAR A PERCEPÇÃO DO USUÁRIO IDOSO QUANTO À FACILIDADE OU DIFICULDADE DE OBTER A INFORMAÇÃO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

4.1.1 ANÁLISE DA ENTREVISTA ESTRUTURADA

Com a obtenção do termo de consentimento do entrevistado em posse, gravação de sua entrevista e transcrição, os dados foram analisados qualitativamente nas categorias: (i) a mobilidade do idoso em relação ao transporte público coletivo; (ii) a percepção do idoso sobre o abrigo e o ônibus, e; (iii) identificação do acesso à informação sobre o transporte público.

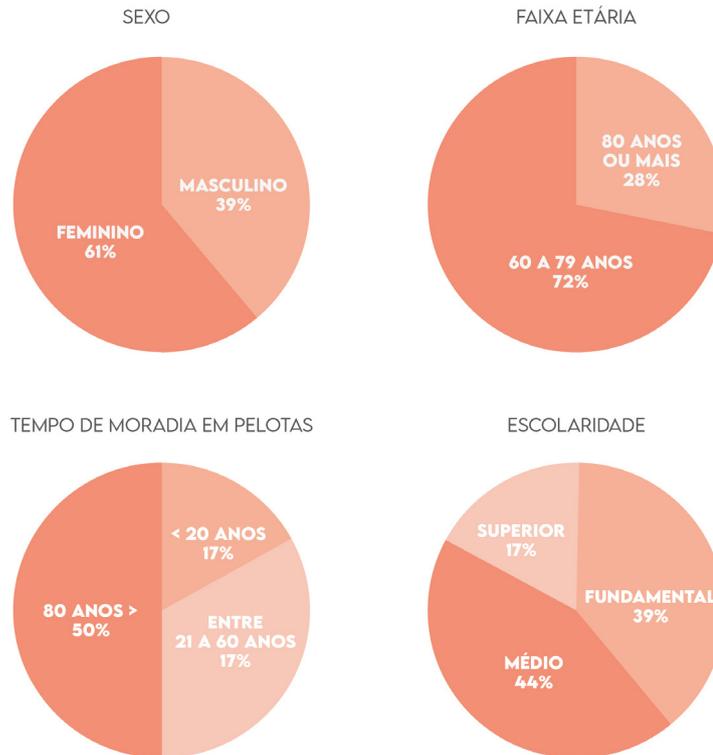
A análise qualitativa de cada categoria foi feita em um primeiro momento separadamente, todavia foi necessário analisar cada entrevista de forma individual já que os dados eram de cunho pessoal sobre o conteúdo e o decurso da entrevista poderia indicar qual motivo de cada resposta dada em cada categoria.

Primeiramente era necessário conhecer o usuário participante do método, sobretudo o usuário em potencial, o idoso. E isso só foi possível por meio de perguntas que indicaram gênero, idade, tempo de moradia na cidade, escolaridade e se recebia algum tipo de benefício.

Os dados referentes ao perfil da amostra dos usuários idosos do transporte público coletivo, são apresentados em forma sintética na Figura 4.1:

Quanto ao gênero, do total de dezoito entrevistas validadas, 11 (61%)

Figura 4.1: Dados sobre o perfil da amostra dos usuários idosos do transporte público coletivo.
(Fonte: Elaboração da autora, 2019)



dos entrevistados são mulheres e 7 (38%) são homens, observou-se que as entrevistadas mulheres foram mais receptivas na abordagem do que os idosos homens.

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 à dos idosos longevos com um percentual de 72% para 28%. Dos idosos jovens

(13 entrevistadas), nove são mulheres e dos idosos longevos (5 entrevistados) três são homens, demonstrando que: embora a participação na pesquisa seja majoritariamente feminina, em percentual, observou-se que os idosos com mais de 80 anos homens foram mais receptivos no convite a participação do método em relação às usuárias longevas.

Um dos idosos entrevistados relatou não residir em Pelotas e foi considerado por esta pesquisa pois utiliza o transporte público coletivo da cidade duas vezes na semana para acompanhar o filho enfermo. Oito dos nove idosos que residem em Pelotas, de 61 anos ou mais são naturais pelotenses, o que indica que seguiram carreira profissional e constituíram família nesta cidade. Nos dados dos entrevistados que possuem o tempo de moradia menor que 20 anos, indicam que provavelmente migraram para Pelotas em busca de oportunidades.

Nenhum dos usuários idosos entrevistados eram analfabetos, todavia essa informação deve ser vista como provável acaso e não uma verdade absoluta. Todos os usuários que relataram não concluir a escolaridade mencionada são idosos jovens, a maioria interrompeu o ensino fundamental.

4.1.1.1 A MOBILIDADE DO IDOSO EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

A análise qualitativa dos dados que considera a mobilidade do usuário idoso faz-se pertinente para atingir o objetivo de analisar a percepção do usuário idoso quanto a facilidade ou dificuldade de obter a informação sobre o transporte público coletivo, pois reflete sobre as condições de deslocamento do usuário.

Neste item é possível identificar fatores determinantes do envelhecimento ativo, como visto no marco teórico (ver Figura 2.2).

A maior parcela dos entrevistados relata se deslocar na cidade por meio do uso do transporte público coletivo no seu dia a dia, em um percentual de 83% (16 idosos), e 17% (2 idosos) mencionaram ter acesso a outro meio de locomoção quando há necessidade (carro).

Dos idosos entrevistados, cerca de 50% relatou utilizar o ônibus do abrigo do trecho selecionado por esta dissertação com frequência, pontuando a necessidade de ir ao centro com a utilização desse modal no sentido bairro-centro. Os demais mencionam a utilização do abrigo no bairro em que residem com maior frequência, nesse caso é possível identificar que o deslocamento dos idosos ocorre também para outros bairros (bairro-bairro) e não somente bairro-centro com a utilização de outras linhas.

Quando indagados sobre o da utilização do ônibus, foram identificadas cinco subcategorias: (i) emprego; (ii) participação social; (iii) necessidades básicas; (iv) praticidade e, por fim, (v) quando não há outro meio de transporte. Essa classificação é proveniente da quantificação do conteúdo a partir da identificação da frequência dos dados da entrevista estruturada, igualmente visto no projeto Cidade Amiga do Idoso.

Quanto ao emprego, observou-se a atuação do idoso no mercado de trabalho, como também a participação financeira no âmbito familiar atualmente, vide as citações dos entrevistados:

“Para receber o meu salário.” (Entrevistado 2, 79 anos)

“Ah, eu me desloco, porque eu trabalho em dois horários, dois ônibus eu pego. [...]” “Porque eu tenho trabalho de segunda à sexta.” (Entrevistado 3, 64 anos)

Os dois usuários que citaram a subcategoria categoria do emprego são idosos jovens e possivelmente migraram para Pelotas em busca de oportunidade de emprego, visto a pouca formação escolar (ensino fundamental incompleto) identificada no perfil.

Quanto à participação social, observou-se a inclusão do idoso na sociedade e a participação de atividades em grupo, a convivência entre amigos e família, vide as citações:

“Porque às vezes eu venho pro centro.. Eu sou aposentado, mas eu tenho uma vida assim de vir ver meus amigos aqui no centro, me encontro. Eu sou do bloco de integração de saúde e atuo lá na FAU.” (Entrevistado 4, 68 anos)

“Porque eu venho fazer hidroginástica e vou pra casa da minha filha.” (Entrevistado 10, 62 anos)

“Porque eu tenho um filho na Santa Terezinha doente e eu tenho ido lá dar um apoio para ele.” (Entrevistado 13, 85 anos)

Foi observado também que, de acordo com as entrevistas que citaram a participação social, os idosos demonstraram a vida ativa e a autonomia sobre a escolha das suas atividades.

Em relação à mobilidade para o acesso às necessidades básicas, o idoso expressa o uso do modal para atividades recorrentes do processo de envelhecimento, todavia, a independência para desempenhar suas ações. As atividades informadas pelos usuários indicam vida ativa do idoso longo, vide as citações:

“Porque eu preciso vir no centro, no médico, comprar remédio, pra fazer minhas compras no super.” (Entrevistada 8, 83 anos)

“Às vezes pra trabalhar, comprar remédio, pra ir em médico, ir fazer exame. Hoje mesmo saí pra fazer exame, saí pra fazer compra, pagar conta.” (Entrevistado 9, 75 anos)

Observou-se também as vantagens do uso ônibus pela sua facilidade e praticidade. As citações indicam o uso pela disponibilidade de linhas ou horários, não ter a necessidade do idoso conduzir um veículo, a independência no ir e vir e baixo custo (ou gratuidade). Isso pôde ser visto nas citações a seguir:

“Porque é mais facilidade né? Muitas vezes não tem estacionamento no centro.” (Entrevistado 1, 79 anos)

“Eu saio qualquer hora, pego o ônibus porque eu preciso e vou onde eu quero.” (Entrevistado 9, 75 anos)

“[...] To velho já, ando de graça.” (Entrevistado 12, 83 anos)

“Porque é mais fácil e me deixa no local onde eu quero chegar.” (Entrevistado 14, 61 anos)

“Porque é mais prático do que o carro que sai mais caro. Então tem que ser o ônibus pro pobre.” (Entrevistado 16, 67 anos)

Nas entrevistas, observou-se a inclinação ao uso do transporte público coletivo pela falta de veículo próprio ou opção de outro modal para seus deslocamentos, seja por condições financeiras, físicas ou por escolha pessoal. Quando não há outra opção de meio de transporte, demonstra ainda mais a importância do ônibus para a pessoa idosa.

“Porque aqui não tem outro meio.” (Entrevistado 5, 79 anos)

“Porque eu não tenho outra condução.” (Entrevistado 6, 82 anos)

“Porque eu não tenho opção.” (Entrevistado 7, 80 anos)

“[...] porque eu não tenho mais carro.” (Entrevistado 11, 70 anos)

“Porque é o da minha zona. É o que eu tenho que usar.” (Entrevistado 15, 67 anos)

“Porque eu não tenho carro. Eu sou obrigada e moro afastada do centro.” (Entrevistado 17, 63 anos)

De acordo com o artigo 39 da Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, é assegurado ao idoso com idade igual de 65 anos ou mais a gratuidade da passagem dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos.

Em muitos casos, o uso do transporte público coletivo é a única forma do idoso ter acesso à participação social, emprego, saúde e comércio, visto que são considerados idosos os indivíduos com idade igual ou mais a 60 anos, temos uma lacuna de 5 anos em que esse idoso não é assegurado pela gratuidade tendo que dispor de recursos próprios para o deslocamento por esse modal. Nesta pesquisa, houve somente uma idosa jovem que relatou ainda não ser aposentada, como também não possuir idade suficiente para ser beneficiária da gratuidade. Contudo, demonstra vida ativa.

Os idosos entrevistados neste método confirmaram conceitos do envelhecimento ativo explorados pelo projeto Cidade Amiga do Idoso, da OMS. O uso do modal possibilita ao usuário idoso o seu direito de ir e vir para suas necessidades básicas de forma autônoma, ser atuante no mercado de trabalho e viver em sociedade participando de atividades em grupo.

4.1.1.2 A PERCEPÇÃO DO IDOSO SOBRE O ABRIGO E O ÔNIBUS

Esse item tem como propósito a análise dos dados referente a percepção do idoso sobre o espaço urbano, com perguntas relacionadas a satisfação,

entendimento e concepção sobre o abrigo e o ônibus.

A relevância da análise qualitativa sobre a percepção do usuário idoso em relação ao abrigo e o ônibus reflete sobre o contentamento ou não dos elementos que compõem o sistema de transporte público coletivo. Considera-se esse ponto de extrema importância para essa pesquisa, uma vez que se propõe a interferir no abrigo de ônibus com informações sobre o sistema de transporte público.

Em uma análise qualitativa dos dados da entrevista estruturada, observou-se que não houveram relatos sobre algum contentamento em relação à estrutura dos ônibus que circulam na cidade. Entretanto, os relatos em relação aos pontos negativos demonstram que os ônibus não possuem conforto, conforme as citações:

“Falta aquela cortina, por causa do sol. Tem ônibus que tem, tem outros que não tem. [...]” (Entrevistado 6, 82 anos)

“[...] a precariedade dos veículos, sem cortina, no sol quente agora a gente sofre. Com esse sol quente sem cortina é horrível.” (Entrevistado 10, 62 anos)

“Tudo, calor dentro do ônibus, ônibus mal conservado, sujos, [...]” (Entrevistado 18, 62 anos)

A falta de atributos positivos e a forte pontuação na falta de conforto, evidencia a falta de empenho dos órgãos responsáveis pela conservação do transporte público coletivo.

Ainda que haja maior insatisfação sobre o conforto no interior do ônibus, a relação entre idoso-funcionário do sistema de transporte público coletivo relatada divide-se em civilidade e irresponsabilidade. Nos casos em que o funcionário demonstra atendimento amigável, os idosos citam a educação e o estreitamento

nas relações:

“[...] a gente tem motoristas já conhece, chega e cumprimenta [...]” (Entrevistado 4, 68 anos)

“As boas é que os funcionários, cobradores são bem educados.” (Entrevistado 5, 79 anos)

“As boas são os bons atendimento. No caso, seria a convivência com o motorista, com o cobrador, que é bom. Agora mudou um pouco, porque mudou os funcionários, então aqueles cobradores de antes reconheciam a gente.” (Entrevistado 7, 80 anos)

“[...] o atendimento deles, da linha que eu faço é boa, os motoristas e cobradores.” (Entrevistado 17, 63 anos)

“A educação dos motoristas e cobradores, limpeza do ônibus, tudo é bom.” (Entrevistado 16, 67 anos)

Os idosos que citaram a irresponsabilidade dos funcionários do sistema de transporte público coletivo, demonstraram que em alguns casos não há ponderação para/com a pessoa idosa e suas necessidades:

“Às vezes, as pessoas não estão bem na parada e eles não param. A pessoa corre, e comigo já aconteceu, de eu correr e eles não parar.” (Entrevistado 6, 82 anos)

“[...] São tão mal educados, deixam as pessoas fora do local, a gente dá sinal pra descer em uma parada, já sou uma idosa de 62 anos, ele passa da parada e pára lá na outra. Eles param onde eles querem nos bairros.” (Entrevistado 18, 62 anos)

O transporte público coletivo é, por vezes, o único meio de transporte disponível para a pessoa idosa, como já citado no projeto Cidade Amiga do Idoso e anteriormente na análise sobre a mobilidade do idoso. Em muitos casos, a superlotação no interior do ônibus e a insuficiência nos horários são

uma consequência da outra. A superlotação prejudica o usuário idoso no uso do ônibus, visto que os idosos possuem assentos limitados e o pouco horário disponibilizado pela empresa nem sempre contempla esse usuário, tendo que recorrer a outro modal. Essa problemática foi citada pelos idosos na entrevista estruturada:

[...] porque esse consórcio assumiu, agora eles tão fazendo o que eles se agradam. Horários trocam, as vezes atrasa.” (Entrevistado 3, 64 anos)

“[...] é só às vezes a lotação, muito cheio.” (Entrevistado 7, 80 anos)

“É muito cheio o Bom Jesus, que passa a uma quadra da minha casa, é muito cheio. Sempre em todos os horários.” (Entrevistado 8, 83 anos)

“Muito demorado.” (Entrevistado 13, 85 anos)

“Porque tu fica aqui na parada, se tu ficares aqui tu vai ver, que as outras paradas esvaziam, e nós ficamos aqui. Aí, enche de novo as outras paradas, os ônibus vem, aí aquela esvazia e a gente continua aqui. É uma vergonha o que a gente espera aqui.” (Entrevistado 15, 67 anos)

“Que não cumprem horário.” (Entrevistado 16, 67 anos)

“O horário é que fica ruim.” (Entrevistado 17, 63 anos)

Contudo, foi citado pelo Entrevistado 9 a abrangência em extensão territorial das linhas de ônibus e a sua importância. Este dado é relevante pois embora as críticas do sistema de transporte público coletivo são em maior proporção nas citações, a função do ônibus sobre a disponibilidade do acesso à cidade para a população foi ressaltada:

“Boa que nós temos bastante ônibus, bastante linha de ônibus, para diversos lugares, pra toda a cidade, [...]” (Entrevistado 9, 75 anos)

A frequência do uso do transporte público coletivo reflete diretamente na quantidade de detalhes fornecidos pelos idosos em relação à satisfação do uso. Os idosos que utilizam o ônibus com menos frequência tendem ao conformismo sobre o assunto.

Quanto à aquisição dos novos abrigos, 11 (61%) idosos demonstraram estarem favoráveis à aquisição e 7 (38%) com relatos desfavoráveis. A importância desta indagação faz-se pertinente, pois aborda sobre o uso do mobiliário e as condições de conforto ou periculosidade.

A análise qualitativa sobre as percepções dos idosos em relação aos abrigos de ônibus demonstrou a modéstia por parte dos deles que se expressaram de forma positiva, sugerindo a satisfação em relação a funcionalidade do mobiliário estudado.

O afincamento no relato dos idosos sobre a chuva demonstra o descaso com o usuário idoso que aguardava o ônibus e não possuía nenhum tipo de proteção para as intempéries do tempo.

“É muito bom esses aí, em dia de chuva.” (Entrevistado 1, 79 anos)

“Bom que quando ta chovendo, ta ventando, tem abrigo, pessoal estão reunidos e não se molham, tem um lado muito bom.” (Entrevistado 9, 75 anos)

“O bom é que quando chove a gente está protegida [...]” (Entrevistado 10, 62 anos)

“É o abrigo em dia de chuva.” (Entrevistado 17, 63 anos)

Essa crítica foi igualmente citada em relação à inserção dos bancos nos pontos de ônibus. A inserção de bancos nos abrigos de ônibus são de grande importância para o usuário idoso desse sistema visto que a necessidade de

descanso é maior no envelhecimento.

“Bom, por causa que a gente tem como sentar, tem abrigo.”
(Entrevistado 15, 67 anos)

“Só pelos banquinhos que os idosos já gostam de se sentar. [...] O bom que ao menos quando tá assim aquela chuvinha, as pessoas não ficam se molhando e podem ficar sentadas para aguardar seus ônibus.” (Entrevistado 18, 62 anos)

Observa-se que a opinião quando favorável sobre o mobiliário inclina-se ao conformismo. A modéstia do idoso ao se posicionar sobre as qualidades ou defeitos dos abrigos de ônibus indicam que o sistema de transporte público como um todo ainda possui carências a ser consideradas pelo poder público, vide as citações:

“Muito, gosto muito, muito bonito. [...] Eu acho que ruins por enquanto a gente não.. É novo não é? E a gente não pode achar as coisas ruins ainda, que é muito novo.” (Entrevistado 12, 83 anos)

“Gosto. Fez uma coisa assim pra proteger os pelotense. Aqui no inverno não se molha.” (Entrevistado 4, 68 anos)

“Não sei se a gente pode falar alguma coisa ruim porque são tão bons. Tem hora bate sol, conforme a chuva, mas todo lugar é a mesma coisa.” (Entrevistado 5, 79 anos)

“Além de bonito, a estética bonita, eu acho muito bom [...]”
(Entrevistado 11, 70 anos)

“Variedades em todos os pontos, para o dia que chove, mais respeito, a gente fica mais abrigado de um lado do que o outro. Essas coisas assim, útil mesmo.” (Entrevistado 13, 85 anos)

A relação do indivíduo com a cidade é determinada de acordo com as percepções que ele possui sobre o espaço urbano. A falta de oportunidades,

sensação de insegurança, dificuldade de se locomover na cidade em decorrência da ausência de uma estrutura urbana justa que contemple todos os indivíduos, resulta na reclusão do idoso. Um espaço urbano desprovido de barreiras contribui no aumento do contato do idoso com a cidade (NAVARRO, 2015; LUNARO, 2004).

Percebe-se que os idosos entrevistados possuem receios quanto ao material utilizado nos abrigos e sua periculosidade. A preocupação está relacionada com o vidro por ser cortante e transparente, o que pode não ser percebido para as pessoas com baixa visão - a diminuição da acuidade visual é uma das particularidades do envelhecimento.

“É, eu achei interessante. Uma pena que talvez seja dinheiro jogado fora também, porque sabe que os vândalos são complicados. A noite sempre tem.” (Entrevistado 3, 64 anos)

“A única coisa que eu acho que não é muito bom, não pra mim, mas pra pessoa que enxergam pouco, é esse vidro que tem na lateral.” (Entrevistado 9, 75 anos)

“Só acho essa parte superior os vidros quebra fácil. Porque é um perigo.” (Entrevistado 17, 63 anos)

Os posicionamentos negativos sobre o abrigo de ônibus indicam que a população não foi consultada para a instalação dos primeiros abrigos. Podemos observar que os idosos entrevistados ao apontarem os problemas, indicam soluções possíveis para os órgãos públicos em melhorias. O idoso faz parte do meio onde vive e atua como cidadão preocupado com o bem-estar da sociedade.

“Não deveria ser esses vidros. Deveria ser uma coisa como um zinco ou um outro que não aquecesse tanto, porque tá aquecendo. Isso aqui aquece muito. E agora no verão nós vamos sofrer.” (Entrevistado 7, 80 anos)

“Quando o sol está bravo, não dá nem pra parar. Tinha que botar

mais um coisa escuro [...]” (Entrevistado 14, 61 anos)

Como já observado nas outras citações, a problemática está relacionada majoritariamente sobre conforto térmico do abrigo de ônibus, visto que o vidro permite a passagem de luz e calor, mas inviabiliza a passagem de ar, tornando impossível a permanência no local em dias de calor, vide os entrevistados:

“O sol... podia ser de outra coisa. O vidro, o sol, muito quente. Mas não tem nada a ver, tá bom assim, muito bom, ao menos não chove.” (Entrevistado 2, 79 anos)

“Não gostei, porque ele tinha que estar escuro, pra poder não passar esse reflexo forte do sol.” (Entrevistado 6, 82 anos)

“Porque ele não abriga muito não, o sol é muito quente.” (Entrevistado 10, 62 anos)

Ainda que não tenha sido citado pelos idosos, pode-se avaliar da mesma forma sobre o material utilizado para o banco metálico. Pelo fato de não haver sombra, o banco tem a possibilidade de aquecimento por conta da característica do material metálico, a ponto da população idosa não poder usá-lo.

4.1.1.3 A IDENTIFICAÇÃO DO ACESSO À INFORMAÇÃO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Nessa categoria analisamos a relação entre o transporte e a comunicação. Uma vez que não havia um meio facilitador de obter informações sobre o transporte no local onde a população aguarda a chegada do ônibus, era necessário entender como o usuário idoso obtinha a informação.

Por essa razão, foi questionado ao idoso sobre a maneira que ele utiliza para

buscar informações sobre o ônibus e sobre qual informação que ele busca, com o intuito de entender a importância de estar informado para o usuário idoso. De acordo com a frequência dos dados obtidos pela entrevista estruturada, classifica-se em seis subcategorias: (i) redes sociais; (ii) contato direto com a empresa; (iii) funcionários do ônibus; (iv) demais pessoas do abrigo; (v) aguarda no local, e; (vi) rádio.

Foi observado o uso da tecnologia no grupo de entrevistados classificados como idosos jovens quando citado as redes sociais como meio de comunicação, o que sugere o estreitamento entre pessoas idosas e inovação, vide as citações:

“Eu sempre uso as redes sociais.” (Entrevistado 18, 62 anos)

“Já sei qual é o ônibus porque eu olho às vezes é no Facebook quando alguma coisa tem.. Botam itinerário, tal dia que vai mudar.. [...]” (Entrevistado 11, 70 anos)

“Eu entro na internet.” (Entrevistado 10, 62 anos)

“Pelo aplicativo deles.” (Entrevistado 3, 64 anos)

Quanto ao idoso buscar a informação em contato direto com a empresa, demonstra que este procura e tem confiança pelos dados informados de forma oficial. Estes idosos, ao analisarmos suas entrevistas, necessitam do transporte público coletivo para ter acesso à cidade além da caminhada. A impossibilidade de memorizar os horários de ônibus e trajetos fazem que estes idosos procurem a informação a qual possuem maior confiança.

“Eu tenho os papéis que eles davam com os horários.” (Entrevistado 16, 67 anos)

“Geralmente eu ligo pra empresa.” (Entrevistado 17, 63 anos)

Outra forma dos idosos se informarem sobre o sistema de transporte

público coletivo é com os funcionários do ônibus. Uma vez que estar habituado ao sistema de transporte público faz com que o idoso possua confiança a partir da proximidade com cobradores e motoristas.

“Eu geralmente, chega o cobrador ou o motorista, eu conheço as linhas todas.” (Entrevistado 9, 75 anos)

“Tem os amigos meus, motorista e cobrador. [...]” (Entrevistado 4, 68 anos)

Observa-se que idosos entrevistados que demonstraram autonomia e desinibição na busca da informação, indicaram que obtém através do contato com os demais usuários do transporte público coletivo:

“Perguntando pra alguma pessoa. [...]” (Entrevistado 6, 82 anos)

“Eu pergunto ou se não, pelo celular.” (Entrevistado 2, 79 anos)

“A gente pergunta um ou outro.” (Entrevistado 1, 79 anos)

Já para os idosos que não possuem esta desinibição, citaram que aguardam no local. A impossibilidade de memorizar todos os horários e frequência das linhas, faz com que o idoso aguarde o ônibus no local em que ele tenha certeza que passa caso ele possua a disponibilidade de tempo.

“Mais ou menos a gente já sabe o horário deles.Tem que estar atenta, porque depois que passou aquele só daqui a uma hora quase.” (Entrevistado 15, 67 anos)

“Não faço nada, só venho pra parada e fico esperando.” (Entrevistado 14, 61 anos)

“Tem que esperar na parada.” (Entrevistado 13, 85 anos)

“[...] só o problema é o horário, que eu nunca sei, então fico horas na parada.” (Entrevistado 8, 83 anos)

“[...] tem o abrigo, nós sentamos e aguardamos o ônibus.” (Entrevistado 7, 80 anos)

O rádio, citado pelo Entrevistado 5, é um meio de fácil acesso ao idoso para obtenção da informação uma vez que não exige outros sentidos se não o da audição:

“Eu ouço a Pelotense.” (Entrevistado 5, 79 anos)

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.

O protótipo de sinalização urbana, baseado nos conceitos do wayfinding, foi proposto por este estudo pelo fato de não haver um desenvolvido a partir dos anseios da população e que contemple as necessidades do idoso. Desta forma, foi questionado ao idoso sobre a possibilidade de haver uma sinalização com informações necessárias para o uso do transporte público coletivo no local e se isso poderia estimular o uso.

De acordo com os dados sobre a possibilidade de haver a sinalização, com as informações pertinentes ao uso do transporte público possibilita que o idoso esteja melhor informado sobre esse serviço e com isto, ter autonomia para executar outras atividades enquanto aguarda o ônibus. No entanto, não há dados em relação sobre haver a sinalização e uma motivação maior do uso do ônibus para o idoso. Uma vez que os usuários idosos habituados ao transporte público o utilizam por necessidade e deter a informação sobre o serviço facilitaria ainda mais o seu uso.

4.1.2 ANÁLISE DO FÓRUM DE POLÍTICAS E PRÁTICAS

A partir da análise qualitativa dos dados obtidos das entrevistas estruturadas, era necessário testar ergonomicamente¹, de antemão, uma sinalização com os dados que provinha das entrevistas estruturadas. O material elaborado não tem necessidade de possuir aparência estética idêntica ao protótipo de sinalização proposto para os métodos de observação comportamental e entrevista semi-estruturada, servindo somente para experimentar os elementos na forma gráfica visual.

Esta sinalização teste (Figura 3.11) deveria ser simples esteticamente para que isso não interferisse na análise de cada ponto separadamente. Logo, o material para o método de FPP foi analisado qualitativamente a partir de subcategorias sobre como o idoso interpreta cada informação, os questionamentos estão expressados no Anexo D desta pesquisa. As subcategorias são: (i) a compreensão do idoso sobre o bairro e linha informada na sinalização teste; (ii) a compreensão do idoso sobre o conteúdo do mapa da sinalização teste e; (iii) a compreensão do idoso sobre a sinalização teste como um todo

¹ A Ergonomia (ou Fatores Humanos) é uma disciplina científica relacionada ao entendimento das interações entre os seres humanos e outros elementos ou sistemas, e à aplicação de teorias, princípios, dados e métodos a projetos a fim de otimizar o bem estar humano e o desempenho global do sistema (ABERGO, 2021).

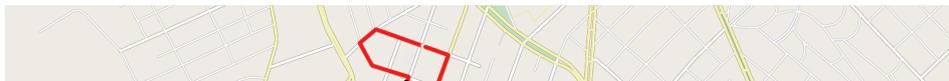
4.1.2.1 A COMPREENSÃO DO IDOSO SOBRE O BAIRRO E LINHA INFORMADA NA SINALIZAÇÃO TESTE

As informações dispostas na parte superior do material descendem de dados coletados da entrevista estruturada, em que os usuários idosos do transporte público relataram utilizar o modal para deslocar-se não somente até o determinado abrigo e sim em todo perímetro da cidade. Nesse caso, faz-se necessária as informações sobre bairro, nome e número da linha de ônibus sinalizada, já que nem todos os usuários idosos são habituados a todas as linhas existentes do sistema de transporte público coletivo (Figura 4.2).

Figura 4.2: Informações sobre o bairro e linha de ônibus da sinalização teste.

