

O AMBIENTE VIÁRIO NA PERCEPÇÃO DE PEDESTRES IDOSOS: UMA CONTRIBUIÇÃO DA PSICOLOGIA SOCIAL

Rogéria Motta de Sant'Anna

Universidade Federal do Rio de Janeiro
COPPE/PLANET-Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes

RESUMO

A Organização das Nações Unidas considera o período de 1975 a 2025 a Era do Envelhecimento. Este processo global de envelhecimento levará a um aumento nas demandas econômicas e sociais, e colocará uma grande pressão na oferta de serviços públicos, tais como saúde e transportes. O objetivo desta pesquisa é identificar as representações sociais dos pedestres idosos sobre o trânsito e analisar as implicações dessas representações na segurança e na mobilidade dessa população. O referencial teórico metodológico foi o da Teoria das Representações Sociais. A análise dos resultados indicou um acentuado potencial de exposição ao risco dos pedestres idosos que, embora percebam o ambiente de trânsito como hostil e inseguro, priorizam sua mobilidade, em detrimento da sua segurança.

ABSTRACT

The United Nations considers the period from 1975 to 2025 as the 'Ageing Era'. Such global ageing of the population will lead to an increase in demands, from social and economic perspectives, and will put pressure on the provision of public services such as health and transport. The objective of this work is to identify the social representations of elderly pedestrians within the road and traffic environments and to analyse the implications of such representations in the safety and mobility of this subject group. The theoretical and methodological background considered at this stage was the Social Representation Theory. The analysis of the results pointed out to a high potential risk exposure of elderly pedestrian that, although assuming the environment as hostile and unsafe, prioritize their mobility instead of their safety.

1. INTRODUÇÃO

O acelerado processo de envelhecimento populacional é fato conhecido e seus variados impactos vêm sendo discutidos nas últimas décadas. Esse processo de envelhecimento populacional vem se manifestando de forma distinta em diferentes países. Os países mais desenvolvidos passam por essa transição demográfica de forma gradual, mas os países em desenvolvimento, onde vive a maioria dos idosos em números absolutos, estão envelhecendo de forma mais brusca, não conseguindo viabilizar mudanças econômicas e sociais que propiciem melhor qualidade de vida ao idoso (Veras, 1994; WHO, 2001; WHO, 2002; Veras, 2002; CEPAL, 2003). No Brasil, o contingente de idosos já ultrapassa a soma dos 14 milhões, ou seja, 8,7% da população. É o grupo etário que mais cresce proporcionalmente. Dados da Organização Mundial de Saúde (WHO, 2002), indicam que, entre 1950 e 2025, a população de idosos no Brasil crescerá 16 vezes contra 5 vezes o crescimento da população total, o que colocará nosso país, em termos absolutos, como a sexta população de idosos do mundo (32 milhões de pessoas, em 2025). No entanto, existem graves questões que precisam ser resolvidas para que esse envelhecimento se dê de forma saudável. Os recursos necessários para responder às demandas deste contingente são precários e a sociedade brasileira penaliza-o com a falta de recursos comunitários e institucionais para atendê-lo em suas necessidades básicas de saúde, de segurança e de apoio.

A Organização Mundial de Saúde (WHO, 2001) aponta para a urgência de ações integradas que possibilitem melhorar a qualidade de vida daqueles que envelhecem. Essa abordagem enfatiza o conceito de Envelhecimento Ativo adotado a partir das pesquisas de Rowe e Kahn (1987). Esse conceito identifica o envelhecimento como um *"processo de otimização das oportunidades para a saúde, a participação e a segurança, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida à medida que as pessoas envelhecem"*. Como país membro da Organização Mundial de Saúde o Brasil está iniciando um movimento que possibilite esse envelhecimento ativo, dando ênfase especial à qualidade de vida para que o idoso mantenha o maior número de anos possíveis com

autonomia e inclusão social. Viver mais, mas com qualidade de vida. Nesse sentido, cresce o esforço do poder público e de organizações da sociedade civil para inserir os idosos de forma qualificada, como cidadão que necessita de um justo reconhecimento de seu status nessa nova realidade. Isto faz com que a associação entre envelhecimento e qualidade de vida seja um tema fundamental na agenda política e social brasileira (Veras, 2002). Neste contexto, o conceito de segurança no trânsito e suas implicações para a manutenção da mobilidade das pessoas idosas é um tema emergente.

Esse artigo apresenta resultados da pesquisa realizada por Sant'Anna (2006) baseada numa perspectiva interdisciplinar e orientada metodologicamente pela Psicologia Social, especificamente pela Teoria das Representações Sociais. Esse estudo tem como objetivo identificar como o pedestre idoso percebe e representa o ambiente viário e analisar as implicações dessas representações na segurança e na mobilidade dessa população.