(Fonte: Elaboração da autora, 2019)

BAIRRO PORTO | 6291 - NAVEGANTES COHABPEL



Os participantes demonstraram ao final de cada questionamento sobre o material com respostas “favoráveis” e “desfavoráveis” esses dados, que estão expressos nos quadros 4.1, 4.2, 4.3 e em seguida, suas respectivas análises.

Os idosos conseguiram identificar a informação disposta na parte superior da sinalização teste e sua importância. A escolha de uma tipografia sem serifa, com 50pt e peso em bold teve resultado satisfatório, da mesma forma sobre o tamanho em relação à distância em que os idosos se encontravam do material. Ainda que, os dados do método tenham sido satisfatórios sobre a

identificação do título da sinalização, é preciso atentar-se sobre a problemática do analfabetismo e adiantar-se em relação a isto. A inclusão de pictogramas que possam auxiliar na orientação e localização espacial torna-se valorosa.

Quadro 4.1: Posicionamento dos idosos quanto às informações sobre o bairro e linha de ônibus da sinalização teste. (Fonte: Elaboração da autora, 2019)

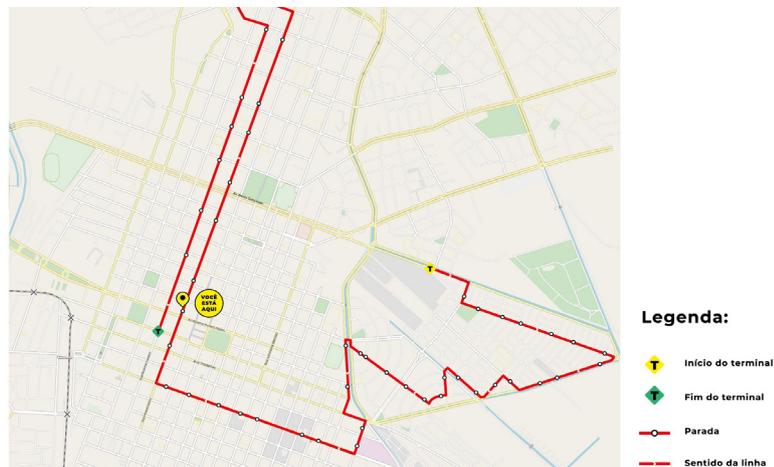
ASPECTO	FAVORÁVEL	DESFAVORÁVEL
Legibilidade da frase	39	0
Tamanho da letra	38	1
Importância do bairro destino	37	2
Importância do nome e número da linha sinalizada	39	0

4.1.2.2 A COMPREENSÃO DO IDOSO SOBRE O CONTEÚDO DO MAPA DA SINALIZAÇÃO TESTE

Esse estudo propõe-se, de forma prática, implantar um protótipo de sinalização urbana para transporte público coletivo. Nesse sentido, é necessário analisar o conteúdo do mapa do local onde será sinalizado (Figura 4.3). A forma como o idoso compreende o mapa é imprescindível para a absorção da informação, sobretudo, o idoso deve notar essa informação e para então considerá-la.

O mapa disposto na sinalização teste possui informações condensadas em um pequeno espaço do material, sendo necessário analisar uma série de pequenos e não menos importantes aspectos. As respostas favoráveis e desfavoráveis dos idosos sobre esses aspectos foram organizados no quadro 4.2:

Figura 4.3: Mapa utilizado na sinalização teste. (Fonte: Elaboração da autora, 2019)



Quadro 4.2: Posicionamento dos idosos quanto a percepção do idoso sobre o conteúdo do mapa na sinalização teste. (Fonte: Elaboração da autora, 2019)

ASPECTOS	FAVORÁVEL	DESFAVORÁVEL
Legibilidade do desenho do mapa	25	14
Tamanho da letra utilizada para evidenciar as vias	2	37
Reconhecimento do local mapeado	24	15
Identificação do ponto de origem do ônibus	27	12
Identificação da linha de ônibus e paradas	31	8
Quantidade de vias sinalizadas no mapa	14	25
Trajeto do ônibus	19	20
Legenda	34	5
Importância dos horários	38	1

Uma parcela significativa dos participantes não conseguiu identificar sobre o que se tratava o mapa na sinalização teste e, essa dificuldade de compreender sobre o mapa em si, está relacionada com a escolha das cores utilizadas no mapa. Os tons pastéis não garantiram o destaque dos elementos, logo a luminosidade de cada matiz deve ser diferente entre si para proporcionar maior contraste.

Nenhum dos tamanhos utilizados para a tipografia (6pt, 7pt e 8pt) foram vistos a determinada distância com clareza. Da mesma forma, constata-se a necessidade da inserção de mais nomes de ruas e nome dos bairros no mapa, pois uma considerável parcela dos idosos não conseguiram localizar-se no mapa, ainda que no material houvesse a frase “você está aqui”.

A simbologia utilizada para as paradas e para o sentido das linhas de ônibus foi difícil de identificar a distância de 95 cm, mesmo com a legenda ao lado. A legenda, embora legível, foi pouco utilizada pelos idosos. A importância desse quesito vem da necessidade de identificar o trajeto do ônibus na cidade, não havendo a necessidade de que o usuário idoso tenha conhecimento prévio sobre o sentido da via.

A impossibilidade de memorizar todos os horários e frequência das linhas de ônibus, faz com que o idoso, por muitas vezes, aguarde o ônibus no local em que ele tenha certeza que passa. O fato de dispor de um tempo indispensável do dia a dia, fez com que os idosos identificassem a importância dos horários da linha na sinalização. Todos conseguiram ler os horários de ônibus (testes com tamanhos tipográficos em 21 pt, 22 pt e 23 pt) à distância determinada.

Ainda que não possua relação entre haver a sinalização e uma maior motivação no uso do ônibus pelo idoso, o caso de existir uma sinalização urbana com as informações pertinentes ao uso do transporte público faz com que o

idoso esteja melhor informado sobre esse serviço e com isto, ter autonomia para executar outras atividades enquanto aguarda o ônibus.

4.1.2.3 A COMPREENSÃO DO IDOSO SOBRE A SINALIZAÇÃO TESTE COMO UM TODO

A análise da compreensão gráfica da sinalização teste, tem como intuito demonstrar aspectos importantes em relação ao layout para o protótipo proposto neste estudo no método de observação comportamental. O questionamento feito aos idosos leva em consideração os aspectos do material de uma forma geral. Os aspectos e as respostas favoráveis ou desfavoráveis sobre o material foram expressos no quadro 4.3 e que em seguida são analisados:

Quadro 4.3: Posicionamento dos idosos quanto a percepção do idoso sobre os aspectos da sinalização teste de uma forma geral. (Fonte: Elaboração da autora, 2019)

ASPECTOS	FAVORÁVEL	DESFAVORÁVEL
Contraste da cor	23	16
Disposição do conteúdo	36	3
Escolha da fonte	36	3
Desenhos (pictogramas)	36	3

O contraste utilizado na sinalização teste foi adequado devido às diferentes luminosidades escolhidas para o projeto, porém, há dificuldades na leitura do mapa pelos idosos. O material utilizado para o método foi banner em lona, esse insumo é caracterizado por possuir textura lisa e brilhante. A escolha do fundo branco associado com a luz natural projetada no material dificultou o reconhecimento dos elementos na sinalização, visto o número considerável de

idosos que se expressaram de forma desfavorável. A inversão das matizes e a escolha de uma textura fosca poderá ter resultado mais satisfatório, já que o fundo escuro absorveria mais a luz do que o fundo claro.

Os pictogramas (Figura 4.4) foram compreendidos pelos idosos de forma aceitável. Entretanto, identificou-se a necessidade de inserção de mais pictogramas ao longo da área sinalizada no mapa. A dificuldade de localizar-se no mapa está associada com a falta de informação e de marcos visuais. A estratégia adotada na sinalização foi de minimizar as chances de uma poluição visual com o suprimento de elementos, porém, os usuários tiveram dificuldades de reconhecer o local sinalizado no mapa.

Figura 4.4: Pictogramas utilizados na sinalização teste. (Fonte: Elaboração da autora, 2019)



A forma como foi organizado o conteúdo no material foi satisfatório, utilizando-se a leitura ocidental em todo material. A hierarquia utilizada para a estruturação do conteúdo evidenciou os elementos mais importantes diferenciando-os por cores com diferentes estímulos visuais e pesos tipográficos para titulação.

Os dados analisados neste objetivo específico, tem o intuito de analisar

a percepção do usuário idoso quanto a facilidade ou dificuldade de obter a informação sobre o transporte público coletivo, subsidiaram a aplicação dos métodos de observação comportamental e entrevista semi-estruturada para atingir os demais objetivos desta pesquisa.

4.2 OBJETIVO ESPECÍFICO 2: ANALISAR A PERCEPÇÃO DO USUÁRIO IDOSO A PARTIR DA INSTALAÇÃO DE UM PROJETO DE SINALIZAÇÃO URBANA PARA TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

4.2.1 ANÁLISE E CONSTRUÇÃO DO PROTÓTIPO

As análises dos métodos de Entrevista Estruturada e Fórum de Políticas e Práticas confrontadas com o marco teórico, proveram o desenvolvimento do protótipo da sinalização urbana para transporte público coletivo. Os aspectos formais que deveriam ser considerados no protótipo foram informados pelos próprios usuários idosos, no método de Entrevista Estruturada e no Fórum de Políticas e Práticas.

Para demonstrar as modificações feitas da sinalização teste para o protótipo de sinalização para o transporte público coletivo devido os dados informados pelos idosos no método de FPP, iremos relembrar as artes utilizadas nos métodos e compará-las (Figura 4.5).

Visando a importância da informação sobre os bairros da cidade citada no método de entrevista estruturada e no intuito de diminuir a possibilidade da dúvida, decidiu-se omitir a informação sobre o “bairro destino” (Figura 4.6). O protótipo está disposto, inserido, em um bairro e como proposta de solucionar

Figura 4.5: Arte da sinalização teste do método de FPP e arte do Protótipo do método de observação comportamental. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)

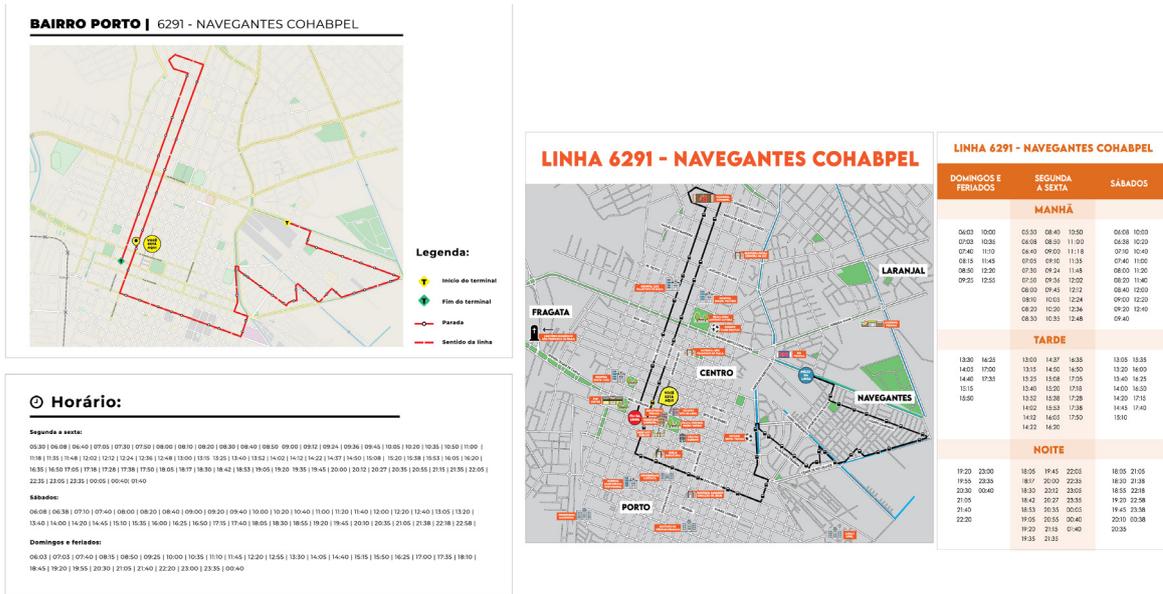


Figura 4.6: Alteração do layout das informações da parte superior do protótipo. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)

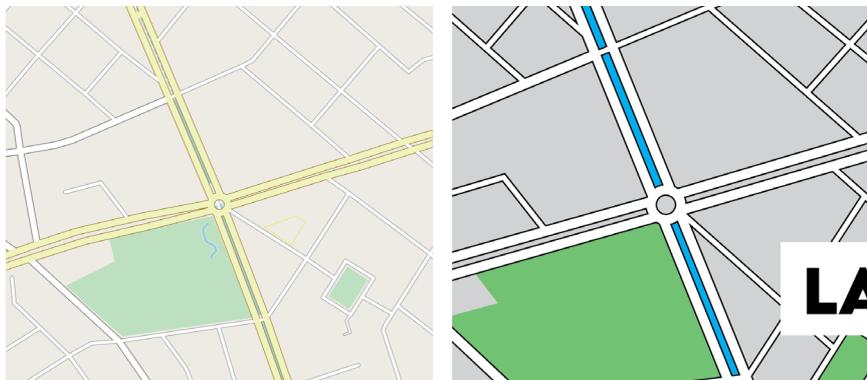


este problema, foi inserindo no mapa o nome das vizinhanças por onde o trajeto do ônibus percorre.

As informações que fazem menção à linha de ônibus que está sendo sinalizada, devido à reorganização do grid, ganharam mais espaço para o aumento da tipografia de 50 pt (1,26 cm) para 94,99 pt (2,64 cm), visto que o tamanho anterior já era satisfatório a partir da determinada distância. Foi mantida a escolha de uma tipografia sem serifa, com alteração para a cor laranja.

A dificuldade de distinguir o conteúdo do mapa devido à luminosidade das matizes serem parecidas, visto no método de FPP, decidiu-se contrastar ao máximo a visualização do mapa a partir desse recurso. A cor cinza utilizada para as quadras e a cor verde para as áreas verdes foram escurecidas para destacar-se entre elas e diferenciar-se da cor branca utilizada para a rua. O escurecimento das matizes absorve a luminosidade que refletiria nos olhos do usuário idoso. O mapa também teve aumento do seu tamanho de 51,2 x 41,7 cm para 78 x 64,52 cm. A Figura 4.7 demonstra essa alteração de layout em proporção.

Figura 4.7: Alteração do layout do mapa. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



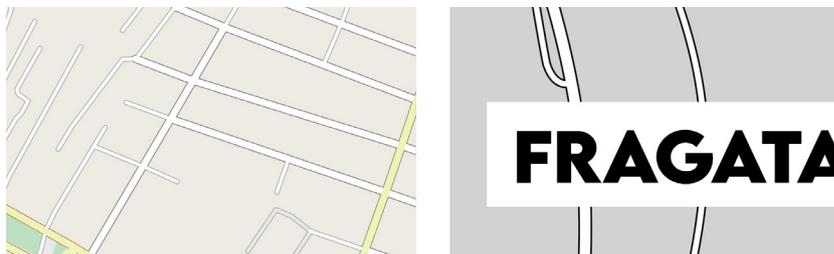
Em relação aos nomes das ruas, a partir da análise do Fórum de Políticas e Práticas que indicou a dificuldade do usuário de localizar-se na cidade devido à insuficiência de informação, foi inserido mais informações dessa natureza, tomando o cuidado em relação à poluição visual. A seleção e inserção do nome de ruas foi decidida a partir da proximidade das paradas da linha sinalizada.

O tamanho da tipografia, a qual foi utilizada para o nome das ruas, foi aumentada de 7 pt (0,17 cm) para 14 pt (0,4 cm). A essa distância, almeja-se uma possível a visualização, porém foi resguarda as proporções do tamanho da tipografia em relação ao tamanho das ruas e o tamanho do material. Foi incluído um quadro branco atrás do nome e alterado todos para a caixa alta (maiúsculas) (Figura 4.8). Além do nome de ruas, a inserção do nome das vizinhanças, tem o intuito de ampliar a percepção espacial do usuário (Figura 4.9).

Figura 4.8: Alteração da tipografia do nome das ruas. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



Figura 4.9: Inserção de vizinhanças no mapa. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



A linha de ônibus sinalizada no mapa da sinalização teste (no método FPP) não foi visualizada com clareza e com o objetivo de solucionar esse quesito, foi aumentado a espessura da linha e a simbologia para a parada, de um círculo para o pictograma de um ônibus. A cor foi alterada para o preto, visto que o recurso da cor não teve relevância no destaque, diminuindo a intenção de uma poluição visual e garantindo o destaque (Figura 4.10). O mapa possui pequenas diferenças em relação à sua base em relação ao formato das quadras e ruas. Na sua construção entretanto, procurou-se garantir a identidade da localização no mapa para caso o usuário idoso o reconheça, conforme a Figura 4.11:

Figura 4.10: Alteração da linha e paradas. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)

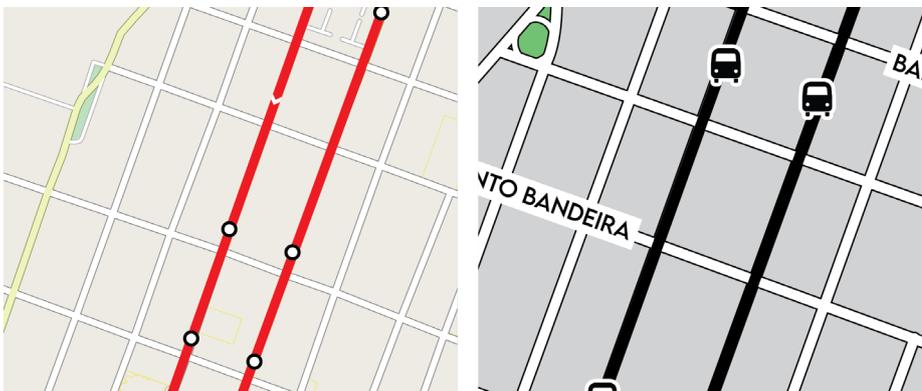
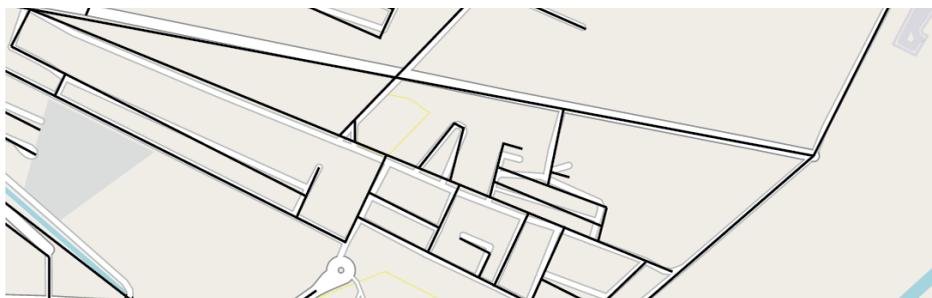


Figura 4.11: Alterações no mapa no período de criação. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



Optou-se pela alteração do termo “horário” para o número e nome da linha. O texto teve boa legibilidade, mas no intuito de melhorar a legibilidade, decidiu-se pela retirada dos travessões e substituiu-se o texto corrido por colunas divididas por “domingos e feriados”, “sábados”, “segunda a sexta”, “manhã”, “tarde” e “noite”. Valorizaram-se os espaços vazios com o objetivo de evitar poluição visual e proporcionar conforto na leitura. O corpo do texto teve alteração de 21 pt (0,55 cm) para 31 pt (0,79 cm), conforme Figura 4.12:

Figura 4.12: Alteração do layout do horário. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)

🕒 Horário:

Segunda a sexta:

05:30 | 06:08 | 06:40 | 07:05 | 07:30 | 07:50 | 08:00 | 08:10 | 08:20 | 08:30 | 08:40 | 08:50 | 09:00 | 09:10 | 09:20 | 09:30 | 09:40 | 09:50 | 10:00 | 10:10 | 10:20 | 10:30 | 10:40 | 10:50 | 11:00 | 11:10 | 11:20 | 11:30 | 11:40 | 11:50 | 12:00 | 12:10 | 12:20 | 12:30 | 12:40 | 12:50 | 13:00 | 13:10 | 13:20 | 13:30 | 13:40 | 13:50 | 14:00 | 14:10 | 14:20 | 14:30 | 14:40 | 14:50 | 15:00 | 15:10 | 15:20 | 15:30 | 15:40 | 15:50 | 16:00 | 16:10 | 16:20 | 16:30 | 16:40 | 16:50 | 17:00 | 17:10 | 17:20 | 17:30 | 17:40 | 17:50 | 18:00 | 18:10 | 18:20 | 18:30 | 18:40 | 18:50 | 19:00 | 19:10 | 19:20 | 19:30 | 19:40 | 19:50 | 20:00 | 20:10 | 20:20 | 20:30 | 20:40 | 20:50 | 21:00 | 21:10 | 21:20 | 21:30 | 21:40 | 21:50 | 22:00 | 22:10 | 22:20 | 22:30 | 22:40 | 22:50 | 23:00 | 23:10 | 23:20 | 23:30 | 23:40 | 23:50

Sábados:

06:08 | 06:38 | 07:10 | 07:40 | 08:00 | 08:20 | 08:40 | 09:00 | 09:20 | 09:40 | 09:50 | 10:00 | 10:10 | 10:20 | 10:30 | 10:40 | 10:50 | 11:00 | 11:10 | 11:20 | 11:30 | 11:40 | 11:50 | 12:00 | 12:10 | 12:20 | 12:30 | 12:40 | 12:50 | 13:00 | 13:10 | 13:20 | 13:30 | 13:40 | 13:50 | 14:00 | 14:10 | 14:20 | 14:30 | 14:40 | 14:50 | 15:00 | 15:10 | 15:20 | 15:30 | 15:40 | 15:50 | 16:00 | 16:10 | 16:20 | 16:30 | 16:40 | 16:50 | 17:00 | 17:10 | 17:20 | 17:30 | 17:40 | 17:50 | 18:00 | 18:10 | 18:20 | 18:30 | 18:40 | 18:50 | 19:00 | 19:10 | 19:20 | 19:30 | 19:40 | 19:50 | 20:00 | 20:10 | 20:20 | 20:30 | 20:40 | 20:50 | 21:00 | 21:10 | 21:20 | 21:30 | 21:40 | 21:50 | 22:00 | 22:10 | 22:20 | 22:30 | 22:40 | 22:50 | 23:00 | 23:10 | 23:20 | 23:30 | 23:40 | 23:50

Domingos e feriados:

06:03 | 07:03 | 07:40 | 08:15 | 08:50 | 09:25 | 10:00 | 10:35 | 11:10 | 11:45 | 12:20 | 12:55 | 13:30 | 14:05 | 14:40 | 15:15 | 15:50 | 16:25 | 17:00 | 17:35 | 18:10 | 18:45 | 19:20 | 19:55 | 20:30 | 21:05 | 21:40 | 22:20 | 23:00 | 23:35 | 24:00

LINHA 6291 - NAVEGANTES

DOMINGOS E FERIADOS		SEGUNDA A SEXTA		
		MANHÃ		
06:03	10:00	05:30	08:40	10:50
07:03	10:35	06:08	08:50	11:00
07:40	11:10	06:40	09:00	11:18
08:15	11:45	07:05	09:10	11:35
08:50	12:20	07:30	09:24	11:48
09:25	12:55	07:50	09:36	12:02

A parte da sinalização teste que informava os horários das linhas deixou de ser em formato paisagem e passou a ser vertical no protótipo, acompanhando as colunas. Além disso, teve alteração de sua localização, sendo posicionado no vidro lateral do abrigo de ônibus (Figura 4.13).

A legenda da sinalização teste, embora visível, foi pouco utilizada pelos participantes do método do Fórum de Políticas e Práticas. Nesse sentido, decidiu-se pela omissão da mesma, resultando em mais espaço para o aumento das informações do mapa. Outras estratégias de auxiliar o entendimento do usuário

Figura 4.13: Grade de horários de ônibus posicionada no abrigo. (Fonte: Acervo da autora, 2020)

LINHA 6291 - NAVEGANTES COHABPEL			
DOMINGOS E FERIADOS		SEGUNDA A SÁBADO	
MANHÃ			
05:30	05:58	06:30	06:58
07:00	07:28	08:00	08:28
08:00	08:28	09:00	09:28
09:00	09:28	10:00	10:28
10:00	10:28	11:00	11:28
11:00	11:28	12:00	12:28
13:00	13:28	14:00	14:28
15:00	15:28	16:00	16:28
17:00	17:28	18:00	18:28
19:00	19:28	20:00	20:28
21:00	21:28	22:00	22:28
23:00	23:28	24:00	24:28
TARDE			
13:00	13:28	14:00	14:28
15:00	15:28	16:00	16:28
17:00	17:28	18:00	18:28
19:00	19:28	20:00	20:28
21:00	21:28	22:00	22:28
23:00	23:28	24:00	24:28
NOITE			
01:00	01:28	02:00	02:28
03:00	03:28	04:00	04:28
05:00	05:28	06:00	06:28
07:00	07:28	08:00	08:28
09:00	09:28	10:00	10:28
11:00	11:28	12:00	12:28
13:00	13:28	14:00	14:28
15:00	15:28	16:00	16:28
17:00	17:28	18:00	18:28
19:00	19:28	20:00	20:28
21:00	21:28	22:00	22:28
23:00	23:28	24:00	24:28

idoso foram utilizadas, como por exemplo, o uso dos pictogramas que veremos a seguir.

Houve dificuldade com o reconhecimento do início e fim do terminal da linha devido à escolha das cores. Na sinalização teste utilizada no método de FPP, o início do terminal era representado com um losango amarelo e o fim da linha com um losango verde, isso gerou confusão, pois a cor verde comumente indica “start” ou “seguir” em maquinários e semáforos. Para resolver essa problemática, foi alterado o pictograma de início do terminal para um círculo em azul com as palavras “início da linha”, e o pictograma do fim do terminal com um círculo em vermelho com as palavras “fim da linha” (Figura 4.14).

Alterou-se também a simbologia utilizada para a frase “você está aqui”, o resultado é a fusão dos dois elementos utilizados na sinalização anterior e a mudança de cor para o amarelo na parada onde está situado o material. O círculo teve um aumento de 2,39 cm para 3,5 cm (Figura 4.15).

Figura 4.14: Alteração dos pictogramas do terminal. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



Figura 4.15: Alteração da simbologia “você está aqui”. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



Para ampliar o reconhecimento do local, foram criados pictogramas baseados em alguns pontos da cidade, acompanhado com os respectivos nomes. Na criação dos pictogramas, buscou-se que a representação gráfica

fosse próxima da representação real para facilitar o reconhecimento tanto em formato quanto em cores. Esta alternativa foi considerada para que o público alvo identifique as vizinhanças sinalizadas no mapa (Figura 4.16 e 4.17):

Figura 4.16: Criação dos pictogramas do protótipo de sinalização. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



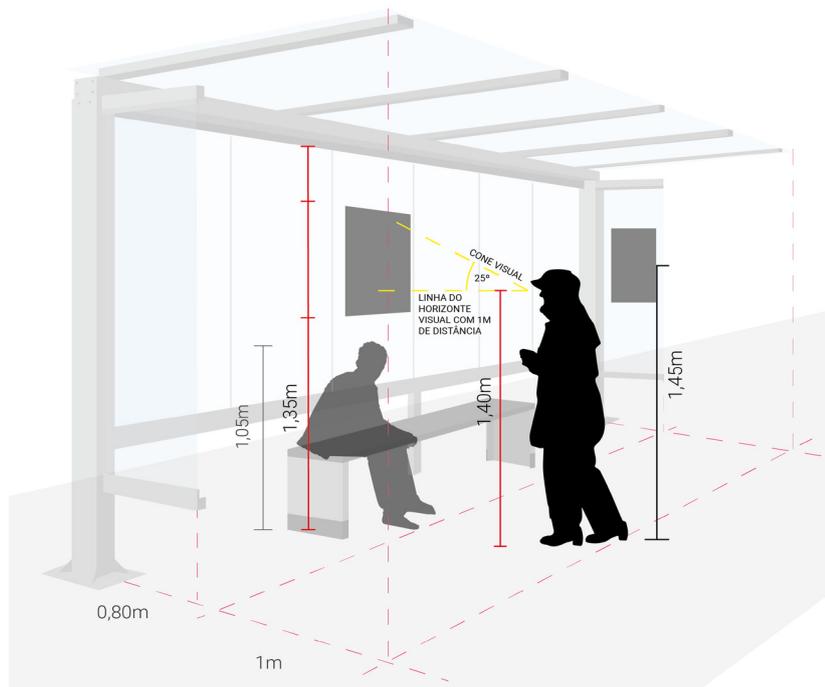
Figura 4.17: Exemplo de pictogramas utilizados no protótipo. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



A cor laranja utilizada no protótipo é proveniente do manual de identidade visual da cidade de Pelotas criado por Matheus Gomes, em 2013 (PREFEITURA DE PELOTAS, 2020). A boa legibilidade é uma característica das tipografias sem serifas e comumente utilizada em materiais de sinalização, nesse caso, a família tipográfica utilizada foi a Lemon Milk.

Os elementos textuais necessitam de mais atenção na leitura, logo, o material foi posicionado a partir da linha do horizonte visual e na abertura do cone visual do usuário. Considera-se aqui a variação da linha do horizonte para pessoa em pé, entre 1,40 m e 1,50 m (ABNT, 2015), conforme ilustrado na Figura 4.18:

Figura 4.18: Posicionamento do protótipo no abrigo. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



4.2.2 ANÁLISE DA OBSERVAÇÃO COMPORTAMENTAL

A instalação do protótipo de sinalização para transporte público coletivo foi executada entre os dias 9 e 13 de março de 2020, impreviavelmente concomitante ao período de identificação da pandemia COVID-19. A escolha do objeto de estudo foi baseada nos critérios de interesse, entre eles: (i) maior concentração de linhas e também horários nos abrigos do trecho selecionado e; (ii) identificação de um grande número de usuários no local diariamente.

Onde antes havia um considerável número de usuários do transporte público coletivo em trânsito, foi identificada a diminuição significativa de pessoas nos abrigos. Esse caso isolado mudou drasticamente o cenário do local onde seria instalado o protótipo. Isso porque a Organização Mundial da Saúde (2020), no dia 11 de março de 2020 declarou a pandemia do coronavírus (COVID-19) e orientou toda a população a seguir os protocolos de distanciamento comunitário e individual para preservação da vida.

As entrevistas estruturadas possuíam questões sobre a satisfação do idoso em relação aos abrigos do transporte público coletivo, diante disso houve relatos de insatisfação sobre o conforto térmico. O abrigo já possuía sinais de vandalismo, como: estruturas metálicas retorcidas e o vidro da parte superior quebrado com partes faltantes. Por este motivo, foi acomodado um sombrite pela pesquisadora na parte superior do abrigo (Figura 4.19) com o intuito de auxiliar na filtragem dos raios solares durante o dia e não cobrir totalmente a iluminação pública durante a noite, auxiliando na manutenção da temperatura em dias ensolarados.

Figura 4.19: Acomodação do sombrite no abrigo de ônibus do trecho da General Osório.
(Fonte: Acervo da autora, 2020)



A mudança do cenário local devido ao número de usuários em geral no abrigo pôde ser percebida mais claramente no método de observação comportamental. Esse método, foi registrado nos horários de pico com período de 1h de filmagem cada, constatando a permanência de usuários mesmo que sem interação com o protótipo: (i) 17 usuários entre 7h30 e 8h30; (ii) 30 usuários entre 13h e 14h horas e, (iii) 34 usuários entre 16h30 e 17h30 (Figura 4.20). A pesquisadora posicionou-se do outro lado da rua, entre o comércio local, sendo definido a partir do levantamento físico do trecho.

Figura 4.20: Objeto de estudo em meio a pandemia. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



No método de observação comportamental, o pesquisador não propicia qualquer tipo de interação direta dos usuários com o protótipo e nem mesmo se faz presente no local. O diálogo usuário/protótipo deve ser espontâneo, natural, sem mediações. Ainda que esse projeto tenha sido desenvolvido para a pessoa idosa, durante o período de permanência no local, o protótipo despertou o interesse dos usuários das demais faixas etárias (Anexo E).

Esse dado possui relevância para o estudo, uma vez que, os usuários

idosos relataram na entrevista estruturada também obter a informação mediante a conversa informal com os demais usuários do transporte público coletivo no local. A população melhor informada e familiarizada com a sinalização possui subsídios para auxiliar a pessoa idosa caso a solicite.

O período de espera do transporte público oportuniza ao usuário a visualização e a absorção do seu redor. A identificação da informação relacionada ao propósito de sua estada nesse tempo limitado, motiva ao entretenimento e possibilita o conhecimento do que está exposto sem mediações (Figura 4.21).

Figura 4.21: Interação livre do usuário com o protótipo. (Fonte: Acervo da autora, 2020)



4.2.3 ANÁLISE DA ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADA

Os usuários idosos do transporte público coletivo foram novamente entrevistados por esta pesquisa. Neste caso, a entrevista tinha como propósito

analisar a percepção do usuário idoso a partir da instalação de um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo.

As transcrições das entrevistas semi-estruturadas foram categorizadas e analisadas qualitativamente no intuito de atingir o objetivo da investigação. Cada transcrição (Figura 4.22) foi analisada individualmente com o intuito de identificar a percepção de cada usuário sobre o material e compreender o decorrer de cada resposta dada, bem como ser contraposta aos dados adquiridos dos métodos de entrevista estruturada, FPP e observação comportamental.

Figura 4.22: Aplicação do método de entrevista semi-estruturada. (Fonte: Elaboração da autora, 2020)



Sobre a recepção do protótipo de sinalização para transporte público coletivo para o usuário idoso entrevistado, as transcrições das entrevistas semi-estruturadas foram subcategorizadas em: (i) quando o protótipo teve relevância e interesse para o usuário e; (ii) quando o protótipo foi desinteressante ou o usuário não percebeu o material fixado no local.

Analisando sobre a recepção e a percepção do idoso em relação à presença do protótipo de sinalização no abrigo de ônibus, podemos ver que as recorrentes e aglomeradas colagens em mobiliários públicos, sejam eles atos políticos ou anúncios alocados sem autorização da Prefeitura Municipal, podem gerar uma poluição visual já sem destaque para o transeunte, visto o comentário do Entrevistado VI. Em muitos casos, o protótipo foi englobado nessa situação, sendo ele por vezes percebido, mas sem relevância entre os outros.

“Eu vim de lá pra cá, fui no ‘Super’ e sentei ali, eu não tinha, eu vi muito os de lá, mas não tem nada a ver com esses. Eu não tinha visto, tô vendo pela primeira vez.” (Entrevistado VI, 82 anos)
“Ah, eu nem olhei ali, vou te dizer francamente, nem olhei.” (Entrevistado X, 61 anos)

“Eu nem tinha notado (risos)” (Entrevistado III, 70 anos)

O método de entrevista semi-estruturada permitiu que o entrevistado desse novos rumos a conversa, o que proporcionou dados sobre insatisfação pela administração do Governo local em relação ao sistema de transporte público coletivo, podendo ter influenciado na percepção dos entrevistados sobre protótipo que oferece informação de cunho público, uma vez que os mesmos demonstraram desinteresse ou tão pouco desejo em utilizá-lo, visto o depoimento do Entrevistado XIV.

“É que eu não tinha notado, não tinha visto. (...) É pra melhorar? (...) Se é pra melhorar, tá bom, não é? Pior tá horrível.” (Entrevistado XIV, 75 anos)

Idosos como os entrevistados IV e XV, relataram que houve uma percepção positiva sobre o protótipo no abrigo de ônibus. Todavia, essas falas que indicam contentamento sobre qualquer possibilidade de proporcionar melhorias para a população, podem apontar carência de políticas públicas neste sentido.

“Positivo. Pelo menos a gente sabe os horários e as linhas... Esse é o da CohabPel né?” (Entrevistado IV, 68 anos)

“Sim, sim, sim, claro, claro, claro. Qualquer melhora, é melhora! (risos)” (Entrevistado XV, 70 anos)

Alguns usuários sentiram-se tímidos para o uso do protótipo, esses foram reconhecidos pela pesquisadora e convidados a participar da entrevista, vide as citações a seguir:

“Ai eu nem sei te dizer. (...) É complicado, não é?” (Entrevistado VII, 72 anos)

“Olha, chamou, só que eu precisaria muito tempo pra me.. não sei.” (Entrevistado XI, 80 anos)

“Ah, agora sim. Porque eu cheguei recém, fui tomar uma aguinha e descansar, daí eu olhei e eu nem tinha visto, porque eu não pego o ônibus aqui, eu pego na galeria e hoje eu desci ali e não vi.” (Entrevistado XVI, 74 anos)

Na apresentação do protótipo, foi possível ver que os usuários identificaram-o pela sua visualidade e não por sua função propriamente dito. Outros identificaram a sua funcionalidade, como por exemplo, na grade de horário alocada no vidro lateral, por exemplo:

“Ahhh! Não, este aqui eu acho excelente.” (Entrevistado I, 64 anos)

“Ah, eu acho que é positivamente, não é? Para chamar a atenção da gente, não é? Pra alguma coisa que vocês querem, ou até pra população também, seria isso?” (Entrevistado VIII, 62 anos)

“Ahhh! Porque ele mostra as, como é que eu vou dizer, as ruas, não é? Os teatros, a prefeitura, a biblioteca, a igreja...” (Entrevistado XIII, 63 anos)

A grade de horários não promovia interação com os outros usuários e sim uma pausa para leitura individual e, em alguns casos, o registro fotográfico para sua consulta *offline* (Figura 4.23).

Figura 4.23: Usuário registrando fotograficamente o protótipo para uma posterior consulta.

(Fonte: Acervo da autora, 2020)



Ainda convém lembrar que os usuários de ônibus do abrigo estudado se posicionam comumente de costas para o abrigo com o olhar voltado para a esquerda, pois a via é de mão única. O Entrevistado V comentou sobre o mapa fixado no vidro traseiro ter menos destaque que a grade de horário na lateral esquerda, que pode ser vista à certa distância do local em razão do seu posicionamento no abrigo.

“Não (...) Eu vi esse aqui (apontou para o horário), não esse (apontou para o mapa) (...) eu só olhei de longe.” (Entrevistado V, 62 anos)

A Prefeitura Municipal de Pelotas (2020) em busca de recursos para o transporte público coletivo rural, autorizou o comércio local fixar propagandas nos abrigos de ônibus e os veículos, devendo esta pesquisa levar esse dado em consideração no momento de acomodar o protótipo (Figura 4.24). A fixação do protótipo de sinalização foi previamente solicitada à Prefeitura Municipal (Anexo D), estipulando o período de sua vigência no abrigo, uma vez que feito isso sem autorização, seria configurado depredação do patrimônio público.

Figura 4.24: Abrigos de ônibus adesivados com propaganda comercial.
(Fonte: Elaboração da autora, 2020)



O protótipo foi notado pela população em geral que utiliza do mobiliário e do transporte público coletivo no município. O mapa, devido a sua dimensão e cores, destacou-se entre as demais colagens. O estranhamento sobre a novidade do protótipo gerou discussão e interação entre os usuários, uma vez que era identificado locais já conhecidos pelos mesmos (Figura 4.25).

Figura 4.25: Usuários interagindo com o protótipo. (Fonte: Acervo da autora, 2020)



Ainda que o segundo objetivo específico desta pesquisa seja analisar a percepção do usuário idoso a partir da instalação de um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo, o objetivo geral é analisar como um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo, baseado nos conceitos do wayfinding, pode influenciar na experiência do usuário idoso. Por esse motivo é investigado o sentido de orientação e localização do usuário idoso no uso do protótipo, baseando-se nos conceitos do wayfinding apresentados no marco teórico desta pesquisa.

Por meio da análise das entrevistas, identifica-se dois meios de indicar a localização no espaço sinalizado no protótipo de sinalização: (i) ruas e bairros: em que o usuário cita e localiza o nome da vizinhança ou via, seja ela onde está no momento, deseja ir ou reside, e; (ii) pictogramas: o usuário idoso se utiliza de marcos visuais grifados no mapa para sua localização.

O conhecimento prévio sobre a cidade resulta em um reconhecimento do local no mapa, o que auxilia o usuário na interpretação do mapa utilizado no protótipo de uma forma mais facilitada, as citações sobre pictogramas, nomes de ruas e vizinhanças trazem esse dado.

Os idosos entrevistados têm familiaridade com o local onde transitam e quando lhes foi perguntado sobre como fariam para se localizar, a informação dada foram os nomes das ruas e bairros de imediato e somente depois ser apontado para tais dados no mapa do protótipo. O uso das vizinhanças e ruas como guia na orientação espacial de forma espontânea pôde ser visto nas entrevistas:

“Na Cohab (...) Nós estamos na Osório.” (Entrevistado I, 64 anos)

“Eu acho que eu começaria aqui, no Centro. Aonde eu.. me localizar? Eu acho que perto da Prefeitura (apontou no mapa)... é.” (Entrevistado IV, 68 anos)

“Tá, se for assim, a Floriano aqui no caso tá. Se eu fosse para a Avenida Bento Gonçalves lá, direito ao Big, assim, tem também, Shopping lá pela Ferreira Viana. Geralmente eu olho de cima para baixo, aliás, debaixo para cima.” (Entrevistado V, 62 anos)

“Sim, é como eu faço, eu ia procurar a General Osório, não é?” (Entrevistado VII, 72 anos)

“Ai eu ia me localizar pela Marechal Floriano...” (Entrevistado XI, 80 anos)

“Tá, vamos ver... é Dom Pedro II, às vezes eu pego o Anglo porque eu tenho uma sobrinha que mora ali na Barroso com a Gomes Carneiro, então o Anglo, eu desço bem na esquina. Como ela me disse: - Olha, tu pode pegar o Anglo.” (Entrevistado XVI, 74 anos)

De acordo com as citações a seguir, foi observado que alguns idosos já possuíam familiaridade com o uso de mapas. O encorajamento que a pesquisadora

proporcionou ao idoso em interagir com o material valida essa análise. Ainda que, as informações proporcionadas pelos idosos fossem verdadeiras sobre o mapa, havia a insegurança sobre o uso correto, provavelmente por estar diante de uma interação motivada pela pesquisadora. Vide as citações:

“Essa aqui, essa tra... acho eu que essa travessa aqui deve ser a travessa que vai lá pro engenho São Gonçalo, não é? Ou não.. ou essa aqui, Ferreira.. não, essa é a Ferreira Viana. E essa aqui é a travessa que sai de lá da Baronesa eu acho não é? É, pra cá é o Laranjal. Ferreira Viana, e aqui eu achava que era que ia pro... (...)” (Entrevistado II, 69 anos)

“Aqui tá a Osório, não é? (Entrevistado XIV, 75 anos)

“Eu vinha pela Andrade Neves, a outra rua aqui e a General Osório é essa aqui.” (Entrevistado XV, 70 anos)

A interação proporcionada pelo pesquisador entre idoso e o protótipo fez com que prontamente o usuário buscasse o local onde está e depois, com mais tempo, ele busque por sua moradia. O reconhecimento sobre lugares familiares a partir dessa interação pode gerar satisfação no usuário e confiança no uso do material, como citado pelos entrevistados:

“Eu moro aqui ó! Então, Lázaro Zamenhof não é? Tá, eu não sei como buscar. Eu moro bem por aqui, mas eu entro lá pelo lado do campo... Isso! Aqui ó! Souza Costa, então eu venho aqui né? Eu venho aqui, isso?” (Entrevistado VIII, 62 anos)

O recurso do pictograma “Você está aqui” foi utilizado pelos idosos acompanhado de informações sobre as vias e vizinhanças da cidade, previamente conhecidas pelo entrevistado. Não houve reconhecimento desse pictograma como um ponto de encontro do usuário de imediato, o que houve foi

uma comprovação da sua informação sobre a sua localização com o encontro do pictograma no mapa. Observou-se que, o idoso tem conhecimento da sua localização no espaço e na busca encontrá-la no mapa descobre o pictograma “Você está aqui” e não o contrário.

“Bom, como me localizei... Procurava primeiro o bairro e depois as ruas. (...) Aqui... Ah, eu não sou muito conhecida do desenho. ‘Você está aqui’.” (Entrevistado IX, 82 anos)

“Eu estaria aqui ó. A General Osório, aqui ó, “Você está aqui”, no Centro.” (Entrevistado XIII, 63 anos)

Os pictogramas são utilizados pelos idosos após o reconhecimento do ambiente por meio dos nomes das vias e bairros. O usuário busca a credibilidade do material na informação textual de imediato, depois de garantida essa confiança, ele absorve as informações gráficas visuais:

É; aquilo ali que eu to entendendo ali; Lá tá o Shopping Pelotas, ali era pra tá, ali era... Ferreira Viana é, a Ferreira Viana é a que tá indo pro Laranjal, não é?” (Entrevistado II, 69 anos)

“Olha aqui, eu estaria no Centro, não é? E aí eu não cheguei ainda a me localizar para onde que eu quero ir, eu quero ir lá pra Havan, por exemplo. Shopping, não... Nacional, Bibliotheca, não. Ela fica lá em cima.” (Entrevistado XII, 72 anos)

“Cohabpel, o Nacional cinquentão, Bibliotheca Pública, o caso é que eu nasci aqui na cidade (risos) conheço quase toda.” (Entrevistado XV, 70 anos)

O Entrevistado X, fez uso dos pictogramas para localizar sua residência, essa ação pode estar relacionada com os marcos visuais do idoso. Estabelecimentos comerciais, praças, hospitais ou bibliotecas são alguns exemplos utilizados no material que podem ser percebidos pelos usuários durante seu percurso, seja

ele no caminho até o abrigo, residência ou no uso do transporte público coletivo:

“Deixa eu ver... Eu moro no Porto, é deixa ver eu me localizar... Hospital Beneficência (...) Gonçalves Chaves, Porto, Beneficência, Prefeitura Municipal... Tu diz aqui e agora? To no Centro. Você está aonde... Marechal Floriano, não, esquina... Aqui é a Osório, não é? Deixa eu achar a Osório aqui... (...) Centro, Marechal Floriano, Bibliotheca, Prefeitura não, Mercado não, Igreja não, Universidade não... é mais pra lá. É mais pra cá que eu to, aqui! Entre aqui, Marechal Floriano tá.” (Entrevistado X, 61 anos)

Por outro lado, a concentração de detalhes no mapa gerou, em alguns usuários, dificuldade na leitura e o auto-julgamento de inaptidão no uso. A impressão de grande quantidade de informação (seja textual ou visual) pode rememorar a poluição visual comumente encontrada em vias públicas, conforme citações:

“Ah bom! Aí eu ia procurar a rua que eu moro, primeira coisa que eu ia fazer. Eu ia procurar a rua Osório, aí depois eu ia a pé também, tem a dificuldade de enxergar, não é? Olha assim, pra ser bem sincera, pra mim ia ser bem difícil. General Osório, né? Tá, daí eu ia querer saber se eu ia quero ir pra lá ou pra cá. Eu acho que seria essa a finalidade (...) não pode ter muita informação, em cima, que daí tu não pára pra te deter... não é? Principalmente os idosos, uns enxergam mais e outros menos, uns sabem ler melhor e outros não, então eu acho que quantos mais... menos... uma coisa que se destaque mas com menos informação assim, esses quadradinhos, essas coisas assim, eu acho que eu não ia me deter para ver o quê que tu querer com isso aqui.” (Entrevistado VI, 82 anos)

O convite à interação do usuário com a sinalização, associado a insegurança de obter a informação de forma autônoma tem influência na percepção do idoso sobre o protótipo, podendo o usuário supor seu uso sem de fato testá-lo. Essa situação, provavelmente, é um reflexo de quando o usuário também não sente segurança na utilização do transporte público, como cita a Entrevistada III quando lhe foi questionada sobre melhorias.

“Ah, eu não sei. Ah, eu sou muito esquecida né? Não sei te responder (...) Esse trânsito agora mesmo ali, quase que nós “levemo” todo mundo caiu na frente. O cara cortou a frente do ônibus, o senhor que estava com uma máquina, caiu lá na porta” (Entrevistado III, 70 anos)

O uso do protótipo de sinalização tem como objetivo facilitar na obtenção da informação sobre o transporte público coletivo, todavia alguns idosos entrevistados como IV e VI não descartam a viabilidade da obtenção da informação por meio do diálogo. A importância desta situação está na veracidade da informação do protótipo que, com o tempo, o idoso estará habituado e seguro de conseguir a informação sobre ônibus de forma autônoma.

Por outro lado, ter experiências com sinalizações urbanas de outras cidades faz com que o usuário busque a informação sobre o transporte público coletivo por esse meio de comunicação em qualquer cidade que ande. Isso corresponde à confiança dada pelo usuário em relação às informações expostas. A Entrevistada XVI citou essa experiência:

“Morei em Porto Alegre por 72 anos, não é? Daí me mudei pra cá e tô morando aqui. Mas aqui pelo menos a gente tem uma noção pra onde a gente vai, não é? Lá as paradas tem até um... é mapeado o mapa, e aí você tem noção, não é?” “Ali na galeria não tem?” (Entrevistado XVI, 74 anos).

No método de entrevista semi-estruturada foi analisada a possibilidade do idoso sentir-se apto a utilizar o material sozinho em outro momento a partir da sua experiência de uso.

A liberdade de inserção de novos tópicos do método de entrevista semi-estruturada, proporciona o diálogo aberto para que o usuário sintasse à vontade em propor sugestões no uso do protótipo. Em análise da entrevista I, o idoso propõe a inserção do protótipo em outras vizinhanças, isso indica que o usuário tanto tem autonomia no uso quanto o sentimento de participante da criação de algo em prol da sociedade, logo a segurança em indicar melhorias.

“Por exemplo, pra quem não tem aplicativo pra olhar, não é? Pra ver, é uma coisa muito importante. Quer saber o horário. Isso aí eu achei excelente. (...) tem que ter de todos os bairros, não é? (...) Sim, com certeza. Eu acho.” (Entrevistado I, 64 anos)

Embora o usuário idoso tenha acesso ao conteúdo digital que, teoricamente, é atualizado, há o entusiasmo em relação às informações disponibilizadas pelo protótipo em offline no abrigo, vide as citações:

“Aham, dá pra se entender. Claro que dá. (...) Ah é fácil, não precisa pedir.” (Entrevistado VII, 72 anos)

“Isso aí é importantíssimo. Às vezes tu está em uma parada e não sabe se o ônibus vai passar ali ou não, não é? Ou qual é... tu está esperando e “não, mas ele não para aqui, para na outra parada”, aí tu já perdeu 2-3 (ônibus), não é? Porque ele não parou, não é? (...) Sim, nem sempre tem ... tão disponível para dar uma informação pra gente, não é? Ah, não sei. Às vezes nem dão bola, não dão a mínima, não é? A gente fica até falando sozinho, no caso.” (Entrevistado XV, 70 anos)

De outra forma, o idoso ao assegurar a possibilidade de autonomia no uso também identifica a garantia de informar-se com os usuários do transporte público caso haja insegurança. O protótipo de sinalização proposto por esta pesquisa foi disponibilizado para todos os públicos, todavia projetado a partir das necessidades do idoso. Os demais usuários que sentirem-se aptos a utilizar a sinalização como forma de obtenção de informação sobre o transporte público coletivo podem auxiliar os idosos que estão inseguros. O alinhamento dos meios de comunicação proporciona ao idoso a segurança no uso do transporte público coletivo:

“Creio que sim. (...) Ah, o bom é sempre pedir a ajuda né, às vezes quando não sabe, não tem certeza né?” (Entrevistado III, 70 anos)
“Eu... Pra mim eu acho que sim, não sei pra pessoa que não saiba ler, mas daí ela pode pedir a ajuda pra alguém.” (Entrevistado IV, 68 anos)

O Entrevistado IV relatou não ter dificuldades no uso do protótipo, todavia não descartou a possibilidade de melhoria devido o conhecimento de outros idosos que possuem dificuldades. A empatia por conta do contato com outras realidades proporcionou preocupação para que os demais idosos também utilizem o protótipo de forma autônoma.

Durante o diálogo com o Entrevistado V, foi levantado a questão sobre a experiência com outros materiais com o mesmo tipo de conteúdo desatualizado, esta situação pode gerar desinteresse em utilizar ou não dar credibilidade ao protótipo exposto.

“É que assim, geralmente tu olha para os horários mas tu não leva muito a fé nos horários. Porque geralmente os horários nunca batem.” (Entrevistado V, 62 anos)

“É difícil pra mim, mas pra outras pessoas deve ser, olha e já dá pra entender um.. né? Cada um tem a sua inteligência. Ah não! Se tu quer sair do teu itinerário de sempre, se tu não pedir ajuda e só vai te seguir pelos cartazes, tu não chega em casa nunca. Eu, to falando por mim.” (Entrevistado VI, 82 anos)

Pode-se afirmar que, contrapondo, o contato com outros tipos de sinalizações com transporte público coletivo de outras cidades, resulta na facilidade no uso do protótipo. A Entrevistada XVI, relatou sobre a experiência de não sentir-se localizada durante percurso do transporte público coletivo, o que pode ter proporcionado à idosa o descontentamento vide o conhecimento de outros municípios se preocuparem com a percepção do usuário em relação ao espaço.

“Esses tempos eu quis ir no cemitério, entrei em um ônibus, eu nem sabia onde que eu tinha que descer, foi uma loucura aquilo, mas isso aí eu não tinha prestado atenção nisso não. (...) Muito, esse com certeza, deveria ser assim, todas as paradas. (...) É, e as vezes, logo que eu cheguei aqui, até cansei de pegar o ônibus errado, mas como é de graça não me importei. (risos)” (Entrevistado XVI, 74 anos)

O uso do protótipo requer a pausa para leitura, que por muitas vezes o dia a dia não propicia, todavia, esse idoso é habituado ao sistema de transporte público coletivo e a cidade. O protótipo foi desenvolvido para todos os usuários, sobretudo para os que, por ventura, necessitem da informação seja porque nunca utilizou do serviço ou porque precisa acessar outros locais que não visita rotineiramente.

A leitura sobre o protótipo se divide em informação sobre o mapa do

espaço público pelo qual o ônibus transita e sobre o horário que o ônibus pára no abrigo:

“Não, aquele ajuda bastante, isso aí quanto aos horários ajuda bastante, não é?” (Entrevistado VI, 82 anos)

“Não, até que foi direto aqui. Pelo menos vocês botaram os horários ali tudo” (Entrevistado X, 61 anos)

“Não, aí por exemplo, a gente tá aqui, não é? (...) Ah sim, com os horários ali, com certeza.” (Entrevistado XI, 80 anos)

“Não, bem acessível. (...) Às vezes é preciso, não é? Mas se a gente ficar bem situado, acho que não.” (Entrevistado VIII, 62 anos)

“Acho, acho. Tem horário, tem a informação do horário e o mapa pra se localizar.” (Entrevistado IX, 82 anos)

“Bem prático. (...) Com certeza, principalmente pra gente que vem de fora facilita bastante, não é?” (Entrevistado XII, 72 anos)

“Agora mais ou menos eu já peguei, olha a Avenida Bento Gonçalves. É, mais ou menos agora a gente...” (Entrevistado XIV, 75 anos)

A informação sobre o horário refere-se à checagem da parada do transporte no abrigo. Esta, desde que verdadeira, permite que o idoso possa programar-se sobre suas atividades. Já a informação proveniente do mapa refere-se à localização do idoso, uma vez que os usuários do sistema de transporte público não são necessariamente moradores da cidade e precisam entender do espaço para locomover-se.

4.3 OBJETIVO ESPECÍFICO 3: IDENTIFICAR CARACTERÍSTICAS ÚTEIS PARA FUTUROS PROJETOS DE SINALIZAÇÃO URBANA PARA TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO QUE CONTEMPLAM O USUÁRIO IDOSO

Os dados analisados qualitativamente dos métodos de entrevista estruturada e semi-estruturada, FPP e observação comportamental subsidiaram o terceiro e último objetivo dessa pesquisa. Não foi aplicado nenhum método específico para este objetivo e sim, uma análise dos objetivos específicos anteriores. Este objetivo se propõe a identificar atributos que possam ser úteis para futuros projetos de sinalizações urbanas para o transporte público coletivo e recomendá-los.

A forma como o usuário idoso utiliza o material para se informar, indica onde devemos fazer melhorias. Exaltar e refinar o que foi mencionado e eliminar o que não foi utilizado.

Para atingir o terceiro objetivo desta pesquisa, foi organizado o conteúdo das análises anteriores em duas expressivas categorias: (i) interesse e credibilidade: recursos para chamar atenção do idoso para o uso do material de forma segura e autônoma; (iii) wayfinding e ergonomia: recursos de localização e orientação com bom resultado e conforto visual para a pessoa idosa.

4.3.1 INTERESSE E CREDIBILIDADE

As características de interesse e credibilidade podem às vezes serem uma consequência da outra: o idoso se interessa pelo produto e então dá a

possibilidade de dar credibilidade ao uso do material ou o idoso já conhece a confiabilidade de outros materiais com o mesmo propósito e então se interessa em utilizá-lo.

Ao analisar a entrevista semi-estruturada VI, levantou-se a questão sobre a necessidade de despertar o interesse do idoso, pois muitos não têm intimidade ou conhecimento deste tipo de recurso para informar-se sobre o transporte público. O idoso ativo faz uso do ônibus para diferentes necessidades: emprego, participação social, por praticidade ou não possuem outro meio de transporte, conforme visto nas entrevistas estruturadas.

“Eu vim de lá pra cá, fui no ‘Super’ e sentei ali, eu não tinha, eu vi muito os de lá, mas não tem nada a ver com esses. Eu não tinha visto, tô vendo pela primeira vez.” (Entrevistado VI, 82 anos)

O idoso é usuário do transporte público coletivo, faz parte e precisa estar informado. O resultado das entrevistas estruturadas subsidiou dados sobre a busca e neles identificamos algumas formas pelas quais os idosos obtém a informação em um meio que não há sinalização sobre o transporte público coletivo: redes sociais, contato direto com a empresa, outros usuários no local ou simplesmente aguarda o próximo ônibus e pergunta ao funcionário.

Não há intenção de que o idoso deixe de buscar a informação com as demais formas citadas anteriormente, e sim que haja a colaboração entre os meios de comunicação com inserção de informação no local para obtenção de forma autônoma.

Nessa dissertação foram inseridos dois materiais que os informava sobre o transporte público. No método do FPP, foi levada a sinalização teste até as vizinhanças e com a intenção de avaliá-lo ergonomicamente, no entanto,

percebemos que a grande maioria teve dificuldade de compreender sobre o que se tratava, acarretando em resultados desfavoráveis. No método de Observação Comportamental, o protótipo estava fixo em um abrigo de ônibus, e obtivemos um resultado oposto, a dificuldade não foi predominante e houve interação entre os demais usuários.

Em análise desses casos, a identificação do material como uma sinalização para transporte público coletivo do método de FFP, não teve resultado favorável por não ser habitual, não está presente no seu cotidiano. Há a necessidade dos governos locais incentivarem e valorizarem esse meio de comunicação potente e abrangente.

No método da Observação Comportamental, a inserção do protótipo no local do objeto de estudo proporcionou a relação entre função-ambiente-idade. Se estamos em um espaço relacionado ao transporte público coletivo, pressupomos que a informação seja sobre tal e então absorvemos com este intuito. Analisando esses dados, houve o princípio de um reconhecimento sobre a função do protótipo.

Por outro lado, o interesse relacionado já a busca de informação, como visto no método de Entrevista Estruturada, se divide em dois motivos: (i) o usuário habituado não deter todos os horários na memória e; (ii) o usuário não habituado em busca de melhores escolhas de linhas para trajetos desejados. Isto indica qual o conteúdo essencial da sinalização que devemos dar destaque. Uma sinalização de uso público produzido a partir da consulta popular, com os indivíduos que o utilizarão, possui maior chance de obter resultados satisfatórios, como analisado nos dados da Entrevista Semi-estruturada.

De todo modo, a necessidade da sinalização destacar-se entre os demais é indispensável. As análises do método da Entrevista Semi-estruturada indicaram

a dificuldade dos usuários em distinguir a sinalização das demais colagens no local.

A sinalização precisa de um tempo significativo em vigência no local para ser identificada e tornar-se habitual para o transeunte. A necessidade de ser diferenciada de uma poluição visual poderia ser resolvida com uma sequência de outros materiais sinalizando outras linhas do transporte público coletivo local e a limpeza frequente de colagens no abrigo sem autorização da Prefeitura Municipal.

A manutenção periódica da sinalização deve ser levada em consideração, como qualquer outro bem público. A constante mudança no serviço do transporte público acarretaria em obsolescência da sinalização e perda da confiabilidade. É preciso, primeiramente, ter um sistema de transporte consolidado para que a sinalização que dispor da informação seja válida e útil. A credibilidade que o usuário dá à sinalização está diretamente ligada à verdade que ela diz.

4.3.2 WAYFINDING E ERGONOMIA

O protótipo de sinalização apresentado por essa dissertação foi construído a partir dos conceitos de wayfinding citados no marco teórico e a colaboração dos dados dos métodos de Entrevista Estruturada e FPP. A criação de uma sinalização voltada para o idoso, sem a contribuição do mesmo, tornaria o projeto incoerente. O profissional que pretende desenvolver uma sinalização deve embasar-se na literatura, sobretudo deve ir ao encontro do seu usuário, conhecer seus anseios, dúvidas, dificuldades, destrezas e saber lidar com todas essas informações para que o projeto seja acessível.

Os dados utilizados por esta pesquisa para o desenvolvimento do protótipo provém do marco teórico e sobretudo das análises das entrevistas estruturadas e do Fórum de Políticas e Práticas. No método do FPP, houve uma idosa que se identificou como analfabeta. Dentre todos os participantes de todos os métodos dessa dissertação, este foi o único caso, porém não menos significativo. No intuito do protótipo ser abrangente e acessível, foram criados pictogramas baseados nos dados analisados desses métodos. O quadro 4.4 exemplifica a relação desses dados:

Quadro 4.4: Dados utilizados para o desenvolvimento dos pictogramas como recurso de orientação e localização. (Fonte: Elaboração da autora, 2021)

DADOS DA ENTREVISTA ESTRUTURADA QUANDO QUESTIONADO O IDOSO SOBRE LOCAIS QUE FREQUENTAVAM	DADOS DA ENTREVISTA SEMI-ESTRUTURADA QUANDO QUESTIONADO O IDOSO SOBRE O QUE UTILIZAVAM PARA SE LOCALIZAR NO MAPA
<p>“Porque eu preciso vir no centro, no médico, comprar remédio, pra fazer minhas compras no super.” (Usuária 8, 83 anos)</p> <p>“Às vezes pra trabalhar, comprar remédio, pra ir em médico, ir fazer exame. Hoje mesmo saí pra fazer exame, saí pra fazer compra, pagar conta.” (Entrevistado 9, 75 anos)</p>	<p>“Deixa eu ver... Eu moro no Porto, é deixa ver eu me localizar... Hospital Beneficência (...) Gonçalves Chaves, Porto, Beneficência, Prefeitura Municipal... Tu diz aqui e agora? To no Centro. Você está aonde... Marechal Floriano, não, esquina... Aqui é a Osório, não é? Deixa eu achar a Osório aqui... (...) Centro, Marechal Floriano, Bibliotheca, Prefeitura não, Mercado não, Igreja não, Universidade não... é mais pra lá. É mais pra cá que eu to, aqui! Entre aqui, Marechal Floriano tá.” (Entrevistado X, 61 anos)</p> <p>“Cohabpel, o Nacional cinquentão, Bibliotheca Pública, o caso é que eu nasci aqui na cidade (risos) conheço quase toda.” (Entrevistado XV, 70 anos)</p>

A inserção de pictogramas, baseados em marcos visuais e de referências ditas pelos usuários idosos no método de Entrevista Estruturada de locais que frequentavam, teve resultado positivo na utilização para a orientação e localização. O intuito dos pictogramas no protótipo é auxiliar o idoso no entendimento.

No método de FPP foi apresentada uma sinalização teste com informações

relacionadas ao uso do transporte público acompanhado de uma legenda para auxílio, porém o resultado em relação ao entendimento foi insatisfatório, os idosos não utilizaram a legenda. Na observação comportamental, removemos a legenda e inserimos elementos presentes no cotidiano da população local no próprio mapa para o reconhecimento.

A inserção de um maior número de nomes de vias e o nome de vizinhanças colaborou para a localização do usuário no mapa. Esses recursos, combinados com o uso do pictograma supriu a falta da legenda, uma vez que na análise dos dados na entrevista semi-estruturada teve resultado satisfatório.

Contudo, as simbologias utilizadas para informar sobre a linha sinalizada não tiveram sucesso no método da entrevista estruturada. A representação gráfica de um elemento deve ser o mais fiel e real possível, se acompanhada de legenda obtém melhor resultado ou deve ser dito textualmente em casos que não se pode garantir que a simbologia é reconhecível por todos como, por exemplo, “você está aqui”, “início da linha” e “fim da linha” utilizados na observação comportamental.

A hierarquia da informação utilizada por essa pesquisa teve resultado positivo com os idosos no uso do protótipo. As informações com uma demanda maior de atenção devem ser posicionadas na linha do horizonte do usuário, diminuindo fadigas desnecessárias. O local onde será fixado o material deve ser visto com responsabilidade: identificar assentos, não posicioná-los atrás de uma pessoa sentada e ser visível à distância de 1 metro para que o usuário não invada a intimidade de outro.

O tamanho da tipografia e os pesos dela utilizados são de suma importância na sinalização. Deve-se, de forma alguma, atentar-se sobre as tipografias pequenas para uma sinalização projetada para a pessoa idosa.

Somente 2 idosos, de 39 entrevistados, conseguiram ler os nomes de ruas presentes no mapa da sinalização teste. A perda da acuidade visual é processo de envelhecimento de muitos idosos e isso deve ser considerado. O tamanho empregado para a tipografia nesta dissertação só teve resultado satisfatório quando se utilizou de no mínimo 0,4 cm à distância determinada.

O recurso da cor é essencial para o entendimento do mapa. Utilizar-se de matizes que representam o mundo real contribuem para o reconhecimento do espaço, por exemplo, a cor verde para áreas arborizadas ou azul para rios e lagos. O contraste entre as cores do conteúdo do mapa é determinante para a diferenciação entre representações gráficas como, por exemplo, a tipografia branca dentro da caixa laranja ou contornos nos casos de matizes parecidas.

A exposição da grade de horário teve melhor resultado quando disposta por colunas, divididas por turnos. Os idosos reconhecem como um material informativo sobre o transporte público coletivo a uma distância maior, uma vez que a tipografia utilizada tinha 0,79 cm e o posicionamento do material era privilegiado, como citou o Entrevistado V:

“ Eu vi esse aqui (apontou para o horário), não esse (apontou para o mapa) (...) eu só olhei de longe.” (Entrevistado V, 62 anos).

O tamanho do projeto teve relevância nos resultados da pesquisa. Conforme seja possível expandir o material, com responsabilidade para não interferir na visualidade do espaço, todo o conteúdo nele contido poderá ser distribuído com maior facilidade. Conhecer o espaço onde será fixado o material, seja por visitas ou por conversas com o usuário, é essencial para o projeto.

Em virtude dos fatos mencionados, a pergunta de pesquisa e o objetivo geral desta pesquisa são retomados, e, considerando os resultados apresentados

nos itens anteriores, é possível verificar se os seus objetivos foram atingidos.

4.4 RESPONDENDO À PERGUNTA DE PESQUISA

Verifica-se principalmente que a pergunta de pesquisa desta dissertação consiste em **“Quais aspectos devem ser considerados para que um sistema de sinalização urbana para transporte público coletivo contemple as necessidades da pessoa idosa que utiliza esse serviço?”** A resposta dessa pergunta provém dos resultados.

É preciso pontuar que a pessoa idosa, tem, participação ativa na sociedade, autonomia e independência nas suas escolhas. A dificuldade de executar algumas dessas funções pode ser originária do descaso do setor público em preservar o meio de transporte público coletivo, sobretudo seus mobiliários, que em sua grande maioria apresentam condições inadequadas para uso. A falta da consulta popular causa incoerências entre projeto executado e utilidade no uso.

Os dados apontados nas análises qualitativas recomendam quais atributos são necessários para o uso do transporte público coletivo. Esses atributos são úteis para projetos de cunho público, todavia, as dificuldades decorrentes do processo de envelhecimento devem ser encaradas com seriedade e integradas ao projeto.

A eliminação de informações no protótipo inicial, teve o intuito de diminuir a poluição visual, mas foi refutada no segundo objetivo específico. Neste caso, a estratégia teve que ser modificada pois a maioria dos usuários idosos tiveram maior facilidade em se orientar no espaço com a inserção de novas informações

no protótipo. O usuário idoso foi consultado e os aspectos por eles citados foram avaliados, refinados e atendidos.

A interação com o protótipo sem mediações teve resultado positivo, uma vez que o material propunha interação também entre os outros usuários do sistema. Contudo, somente a observação comportamental não forneceria dados para atingir os objetivos desta pesquisa, sendo necessária a abordagem dos usuários idosos.

A análise sobre a primeira percepção do usuário idoso com a recepção do protótipo demonstrou certa falta de pretensão e descaso. O estudo revela que esse comportamento pode ser uma resposta da conduta do governo para/com o idoso usuário do transporte público coletivo.

A abordagem e o convite a participar do método promoveu a interação do idoso com o protótipo, e com isso duas relações importantes: (i) o idoso que não se sentiu seguro para utilizar o material sozinho foi o mesmo que orientou-se sem o uso do mapa ou se absteu de utilizá-lo, auto-julgando inapto e; (ii) o idoso que o material transmitiu confiança para o uso posterior foi o usuário que relacionou a orientação espacial com o uso dos pictogramas em maioria.

A autonomia do uso da sinalização está relacionada ao grau de confiabilidade do sistema, na comprovação do que está exposto deve ser o que temos no espaço público. Esta análise demonstra a importância do uso do pictograma e marcos visuais na sinalização. A estratégia foi uma análise dos dados, provando o sucesso da aplicação da consulta popular e sugerindo essa aplicação em todo o sistema de transporte público coletivo.

A pesquisa aponta que, interesse e credibilidade correspondem à primeira impressão que o usuário tem sobre o material e de como será a condução do

seu uso. A sinalização deve, sobretudo, ser percebida pelo usuário dentre as demais informações existentes no ambiente inserido para que assim exerça sua função. Ainda que percebida, deve ser verdadeira e confiável para que seja consultada posteriormente caso necessite.

O wayfinding e a ergonomia correspondem à função da sinalização. A pesquisa aponta que a sinalização deve ser acessível e objetiva, mas principalmente útil. A forma como a informação é exposta na sinalização deve ser explorada a partir de fundamentos sólidos e cautela.

Neste caso, a pesquisa ressalta que a utilização de recursos gráficos visuais, como os pictogramas, de elementos do cotidiano e percurso possuem melhores resultados na orientação do usuário idosos sobre o espaço.

As informações não devem ser poupadas, devem ser explícitas sempre que haja espaço ou meios para isto. Os usuários idosos responderam melhor às análises quando não havia dúvidas sobre o que se tratava cada elemento da sinalização.

4.5 CONCLUSÃO DO CAPÍTULO

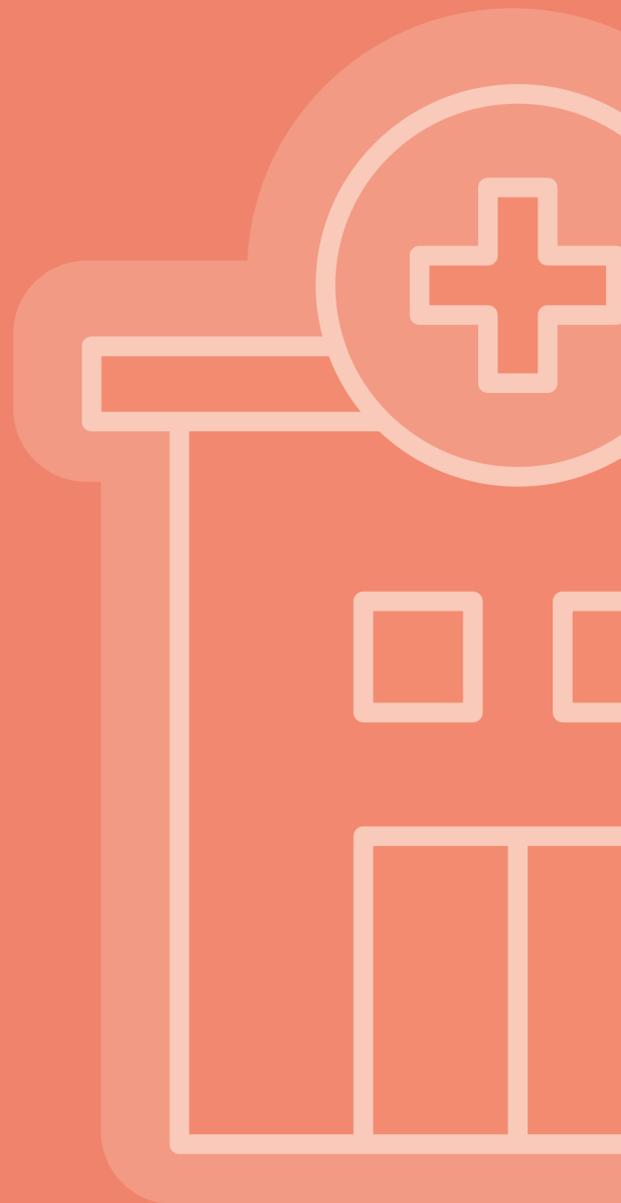
Por todos esses aspectos, a escolha de cada método foi fundamental para verificar os objetivos específicos e responder a pergunta de pesquisa. A construção dessa pesquisa foi pensada para que cada método fosse organizado em sequência e as respectivas análises e resultados fossem base para a análise seguinte. Assim, teríamos a oportunidade de conhecer o usuário em potencial, experimentar possibilidades, retornar ao objeto de estudo e testar dados do obtidos pelo próprio estudo.

O usuário idoso, em toda a pesquisa, proveu a base sobre o que é dispensável e o que é indispensável para o uso do sistema de transporte público com excelência. Disponibilizar informações fundamentais sobre o sistema, fornecidas pelos próprios usuários idosos, é um dos aspectos importantes desta dissertação, considerando o protótipo positivo e otimista.

Alguns aspectos devem ser ressaltados em relação às análises: (i) veículos: disponibilizar ônibus seguros que atendam a demanda da população idosa usuária desse sistema, sobretudo estimar pela vida do idoso com respeito em relação a dificuldade em deslocamento e reflexos ágeis; (ii) funcionalismo: valorizar e estreitar os laços entre as partes são determinantes para a identificação de uma imagem agradável do sistema; (iii) mobiliário: atender as necessidades de descanso em um ambiente projetado com bom senso, considerando as intempéries do tempo, sendo este adequado e seguro ao usuário, e; (iv) informação: esclarecimentos úteis, objetivos e relevantes sobre o sistema de transporte público coletivo, principalmente o meio de comunicação que deve ser passível ao entendimento e assim ser visto com excelência.

A participação do usuário idoso em propor melhorias na sinalização urbana para transporte público coletivo, projetada com o intuito de contemplar suas necessidades, aponta o sentimento de contribuinte e ativamente crítico em trazer benefícios para a sociedade. Essa pesquisa, sobretudo, propiciou ao idoso o seu lugar de fala.

CAPÍTULO 5:
CONCLUSÃO E
CONSIDERAÇÕES FINAIS



O presente capítulo apresenta as considerações finais deste estudo. Aqui são recapitulados o problema de pesquisa, os objetivos e os métodos utilizados, logo após são demonstradas as sínteses dos principais resultados encontrados. Ao final, são apresentadas as limitações do estudo, os principais resultados e a importância dos resultados, bem como algumas sugestões para investigações futuras.

5.1 RETOMANDO O PROBLEMA, A PERGUNTA, OS OBJETIVOS E OS MÉTODOS DA PESQUISA

A forma como são conduzidos os projetos de sinalização urbana para transporte público coletivo em abrigos no Brasil que, em muitas vezes são ponderados somente os critérios técnicos e de custo pelos órgãos públicos, sem considerar as necessidades e percepções dos usuários idosos que utilizam esse espaço e serviço, constituem o problema central desta pesquisa. Portanto, a pergunta que conduz essa dissertação é sobre quais aspectos devem ser considerados para que um sistema de sinalização urbana para transporte público coletivo contemple as necessidades da pessoa idosa que utiliza este serviço?

Nessa perspectiva e, a partir da revisão da literatura, é identificada a importância do wayfinding para a percepção do usuário. No intuito de encontrar uma resposta ao problema citado, a investigação tem como propósito analisar como um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo, baseado nos conceitos do wayfinding, pode influenciar na experiência do usuário idoso

Para atingir esse objetivo, são estabelecidos três objetivos específicos, a partir da pergunta de pesquisa: (i) analisar a percepção do usuário idoso quanto

a facilidade ou dificuldade de obter a informação sobre o transporte público coletivo; (ii) analisar a percepção do usuário idoso a partir da instalação de um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo e; identificar atributos necessários para projetos futuros de sinalização urbana para transporte público coletivo empenhado em contemplar a pessoa idosa.

Para esse estudo, a cidade brasileira selecionada foi Pelotas no Rio Grande do Sul, com um recorte no bairro Centro. Pelotas faz parte de um projeto intitulado “Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities”, que estuda o processo de envelhecimento a partir de diferentes contextos sociais, culturais e urbanos, sendo esse o motivo da escolha. O objeto de pesquisa consiste em um conjunto de abrigos situados na rua General Osório, quadra entre as ruas Marechal Floriano Peixoto e rua Sete de Setembro, no centro da cidade.

Apoiado no marco teórico e no sentido de responder a pergunta da pesquisa, foram utilizados os seguintes métodos para atingir os objetivos: (i) entrevista estruturada, com usuários idosos no abrigo de ônibus; (ii) Fórum de Políticas e Práticas, em diferentes bairros da cidade; (iii) levantamento físico do local; (iv) observação comportamental frente a instalação de um protótipo de sinalização e; (v) entrevista semi-estruturada com usuários idosos com a presença do protótipo.

Como consequência dos resultados encontrados, identificamos que os objetivos desse estudo foram alcançados, o que possibilitou analisar a percepção dos usuários idosos quanto à sua experiência nos abrigos de ônibus, a percepção desse usuário frente a instalação de um protótipo de sinalização urbana e a identificar características que possam beneficiar projetos futuros com o mesmo propósito.

5.2 PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS

Os principais resultados obtidos da presente pesquisa demonstram que o envelhecimento é um processo natural da vida do ser humano e deve ser tratado com seriedade. É indiscutível que os estudos sobre o envelhecimento ativo demonstram algumas quebras de paradigmas em relação ao idoso inapto ou incapaz. Na maioria das vezes, a dificuldade do idoso em utilizar determinados espaços, são reflexos dos projetos que não levam em consideração as atividades básicas nesta etapa de vida no momento da sua criação.

O idoso faz uso do meio em que vive e por isso deve estar informado. Essa pesquisa considerou a informação relacionada à mobilidade urbana, pelo uso do transporte público coletivo. Foi desenvolvido um protótipo baseado nos conceitos do wayfinding, comunicando-os sobre o sistema de transporte público coletivo local e o espaço urbano no intuito de contribuir na experiência do uso do ônibus para o idoso.

A maioria dos entrevistados utilizam o ônibus como meio de transporte, ainda que o considerem passível à melhorias. A modéstia do usuário idoso entrevistado, por vezes, se conforma com qualquer tipo de progresso. Esse pensamento ingênuo não deve ser considerado em um projeto de bem público, deve-se idealizar o produto potente, acessível e eficaz para todos.

O conhecimento sobre a cidade é exercido pelo idoso, entre tantos meios, pela caminhada, dirigindo ou no banco de um ônibus, mas não é incentivado graficamente. Essa informação visual do ambiente se obriga a restringir a memória do idoso. Se o usuário não exercita diariamente seu conhecimento sobre o espaço, isso pode afetá-lo no seu direito de ir e vir de forma autônoma.

Nessa pesquisa observamos que os idosos usuários do sistema de transporte público coletivo não lêem legendas. A informação complementar, embora legível, não é útil para o usuário idoso que utiliza o ônibus. O material textual utilizado para leitura é irrelevante em uma sinalização projetada para a pessoa idosa. Caso haja dúvidas, o idoso relata não dispensar o uso do contato com outros usuários do ônibus no abrigo.

A utilização do recurso do pictograma foi satisfatório como informação complementar. Os idosos corresponderam melhor na leitura do mapa quando havia representações visuais do cotidiano. Todavia este exercício de leitura e o uso dos mapas devem ser incentivados quando não há sinalização informando sobre o transporte público coletivo. A habituação depende da frequência que é visto pelo transeunte idoso.

A cultura da pergunta ainda é comumente utilizada pelos usuários idosos do transporte público coletivo, o que resulta na falta do exercício e hábito de analisar mapas. Todavia, o “novo” que no caso desta pesquisa foi o protótipo de sinalização, desperta dois sentimentos distintos: a curiosidade em descobrir o que se trata e interagir e o receio com o auto julgamento de inaptidão. A sinalização não deve ser excludente em seu uso, esta deve promover interações seja entre material e o idoso que a utiliza ou com os demais usuários do abrigo, significando-se como convidativa e acessível para o propósito de informar o cidadão.

Concluimos que, para estar informado sobre o sistema de transporte público coletivo deve-se, de antemão, estar informado sobre o espaço em que está inserido. É preciso saber onde quer ir, mas sobretudo saber onde está, para fazer o uso do modal com excelência. O protótipo de sinalização projetado por essa pesquisa tem esse intuito.

Esta dissertação, fundamentada sobre o envelhecimento ativo, aponta que não se deve adaptar projetos e sim projetá-los considerando esta etapa da vida.

Praticar o uso do mapa pode ser válido para a percepção do espaço. Como visto nesta pesquisa, o material inserido no ambiente relacionado ao uso, possui melhor resultado do que quando fora. Em outros termos, a fixação da sinalização no abrigo de ônibus pode ser mais proveitosa do que a circulação de folhetins com esse tipo de informação.

Não há relação entre o idoso estar melhor informado sobre o sistema de transporte público coletivo e ser motivado a usar mais o sistema, o que existe é o usuário idoso com maior segurança nas escolhas sobre sua mobilidade quando tem maior conhecimento.

Por esse motivo, se o intuito é incentivar a mobilidade do idoso por meio do transporte público coletivo é essencial que se projete a sinalização baseada na percepção da pessoa idosa sobre o espaço e se utilize de elementos do cotidiano desse indivíduo para o seu reconhecimento no material. O uso da pregnância visual possui melhor eficácia quando fomentado, por este motivo, a continuidade da sinalização nos demais abrigos deve-se ser considerada pelos órgãos públicos.

Da mesma forma, ainda que o conteúdo da sinalização seja projetado a partir do entendimento do idoso em relação ao espaço urbano, é necessário que isso seja visível para o indivíduo. Nesta pesquisa, observamos que o local onde a sinalização é posicionada tem forte relação com a visibilidade e atratividade do idoso. Deve-se entender sobre as necessidades decorrentes do envelhecimento do usuário, sobretudo explorar o suporte em que será alocado a sinalização no intuito de tornar a sinalização acessível de acordo com a realidade.

RECONHECIMENTO

Concluimos que, um projeto de sinalização sobre transporte público coletivo baseado nos conceitos do wayfinding, tenha influência na experiência do usuário idoso, deve promover sempre o autoconhecimento ou reconhecimento.

O idoso deve reconhecer-se como atuante do projeto de sinalização. A participação no projeto torna o idoso operante e beneficiário simultaneamente. O sentimento de pertencimento e contribuição no planejamento evidencia o papel ativo do idoso na sociedade.

O idoso deve reconhecer-se como parte do meio onde vive. A utilização do sistema de transporte público coletivo, como um todo, deve suprir as necessidades do seu usuário: o veículo disponibilizar o direito de ir e vir de forma segura, o mobiliário propiciar descanso e resguardo das intempéries do tempo, o funcionalismo em demonstrar zelo e profissionalismo e a sinalização em oportunizar a orientação caso necessário.

O idoso deve reconhecer o que está exposto no projeto de sinalização. A identificação dos elementos triviais do espaço público em que o usuário transita, contribui para a credibilidade e o bem-estar do idoso em utilizar o meio de comunicação. Conquistar a informação necessária pelo uso do sistema de sinalização demonstra a eficiência do sistema e a satisfação do usuário idoso que busca o conhecimento.

5.3 LIMITAÇÕES DO ESTUDO

A aplicação dos métodos utilizados neste estudo foram adequados para analisar a percepção de usuários idosos sobre o transporte público coletivo e responder à pergunta de pesquisa. Contudo, a pesquisadora encontrou dificuldade na participação da amostra de usuários idosos, pois era curto o tempo de espera até a chegada do ônibus. Muitos idosos se dispuseram mas não tiveram a chance de concluir a participação no método.

Outra limitação foi em relação à tentativa de entrevistar os usuários idosos no período da noite. Sem exceção, a pesquisadora não conseguiu a amostra pois constatou a apreensão na abordagem, mesmo que estivesse utilizando as roupas padronizadas pelos estudantes da Universidade e se apresentasse como pesquisadora.

A diminuição do número de usuários do sistema de transporte público coletivo em decorrência do isolamento social não limitou as análises, visto que esse estudo analisa cada entrevista de forma qualitativa.

5.4 IMPORTÂNCIA DOS RESULTADOS E SUGESTÃO PARA FUTUROS TRABALHOS

Almeja-se que os resultados dessa pesquisa possam ser lidos como referências teórico-práticas para futuros estudos e projetos de wayfinding para o sistema de transporte público coletivo ou semelhantes que atendam às necessidades da pessoa idosa. Tendo em vista que, quando se propõe a melhoria na mobilidade de usuários idosos por meio da informação, em consequência, a

sua experiência no uso é mais completa.

É de fundamental importância colaborar com as questões referentes à percepção do usuário e orientação espacial, com auxílio do marco teórico e métodos relacionados à percepção ambiental. Almeja-se, portanto, que esta pesquisa encoraje outros projetos de sinalização urbana a conhecer e considerar as características de seus usuários, não somente questões de custo e estética.

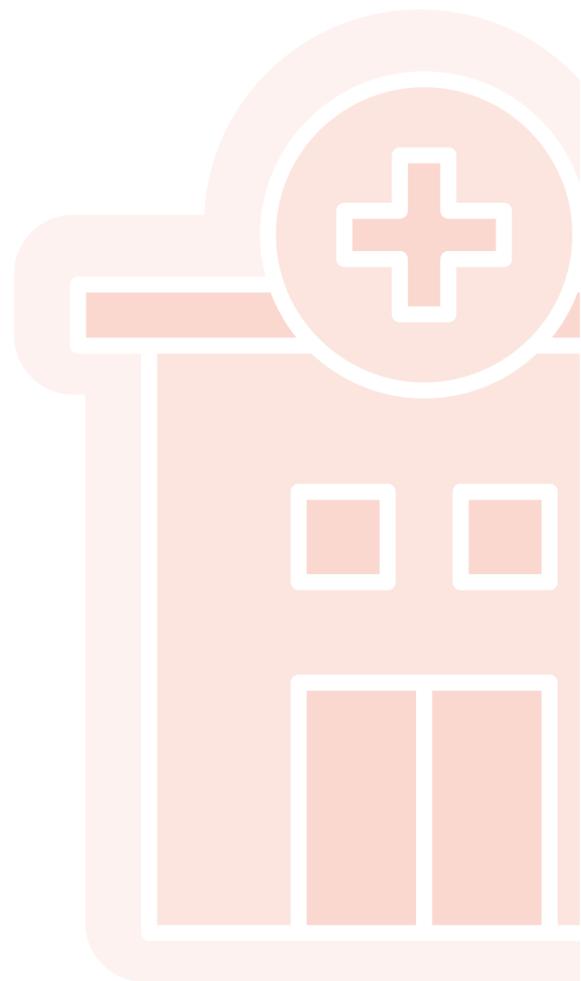
Por outro lado, esse estudo pretende auxiliar futuros projetos de sinalização urbana, a fim de proporcionar projetos que, baseados nos conceitos do wayfinding, não solucionem problemáticas específicas e sim, assegurem recursos de orientação espacial reconhecíveis para o usuário em potencial, ergonomia e conforto visual adequado.

Além do mais, o alcance da informação autônoma sobre o transporte público coletivo é de extrema importância para a experiência do usuário idoso. A consulta e o conhecimento do usuário, proporciona a identificação de elementos que auxiliam e interferem na obtenção da informação e, com isso, serve de dado teórico potente para a construção de uma sinalização acessível.

Verifica-se principalmente que essa pesquisa, a partir da avaliação da percepção do usuário idoso do transporte público e todas as discussões aqui realizadas, estimule outros estudos que abordem essa temática. Alguns possíveis desdobramentos seriam: (i) a percepção do idoso sobre o desenvolvimento de um projeto de sinalização colaborativo sobre o transporte público coletivo; (ii) a influência da poluição visual em mobiliários do transporte público coletivo, e; (iii) o uso do wayfinding como informação sobre a cidade dentro e fora do ônibus.

Diversos fatores do cotidiano influenciam na experiência do idoso no uso do transporte público coletivo, sobretudo, os desdobramentos apontados nessa

pesquisa são referentes à problemática da construção de projetos de sinalização sem considerar as necessidades da pessoa idosa em relação à orientação e localização.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ANTP. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos**: Relatório Geral 2016. São Paulo, 2018

ARAÚJO, L. F. COUTINHO, M. da P. de L.; CARVALHO, V. A. M. de L e. Representações Sociais da Velhice Entre Idosos que Participam de Grupos de Convivência. **Revista Psicologia Ciência e Profissão**, Paraíba, v. 25, n. 1, p. 118-131, 2005.

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

BATISTONI, S. S. T. Gerontologia Ambiental: panorama de suas contribuições para a atuação do gerontólogo. **Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 3, p. 647-657, 2014.

BLANCO. P. H. M. et al. Mobilidade urbana no contexto do idoso. **Revista Cesumar Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**, Maringá, v.19, n.1, p. 143-155, 2014.

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.

_____. **Decreto n. 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Dispõe sobre a 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.

_____. **Decreto n. 8.842**, de 4 de janeiro de 1994. Dispõe sobre a Política Nacional do Idoso (PNI). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8842.htm>. Acesso em 25 de agosto de 2018.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Brasil acessível: programa brasileiro de acessibilidade urbana**. Cadernos 6: Boas Práticas em Acessibilidade. 4. ed. Brasília, 2006.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Social. Documento Técnico Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa. Brasília, 2018.

CALORI, C. ***Signage and wayfinding design***: a complete guide to creating Environmental Graphic Design Systems. New York: Wiley John & Sons, 2007.

CÂMARA, P.; SANT'ANNA, R. M.; BRAGA, M. G. Mobilidade na terceira idade: como planejar o futuro? In Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, n. 16, 2002. Natal, **Anais do...** Natal: ANPET, 2002. p. 299-312.

CARDOSO, E. et al. Contribuição metodológica em design de sinalização.

InfoDesign, São Paulo. v. 8, n. 1, p. 10-30, 2011.

COSTA, J. **Señalética corporativa**. Barcelona: Costa Punto, 2007.

CROSBY, T.; FLETCHER, A.; FORBES, C. **A Sign Systems Manual**. London: Praeger Publishers, 1970.

D'AGOSTINI, D. **Design de sinalização**. São Paulo: Editora Blucher, 2017.

_____; GOMES, L. A. V. N. **Design de Sinalização: planejamento, projeto e desenho**. Porto Alegre: Editora UniRitter, 2010.

DORNELES, V. G.; ELY, V. H. M. B; PEDROSO, E. S. R. A inserção do idoso no espaço público urbano. In Encontro Nacional de Tecnologia no Ambiente Construído. n. 11, 2006. Florianópolis, **Anais do...** Florianópolis: ENTAC, 2006. p. 2732-2741.

ECHAVARRI, J. P.; DAUDÉN, F. J. L.; SCHETTINO, M. P. **La ciudad paseable: recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura**. Madrid: CEDEX, 2009.

ELIAS, M. V. et al. Idosos em Experimentação no Circuito Urbano: Relato de uma Experiência. **Revista Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, v. 33, n. 3,

p. 746-757, 2013.

FERREIRA, M. A. G.; SANCHES, S. P. Infraestrutura para Pedestres: A qualidade das calçadas. In Encontro Nacional de Tecnologia no Ambiente Construído. n. 11, 2006. São Carlos, **Anais do...** São Carlos: ENTAC, 2000.

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

FOLLIS, J.; HAMMER, D. **Architectural Signing and Graphics**. New York: Whitney Library of Design, 1979.

FOLTZ, M. A. **Designing navigable information spaces**. Dissertação (Mestrado em Ciências) - Department of Electrical Engineering and Computer Science, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, 1998.

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

GEHL, J. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2015.

GHIDINI, R. Jr. A caminhabilidade Medida Urbana Sustentável: **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, São Paulo, v. 33, n. 127, p. 21-33, 2011.

GOMES, L. A. V. N.; MEDEIROS, L. M. S. ***Nine factors guiding the theory in design education and the practice of teaching in industrial design.*** Cape Town: DEFSA - Cape Peninsula University of Technology, 2007.

GOMES FILHO, J. **Ergonomia do objeto:** sistema técnico de leitura. São Paulo: Escrituras, 2003.

GOMIDE, A. de À. **Agenda governamental e o processo de políticas públicas:** o projeto de lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: IPEA, 2008.

GOTTLIEB, 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, v. 14, n. 2, p.365-380, 2011.

HUNT, W. **Environmental Graphics:** Projects & Process. New York: Harper Collins. 2003.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>> . Acesso em 24 de agosto de 2018.

_____. **Agência de notícias.** Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/>> . Acesso em 04 de junho de 2019.

_____. **Perfil dos municípios brasileiros - Coordenação de População e Indicadores Sociais.** Rio de Janeiro, 2018.

IBPT. **Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação.** Disponível em: <<https://ibpt.com.br/>>. Acesso em 3 de setembro de 2018.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Infraestrutura social e urbana no Brasil:** subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Brasília, v. 2, n. 6, 2010. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br>> . Acesso em 04 de outubro de 2018.

_____. **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 julho de 2018.

LAY, M. C. D.; REIS, A. T. Análise quantitativa na área de estudos ambiente-comportamento. **Revista Ambiente Construído**, Porto Alegre, v. 5, n. 2, 2005.

LIMA et al. D. **COVID-19 no estado do Ceará, Brasil:** comportamentos e crenças

na chegada da pandemia. *Ciência & Saúde Coletiva* [online]. v. 25, n. 5 , 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/1413-81232020255.07192020>>. Acesso em 14 de junho de 2020.

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

LUNARO, A; FERREIRA, M. A. G. Os Espaços Públicos e a Questão da Acessibilidade Sob o Ponto de Vista dos Idosos. **Revista Ciência & Engenharia**, Uberlândia, v. 15, n. 2, p. 62-72, 2005

METZ, D. H. **Mobility of older people and their quality of life**. *Transport Policy*, v. 7, n. 2, p. 149-152, 2000.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Secretaria de Atenção Especializada à Saúde**. Brasília, 2020. Disponível em: <[http:// www.saude.gov.br/bvs](http://www.saude.gov.br/bvs) >. Acesso em 14 de junho de 2020.

OMS. **COVID-19 Strategy Update**. Suíça, 2020. Disponível em: <<https://www.who.int/>>. Acesso em 15 de junho de 2020.

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**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 461 470, 2015.

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.

NUNES, C. **O idoso, o lugar e a satisfação**. I Seminário Internacional Uma Utopia Sustentável. Lisboa, 2010.

OLIVEIRA, A. G. de et al. Direitos dos idosos relacionados à sua mobilidade. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, São Paulo, v. 34, n. 130, p. 85-98, 2012.

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

PASSINI, R. **Wayfinding design: logic, application and some thoughts on universality**. Design Studies. v. 17, n. 3, p. 319-331, 1996.

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

PEREIRA, G. et al. Projetando lugares com idosos. **Revista Pixo**. Pelotas, v. 2, n. 4, p. 98-119, 2018.

PINTO, V. P. Mobilidade urbana, cidadania e inclusão social. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**. São Paulo, v. 25, n. 100, p. 273-282, 2003.

PLACEAGE. **Place-Making with Older Adults: Towards Age-Friendly Communities**. Disponível em: <<https://www.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=f8a3e87420f94557a433949b5a5ac928>>. Acesso em 24 de agosto de 2018.

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

PUBLIC POLICY FORUM. **Public Policy Forum**. s.d. Ottawa. Disponível em: <<https://ppforum.ca/>>. Acesso em 20 de maio de 2019.

REDIG, J. **Sobre o desenho industrial (ou design) e o desenho industrial no Brasil**. Porto Alegre: UniRitter, 2005.

RUETSCHI, U; TIMPF, S. **Modelling Wayfinding in Public Transport: Network Space and Scene Space**. Spatial Cognition, Zurich, 2004.

SANT'ANNA, R. M. **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 de doutorado, Coppe/UFRJ. Rio de Janeiro, 2006.

SATIRO, A. C. Velhices Sustentáveis. **Revista LABVERDE**. Universidade de São Paulo, São Paulo, n. 8, p. 109-139, 2014. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br>>. Acesso em 25 de agosto de 2018.

SINALIZAR. **Tudo sobre design de sinalização e experiência**. Disponível em: <<https://sinalizar.wordpress.com>>. Acesso em 01 de março de 2021.

STUDIO, MDA. **Studio MDA Wayfinding design**. Porto Alegre, 2020. Disponível em: <<https://studiomda.com.br>>. Acesso em 01 de março de 2021.

SMITSHUIJZEN, E. **Signage Design Manual**. Switzerland: Lars Müller Publishers, 2007.

TIMPF, S. **Ontologies of Wayfinding: a traveler's perspective**. Networks and Economics. v. 2, n. 1, p. 9–22, 2002.

TOMASINI, S. L. V. Envelhecimento e planejamento do ambiente construído: em busca de um enfoque interdisciplinar. **Revista Brasileira de Ciências do Envelhecimento Humano**. Passo Fundo, v. 2, n. 1, p. 76-88, 2005.

_____; ALVES, S. Envelhecimento bem-sucedido e o ambiente das instituições de longa permanência. **Revista Brasileira de Ciências do Envelhecimento Humano**.

Passo Fundo, v. 4, n. 1, p. 88–102, 2007.

UEBELE, A. ***Signage systems and information graphics***. London: Thames & Hudson, 2007.

VASCONCELLOS, E. A. de (Coord.). **Avaliando a qualidade da mobilidade urbana: aplicação de metodologia experimental** - Cadernos Técnicos ANTP. São Paulo, v. 23, 2015.

_____; CARVALHO, C. H. R. de; PEREIRA, R. H. M. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil. IPEA, 2011.

VELHO, A. L. de O. L. **O design da Sinalização no Brasil: A Introdução de Novos Conceitos de 1970 a 2000**. Dissertação (Mestrado em Design) – Departamento de Artes & Design do Centro de Teologia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

WERNECK, G. L.; CARVALHO, M. S. **A pandemia de COVID-19 no Brasil: crônica de uma crise sanitária anunciada**. Cadernos de Saúde Pública [online], v. 36, n. 5, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/0102-311X00068820>>. Acesso em 15 de junho de 2020.

APÊNDICE A

A.1: CORONAVÍRUS

O coronavírus é uma doença viral que causa infecções respiratórias e intestinais em humanos e animais. Em alguns casos, desenvolvem sintomas do resfriado comum, entretanto, podem levar a infecções graves quando associada a doenças subjacentes em grupos de risco, como idosos e crianças (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2020).

O surto da nova doença coronavírus foi relatado em dezembro de 2019 em Wuhan, na China. No dia 25 de fevereiro de 2020, o Ministério da Saúde do Brasil confirmou o primeiro caso de COVID-19, um homem de 61 anos que havia estado em Lombardia, na Itália (LIMA et al, 2020).

Em um contexto de desigualdade social em que a população se encontra, em condições precárias de saneamento e habitação, o pouco conhecimento científico sobre a doença associado a alta velocidade de disseminação e a potencial chance de mortes em populações vulneráveis, deixa em evidência a problemática sobre quais estratégias utilizar no País. Contudo, o objetivo aqui é diminuir a disseminação e em consequência, a queda de mortalidade ocasionada pela doença (WERNECK; CARVALHO, 2020; OMS, 2020).

A OMS (2020) traçou algumas estratégias de nível global para o controle do contágio da doença, que em pouco tempo transformou-se de um surto localizado para uma pandemia:

- **MOBILIZAÇÃO:** Comunidade e governo assumem o papel de estimular e

garantir a prevenção da doença através do distanciamento físico individual, higiene das mãos e etiqueta respiratória.

- **CONTROLE:** Conter a transmissão da COVID-19 na identificação e isolamento de casos confirmados ou suspeitos rapidamente, com todos os cuidados necessários, rastreamento e quarentena.
- **SUPRESSÃO:** Minorar o contágio por meio da prevenção e do controle, distanciamento físico comunitário através de restrições em relação a viagens domésticas e internacionais não essenciais.
- **PROTEÇÃO:** Oferecer suporte aos contaminados pelo coronavírus, aos trabalhadores da linha de frente e população vulnerável.
- **VACINA:** Produzir vacinas seguras e eficazes, garantidas e acessíveis em escala com base na necessidade.

O surgimento da pandemia e a identificação de sua emergência, afetou diretamente a aplicação dos métodos desta dissertação, uma vez que o público-alvo da pesquisa e o grupo vulnerável eram o mesmo, o idoso.

ANEXO A

A.1 LINHAS DE ÔNIBUS CONVENCIONAIS DA RUA GENERAL OSÓRIO

Cohab II	Morada Do Sol Via Cohab Lindóia	Linha Vila Princesa
Cohab II Alfredo Dub CERENEP	Leopoldo Brod Peres	Linha Vila Princesa Jardim De Alah
Cohab II Guadalajara	Leopoldo Brod Morada Do Sol	Linha Bom Jesus Direita
Cohab II Jardim Santos Dumont	Sítio Floresta	Linha Bom Jesus Esquerda
Cohab II Santos Dumont Jardim Das Tradições	Pestano	Linha Cruzeiro
Sanga Funda / Arco Íris	Pestano Quartel Sanga Funda	Linha Posto – Areal
Sanga Funda Santa Rita Alfredo Dub	Pestano Quartel	Linha Areal – Posto
Sanga Funda Corredor Family Via Santa Rita	Pestano Lindóia Terezinha	Linha Obelisco
Arco Íris Jardins Das Tradições	Corujão Esquerda	Linha Bandeirantes Esquerda
Arco Íris Jardins Das Tradições / Cohab II	Pestano Getúlio Vargas	Linha Bandeirantes Direita
Arco Íris Alfredo Dub	Linha Pestano Via CAIC	Linha Benjamin Cohappel
Santa Terezinha	Linha Corujão Direita	Linha Rodoviária
Santa Terezinha Ilha Da Páscoa	Linha Cohab Lindóia	Linha Navegantes Assis Brasil
Santa Terezinha Cohab Lindóia	Linha Cohab Lindóia Peres Sítio Floresta	Linha Navegantes Cohappel
Santa Terezinha Alfredo Simon	Linha Py Crespo	Linha Padre Reus Circular
Santa Terezinha Cohab Lindóia / Peres	Linha Py Crespo Via Pelotense	Linha Peres
Santa Terezinha Toussaint	Linha Py Crespo Caruccio	Linha Frontino Vieira
Peres 22 De Maio	Linha Getúlio Vargas	Linha Interbairros Lindóia – Esquerda
Peres Morada Do Sol Via Brod	Linha Integração Zona Norte Direita	Linha Interbairros Prado – Esquerda
Peres Via Brod	Linha Integração Zona Norte Esquerda	
	Linha Cohab II Jardim Das Tradições Via Alfredo Dub	

A.2 CHECK-LIST

MÓDULO	LINHA	ÔNIBUS
1	1831	Padre Réus
1	4121	Areal
1	4122	Saint Hilaire Circular
1	4124	Areal Circular
1	4124	Corujão Areal
1	4125	Posto Obelisco
1	4127	Posto Areal
1	4128	Saint Hilaire Posto Obelisco
1	4129	Areal Saint Hilaire
1	4221	Obelisco
1	4371	Bom Jesus Direita
1	4372	Bom Jesus Esquerda
1	4372	Corujão Bom Jesus
1	4471	Bandeirantes Esquerda
1	4472	Bandeirantes Direita
1	4581	Cruzeiro
1	4582	Cruzeiro Albatroz
1	5382	Corujão Laranjal
1	6191	Balsa Centro
1	6291	Navegantes Cohabpel
1	6293	Navegantes Perret
1	6391	Rodoviária
1	6491	Anglo Cohabpel
1	2111	Cohab 2 Cristóvão

1	2112	Cohab 2 Guadalajara
2	2211	Sanga Funda
2	2215	Sanga Funda Family
2	2311	Arco Íris
2	2411	Jardim das Tradições Querência
3	3061	Posto Branco Retiro
3	3062	Posto Branco Retiro Vila Princesa
3	3162	Santa Terezinha Toussaint
3	3262	Lindóia Peres 22 de maio
3	3361	Py Crespo Caruccio
3	3461	Pestano
3	3561	Getúlio Vargas Aeroporto
3	3661	Sítio Floresta
3	3761	Vila Princesa
3	3861	Rota do Sol
3	3963	Santa Rosa Fernando Osório

ANEXO B

B.1 MODELO DO TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE:

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

Você está sendo convidado (a) para participar da pesquisa intitulada “A INFLUÊNCIA DO WAYFINDING NA EXPERIÊNCIA DO USUÁRIO IDOSO NO USO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: O CASO DE PELOTAS/RS”, sob a responsabilidade da mestranda Diana Lopes Pires e orientação da Profa Dr. Adriana Portella. Nesta pesquisa buscamos entender a percepção em relação ao acesso à informação nos abrigos de ônibus.

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE

Eu, _____ aceito participar desta pesquisa voluntariamente, com a garantia que em nenhum momento serei identificado nos resultados publicados.

Assinatura do voluntário

B.2 PERGUNTAS PRÉ-ESTABELECIDAS NAS ENTREVISTAS:

1. No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?
2. Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?
3. Porque você utiliza o ônibus?
4. Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?
5. Você gosta dos novos abrigos de ônibus?
6. Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?
7. Como você faz para se informar sobre os ônibus?
8. Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? (ex: linha, trajeto, horário...)
9. O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?
10. Te motiva a andar mais?
11. Qual sua idade e bairro que você mora?
12. Qual sua escolaridade? Aposentado?
13. Quanto tempo mora em Pelotas?

B.3 TRANSCRIÇÃO DAS ENTREVISTAS ESTRUTURADAS

ENTREVISTADO 1 | Feminino, 70 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Bem. (APONTOU PARA O ÔNIBUS)

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Uma vez por semana.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Pra vir receber e pra ir pro hospital.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Tem muitos cobradores e motoristas que são rudes, são agressivos.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Aham.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Até agora eu não tenho queixa de nenhum deles.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, as vezes quando eu não sei os lugares que eu tenho que ir, as vezes quando eu to, assim, com a cabeça "aturdida" eu pergunto pro motorista e ele me explica onde é que eu tenho que descer, onde é que eu tenho que ir.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? Exemplo: Linha, trajeto, horário.

ENTREVISTADO: Horário.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Seria ótimo.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Uhum.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Ah, eu tenho 70 anos, morava no Navegantes 3, mas a minha filha de 44 anos surtou de droga, prendeu fogo na minha casa, começou pelo chalé dela que

era nos fundos da minha casa, aí depois pegou fogo nas minhas 3 peça de material, e agora eu to parando lá na, na Mario Peiruque, na Bom Jesus, com um filho meu que não foi criado comigo, e ele que ta me apoiando. Vai fazer 2 meses que eu tô lá. Ah, desculpe, 3 meses que eu tô lá. E eu tô me sentindo melhor do que se tivesse no Navegantes, porque lá a zona é bem calma, tu não vê movimento de polícia, tu não vê tiroteio nem nada, é uma, uma vila tranquila.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade? Aposentado?

ENTREVISTADO: Não, eu recebo auxilio doença.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: A 28 anos.

ENTREVISTADO 2 | Feminino, 68 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: De ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque é um meio de transporte, e eu não pago mesmo, já tenho idade de não pagar, né?

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Horário.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, uma beleza. Foi a melhor coisa que inventaram.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Olha, ruim eu não vejo nada, só vejo bom, graças a Deus.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ai eu, olha, não faço nada. Te juro que eu, que eu só espero. Só espero o ônibus. Não faço nada, minha filha.

ENTREVISTADOR: Qual a informação sobre os ônibus você sente mais falta. Exemplo: Linha, trajeto, horário.

ENTREVISTADO: Devia ter sempre os horários aqui assim. Isso sim. Os horários. As linhas e os horários. Pra gente saber qual é o que vinha, qual é o que tava chegando, qual é o que tava saindo. Isso sim. Isso é preciso isso mesmo, né? Em todos, em todos, não é só nesses, em todos. Fragata, na Guabiroba, em todos.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, uma beleza, imensa.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Ah, é como diz: Eu ando o necessário né minha filha? Eu ando é o necessário, porque eu moro lá na Guabiroba, mas meu irmão ta acidentado e ele mora cá na Obelisco, eu venho todos os dias. Eu saí do médico, tô saindo do médico, pra ir pra lá.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Eu moro na Guabiroba. Não é na Guabiroba, mas eu pego ônibus na Guabiroba. E a minha idade eu to com 68.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade? Aposentado?

ENTREVISTADO: Não, eu sou pensionista.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Ah, 40 ou 50.

ENTREVISTADO 3 | Feminino, 74 anos

ENTREVISTADOR: Como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Como? De ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Com frequência.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque eu não tenho outro meio de vir para o centro, então é o ônibus mesmo.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, pra mim ta bom.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, eu gosto.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: É, tem uns abrigos que ta entrando assim, água e ficando parada embaixo, quando o tempo tá de chuva, fica parado porque levantaram a rua e aí ficou parada, aquela água fica parada ali e não tem como a gente se sentar, que tá parada. Isso ai tem, lá na Bom Jesus.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, pelo telefone que a minha nora vê.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? Exemplo: Linha, trajeto, horário.

ENTREVISTADO: Ah, pra mim eu não tenho que me queixar, pra mim ta bom.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, bem melhor. Gostaria.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Ah, acho que sim.

ENTREVISTADOR: Qual sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: 74, bairro Bom Jesus.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade? Aposentado?

ENTREVISTADO: Aposentado, aposentado.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Ah minha filha, faz uns 50.. Mais de 50 anos, mais de 50, mais de 50.

ENTREVISTADO 4 | Feminino, 75 anos

ENTREVISTADOR: No dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Ah, eu tenho de caminhar 7 km a pé pra depois chegar até onde pegar o ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Sim, para Pelotas, para São Lourenço.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Várias vezes é por doença, a maioria. A gente passear não tem como.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, a gente pega ele e é quase tudo bom sabe?

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Gosto.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: É, o que eu vejo é tudo bom.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Às vezes quando eu venho viajando eu pergunto pro motorista ou outro mais, que tenha mais sabedoria ali né.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? Exemplo: Linha, trajeto ou horário.

ENTREVISTADO: Horário.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, uma boa.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Município de Turuçu.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Eu moro na Vila Fetter, que é Município de Turuçu.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Minha idade é 75.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade? Aposentado?

ENTREVISTADO: Pensionista.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Eu não moro em Pelotas, eu moro lá, a 62 anos.

ENTREVISTADO 5 | Feminino, 79 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: De ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque aqui, não tem outro meio. hahaha

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: As boas é que os, geralmente os, como é que eu digo? os funcionários, cobradores, uma coisa assim, são bem educados.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Adoro. hahaha

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Ah mas, sei lá se a gente pode falar alguma coisa ruim porque são tão bons né? O sol. Tem hora bate sol, conforme a chuva, mas como é que a gente vai.. Todo lugar é a mesma coisa.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Eu ouço a Pelotense.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta. Exemplo: Linha, trajeto, horário.

ENTREVISTADO: Horário.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, ótimo né? Seria ótimo.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Ah sim.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Vou fazer, mas não fiz ainda. Fiz 79, vou fazer 80.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Bairro é.. Como é que é? Bom Jesus, Bom Jesus.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade? Aposentado?

ENTREVISTADO: Eu sou Aposentada e tenho o 2º Grau né?

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: É que eu moro mesmo em Piratini, aqui faz uns 5 anos só.

ENTREVISTADO 6 | Masculino, 82 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Ah, isso é muito difícil, às vezes uma vez por semana, quando muito.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: É, isso é quando eu venho ao centro né? Uma vez por semana, duas no máximo. Muito difícil eu vir no centro.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque eu não tenho outra condução né?

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, as vezes é a falta, as vezes de.. aquela cortina, por causa do sol né? Tem ônibus que tem, tem outros que não tem. E às vezes eles, às vezes as pessoas não “tá” bem na parada e eles não param. A pessoa corre, e comigo já aconteceu, de eu correr e eles não parar.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: É, tá... Não, não gostei, porque ele tinha que “tá” era escuro, pra poder não passar esse reflexo forte do sol, né? Eles tinham “tá” era escuro, marrom ou preto, né?

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Pois é, ruim é só isso né, é só essa parte de cima né? Que no mais não, no mais tá bem.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, é perguntando pra alguma pessoa não é? Qual é o ônibus que vem vindo, qual é o ônibus que vai sair, de onde vai sair, de onde não vai, né?

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? Exemplo: Linha, trajeto, horário.

ENTREVISTADO: Ah, as vezes é os horários né? É os horários que as vezes é ruim né? Eles tem seguido na hora de pique, mas depois a, antes que as, eles não querem andar vazio, eles querem andar com um monte de gente sempre, então eles demoram pra poder juntar gente nas paradas.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, isso seria muito bom.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Ah é, te motiva sim.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: 82. Bairro Santos Dumont, do lado da Cohab 2

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade? Aposentado?

ENTREVISTADO: Ah, escolaridade é o primário né? E aposentado é por idade.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Ah, desde que nasci, 82 anos.

ENTREVISTADO 7 | Feminino, 80 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade? Bah, eu me desloco pra tudo o que é lado. Qual seria a resposta? Porque eu dependo de ônibus, eu moro na CohabPel, eu to sempre andando de ônibus pra lá e pra cá, pra tudo que é lado, pra cá, pra lá, pro fim do mundo, eu sempre to de ônibus. Quer dizer, aí a resposta tá na tua...

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência? Com certeza. Que a gente vai pro centro, aí depois normalmente a gente pega aqui.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque que eu utilizo? Porque eu não tenho, não tenho opção. Né? Então eu utilizo sempre o ônibus. Só num caso muito especial que eu... Então é sempre ônibus, tá?

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Bom, as boas, é, são os bons atendimento.. No caso, seria a convivência com o motorista, com o cobrador, que é bom. Agora mudou um pouco, porque mudou os funcionários, então, aqueles cobradores de antes reconheciam a gente, então não tinha.. uma beleza né? Dá pra brincar, aquela coisa, que tu sabe né? de conviver. Agora quanto ao ruim, é só às vezes a lotação. Muito cheio. Só isso.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Eu até que daria uma opinião. Esses.. Não deveria ser esses vidros. Deveria ser uma coisa como é um.. Ou um zinco ou um outro que não aquecesse tanto. Porque tá aquecendo. Isso aqui aquece muito. E agora no verão nós vamos sofrer, porque aquece muito. Mas.. Se vai ser assim mesmo. Mas..

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, eu pra mim é o teto. Única coisa é o teto.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Eu não faço nada, porque o ônibus passa na minha quadra ali, quer dizer que eu só, não faço nada pra no caso ai, me informar sobre o ônibus. Ai seria o horário ou uma coisa assim e eu não me detenho nisso aí. 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? Não tem problema nenhum. Então eu não tenho informação nenhuma a respeito disso aí.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? Exemplo: Linha, trajeto, horário.

ENTREVISTADO: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta. Linha, trajeto, horário. É, isso aí é uma coisa, isso aí é uma coisa que é muito relativa, porque a linha é o meu, é o Cohabpel, né? Mas eu não dependo só do Cohabpel, porque se eu for pela Fernando Osório, qualquer um me serve, então não tem problema, entendeu? Que eu desço ali na esquina e entro no meu, e entro no portão. Então quanto a isso aqui não tenho...

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, seria muito bom.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: É, é.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: A idade e o bairro que você.. Eu moro no centro, porque eu moro na Cohabpel, é centro. É considerado centro. Então ali, ali tem várias linhas, quer dizer, se eu pego um ou pego outro eu vou chegar aqui no centro, se eu pegar aqui no centro, eu desço na Cohabpel. Então tá ai uma coisa que.. O meu é a Cohabpel

ENTREVISTADO: A escolaridade..

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade?

ENTREVISTADO: 80 anos.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade? Aposentado?

ENTREVISTADO: A escolaridade é superior. Curso superior e aposentada.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: 70 anos.

ENTREVISTADO 8 | Feminino, 83 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: De ônibus, Bom Jesus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Sim, sim, quase todos os dias.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque eu preciso vir no centro. No médico, comprar remédio, pra fazer minhas compras no super.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, é muito cheio o Bom Jesus, que passa a uma quadra da minha casa, é muito cheio. Sempre, sempre. Todos os horários.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Gosto, gosto, gosto. Muito bons.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Olha, eu não sei. Tão bons, tão bons, tão bons.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, é um aplicativo, mas eu não tenho.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta. Exemplo: Linha, trajeto e horário.

ENTREVISTADO: Ah, isso sim, o horário, horário. 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.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, ótimo, ótimo.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Moro no Areal, Senador Alberto Pasqualini, e pego o Bom Jesus. Porque é o que mais perto da minha casa passa.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade?

ENTREVISTADO: 83.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade? Aposentado?

ENTREVISTADO: Superior.

ENTREVISTADOR: Aposentado?

ENTREVISTADO: Sim, aposentado.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Toda a vida (risos).

ENTREVISTADO 9 | Masculino, 75 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Como eu costumo me deslocar? Ah, eu saio qualquer hora, pego o ônibus porque eu preciso, vou onde eu quero.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: De vez em quando, não é sempre.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: É, as vezes pra trabalhar, comprar remédio, pra ir em médico, ir fazer exame, hoje mesmo saí pra fazer exame, saí pra fazer compra, pagar conta.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Boa que nós temos bastante ônibus, bastante linha de ônibus, diversos.. para diversos lugares, pra toda a cidade, isso é as boa. E ruim acho que não tem nenhuma, porque, o que vão dizer que tem ruim nos ônibus? Acho que não. Pra mim não.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: É, a única coisa que eu acho que, que eu acho que não é muito bom, não pra mim, mas pra pessoa que enxerga pouco, ou de repente, é esse vidro que tem lateral.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Bom que quando ta chovendo, ta ventando, tem abrigo, pessoal "tão" reunido, não se molham, tem um lado muito bom.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah eu geralmente chega o cobra.. o motorista.. aí eu.. pelo que eu conheço assim, as linhas todas.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? Exemplo: Linha, trajeto, horário.

ENTREVISTADO: Mais fácil?

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta. Linha, trajeto, horário.

ENTREVISTADO: Ah, eu acho que não tem.. Trajeto, se sabe qual é o trajeto de cada linha, sabe os horários deles, sabe que fim de semana é menos horário, dia de semana tem mais horário. É esse.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, seria.. Mas já tem ó, ali mesmo tem a linha né? Já tem isso aí.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Sim. Eu deixo o carro em casa e to aqui a pé. Já fui lá no, no... e vou lá no Areal, de repente vou lá no Supermercado Krolow ainda, dependendo do horário.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: É, 75 anos, é, Simões Lopes.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: 3° ano primário

ENTREVISTADOR: Aposentado?

ENTREVISTADO: Sim!

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Eu moro a 48 anos. É isso?

ENTREVISTADO 10 | Feminino, 62 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: É de ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque eu venho fazer hidroginástica e vou pra casa da minha filha.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: É, o bom é que tu tem ônibus, mas o ruim é que a passagem tá muito cara e a precariedade dos veículos, sem cortina, no sol quente agora a gente sofre, com esse sol quente sem cortina é horrível.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Mais ou menos. Porque ele não abriga muito não. O sol é muito quente.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Olha, o bom é que quando chove né, a gente tá protegida, mas do sol ele não protege.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, eu entro na internet.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta. Exemplo: Linha, trajeto e horário.

ENTREVISTADO: Horário.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários

dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, seria melhor.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Com certeza.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Eu moro no bairro Simões Lopes e eu tenho 62 anos.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: 4ª série.

ENTREVISTADOR: Aposentado?

ENTREVISTADO: Não

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Ah faz.. faz uns 46 anos mais ou menos, 47 anos.

ENTREVISTADO 11 | Feminino, 70 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Ah, eu ando sempre de ônibus. Raramente eu ando de carro, porque eu não tenho mais carro. Eu vendi e não quero mais.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Quase sempre aqui.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque eu não preciso mais de carro. Eu tinha um carro, vendi o carro. To mais velha, moro sozinha. Acho um desperdício uma pessoa sozinha ter carro.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: 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.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Muito bom. Pelotas tá muito melhor.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Bom, eu acho muito bom. Além de bonito, a estética bonita, eu acho

muito bom, não tem nada.. A cidade ta ficando muito bonita, né? Bem.. Ta sendo usado, ontem eu vi ainda. Acho que foi no Face que eu vi, que vão colocar acho que é a taxa de luz ou taxa de lixo.. Eu acho que tem que colocar mesmo porque a gente tem retorno, se fosse num lugar que a gente não tivesse retorno, mas pelo menos a Paula ta dando retorno.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Olha eu não tenho muita informação, já sei qual é o ônibus porque, eu olho às vezes é no Face quando alguma coisa tem.. Botam itinerário, tal dia que vai mudar.. Eu não pego muito, eu sou aposentada e saio pouco.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? Exemplo: Linha, trajeto e horário.

ENTREVISTADO: Ah, o que eu acho mais falta nos ônibus é ar-condicionado. Teria que ter. O calor que tá fazendo, cada vez o aquecimento global.. Acho que deveriam, nem que cobrassem um pouquinho mais mas, deveria de ter. Ar-condicionado para o calor.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah eu acho uma boa. Na Europa toda é assim.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Ah, eu ando sempre de ônibus. Raramente ando de carona com a minha irmã. Não gosto muito.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Eu tenho 70 anos, e moro no centro quase. É naquelas duas torres do Zabaleta que fizeram, na Juscelino esquina Pinto Martins. Eu moro ali.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: É curso superior.

ENTREVISTADOR: Aposentado?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Agora faz 2 anos. Eu morava em Santa Catarina, mas eu morei muitos anos aqui em Pelotas.

ENTREVISTADO 12 | Masculino, 83 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Qual é os dias?

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Qual é o dia?

ENTREVISTADOR: Como você costuma...?

ENTREVISTADO: Ah, como. De ônibus. Ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Sempre, quase sempre.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque eu moro lá pro lado do Areal. Não é Areal. A minha quadra, é uma quadra antes de chegar o Areal, uma quadra antes. No Pepino lá, conhece aqui, não? Pois é, então..

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Ora, não tem nada ruim pra mim, tudo bom. To velho já, ando de graça.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Muito, gosto muito. Muito bonito.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Olha, eu acho que ruins por enquanto a gente não.. É novo né? E a gente não pode achar as coisas ruins ainda, que é muito novo. Então, eu acho boa.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Olha eu não tenho que me informar, porque não me interessa saber o que eles fazem. Pra mim eles fazem coisas bem, boa, interessante, tá dentro da norma.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? Exemplo: Linha, trajeto e horário.

ENTREVISTADO: Olha, quando eu chego lá em casa, é uma quadra do ônibus, bem perto. Quando eu não vou em um eu vou no outro, no outro vai outra linha, tem duas, três quadras. Então se eu venho pro centro eu não caminho muito.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Olha, acho que isso aí não seria viável por enquanto. Que tem muita gente que destrói as coisas né? Não ia levar muito tempo isso.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Motiva.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: A idade é 83.

ENTREVISTADOR: E bairro?

ENTREVISTADO: Bairro eu moro no centro aí.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Hã?

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: 2° Grau

ENTREVISTADOR: Aposentado?

ENTREVISTADO: Aposentado

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Olha, eu nasci em Pelotas.

ENTREVISTADO 13 | Masculino, 85 anos

ENTREVISTADOR: No dia a dia, como o senhor faz para se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Olha, mais ou menos. Bom não e nem ruim. Mais ou menos. Eu não moro na cidade. É só por isso. Eu moro no interior.

ENTREVISTADOR: Como o senhor faz pra se deslocar, para andar por aqui?

ENTREVISTADO: Eu venho de ônibus.

ENTREVISTADOR: O senhor utiliza os ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Não, não. É, duas vezes por semana, mais ou menos.

ENTREVISTADOR: Por que que o senhor utiliza os ônibus?

ENTREVISTADO: Porque eu tenho um filho na Santa Terezinha doente e eu tenho ido lá dar um apoio para ele.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus que o senhor utiliza?

ENTREVISTADO: Muito demorado. hahaha

ENTREVISTADOR: O senhor gostou desses novos abrigos?

ENTREVISTADO: Ô, melhorou muito. Acho que foi uma obra bastante aproveitada. Se o pessoal não estragar né?

ENTREVISTADOR: Quais são as coisas boas e ruins deles?

ENTREVISTADO: Olha, variedades em todos os pontos, para o dia que chove, mais respeito, a gente fica mais abrigado de um lado do que o outro. Essas coisas assim, útil mesmo.

ENTREVISTADOR: Como é que o senhor faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Tem que esperar na parada. Agora mesmo to esperando pra ir pra rodoviária.

ENTREVISTADOR: Fica esperando?

ENTREVISTADO: Depois na rodoviária pego outro pra ir pra casa.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus o senhor sente mais falta.

ENTREVISTADO: Olha, os de lá da colônia não dá pra se queixar. Contudo que diminuiu uma linha que tinha lá, que era o Passo da Serra, o Passo das Pedra. Era muito útil para nós, por causa dos horários. Mas quebrou, faliu, sei lá o que. O Embaixador, é mais ou menos, não da pra dizer nada. Atende mais ou menos, mas os horários são mais longos. Mas atende esse pessoal.

ENTREVISTADOR: Mas esses ônibus circular que o senhor pega aqui na cidade, qual é a informação, quando o senhor vai buscar essa informação, qual que o senhor sente mais falta?

ENTREVISTADO: Pra Santa Terezinha é só uma linha, e demorada. Eu vejo.. Isso é muito demorada essa linha. O resto, nada mais.

ENTREVISTADOR: O que o senhor acha se houvessem placas com mapas, linhas, horários e trajetos sobre os ônibus, aqui nos abrigos?

ENTREVISTADO: Olha eu acho que seria uma coisa útil, porque todo mundo sabia o que queria né. Eu acho que seria útil.

ENTREVISTADOR: Isso te motivaria a andar mais?

ENTREVISTADO: Não, a pessoa sabia que horário ia esperar o ônibus, enfim acho que isso aí seria bom.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 85 anos.

ENTREVISTADOR: Qual o bairro que o senhor mora?

ENTREVISTADO: Eu não moro aqui em Pelotas, eu moro na colônia.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Antigamente era 2° grau acho, eu estudei na colônia.

ENTREVISTADOR: O senhor é aposentado?

ENTREVISTADO: Sou.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora por aqui?

ENTREVISTADO: Que eu moro aqui? Eu não sei mais onde é que eu moro. Eu perdi o umbigo na colônia. Depois na idade de catar o ramo da vida eu vinha tentar na cidade, tive aqui até 39, 40, uma coisa assim. É, aí em 90, 91 eu me aposentei e fui morar de novo onde eu perdi o umbigo, na colônia.

ENTREVISTADO 14 | Feminino, 61 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como a senhora faz para se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Vou de ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Ah é, quando eu to no centro, senão é do bairro. Mais é do bairro, Bom Jesus e o Querência.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque é mais fácil. Me deixa no local onde eu quero chegar.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Bah, Bom Jesus é uma tristeza. Lá feriado e domingo então.. E o Querência é bom, é bom até. (Mas o Querência domingo também é de hora em hora) É, uma tristeza. (E nós gostaria que fosse de meia em meia hora no domingo também) É. (Imagina meia em me.. uma hora em hora. É muito tempo.)

ENTREVISTADOR: Gostou dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Não, gostei. Só quando o sol tá bravo.. Ah não dá nem pra parar. Um dia eu fiquei aqui... hahaha Tinha que botar mais um coisa escuro, é (eu sou franca em dizer, eu não gostei porque é de vidro em cima e é muito quente no verão) Ah, no

verão, é um horror no verão. (É)

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Não faço nada, só venho pra “paragem”.

ENTREVISTADOR: Pergunta aqui?

ENTREVISTADO: A senhora pra se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADOR: Não, como a senhora faz pra se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, eu venho aqui pra parada e fico esperando.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus a senhora sente mais falta. Por exemplo: Linhas, trajetos e horários.

ENTREVISTADO: Ah, o Bom Jesus tem que ter mais hora pra gente pegar, porque ele demora muito pra vir do bairro pro centro.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas, horários de ônibus aqui nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah era melhor, era melhor, ah era melhor.

ENTREVISTADOR: Isso te motivaria a andar mais?

ENTREVISTADO: Ah é.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que a senhora mora?

ENTREVISTADO: Tenho 60, acho que é o meu. 60 anos e uso.. A não esse é o Arco-Íris/ Tradições. 60 anos e o..

ENTREVISTADOR: Bairro?

ENTREVISTADO: É o Areal. Eu uso o Areal, Bom Jesus, Querência.

ENTREVISTADOR: Não, o bairro que a senhora mora.

ENTREVISTADO: Ah, eu moro, como é? Areal. É Areal que eles chamam.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Fui na 7ª

ENTREVISTADOR: A senhora é aposentada?

ENTREVISTADO: Sou.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo a senhora mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Aí acho que mais de.. 61 anos, que eu to com 61. hahaha

ENTREVISTADO 15 | Feminino, 67 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como a senhora costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: De ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus destes abrigos aqui com frequência?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Por que que a senhora utiliza esse ônibus?

ENTREVISTADO: Porque é o da minha zona né? É o que eu tenho que usar.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Péssimo. haha Infelizmente, infelizmente o ônibus, o qual eu uso, que é da minha zona, é uma tortura.

ENTREVISTADOR: Por que?

ENTREVISTADO: Porque, tu fica aqui na parada, se tu ficares aqui, tu vai ver, que as outras paradas esvaziam, e nós ficamos aqui. Aí, enche de novo as outras paradas, os ônibus vem, aí aquela esvazia e a gente continua aqui. É uma vergonha, uma vergonha, o que a gente espera aqui. Tanto daqui pra lá, pro bairro, quanto do bairro pra cá, pra zona.

ENTREVISTADOR: A senhora gostou desses novos abrigos?

ENTREVISTADO: É, tá bom.

ENTREVISTADOR: Quais são as coisas boas e ruins deles?

ENTREVISTADO: Ah, pra mim tá tudo bom. Não tem nada ruim nisso.

ENTREVISTADOR: Nada ruim? Nem bom?

ENTREVISTADO: Bom. haha Bom por causa que a gente tem como sentar, tem abrigo, tudo. Mas de ruim, não vi nada de ruim.

ENTREVISTADOR: Como a senhora faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Como eu faço? Ah, mais ou menos a gente já sabe o horário deles né? Tem que estar atenta, porque depois que passou aquele só daqui a uma hora quase.

ENTREVISTADOR: Qual a informação sobre os ônibus a senhora sente mais falta. Por exemplo: Em relação a linha, trajetos, os horários.

ENTREVISTADO: Olha, pra mim a melhor linha que eu já utilizei é o inter-bairros.

ENTREVISTADOR: E qual é a informação que a senhora sempre busca, que a senhora sente mais falta?

ENTREVISTADO: Aí, como assim.. Como é que eu vou te dizer.. Ai, não sei te dizer.. A

gente.. Porque a gente fica chateado de ta nas filas esperando, esperando, esperando, e aquele ônibus não vem, e passa as horas, e agora mesmo ó, eu tenho que ir pra casa pra ficar com o meu neto, que a minha guria tem que sair pra atender os pacientes, e eu to aqui, até agora esperando.

ENTREVISTADOR: O que que a senhora acha se houvessem placas aqui nos abrigos com mapas, linhas e os horários de ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, isso seria ótimo.

ENTREVISTADOR: Isso te motivaria?

ENTREVISTADO: Seria interessante né?

ENTREVISTADOR: Te motivaria a andar mais?

ENTREVISTADO: Ai a gente olharia, "bom eu tenho tantos minutos, tantas horas pra fazer o que eu quero no centro"

ENTREVISTADOR: Isso te motivaria a andar mais?

ENTREVISTADO: É.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que a senhora mora?

ENTREVISTADO: Eu moro na Cohab-Tablada

ENTREVISTADOR: Sua idade?

ENTREVISTADO: 67.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: 2° grau.

ENTREVISTADOR: A senhora é aposentada já?

ENTREVISTADO: Sou.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Hum, desde que eu nasci. hahaha

ENTREVISTADO 16 | Feminino, 67 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: De ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque é mais prático do que.. o carro mesmo sai mais caro né. Então tem que ser o ônibus, pro pobre. hahaha

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Horário. Que não cumprem horário.

ENTREVISTADOR: E as coisas boas?

ENTREVISTADO: A educação dos motoristas e cobradores, limpeza do ônibus, tudo é bom. Só o horário que é bem chato.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Adorei.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e as ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Olha, não tenho nada contra, eu gostei. Não tenho nada contra.

ENTREVISTADOR: E as coisas boas?

ENTREVISTADO: As boas, que a nossa prefeitura está fazendo coisas boas na cidade. Ta muito bom esse governo nosso, como foi do Leite, como da Paula agora né?

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Olha eu tenho, eu tenho.. Como é que.. Os papéis que eles davam com os horários, tá? Nós é a minha Conquistadora.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta. Linha, trajeto e horário.

ENTREVISTADO: Horário.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Seria ótimo, ótimo.

ENTREVISTADOR: Te motivaria a andar mais?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Eu tenho 67 anos e moro no bairro Três Vendas, Cohab 2

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: 2° grau.

ENTREVISTADOR: É aposentada?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Ah, eu nasci aqui. 67 anos.

ENTREVISTADOR: Muito obrigada.

ENTREVISTADO: De nada.

ENTREVISTADO 17 | Feminino, 63 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Ah, sempre de ônibus né?

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Porque eu não tenho carro né? Eu sou obrigada né e moro afastada do centro.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Os horários, os horários.

ENTREVISTADOR: E boas, tem alguma?

ENTREVISTADO: As boas.. Em si, o atendimento deles, da linha que eu faço é boa, os motoristas e cobradores. O horário é que a empresa que.. Fica ruim né?

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Sim, foram bons.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Só acho essa parte superior os vidros né? Quebra fácil né? Porque é um perigo né. Até numa hora de desentendimento entre fulano e beltrano.. haha a gente vive numa época muito violenta né gurias.

ENTREVISTADOR: E as coisas boas?

ENTREVISTADO: É, é o abrigo em dia de chuva né? Abriga um pouco.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, geralmente eu ligo pra empresa né?

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta. Linha, trajeto

e horário.

ENTREVISTADO: Trajeto, trajeto.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, muito bom, muito bom.

ENTREVISTADOR: Te motivaria a andar mais?

ENTREVISTADO: Com certeza.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Eu moro aqui no.. Perto do Krolow, é.. Avenida (inaudível).

ENTREVISTADOR: E a sua idade?

ENTREVISTADO: 63.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Eu tenho o médio incompleto né?

ENTREVISTADOR: É aposentada?

ENTREVISTADO: Sou. A 2 anos.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Ah, eu nasci e me criei aqui. 63 anos.

ENTREVISTADO 18 | Feminino, 62 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: De ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Pra ir e vir.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Tudo, calor dentro do ônibus, ônibus mal conservado, sujos, a má educação dos motoristas, dos cobradores, não são todos, mas a maioria sim! São tão mal educados, deixam as pessoas fora do local, a gente dá sinal pra descer numa "paragem", já sou uma idosa de 62 anos, a gente dá sinal numa "paragem", ele passa

da “paragem” e para lá na outra. Eles param onde eles querem nos bairros.

ENTREVISTADOR: Tem alguma coisa boa?

ENTREVISTADO: Não acho nada bom. Tá tudo ruim. As passagens caríssimas, tá, que é as passagens mais caras do Brasil é a nossa, tá, e não tem conservação nenhuma nos nossos ônibus.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Olha, só pelos banquinhos que os idosos já gostam de se sentar né? Mas ainda tá faltando alguma coisa.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Olha, o bom que ao menos quando tá assim aquela chuvinha tal as pessoas não ficam se molhando, tá, podem ficar sentadinhas para aguardar seus ônibus. Os idosos principalmente e as crianças. Essa parte aí..

ENTREVISTADOR: Tem alguma coisa ruim nos abrigos?

ENTREVISTADO: Não, não, tá bom.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Olha, eu sempre uso as redes sociais.

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? (ex: linha, trajeto, horário...)

ENTREVISTADO: Os horários terrível, a gente espera assim 1h30-2h pra se pegar um ônibus. No por exemplo, o ônibus que eu uso, tá, eu as vezes eu tenho que ficar esperando assim passar depois das 16h, entre 15h e 18h, eu as vezes tenho que esperar 4-5 ônibus passar porque vem até a porta lotado, tá, para mim poder pegar o próximo.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Muito bom, ia ser ótimo.

ENTREVISTADOR: Te motivaria a andar mais?

ENTREVISTADO: Com certeza.

ENTREVISTADOR: Qual sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: Eu moro no bairro Três Vendas e tenho 62 anos.

ENTREVISTADOR: Qual sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Eu tenho o 2º grau completo

ENTREVISTADOR: É aposentada?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas

ENTREVISTADO: Desde os meus 9 anos.

ENTREVISTADO 19 | Masculino, 79 anos

ENTREVISTADOR: No teu dia a dia, como o senhor costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Como? Ah, quase, geralmente nos ônibus né.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus desse abrigo aqui com frequência?

ENTREVISTADO: Como assim? Quer dizer..

ENTREVISTADOR: Os ônibus que param aqui, o senhor utiliza com frequência, deste abrigo?

ENTREVISTADO: É. As vezes aqui, às vezes lá adiante né? Depende.. Depende como é que a gente tá né?

ENTREVISTADOR: Por que que o senhor utiliza os ônibus? Por que o senhor utiliza os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah porque é mais facilidade né? Muitas vezes não tem estacionamento no centro aí né..

ENTREVISTADOR: Quais são as coisas boas e ruins desses ônibus que o senhor pega?

ENTREVISTADO: Olha eu acho que os ônibus é uma coisa que é muito bom né?

ENTREVISTADOR: Quais são as coisas boas e ruins assim?

ENTREVISTADO: Como?

ENTREVISTADOR: As coisas boas e ruins desses ônibus.

ENTREVISTADO: Coisas ruins? Não, eu acho que tá muito bom.

ENTREVISTADOR: O senhor gosta desses novos abrigos?

ENTREVISTADO: É muito bom esses aí. Dia de chuva né?

ENTREVISTADOR: Quais são as coisas boas e ruins deles?

ENTREVISTADO: Coisas boas?

ENTREVISTADOR: E ruins.

ENTREVISTADO: Ora, ruins.. Não sei dizer. Não tem nada de ruim, tá tudo bem.

ENTREVISTADOR: Como o senhor faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, se informar e co.. Ah eu quase não, não.. Isso aí eu te digo né. Quando eu saio eu saio pra pegar o ônibus mesmo né?

ENTREVISTADOR: E como o senhor faz para se informar caso o senhor não saiba, dos ônibus que o senhor vai pegar?

ENTREVISTADO: Ah gente aí pergunta um ou outro né?

ENTREVISTADOR: Qual é a informação, quando o senhor vai perguntar para alguém, que o senhor sente mais falta? Por exemplo: Pode ser sobre linha, trajeto, horário.

ENTREVISTADO: Não os horários tão muito bom. Ta.

ENTREVISTADOR: O que que o senhor acha que se houvessem placas aqui nos abrigos com mapas, linhas, trajetos, horários dos ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, isso aí, é, sempre tem né, quer dizer, no caso. Trajeto? Quer dizer?

ENTREVISTADOR: Não. O que o senhor acha se houvessem placas aqui nos abrigos dizendo as linhas, os trajetos e os horários dos ônibus?

ENTREVISTADO: A não, isso é bom, pra se prevenir né?

ENTREVISTADOR: Isso te motivaria a andar mais de ônibus?

ENTREVISTADO: Não, mas geralmente mesmo aqui no centro assim.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: Eu moro em Pelotas mesmo. Bairro.. é.. Avenida Assis Brasil.

ENTREVISTADOR: E a sua idade?

ENTREVISTADO: É bairro. Bairro Três Vendas.

ENTREVISTADOR: Não, a sua IDADE.

ENTREVISTADO: Ah, idade. 79 anos.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Como tu quer?

ENTREVISTADOR: Até quando o senhor estudou?

ENTREVISTADO: Até a 5ª série só, porque naquele tempo não existia muito.. né? mas até a 5ª só.

ENTREVISTADOR: O senhor já é aposentado?

ENTREVISTADO: Já.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo o senhor mora aqui em Pelotas?

ENTREVISTADO: Ah, vai fazer uns 32 anos já.

ENTREVISTADO 20 | Feminino, 79 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Só de ônibus.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Não, uma vez por mês só.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza o ônibus?

ENTREVISTADO: Para receber o meu salário.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Olha, no meu.. não tem nada de ruim.

ENTREVISTADOR: Você gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Adorei.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: O sol... podia ser de outra coisa, né? O vidro, o sol, muito quente né? Mas não tem nada a ver, tá bom assim, muito bom, ao menos não chove.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, eu pergunto ou se não, pelo celular, tá?

ENTREVISTADOR: Qual informação sobre os ônibus você sente mais falta? (ex: linha, trajeto, horário...)

ENTREVISTADO: Horário.

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Ah, seria bem melhor.

ENTREVISTADOR: Te motiva a andar mais?

ENTREVISTADO: Como assim?

ENTREVISTADOR: Se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos, te motivaria a andar mais?

ENTREVISTADO: Sim, sim.

ENTREVISTADOR: Qual sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: A minha idade, 79.

ENTREVISTADOR: E o bairro?

ENTREVISTADO: Sanga Funda.

ENTREVISTADOR: Qual sua escolaridade? É aposentada?

ENTREVISTADO: É aposentada.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: O que que é isso? Escolaridade? Ah, só até o 5º né? Estudei, antigamente é assim.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo mora em Pelotas

ENTREVISTADO: Ih, meu deus do céu, deixa eu ver.. eu tenho 79, uns 60 anos.

ENTREVISTADO 21 | Masculino, 64 anos

ENTREVISTADOR: Como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Ah, eu me desloco, porque eu trabalho em dois horários, dois ônibus eu pego. Pego um no Areal até o centro e um do centro até o trabalho.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: É, do Areal normalmente. É normal.

ENTREVISTADOR: Por que você utiliza esses ônibus?

ENTREVISTADO: Porque eu tenho trabalho de segunda à sexta.

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Ah, coisas boas é meio complicado né porque esse consórcio assumiu aí, agora eles tão fazendo o que eles se agradam né. Horários trocam, as vezes atrasa. Atraso é normal. Mas não ficou de tudo ruim. Pra mim ficou.. Ta mais ou menos. Não tem muita..

ENTREVISTADOR: Gosta dos novos abrigos?

ENTREVISTADO: É, eu achei interessante, achei interessante. Uma pena que talvez seja dinheiro jogado fora também né? Porque sabe que os vândalos são complicados né? A noite, sempre tem né? Então.. Vai demorar muito? Os ônibus estão chegando..

ENTREVISTADOR: O seu tá chegando? Chegou? A ta. Como você faz para se informar. Vamos indo. Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Como eu me informo?

ENTREVISTADOR: Isso, quando o senhor não sabe.

ENTREVISTADO: Pelo aplicativo deles né?

ENTREVISTADOR: Qual informação de ônibus o senhor sente mais falta? Qual informação que o senhor sente mais falta quando o senhor vai..

ENTREVISTADO: Como informação? Do que eu vou pegar?

ENTREVISTADOR: O que o senhor busca mais? Linha, trajeto, horário?

ENTREVISTADO: É, horário né, por causa do trabalho.

ENTREVISTADOR: O que que o senhor acha se houvessem placas aqui com essas informações, linhas, trajetos, nos abrigos?

ENTREVISTADO: Seria bem melhor né?

ENTREVISTADOR: Te motivaria a andar mais?

ENTREVISTADO: Sim. Porque eu só ando de ônibus mesmo.

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que você mora?

ENTREVISTADO: 64 anos e Areal.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: 4ª série.

ENTREVISTADOR: É aposentado?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Quanto tempo o senhor mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: 34 anos.

ENTREVISTADO 22 | Masculino, 68 anos

ENTREVISTADOR: No seu dia a dia, como você costuma se deslocar na cidade?

ENTREVISTADO: Eu moro na Terezinha, e de vez em quando a gente fica assim ó. Feriado, sábado e domingo, a gente fica quase, mais de uma.. 45 minutos esperando ônibus, né? As vezes é pra passear, as vezes é pra coisa.. ou ir no pronto socorro. Eu sou hipertenso, tenho que fazer nebulização. Mas graças a Deus eu tenho o aparelho em casa né? A gente saía de madrugada pra fazer nebulização e aí ficava né, aquela ansiedade, e, e aí, assim ó, durante a semana tem o horário né? eles tem o horário né?

o horário eles cumprem rigorosamente. Né?

ENTREVISTADOR: E como o senhor faz para se deslocar?

ENTREVISTADO: Hein?

ENTREVISTADOR: E como o senhor faz para se deslocar?

ENTREVISTADO: Às vezes eu tenho o meu primo que tem carro né? Ele me ajuda muito, né? As vezes quando eu tenho uma emergência assim.

ENTREVISTADOR: Você utiliza o ônibus deste abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Aqui? Nesse abrigo aqui? Uma vez tava eu mais um senhor que mora lá na Terezinha que é motorista de ônibus né? Nós sofremos um ataque relâmpago aqui, né? hahaha Ai desceu dois guri com uma arma ai tava com uma bolsa com a panela dele né, que ele leva pra fazer... e aí tinha uma menina ali, falando no telefone, aí levaram o telefone. Ai eu tava com uma jaqueta com as mãos assim né? E olhando nos olhos deles. E em mim não me tocaram em mim.

ENTREVISTADOR: Mas o senhor utiliza um ônibus desse abrigo com frequência?

ENTREVISTADO: Com frequência aqui, quando eu venho pro centro.

ENTREVISTADOR: Por que que o senhor utiliza esse ônibus?

ENTREVISTADO: Porque as vezes eu venho pro centro... Eu sou aposentado né? Mas eu tenho uma vida assim de, vir ver meus amigos aqui no centro né? Me encontro. Eu sou do bloco de integração de saúde e atuo lá na FAU lá. Eu sou auxiliar de enfermagem. Fui pioneiro no pronto socorro lá onde é o saúde maior, né?

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes ônibus?

ENTREVISTADO: Não, as coisas boas, que a gente né? tem motoristas ai já conhece, chega e cumprimenta e né? E as vezes tem cara que nem olha nem pra tua cara né?

ENTREVISTADOR: E as coisas ruins?

ENTREVISTADO: As coisas ruins não, eu acho assim né, assim ó, deveria ter mais segurança na cidade né? Que às vezes sobe no ônibus, tá sempre, né? Sofrer uma tentativa de assalto né? E aí, a segurança aqui tá péssima né? Agora de vez em quando, eu tava aqui esses dias 8 horas, passa as viaturas toda hora aqui né? Que aí... Os cara não pode né? Os cara não respeitam mais nada né?

ENTREVISTADOR: O senhor gosta dos novos abrigos de ônibus?

ENTREVISTADO: Hã, ah, gosto. Só queria uma coisa assim ó.. fica.. fez uma coisa assim

pra proteger os pelotense né? Aqui, quer dizer.. No inverno não se molha né?

ENTREVISTADOR: Quais as coisas boas e ruins destes abrigos?

ENTREVISTADO: Ah agora no verão é quente né? hahaha Calor. Mas o calor é bom. Pior é chuva.

ENTREVISTADOR: Como você faz para se informar sobre os ônibus?

ENTREVISTADO: Ah eu ando, eu ando.. Tem os amigo meu, motorista e cobrador né? Então eles me dão os horários pra mim.

ENTREVISTADOR: Quais informações sobre os ônibus o senhor sente mais falta? A linha, o trajeto, o horário.

ENTREVISTADO: Não acho que pra quem trabalha né, tem os horários de pico que eles cumprem né? Mas aí tem, como eu te disse né? Os feriados e domingos e domingos e feriados e sábados, faz o horário de domingo e sábado né? E a gente exige uma vontade assim de que botasse mais ônibus né? Que precisa de.. né?

ENTREVISTADOR: O que você acha se houvessem placas com mapas, linhas e horários dos ônibus nos abrigos?

ENTREVISTADO: Olha, seria uma coisa boa né? Que a gente saberia o horário todo né? Apesar de que a gente liga lá pra empresa né? Ou vai lá na empresa, eles dão pra gente o horário né?

ENTREVISTADOR: Isso te motivaria a andar mais de ônibus?

ENTREVISTADO: Ah é, 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, então.. Ah, vou te contar né?

ENTREVISTADOR: Qual a sua idade e bairro que o senhor mora?

ENTREVISTADO: Eu moro na Terezinha, é..

ENTREVISTADOR: A sua idade?

ENTREVISTADO: A minha idade é 68.

ENTREVISTADOR: Qual a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Eu tenho o ensino médio.

ENTREVISTADOR: É aposentado?

ENTREVISTADO: É, sou.

ENTREVISTADOR: E quanto tempo mora em Pelotas?

ENTREVISTADO: Ah eu nasci e me criei aqui.

ANEXO C

C.1 QUESTIONAMENTOS UTILIZADOS NO FÓRUM DE POLÍTICAS E PRÁTICAS

A COMPREENSÃO DO IDOSO SOBRE O BAIRRO E LINHA INFORMADA NA SINALIZAÇÃO TESTE

Legibilidade da frase: Você consegue identificar o que está escrito aqui nessa frase?

Tamanho da letra: O tamanho da letra é bom para leitura?

Importância do bairro destino: Você acha importante dizer na sinalização para qual bairro esse ônibus vai?

Importância do nome e número da linha sinalizada: Você acha importante dizer na sinalização o nome e o número da linha desse ônibus?

A COMPREENSÃO DO IDOSO SOBRE O CONTEÚDO DO MAPA DA SINALIZAÇÃO TESTE

Legibilidade do desenho do mapa: Você consegue identificar o que significa essa imagem?

Tamanho da letra utilizada para evidenciar as vias: Você consegue ler o nome das ruas nesse mapa?

Reconhecimento do local mapeado: Você consegue identificar o que está sendo mapeado?

Identificação do ponto de origem do ônibus: Você consegue identificar onde você está no mapa?

Identificação da linha de ônibus e paradas: Você consegue identificar a linha de ônibus e as paradas desse ônibus?

Quantidade de vias sinalizadas no mapa: Você acha que deveria ter mais ruas nomeadas nesse mapa?

Trajeto do ônibus: Você consegue identificar de onde o ônibus sai e para onde ele vai nesse mapa?

Legenda: A legenda te ajudou?

Importância dos horários: Você acha importante ter os horários desse ônibus na sinalização?

A COMPREENSÃO DO IDOSO SOBRE A SINALIZAÇÃO TESTE COMO UM TODO

Contraste da cor na sinalização: As cores utilizadas nesse mapa são boas para identificar cada elemento? O contraste está bom?

Disposição do conteúdo no material: Você acha que a forma como foi organizado os elementos dessa sinalização te ajuda ou te atrapalha de alguma forma?

Escolha da fonte no material: A letra que foi utilizada é confortável para ler?

Desenhos (pictogramas): Os desenhos te ajudaram a identificar os elementos no mapa ou não?

ANEXO D

D.1 MODELO DO PEDIDO FORMAL DE AUTORIZAÇÃO PARA PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
ARQUITETURA E URBANISMO - PROGRAU**

Pelotas, 04 de março de 2020.

A Secretaria Municipal de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana (SGCMU)

Assunto: Autorização para atividade de intervenção em via Pública

Prezados,

O Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas por meio da pesquisa intitulada “A influência do wayfinding na experiência do usuário idoso: sinalização urbana para o uso do transporte público coletivo”, sob a responsabilidade da mestrandia Diana Lopes Pires e orientação da Prof. Dr. Adriana Portella, solicita a autorização para a utilização do espaço público: abrigo de ônibus da Rua General Osório, entre as ruas Marechal Floriano Peixoto e Sete de Setembro, com o intuito de realizar uma atividade de intervenção urbana no mobiliário. A intervenção consiste em uma colagem de dois adesivos vinílicos, medindo

78 x 73,81 cm e 44 x 75,25 cm, para interação dos usuários de ônibus com os demais cidadãos pelotense não-habitados com o sistema de transporte público coletivo e a acomodação de um sombrite para os efeitos da luz, pelo período de cinco dias, iniciando essa atividade no dia 09 de março de 2020.

Diante disso, para melhor execução da atividade, torna-se imprescindível a autorização desta. Pontuo também que a retirada total do material é de responsabilidade da mestrandia, sem gerar dano material ao mobiliário.

Adianto que esta atividade perfaz rotina acadêmica do discente do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, sendo de suma importância, no sentido de conhecer os reflexos positivos acerca das atividades elaboradas.

Na certeza de contar com a vossa compreensão,

Atenciosamente.

Prof. Dr. Adriana Portella
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas (UFPel)
adrianaportella@yahoo.com.br

D.2 AUTORIZAÇÃO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE GESTÃO DA CIDADE E MOBILIDADE URBANA. (FONTE: SGCMU, 2020)


Secretaria Municipal de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana – SGCMU

AUTORIZAÇÃO A TÍTULO PRECÁRIO Nº 001/2020

Autorizado: DIANA LOPES PIRES
Documentos: RG-1110912554
Processo: MEM/005008/2020

Objeto: LICENÇA PARA ATIVIDADE DE INTERVENÇÃO EM VIA PÚBLICA – ABRIGO DE ÔNIBUS – Parte do Projeto de Pesquisa do Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas

Localização: Rua General Osório em frente Supermercado Nacional

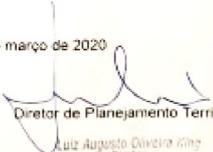
O autorizado deverá portar este documento.

A intervenção consiste em uma colagem de dois adesivos vinílicos, medindo 78 x 73,81 cm e 44 x 76,26 cm, para interação dos usuários de ônibus com os demais cidadãos pelotense não-habituaados com o sistema de transporte público coletivo e a acomodação de um sombrite para os efeitos da luz, pelo período de cinco dias, iniciando essa atividade no dia 09 de março de 2020.

A retrada total do material é de responsabilidade da mestranda, sem gerar dano material ao mobiliário.

Pelotas, 05 de março de 2020


Gerente de Projetos Especiais
Carmem Vera Raig
Gerente de Projetos Especiais
Matr. 7741 – SGCMU


Diretor de Planejamento Territorial
Luiz Augusto Oliveira King
Diretor
Planejamento Territorial
Matr. 8152 – SGCMU

Secretaria de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana – SGCMU – Rua Lobo da Costa, 520 – Pelotas/RS –
Fone: (51) 33284-4444

D.3 MODELO DO TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE:

A INFLUÊNCIA DO WAYFINDING NA EXPERIÊNCIA DO USUÁRIO IDOSO: SINALIZAÇÃO URBANA PARA O USO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Você está sendo convidado (a) para participar da pesquisa intitulada “A influência do wayfinding na experiência do usuário idoso: sinalização urbana para o uso do transporte público coletivo”, sob a responsabilidade da mestrandia Diana Lopes Pires e orientação da Prof. Dr. Adriana Portella. Nesta pesquisa buscamos analisar a percepção do usuário idoso a partir da instalação de um projeto de sinalização urbana para transporte público coletivo.

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE

Eu, _____ aceito participar desta pesquisa voluntariamente, com a garantia que em nenhum momento serei identificado nos resultados publicados.

Assinatura do voluntário

D.4 ROTEIRO DE PERGUNTAS PARA A APLICAÇÃO DO PROTÓTIPO:

PARA O ENTENDIMENTO DO ENTREVISTADOR: O interesse pela leitura do material pode demonstrar relevância em relação à divulgação da informação sobre o transporte público coletivo ou sobre demais serviços públicos.

Esse material te chamou atenção de certa forma? Positivo ou negativo?

Por que?

Te despertou o interesse de buscar saber do que se trata?

PARA O ENTENDIMENTO DO ENTREVISTADOR: O entrevistador explica sobre o que se trata o material.

“Bom, esta é uma sinalização para o transporte público da cidade de Pelotas desenvolvida na Universidade Federal de Pelotas, pelo programa de mestrado em arquitetura e urbanismo”

PARA O ENTENDIMENTO DO ENTREVISTADOR: O importante agora é identificar como o usuário reconhece os pontos evidenciados no mapa, aqui serão estudadas as questões ligadas ao wayfinding.

Me conta, como você faria para se localizar no mapa?

Alguma coisa foi difícil ou desconfortável para você entender nesse material?

Se sim, como podemos melhorar?

PARA O ENTENDIMENTO DO ENTREVISTADOR: Para finalizar, nossa atenção deve estar voltada sobre como a sinalização para o transporte público coletivo impacta no cotidiano do usuário idoso.

Achas importante ter uma sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

Com este material, foi possível sentir-se mais seguro para entender sobre o funcionamento da linha?

Você acha que assim é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém?

PARA O ENTENDIMENTO DO ENTREVISTADOR: Caracterização do usuário

Qual a sua idade?

Escolaridade?

“Obrigada pela sua disponibilidade.”

D.5 TRANSCRIÇÃO DAS ENTREVISTAS SEMI-ESTRUTURADAS

ENTREVISTADO I | Feminino, 64 anos

ENTREVISTADOR: Aqui, esse material te chamou atenção de certa forma? ENTREVISTADO: Me chamou a atenção.

ENTREVISTADOR: Positivo ou negativo?

ENTREVISTADO: Negativo, por causa que o pessoal não colabora e ele é muito frágil de quebrar, ele quebra muito frágil, eu já vi quebrar um.

ENTREVISTADOR: Não, mas eu falo sobre esse que está colado aqui.

ENTREVISTADO: Ahhh! Não, este aqui eu acho excelente.

ENTREVISTADOR: Te despertou o interesse de buscar saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Despertou, me despertou o interesse.

ENTREVISTADOR: Bom, essa é uma sinalização, ela foi desenvolvida pela Universidade Federal de Pelotas, pelo programa de mestrado.

ENTREVISTADO: Sim. Sim.

ENTREVISTADOR: Então, me conta como você faria para se localizar aqui no mapa.

ENTREVISTADO: Pra chegar aonde?

ENTREVISTADOR: Onde a senhora está.

ENTREVISTADO 2: Ela é minha amiga.

ENTREVISTADO: Vamos lá, me ajuda aí.

ENTREVISTADOR: Pode olhar, claro.

ENTREVISTADO: Vamos lá na sua casa.

ENTREVISTADO 2: Pra ir na minha casa?

ENTREVISTADO: Na Cohab.

ENTREVISTADO 2: Nós estamos aonde?

ENTREVISTADO: Nós estamos na Osório.

ENTREVISTADOR: Pois é, vamos ver onde nós estamos.

ENTREVISTADO 2: Nós estamos aqui no centro, no centro, ali, no centro, não é? (Apontou pro mapa)

ENTREVISTADO 2: Nós estamos aqui na Andrade Neves, aqui ó...

ENTREVISTADO: Não, na Osório.

ENTREVISTADO 2: Não, na Andrades Neves não, Osório, General Osório. Nós estamos aqui, não é? (Apontou pro mapa)

ENTREVISTADO: Exatamente.

ENTREVISTADOR: Exatamente.

ENTREVISTADO 2: Nós estamos bem aqui ó, na Floriano, é aqui que nós estamos.

ENTREVISTADOR: Exatamente. Teve alguma coisa que foi difícil de entender ou desconfortável?

ENTREVISTADO: Não!

ENTREVISTADOR: Não? Perfeito. Achas importante ter a sinalização informando sobre os ônibus que passam na linha?

ENTREVISTADO: Ah, eu acho muito importante. Tendo os horários, isso é uma coisa muito importante.

ENTREVISTADO 2: Ah, é! Muito importante. Eu também olhei isso aí.

ENTREVISTADO: Por exemplo, pra quem não tem aplicativo pra olhar, não é? Pra ver, é uma coisa muito importante. Quer saber o horário. Isso aí eu achei excelente.

ENTREVISTADO 2: Eu achei isso ai muito importante, mas só vi isso daí dos Navegantes, eu não vi dos nossos lá da Fernando Osório. Desculpa isso aí.

ENTREVISTADO: Não, tem que ter de todos os bairros né.

ENTREVISTADOR: É que esse trabalho, é o meu trabalho de mestrado.

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Então eu fiz um protótipo sobre uma linha pra ver como seria a interação com vocês.

ENTREVISTADO: Aham.

ENTREVISTADOR: Acha que é possível se sentir seguro para entender sobre o funcionamento das linhas com este material assim?

ENTREVISTADO: Sim, com certeza. Eu acho.

ENTREVISTADOR: E acha que é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de ninguém, olhando o material?

ENTREVISTADO: Com certeza.

ENTREVISTADO 2: Ah, é!

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 64 anos.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Eu nunca, eu nunca estudei na vida. Sei ler e escrever mas nunca estudei.

ENTREVISTADO 2: Ah, é! Eu conheço ela há anos.

ENTREVISTADOR: Perfeito, muito obrigada pela tua disponibilidade.

ENTREVISTADO: Amém. Obrigada.

ENTREVISTADO II | Masculino, 69 anos

ENTREVISTADOR: Esse material te chamou atenção de certa forma? Positivo ou negativamente?

ENTREVISTADO: Positivo. Essa aqui, essa tra... acho eu que essa travessa aqui deve ser a travessa que vai lá pro engenho São Gonçalo, não é? Ou não. ou essa aqui, Ferreira... não, essa é a Ferreira Viana. E essa aqui é a travessa que sai de lá da Baronesa eu acho não é?

ENTREVISTADOR: Acho que a da Baronesa é aqui ó. (Apontando para o mapa)

ENTREVISTADO: Essa aí?

ENTREVISTADOR: Eu acho que é. Por que aqui não é o Laranjal em si, mas pra cá é Laranjal.

ENTREVISTADO: É, pra cá é o Laranjal. Ferreira Viana, e aqui eu achava que era que ia pro... tchau, tchau! E a guria tá bem ou não? Ela é muito minha amiga há anos. Ela tem uma guriuzinha doente. (Pausa)

ENTREVISTADOR: Teve alguma coisa que foi difícil pra entender, desconfortável no material?

ENTREVISTADO: É, aquilo ali que eu to entendendo ali... Lá tá o Shopping Pelotas, ali era pra tá, ali era... Ferreira Viana é, a Ferreira Viana é a que tá indo pro Laranjal, não é?

ENTREVISTADOR: Sim.

ENTREVISTADO: Ou é essa aqui, essa aqui eu acho, não é? Que tá indo pro Laranjal.

ENTREVISTADOR: Achas que é importante ter sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: É, é, é... É verdade.

ENTREVISTADOR: Com este material, foi possível o senhor se sentir seguro para

entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: É claro!

ENTREVISTADOR: Acha que é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de ninguém? O senhor acha que é possível, olhando para esse material tá, conseguir a informação sozinho, assim, sem pedir a ajuda de ninguém?

ENTREVISTADO: Eu acho que é.

ENTREVISTADOR: É? Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 69 anos, desculpa... 12/06/1950, 69 anos, não é?

ENTREVISTADOR: Qual é a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Eu tinha não é... no meu tempo era primário que se chamava, não é? Só o primário, eu tirei só o primário.

ENTREVISTADO III | Feminino, 70 anos

ENTREVISTADOR: Esse material chamou atenção de certa forma? Positivo ou negativamente?

ENTREVISTADO: Eu nem tinha notado (risos).

ENTREVISTADOR: É? Então vamos olhar, vamos olhar...

ENTREVISTADO: Eu nem tinha visto...

ENTREVISTADOR: Olhando o material assim, te desperta o interesse de saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Eu já ando no centro, no caminho pra casa e agora eu vim... mais atenção?

ENTREVISTADOR: Isso, te chama a atenção? Assim, andando por aqui...

ENTREVISTADO: Chama, chama, é...

ENTREVISTADOR: Tá, esse trabalho aqui é uma sinalização que eu desenvolvi para o transporte público coletivo voltado para o público idoso, tá? Lá na Universidade Federal de Pelotas.

ENTREVISTADO: Aham.

ENTREVISTADOR: Me conta aqui, olhando para o mapa, como a senhora faria para se localizar? O que a senhora usaria para se localizar?

ENTREVISTADO: Ônibus ou... uber eu tenho medo de andar, porque eu to...

ENTREVISTADOR: Usando o mapa, como a senhora conseguiria se localizar aqui?

ENTREVISTADO: Ah eu não sei.

ENTREVISTADOR: Tem alguma coisa que é difícil ou desconfortável de entender?

ENTREVISTADO: Ah, eu sou muito esquecida né? Não sei te responder.

ENTREVISTADOR: Acha que tem alguma coisa que a gente possa melhorar?

ENTREVISTADO: Esse trânsito agora mesmo ali, quase que nós "levemo" todo mundo caiu na frente. O cara cortou a frente do ônibus, o senhor que estava com uma máquina, caiu lá na porta.

ENTREVISTADOR: A senhora acha que é importante ter uma sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: Ah, é bom ter.

ENTREVISTADOR: Com esse material, é possível se sentir seguro para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Creio que sim.

ENTREVISTADOR: Acha que é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém? Olhando o material?

ENTREVISTADO: Ah, o bom é sempre pedir a ajuda né, às vezes quando não sabe, não

tem certeza né?

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 70.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Até a 4ª, morava pra fora, estudei lá.

ENTREVISTADOR: Perfeito.

ENTREVISTADO IV | Feminino, 68 anos

ENTREVISTADOR: Esse material te chamou atenção de certa forma?

ENTREVISTADO: Agora sim.

ENTREVISTADOR: Positivo ou negativo?

ENTREVISTADO: Positivo. Pelo menos a gente sabe os horários e as linhas... Esse é o da CohabPel né?

ENTREVISTADOR: Sim, te despertou o interesse de buscar saber do que se trata?

ENTREVISTADO: É pra vocês estudantes?

ENTREVISTADOR: Não, esse material é uma sinalização para ônibus desenvolvida para a pessoa idosa.

ENTREVISTADO: Ai que bom!! É bom!

ENTREVISTADOR: Se a senhora fosse olhar no mapa, me conta como a senhora faria para se localizar, para saber onde a senhora está aqui.

ENTREVISTADO: Eu acho que eu começaria aqui, no Centro. Aonde eu... me localizar? Eu acho que perto da Prefeitura (apontou no mapa)... é.

ENTREVISTADOR: A senhora está aqui ó

ENTREVISTADO: É.

ENTREVISTADOR: Teve alguma coisa que foi difícil para entender ou desconfortável?

ENTREVISTADO: Não, pra mim foi tranquilo.

ENTREVISTADOR: Achas que é importante ter a sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: Ah sim, sim.

ENTREVISTADOR: Com este material, foi possível o senhor se sentir seguro para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Sim!

ENTREVISTADOR: Acha assim que é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de ninguém?

ENTREVISTADO: Eu... Pra mim eu acho que sim, não sei pra pessoa que não saiba ler, mas daí ela pode pedir a ajuda pra alguém.

ENTREVISTADOR: Claro. Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 68.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: É, segundo grau.

ENTREVISTADO V | Masculino, 62 anos

ENTREVISTADOR: Esse material aqui, te chamou atenção de certa forma?

ENTREVISTADO: Não.

ENTREVISTADOR: Não tinha visto ainda?

ENTREVISTADO: Eu vi esse aqui (apontou para o horário), não esse (apontou para o mapa).

ENTREVISTADOR: Te chamou a atenção positivamente ou negativamente?

ENTREVISTADO: Positivamente, tem os horários aí.

ENTREVISTADOR: Certo, te despertou o interesse de vir olhar e saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Não, eu só olhei de longe.

ENTREVISTADOR: Só olhou de longe... Tá, essa sinalização foi desenvolvida pela Universidade Federal de Pelotas tá, que ela é voltada para a pessoa idosa.

ENTREVISTADO: Certo.

ENTREVISTADOR: Se o senhor fosse se localizar no mapa, como o senhor faria? Vamos chegar aqui?

ENTREVISTADO: A localização, como assim?

ENTREVISTADOR: Onde o senhor está.

ENTREVISTADO: Onde eu quero ir?

ENTREVISTADOR: Aham.

ENTREVISTADO: Tá, se for assim, a Floriano aqui no caso tá. Se eu fosse para a Avenida Bento Gonçalves lá, direito ao Big, assim, tem também, Shopping lá pela Ferreira Viana. Geralmente eu olho de cima para baixo, aliás, debaixo para cima.

ENTREVISTADOR: Debaixo para cima? É uma boa leitura.

ENTREVISTADOR: Tem alguma coisa que foi difícil ou desconfortável de entender?

ENTREVISTADO: Não, tranquilo.

ENTREVISTADOR: O senhor acha que é importante ter a sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Com esse material, é possível se sentir seguro para saber sobre o funcionamento da linha, por exemplo?

ENTREVISTADO: Sim. É que assim, geralmente tu olha para os horários mas tu não leva muito a fé nos horários. Porque geralmente os horários nunca batem.

ENTREVISTADOR: Não são fiéis?

ENTREVISTADO: Não são fiéis.

ENTREVISTADOR: Claro, mas o senhor acha que é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém?

ENTREVISTADO: Sim, sim.

ENTREVISTADOR: Olhando o material?

ENTREVISTADO: Sim. É porque tu chega aqui ó, geralmente aqui tu não vai olhar, mas vai olhar sempre aqui, chama a atenção mais essa parte de horário.

ENTREVISTADOR: Claro, que tá aqui na lateral também, não é?

ENTREVISTADO: Sim é, se tu olhar a parte aquela ali. No caso hoje eu tava lá, geralmente eu não pego, eu não moro no Areal, eu vou no Areal agora, mas geralmente eu olhei de lá e a primeira coisa que me chamou a atenção foi isso aqui. Chamou a atenção foi os horários, mas eu não vim ver o que era. Eu olhei, tá, eu olhei "Navegantes", tá, não era pro lugar aonde eu ia.

ENTREVISTADOR: Entendi, e qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 62.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Tenho o curso técnico de Agente de Saúde comunitário.

ENTREVISTADO VI | Feminino, 82 anos

ENTREVISTADOR: Esse material chamou atenção de certa forma?

ENTREVISTADO: Eu não tinha passado por aqui.

ENTREVISTADOR: Não tinha visto ainda?

ENTREVISTADOR: Eu vim de lá pra cá, fui no Super e sentei ali, eu não tinha, eu vi muito os de lá, mas não tem nada a ver com esses. Eu não tinha visto, tô vendo pela primeira vez.

ENTREVISTADOR: Esse material é uma sinalização que eu desenvolvi para o transporte público coletivo, ele fala das linhas, só que isso é só um protótipo e só tem um por enquanto e ele é voltado para a população idosa. Eu voltei aqui várias vezes, conversei com os idosos para saber quais eram os anseios. Olhando assim, desperta o interesse de saber do que se trata? Se a senhora passasse por aqui?

ENTREVISTADO: Aí moça, dá pra ver que é aqui do Centro, mas eu sinceramente eu não...

ENTREVISTADOR: Se a senhora fosse se localizar aqui nesse mapa, como a senhora faria?

ENTREVISTADO: Ah bom! Aí eu ia procurar a rua que eu moro, primeira coisa que eu ia fazer. Eu ia procurar a rua Osório, aí depois eu ia a pé também, tem a dificuldade de enxergar, não é? Olha assim, pra ser bem sincera, pra mim ia ser bem difícil. General Osório, né? Tá, daí eu ia querer saber se eu ia querer ir pra lá ou pra cá. Eu acho que seria essa a finalidade.

ENTREVISTADOR: Tem alguma coisa que é difícil de entender ou desconfortável?

ENTREVISTADO: Ah, pra mim é difícil.

ENTREVISTADOR: É difícil?

ENTREVISTADO: É.

ENTREVISTADOR: Alguma coisa que a gente possa melhorar então? O que é difícil?

ENTREVISTADO: Ah querida, eu acho que tu deve ter se esforçado muito pra fazer isso. É difícil pra mim, mas pra outras pessoas deve ser, olha e já dá pra entender um... né? Cada um tem a sua inteligência.

ENTREVISTADOR: A senhora acha que é importante ter uma sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: Ahh isso sim! Isso sim! Eu só acho, tu tá pedindo a minha opinião, não pode ter muita informação, em cima, que daí tu não pára pra te deter... não é? Principalmente os idosos, uns enxergam mais e outros menos, uns sabem ler melhor e outros não, então eu acho que quantos mais... menos... uma coisa que se destaque mas com menos informação assim, esses quadradinhos, essas coisas assim, eu acho que eu não ia me deter para ver o quê que tu querer com isso aqui. Eu ia ver, por exemplo, aqui fala no Porto, fala no Centro, fala nos bairros e aí se eu quero ir no bairro tal, eu pego a minha rua, eu me localizo primeiro, onde eu tô, não é? Aí eu vou, bom eu quero ir pro Laranjal, aonde é que eu tenho que procurar pra pegar pro Laranjal. Seria isso, agora onde tem muito detalhe pra idoso, não acho bom.

ENTREVISTADOR: Com esse material aqui, será que é possível da senhora se sentir seguro para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Me deixasse em dúvida.

ENTREVISTADOR: Tem os horários...

ENTREVISTADO: Não, aquele ajuda bastante, isso aí quanto aos horários ajuda bastante, não é? E tu quer saber aquilo ali é.. e tá bem nítido e tal, tá bom. Agora, quanto a esse mapa, eu vou chamar de mapa porque eu não sei como que chama, é, eu não sei, pra mim, não me ajuda muito.

ENTREVISTADOR: A senhora acha que é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém?

ENTREVISTADO: Ah não! Se tu quer sair do teu itinerário de sempre, se tu não pedir

ajuda e só vai te seguir pelos cartazes, tu não chega em casa nunca. Eu, to falando por mim.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 82.

ENTREVISTADOR: 82, e a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Segundo grau.

ENTREVISTADOR: Perfeito.

ENTREVISTADO VII | Feminino, 72 anos

ENTREVISTADOR: E esse material chamou atenção de certa forma? Positivamente ou negativamente?

ENTREVISTADO: Eu acho que é positivamente, não é?

ENTREVISTADOR: Olhando assim, te desperta o interesse de saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Aí eu nem sei te dizer.

ENTREVISTADOR: Essa daqui é a sinalização, como eu lhe disse, sobre o transporte público coletivo desenvolvido diretamente para os idosos. Se a senhora fosse se localizar aqui, como a senhora faria?

ENTREVISTADO: Como eu faria?

ENTREVISTADOR: Isso!

ENTREVISTADO: É complicado, não é?

ENTREVISTADOR: O que a senhora procuraria primeiro?

ENTREVISTADO: Sim, é como eu faço, eu ia procurar a General Osório, não é?

ENTREVISTADOR: Pela sua rua?

ENTREVISTADO: É, é.

ENTREVISTADOR: Tem alguma coisa que é difícil de entender ou desconfortável?

ENTREVISTADO: É, meio difícilzinho para mim.

ENTREVISTADOR: Como é que eu poderia melhorar isso?

ENTREVISTADO: Argolo, Benjamin Constant..

ENTREVISTADOR: Essa daqui é a Igreja cabeluda ó.

ENTREVISTADO: É, essa aqui é.

ENTREVISTADOR: A senhora acha que é importante ter uma sinalização informando sobre os ônibus que passam na parada?

ENTREVISTADO: Eu acho, não é? Bom, não é? Claro.

ENTREVISTADOR: Com esse material aqui, é possível a senhora se sentir segura para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Aham, dá pra se entender. Claro que dá.

ENTREVISTADOR: Acha que assim é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém?

ENTREVISTADO: Ah é fácil, não precisa pedir.

ENTREVISTADOR: Sim. Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: É 72.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: É primeiro grau.

ENTREVISTADO VIII | Feminino, 62 anos

ENTREVISTADOR: Olhando assim esse material te desperta interesse de alguma forma?

ENTREVISTADO: De todos os ângulos, assim?

ENTREVISTADOR: Por que a gente não dá uma olhadinha aqui? Positivamente ou negativamente tá esse material colado aqui?

ENTREVISTADO: Ah, eu acho que é positivamente não é? Para chamar a atenção da gente não é? Pra alguma coisa que vocês querem, ou até pra população também, seria isso?

ENTREVISTADOR: Sim, te desperta o interesse de buscar saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Sim, claro.

ENTREVISTADOR: Essa é uma sinalização, ela foi desenvolvida pela Universidade Federal de Pelotas, que ela foi feita...

ENTREVISTADO: Eu moro aqui ó!

ENTREVISTADOR: Ah, era isso que eu ia te perguntar agora. Como a senhora faria pra se localizar nesse mapa?

ENTREVISTADO: Então, Lázaro Zamenhof não é?

ENTREVISTADOR: Aham!

ENTREVISTADO: Tá, eu não sei como buscar. Eu moro bem por aqui, mas eu entro lá pelo lado do campo... Isso! Aqui ó! Souza Costa, então eu venho aqui né? Eu venho aqui, isso?

ENTREVISTADOR: Sim!

ENTREVISTADO: Desço aqui, não é? Venho vindo por toda essa trajetória, é mais ou menos isso aqui, é!

ENTREVISTADO: Tem alguma coisa que foi difícil pra entender, desconfortável?

ENTREVISTADO: Não, bem acessível. Pra quem olha assim, pensa que não tem nada, que não significa nada, mas significa sim! Nosso ponto de cabeça da nossa cidade é o nosso bairro, de todos os bairros eu acho que tá, não é? Todos os bairros?

ENTREVISTADOR: Sim. Achas que é importante ter sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: Com certeza! Isso é muito importante!

ENTREVISTADOR: Com este material, foi possível se sentir segura para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Sim, sim.

ENTREVISTADOR: Acha que assim é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de ninguém?

ENTREVISTADO: Às vezes é preciso, não é? Mas se a gente ficar bem situado, acho que não.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 62.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Fundamental incompleto.

ENTREVISTADO IX | Feminino, 82 anos

ENTREVISTADOR: Esse material te chamou atenção de certa forma?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Positivo ou negativo?

ENTREVISTADO: Positivo.

ENTREVISTADOR: Por que?

ENTREVISTADO: Porque eu acho bem declarado, pra gente achar onde quer ir.

ENTREVISTADOR: Te despertou o interesse de buscar saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Despertou.

ENTREVISTADOR: Tá, essa sinalização para o transporte público coletivo da cidade de Pelotas, foi desenvolvida na Universidade Federal, tá? Pelo Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Me conta como você faria para se localizar no mapa?

ENTREVISTADO: Bom, como me localizei... Procurava primeiro o bairro e depois as ruas.

ENTREVISTADOR: Me mostra onde a senhora estaria aqui (aponto para o mapa).

ENTREVISTADO: Aonde que eu queria ir? Ah, vamos ver... na Pinto Bandeira, aqui! Opa, desculpa.

ENTREVISTADOR: E a senhora consegue identificar onde a senhora está?

ENTREVISTADO: Eu agora, estou na Andrade... estou na Osório. Ah, defronte ao Nacional.

ENTREVISTADOR: Consegue achar aqui no mapa?

ENTREVISTADO: Vamos ver, ai to meio perdida (risos), não ainda não, Nacional... Opa, desculpa!

ENTREVISTADOR: Tem vários meios de chegar, vendo qual é o bairro, qual é a rua que a senhora está.

ENTREVISTADO: Andrade Neves...

ENTREVISTADOR: Aqui é a General Osório.

ENTREVISTADO: A General Osório ó, onde é que está? Ah, aqui, tá. Eu queria o... Nacional... Lá em cima! Não é...

ENTREVISTADOR: Aquele lá é o Nacional da Cohappel.

ENTREVISTADO: Ah não é.

ENTREVISTADOR: Mas é um Nacional também.

ENTREVISTADO: É o Nacional.

ENTREVISTADOR: A senhora procurou o desenho do Nacional aqui por perto?

ENTREVISTADO: Aqui... Ah, eu não sou muito conhecida do desenho. "Você está aqui".

ENTREVISTADOR: É isso aí, é onde a senhora tá.

ENTREVISTADO: Bom, tá.

ENTREVISTADOR: Tem alguma coisa que foi difícil ou desconfortável pra entender nesse material?

ENTREVISTADO: Não, não. Tudo foi bom.

ENTREVISTADOR: Acha que é importante ter sinalização informando sobre os ônibus nas paradas?

ENTREVISTADO: Acho, acho. Acho sim!

ENTREVISTADOR: Com esse material foi possível sentir-se mais segura para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Sim!

ENTREVISTADOR: Você acha que assim é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém?

ENTREVISTADO: Acho, acho. Tem horário, tem a informação do horário e o mapa pra se localizar.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: Pelotas.

ENTREVISTADOR: A sua idade?

ENTREVISTADO: A minha, 82.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Quarto, quarto grau primário.

ENTREVISTADO X | Feminino, 61 anos

ENTREVISTADOR: Esse material aqui chamou atenção de certa forma?

ENTREVISTADO: Esse de vidro?

ENTREVISTADOR: Isso.

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Positivo ou negativo?

ENTREVISTADO: Ah, eu vou te dizer assim, é bom por um lado e ruim por outro. Por causa que isso aqui mesmo. Eu trabalho lá no Areal, quando chove, nós “temo” na parada, entra água tudinho aqui por baixo.

ENTREVISTADOR: Aham. Não, mas eu falo sobre essas coisas que estão coladas aqui ó. Essas coisas sobre a linha, aqui ó, essa sinalização, esse adesivo que tá colado.

ENTREVISTADO: Ah, até que é bom, agora...

ENTREVISTADOR: A senhora chegou a ir ali dar uma olhadinha? Te despertou?

ENTREVISTADO: Ah, eu nem olhei ali, vou te dizer francamente, nem olhei.

ENTREVISTADOR: Nem olhou? Não te desperta o interesse de ir aqui e buscar saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Ah, ali é dos horários, não é? Dos ônibus, é uma boa então. Eu nem tinha observado.

ENTREVISTADOR: Isso aqui é a sinalização que foi feita pela Universidade Federal de

Pelotas, tá? Pelo Programa de Mestrado. Se a senhora fosse usar o mapa, me conta como a senhora faria para se localizar aqui?

ENTREVISTADO: Deixa eu ver... Eu moro no Porto, é deixa ver eu me localizar... Hospital Beneficência...

ENTREVISTADOR: Quais são os elementos que a senhora usaria para se localizar?

ENTREVISTADO: Ah ônibus, não é? Avenida Gonçalves... Aí eu pego dois ônibus, eu pego o Porto, Navegantes ou Benjamin e pego aqui esse aqui, Areal.

ENTREVISTADOR: A senhora consegue se localizar onde a senhora está?

ENTREVISTADO: Gonçalves Chaves, Porto, Beneficência, Prefeitura Municipal... Tu diz aqui e agora? To no Centro. Você está aonde... Marechal Floriano, não, esquina... Aqui é a Osório, não é? Deixa eu achar a Osório aqui... Poxa, tá puxando pela minha mente (risos), eu cheia de problema... deixa eu ver: Centro, Marechal Floriano, Bibliotheca, Prefeitura não, Mercado não, Igreja não, Universidade não... é mais pra lá. É mais pra cá que eu to, aqui! Entre aqui, Marechal Floriano tá.

ENTREVISTADOR: Teve alguma coisa que foi difícil de entender aqui ou desconfortável?

ENTREVISTADO: Não, até que foi direto aqui. Porque eu to no Centro aqui, e agora Marechal Floriano.

ENTREVISTADOR: Acha que é importante ter uma sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: É bom, é importante.

ENTREVISTADOR: Com esse material aqui, foi possível se sentir seguro para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Pelo menos vocês botaram os horários ali tudo... é que eu não tô observando, to bem fora de... (risos).

ENTREVISTADOR: Acha que é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de ninguém, olhando aqui?

ENTREVISTADO: É possível sim.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 61 anos.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Segundo grau completo.

ENTREVISTADO XI | Feminino, 80 anos

ENTREVISTADOR: Esse material te chamou atenção de certa forma?

ENTREVISTADO: Olha, chamou, só que eu precisaria muito tempo pra me... não sei.

ENTREVISTADOR: Não tem problema, o tempo que a senhora precisa.

ENTREVISTADO: Os horários né.

ENTREVISTADOR: Sim.

ENTREVISTADOR: Mas olhando, olhando te desperta o interesse de saber do que se trata?

ENTREVISTADO: É, eu ainda não entendi bem.

ENTREVISTADOR: Esse material é uma sinalização para o transporte público coletivo, pra ônibus, tá? Que foi desenvolvida na Universidade Federal de Pelotas que foi voltada para os interesse dos idosos. A gente veio aqui outras vezes conversar com o pessoal e saber o que era mais importante pro idoso. Se a senhora fosse se identificar aqui no mapa, se localizar, como a senhora faria?

ENTREVISTADO: Tenho nem ideia. Porque pra mim tanto faz, eu posso pegar o Navegantes, posso pegar os que vão pela Fernando Osório, porque eu moro no meio entre Dom Joaquim e Fernando Osório, entendeu? Dom Joaquim e Fernando Osório, então qualquer um...

ENTREVISTADOR: E se a senhora fosse entender onde a senhora está localizada aqui no mapa? Como a senhora faria para ver isso?

ENTREVISTADO: Aí eu ia me localizar pela Marechal Floriano...

ENTREVISTADOR: Não tem problema, ao seu tempo.

ENTREVISTADO: É, mas não sei.

ENTREVISTADOR: Teve alguma coisa que tá difícil de entender ou desconfortável?

ENTREVISTADO: Não, aí por exemplo, a gente tá aqui, não é?

ENTREVISTADOR: Isso mesmo! Perfeito. Com esse material é possível que a senhora consiga se sentir mais segura para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Ah sim, com os horários ali, com certeza.

ENTREVISTADOR: Acha que é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém, só olhando?

ENTREVISTADO: Eu acho que sim.

ENTREVISTADOR: E qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 80, 80... sou de 1940.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Eu fiz magistério, é segundo grau, não é?

ENTREVISTADO: É, magistério.

ENTREVISTADO XII | Masculino, 72 anos

ENTREVISTADOR: Esse material chamou atenção de certa forma?

ENTREVISTADO: Com certeza.

ENTREVISTADOR: Positivo ou negativamente?

ENTREVISTADO: Positivo.

ENTREVISTADOR: Te despertou o interesse de buscar saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Não, eu ia procurar saber aonde que eu precisava ir.

ENTREVISTADOR: Perfeito. Bom, essa sinalização, ela foi desenvolvida pela Universidade Federal de Pelotas, pelo Programa de Mestrado. Se o senhor fosse se localizar aqui no mapa, como o senhor faria? Me conta um pouquinho.

ENTREVISTADO: Olha aqui, eu estaria no Centro, não é? E aí eu não cheguei ainda a me localizar para onde que eu quero ir, eu quero ir lá pra Havan, por exemplo. Shopping, não... Nacional, Bibliotheca, não. Ela fica lá em cima.

ENTREVISTADOR: Ela não aparece aqui no mapa, mas o senhor teria que pegar essa via aqui pra cá ó.

ENTREVISTADO: A rural lá não é?

ENTREVISTADOR: Sim, teve alguma coisa aqui que foi difícil ou desconfortável pra entender?

ENTREVISTADO: Não, não. Bem prático.

ENTREVISTADOR: Não? O senhor acha que é importante ter a sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: Com certeza, principalmente pra gente que vem de fora facilita bastante, não é?

ENTREVISTADOR: Com esse material, é possível o senhor se sentir seguro para saber sobre o funcionamento da linha, por exemplo?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Acha que é possível conseguir a informação sobre o ônibus sem pedir a ajuda de alguém?

ENTREVISTADO: Quem tem boca vai à Roma.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 72.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Segundo grau.

ENTREVISTADO XIII | Feminino, 63 anos

ENTREVISTADOR: Esse material te chamou atenção de certa forma? ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Positivo ou negativamente?

ENTREVISTADO: Positivo.

ENTREVISTADOR: Por que?

ENTREVISTADO: Ahhh! Porque ele mostra as, como é que eu vou dizer, as ruas, não é? Os theatros, a Prefeitura, a Bibliotheca, a igreja...

ENTREVISTADOR: Te despertou o interesse de buscar saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Bom, essa é uma sinalização para transporte público coletivo, tá? Ela foi desenvolvida pela Universidade Federal de Pelotas, no programa de mestrado.

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Me conta como você faria para se localizar no mapa.

ENTREVISTADO: Me localizar no mapa?

ENTREVISTADOR: Isso.

ENTREVISTADO: Aonde eu estaria?

ENTREVISTADOR: Isso, aonde a senhora está.

ENTREVISTADO: Eu estaria aqui ó. A General Osório, aqui ó, “Você está aqui”, no Centro.

ENTREVISTADO: Isso mesmo, perfeito. Alguma coisa que foi difícil ou desconfortável de entender nesse material?

ENTREVISTADO: Não, acho que está tudo perfeito.

ENTREVISTADOR: Achas que é importante ter informação, uma sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: Acho que sim.

ENTREVISTADOR: Com esse material foi possível sentir-se mais seguro para entender sobre o funcionamento das linhas?

ENTREVISTADO: Sim.

ENTREVISTADOR: Você acha que assim é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém?

ENTREVISTADO: Perfeito.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 63.

ENTREVISTADOR: E a escolaridade?

ENTREVISTADO: Ginásio.

ENTREVISTADO XIV | Masculino, 75 anos

ENTREVISTADOR: Esse material aqui, te chamou atenção de certa forma? ENTREVISTADO: É que eu não tinha notado, não tinha visto.

ENTREVISTADOR: E olhando agora, o senhor já tinha percebido? Positivo ou negativamente?

ENTREVISTADO: É pra melhorar?

ENTREVISTADOR: Esse aqui é pra melhorar.

ENTREVISTADO: Se é pra melhorar, tá bom, não é? Pior tá horrível.

ENTREVISTADOR: Te desperta o interesse de buscar saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Como assim?

ENTREVISTADOR: O senhor olhando, o senhor, te interessa saber mais do que se trata?

ENTREVISTADO: Não, não.

ENTREVISTADOR: Tranquilo? Bom, essa é uma sinalização para transporte público coletivo da cidade de Pelotas, ela foi desenvolvida pela Universidade, tá? Pelo programa de mestrado. Ela foi desenvolvida para a pessoa idosa. Se o senhor fosse se localizar no mapa, como você faria?

ENTREVISTADO: Como assim?

ENTREVISTADOR: Por exemplo, saber onde o senhor está aqui no mapa. Como o senhor faria?

ENTREVISTADO: É difícil, não é?

ENTREVISTADOR: Não existe certo ou errado. O senhor só pode me apontar ou algo assim.

ENTREVISTADO: Não, isso aí tá certo.

ENTREVISTADOR: Sim, mas se o senhor fosse se identificar no mapa, o senhor consegue? (Pausa) Não consegue? A gente tem várias formas, poderia começar por exemplo pelos bairros, pelos nomes das ruas...

ENTREVISTADO: Aqui tá a Osório, não é? Dá?

ENTREVISTADOR: Aqui tá a Osório, e essa rua do lado ó, qual é... aqui?

ENTREVISTADO: Floriano.

ENTREVISTADOR: Floriano, isso mesmo.

ENTREVISTADO: Osório e Floriano. Eu olhando, pegando bem... a gente vai vendo.

ENTREVISTADOR: Tem alguma coisa que ficou difícil ou desconfortável pra entender?

ENTREVISTADO: Não, não. Agora mais ou menos eu já peguei, olha a Avenida Bento Gonçalves. É, mais ou menos agora a gente...

ENTREVISTADOR: Precisa de um tempinho, não é?

ENTREVISTADO: Pois é, isso.

ENTREVISTADOR: O senhor acha que é importante ter uma sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: Sinalização no ônibus?

ENTREVISTADOR: Isso.

ENTREVISTADO: É, mas geralmente vem, não vem? Vem...

ENTREVISTADOR: Não, uma sinalização que informe sobre os ônibus nas paradas, como essas aqui?

ENTREVISTADO: Se teria que ter?

ENTREVISTADOR: O senhor acha que é importante?

ENTREVISTADO: Sim, sim, sim.

ENTREVISTADOR: Com esse material aqui, foi possível o senhor se sentir seguro para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Se é seguro?

ENTREVISTADOR: O senhor se sente seguro para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Não.

ENTREVISTADOR: Não? Você acha que assim é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém?

ENTREVISTADO: Não, eu já mais ou menos, eu já tô por dentro, entendeu? Eu moro no Areal, praticamente, já sei, não é? Itinerário, o horário.

ENTREVISTADOR: O senhor acha que o senhor...

ENTREVISTADO: Eu só acho assim, também uma coisa, não sei, os ônibus, eles botaram isso ai (abrigos), disseram que iam melhorar, não é? No verão, esses calorão, tudo quente. Eu não sei eu to certo ou errado, não e “em pé não vai mais ninguém” e está sempre lotado. Disseram que era pra melhorar, pra mim, não é só eu, é um monte de gente, piorou. Eu moro no Areal lá, lá onde eu moro é circular agora. Eu faço uma volta agora, antes eu tinha o Saint Hilaire, não sei se você já ouviu falar? A Saint Hilaire, eu descia do ônibus, atravessava a rua e tava em casa. Agora não, ele vai lá em cima, faz uma volta, e ainda fica esperando... e outra, 10 minutos eles ficam no fim da linha lá, pessoal tudo dentro do ônibus, eles vão lá, tomam água. Bom, tudo bem, até concordo, ir ao banheiro, tudo bem, mas vai 10 minutos? Piorou, olha eu vou dizer, piorou praticamente isso aí. No lugar de melhorar, ia ter ar-condicionado, o ar-condicionado hoje? Piorou, não é?

ENTREVISTADOR: O senhor está insatisfeito?

ENTREVISTADO: O quê? O quê?

ENTREVISTADOR: O senhor está insatisfeito?

ENTREVISTADO: Não melhorou nada! E outra: eles vão lá também e para fora das paradas. Eu moro no Areal, chega a levar 20-30 minutos pra mim pegar um ônibus, pra passar, não é?

ENTREVISTADOR: É, esse aqui passa a cada 20 minutos, 25 minutos.

ENTREVISTADO: Hein?

ENTREVISTADOR: Esse aqui passa a cada 20-25 minutos.

ENTREVISTADO: O que eu vejo, eu to aqui olhando sempre, esse o Benjamim e aquele

de lá, passa quase que toda hora, mas Areal, Bom Jesus? É uma briga, tu fica aí hora. É que eu não vou pegar agora, eu só to esperando a minha guria. Ela mora lá perto do Krolow e eu to aqui há horas, e o Areal não passou, não chegou aí.

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 74.

ENTREVISTADOR: E escolaridade?

ENTREVISTADO: Eu estudei até o 4º.

ENTREVISTADO XV | Masculino, 70 anos

ENTREVISTADOR: Esse material te chamou atenção de certa forma?

ENTREVISTADO: Com certeza, com certeza.

ENTREVISTADOR: Positivo ou negativamente?

ENTREVISTADO: Positivamente, positivo, positivo, positivo.

ENTREVISTADOR: Te despertou o interesse de buscar saber do que se trata?

ENTREVISTADO: Sim, sim, sim, claro, claro, claro. Qualquer melhora, é melhora! (risos)

ENTREVISTADOR: Me conta como o senhor faria para se localizar aqui no mapa?

ENTREVISTADO: Eu vinha pela Andrade Neves, a outra rua aqui e a General Osório é essa aqui. Cohabpel, o Nacional cinquentão, Bibliotheca pública, o caso é que eu nasci aqui na cidade (risos) conheço quase toda.

ENTREVISTADOR: Tem alguma coisa que ficou difícil ou desconfortável pra entender nesse material?

ENTREVISTADO: Com certeza que não, com certeza que não.

ENTREVISTADOR: Acha importante ter uma sinalização informando sobre os ônibus

que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: Isso aí é importantíssimo. Às vezes tu está em uma parada e não sabe se o ônibus vai passar ali ou não, não é? Ou qual é... tu está esperando e “não, mas ele não para aqui, para na outra parada”, aí tu já perdeu 2-3 (ônibus), não é? Porque ele não parou, não é?

ENTREVISTADOR: Exatamente. Com esse material, foi possível o senhor se sentir mais seguro para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Com certeza. Ah, com certeza que sim.

ENTREVISTADOR: Você acha que assim é importante conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém?

ENTREVISTADO: Sim, nem sempre tem... tão disponível para dar uma informação pra gente, não é? Ah, não sei. Às vezes nem dão bola, não dão a mínima, não é? A gente fica até falando sozinho, no caso.

ENTREVISTADOR: É, a gente depende da boa vontade.

ENTREVISTADO: Aí chega aqui, a gente procura, não é? O horário, tudo, não é? Tem!

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 70, eu já digo 70 não é? Porque eu acho que chego até lá, não é?

ENTREVISTADOR: Chega sim! E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Eu o ensino médio incompleto, estudei só dois anos, na Escola Técnica da Federal, 82 eu saí.

ENTREVISTADOR: Perfeito. Muito obrigada pela tua disponibilidade, viu?

ENTREVISTADO: Que nada, estou sempre às ordens. Merece, merece!

ENTREVISTADOR: Obrigada!

(Pausa)

ENTREVISTADO: Essa aqui, a outra aqui, é a Salvador Balreira.

ENTREVISTADOR: Qual? Não sei agora, é uma dessas ruas aqui?

ENTREVISTADO: Não, eu acho que é essa aqui ó, é onde eu moro!

ENTREVISTADOR: Ah é?

ENTREVISTADO: Claro!

ENTREVISTADOR: Ah, que legal!

ENTREVISTADO: Eu tava olhando ali.

ENTREVISTADOR: O senhor conseguiu se localizar no mapa então!

ENTREVISTADO: Mais ou menos sim, ó! Cidade Rio Grande...

ENTREVISTADOR: Dá pra pegar essa linha, Navegantes Cohabpel.

ENTREVISTADO: Mas é a que eu uso!

ENTREVISTADOR: É? Para por aqui então.

ENTREVISTADO: Eu to esperando a minha filha, vai me encontrar aqui, não demora tá chegando, não é? (risos)

ENTREVISTADOR: Tchau, muito obrigada meu senhor.

ENTREVISTADO: Viu, já valeu não é?

ENTREVISTADOR: É verdade, que bom!

ENTREVISTADO: É por aqui, é acho que é essa aqui. Salvador Balreira.

ENTREVISTADOR: Que legal!

ENTREVISTADO: É entre Mário Meneghetti e Baldomero Trapaga que eu moro.

ENTREVISTADO XVI | Feminino, 74 anos

ENTREVISTADO: Morei em Porto Alegre por 72 anos, não é? Dai me mudei pra cá e

tô morando aqui. Mas aqui pelo menos a gente tem uma noção pra onde a gente vai, não é? Lá as paradas tem até um... é mapeado o mapa, e aí você tem noção, não é? Esses tempos eu quis ir no cemitério, entrei em um ônibus, eu nem sabia onde que eu tinha que descer, foi uma loucura aquilo, mas isso aí eu não tinha prestado atenção nisso não. Só não gosto dessas paradas aí que não defende o sol e nem chuva, nem nada. Tá menina, o que você quer saber?

ENTREVISTADOR: Essa sinalização, ela foi desenvolvida pela Universidade Federal de Pelotas, tá? Pelo Programa de Mestrado. Esse material te chamou atenção de certa forma?

ENTREVISTADO: Ah, agora sim. Porque eu cheguei recém, fui tomar uma aguinha e descansar, daí eu olhei e eu nem tinha visto, porque eu não pego o ônibus aqui, eu pego na galeria e hoje eu desci ali e não vi.

ENTREVISTADOR: Não, não tem.

ENTREVISTADO: Ali na galeria não tem?

ENTREVISTADOR: Não, esse aqui é só um protótipo. Eu fiz só de uma linha.

ENTREVISTADO: Ah sim.

ENTREVISTADOR: Esse projeto foi desenvolvido para a pessoa idosa. Eu já vim aqui outras vezes conversar com o pessoal nas paradas, saber dos interesses e das dificuldades. Então hoje eu fiz um protótipo, que eu coleí ali na parada e então eu queria que a senhora me contasse um pouquinho, que como a senhora faria para se localizar ali no mapa? Podemos ir ali?

ENTREVISTADO: Vamos! Ah, tem mapa também?! Isso aí que tem nas paradas lá (Porto Alegre), por isso que eu falei. Nem tinha visto. Tá, vamos ver... é Dom Pedro II, às vezes eu pego o Anglo porque eu tenho uma sobrinha que mora ali na Barroso com a Gomes Carneiro, então o Anglo, eu desço bem na esquina. Como ela me disse: - Olha, tu pode pegar o Anglo”

ENTREVISTADOR: Aqui então.

ENTREVISTADO: Isso, tem ali a faculdade, não tem? Ali pela Barroso, não é?

ENTREVISTADOR: Tem.

ENTREVISTADO: Eu desço ali e depois eu dobro a esquina. Oh, a Gomes Carneiro aqui, meu deus, tem a Dom Pedro aqui, a linha do ônibus e a linha dá na Barroso aqui ó, e ela mora aqui. É isso aí. Mas tá muito, olha, muito bom, gostei, nota 1000 pra vocês.

ENTREVISTADOR: Alguma coisa que foi difícil ou desconfortável pra entender nesse material?

ENTREVISTADO: Não não não, não. Tá muito... meu tio avô, Trapaga.

ENTREVISTADOR: Seu tio avô?

ENTREVISTADO: É o Baldomero.

ENTREVISTADOR: Ah que legal.

ENTREVISTADO: Quer ver uma coisa? Não, assim, com certeza, só não vai se localizar justamente a pessoa que tem dificuldade pra ler ou pra entender, não é? Mas, ótimo!

ENTREVISTADOR: Acha importante ter uma sinalização informando sobre os ônibus que passam nas paradas?

ENTREVISTADO: Muito, esse com certeza, deveria ser assim, todas as paradas.

ENTREVISTADOR: Com esse material, foi possível se sentir mais seguro para entender sobre o funcionamento da linha?

ENTREVISTADO: Com certeza, até devido ao horário e o mapa aí ó. Muito bem, foi vocês que desenvolveram? Parabéns.

ENTREVISTADOR: Fui eu que desenvolvi.

ENTREVISTADO: Parabéns.

ENTREVISTADOR: Você acha que assim é possível conseguir a informação sobre os ônibus sem pedir a ajuda de alguém?

ENTREVISTADO: Com certeza, com certeza.

ENTREVISTADOR: É que às vezes a gente depende da boa vontade das pessoas.

ENTREVISTADO: É, e às vezes, logo que eu cheguei aqui, até cansei de pegar o ônibus errado, mas como é de graça não me importei. (risos)

ENTREVISTADOR: Tá certo.

ENTREVISTADO: É mas tinha que ser, parabéns pela mulher, a mulher tá dominando mesmo hein.

ENTREVISTADOR: Obrigada!

ENTREVISTADOR: Qual é a sua idade?

ENTREVISTADO: 74.

ENTREVISTADOR: E a sua escolaridade?

ENTREVISTADO: Eu não terminei, hoje é até o médio, não é? Mas no meu tempo era “científico” e eu não terminei.

ENTREVISTADOR: Médio. Perfeito.

ENTREVISTADO: É, mas eu não terminei. Agora é médio, não é? Mas no meu tempo era “científico”.

ENTREVISTADOR: Muito obrigada pela tua disponibilidade.

ANEXO E

E.1 SCREENSHOTS DOS VÍDEOS DA OBSERVAÇÃO COMPORTAMENTAL