2. OS IDOSOS COMO UM GRUPO DE RISCO NO AMBIENTE VIÁRIO

Os índices de acidentes no trânsito têm aumentado significativamente no grupo de pessoas idosas em todo o mundo, principalmente os pedestres, constituindo-se como um grupo de risco no ambiente viário. Tanto a incidência quanto a severidade das lesões por acidente de trânsito e quedas (associadas ao ambiente viário) aumentam a partir dos 60 anos. Aumenta também o tempo de recuperação do acidente e diminui a possibilidade de sobreviver ao mesmo, dada a fragilidade e vulnerabilidade do idoso no trânsito. Dentre os fatores e variáveis relevantes que influenciam essa maior fragilidade destacam-se os déficits visuais, auditivos, motores e cognitivos, além dos efeitos secundários de medicamentos e das condições psicológicas e sociais. Embora essa vulnerabilidade esteja frequentemente associada a essas características típicas dessa faixa etária, aspectos relativos ao sistema de transportes são responsáveis pelo grau de segurança e pelo potencial de mobilidade dos quais essa população pode desfrutar. (TRB, 1998; FHWA, 1999; OECD, 2000; RTA, 2000; OECD, 2001; Oxley, 2001; FHWA, 2001; ECMT, 2002; Hakamies-Blomqvist, 2003)

No Brasil, o perfil epidemiológico de mortalidade por causas externas atribui ao sistema de trânsito/transportes a principal causa de mortalidade da população idosa. Segundo dados do Ministério da Saúde (2001), no conjunto de causas externas, os acidentes de transporte são responsáveis por 30% dos eventos (mortes e ferimentos). Dentre os grupos vulneráveis, o documento destaca a população idosa, principalmente nas áreas urbanas. Pesquisa realizada pelo Centro Latino-Americano de Estudos sobre Violência e Saúde - CLAVES (2002), da Fundação Oswaldo Cruz, mostra que o conjunto de mortalidade por causas externas específicas em idosos no Brasil nos anos de 1980 e 1998 (nas capitais de regiões metropolitanas), os acidentes de trânsito/transportes ocupam o primeiro lugar em mortalidade por causas externas, sendo responsáveis por 29,6% dos óbitos. Em segundo lugar a pesquisa aponta as quedas como responsáveis por 13,7% do total das mortes por acidentes com idosos. No entanto, a pesquisa não diferencia o local da queda. Se considerarmos que o Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997), no seu Anexo I, define via como *"superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central"*, as quedas que ocorrem no espaço público - ruas e calçadas - devem ser adicionadas às causas relacionadas aos acidentes de trânsito/transportes. Nesse sentido, analisar o perfil epidemiológico a partir dessa perspectiva da legislação de trânsito, torna ainda mais grave e preocupante a situação que envolve quedas dos pedestres idosos no Brasil.

3. TRANSPORTES E QUALIDADE DE VIDA DA POPULAÇÃO IDOSA.

Embora exista uma maior concentração de estudos nas áreas epidemiológicas dos acidentes, voltados principalmente para os aspectos da segurança no trânsito, vários estudos enfatizam a importância das questões relativas à mobilidade. Nesse sentido, o binômio segurança/mobilidade assume um relevante papel na qualidade de vida dos idosos. Metz (2000), Alsnih e Hensher (2003), Banister e Bowling (2004) enfatizam a necessidade de compreender o conceito de mobilidade associado às demandas da população idosa. Segundo Metz (2000), na análise tradicional de transporte, a mobilidade está associada a comportamento de viagem (viajar para acessar pessoas e lugares) expresso na relação entre oferta e demanda. É a análise econômica do transporte com ênfase no caráter quantitativo. Nesse contexto, o conceito de mobilidade e suas implicações para o entendimento da mobilidade das pessoas idosas, são considerados restritos ao envolver apenas a análise com relação a número de viagens, não abordando outros aspectos fundamentais para esse grupo, como a noção de potencial de mobilidade. De acordo com Alsnih e Hensher (2003), a facilidade com que os destinos são alcançados (acessibilidade) tem aumentado, enquanto a facilidade de movimento (mobilidade) tem diminuído. Altos níveis de mobilidade estão associados com acesso, escolha, oportunidade e autonomia. É portanto crucial, que se desenvolva um sistema (viário e de transporte) que atenda às necessidades e especificidades do idoso, permitindo um sentimento de independência, segurança e dignidade. Tornando o sistema viário mais seguro e atraente ao idoso, estar-se-á, ao mesmo tempo, viabilizando um sistema mais seguro para a população como um todo.

No entanto, na análise da situação atual os sistemas de transporte e trânsito, principalmente nos países em desenvolvimento como o Brasil, ajudam a reforçar a exclusão social de extensas camadas da população, incluindo os idosos, de acordo com a interpretação de exclusão social fornecida por Lyons (2003): a estrutura desses sistemas faz com que se experimente a falência dos serviços públicos; há uma discrepância entre o que o indivíduo pode fazer e o que ele quer fazer; existe um espectro de exclusão social, ou seja, o indivíduo não se encontra simplesmente incluído ou excluído; a exclusão social é multidimensional. Esse mesmo autor ainda afirma que, ao medir a exclusão social, deve-se contemplar a necessidade de compreender os comportamentos de modo a refletir as experiências dos indivíduos e as restrições a eles impostas. Além disso, o autor ainda recomenda que, para sabermos quais informações devem ser coletadas, os usuários a serem estudados deveriam ser consultados a respeito dos seus próprios pontos de vista e, em particular para aqueles vítimas da exclusão social. Alguns estudos envolvendo aspectos da segurança no trânsito da população idosa, fundamentam-se na perspectiva do próprio idoso (Langlois *et al*, 1997; Hakamies-Blomqvist, 2000; Banister e Bowling, 2004; Sant'Anna e Braga, 2005). Nesse sentido, esta pesquisa ratifica essas premissas, buscando obter indicação sobre a visão da população idosa.

4. A CONSTRUÇÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA DA PESQUISA

Para a Organização Mundial de Saúde, uma das principais razões que contribui para a gravidade dos acidentes de trânsito é a prática comum, nos países em desenvolvimento, de considerar acidentes no trânsito como um problema basicamente do setor de transportes (WHO, 2002). É necessário, portanto, ampliar o enfoque interdisciplinar na compreensão dos acidentes de trânsito, para que estes possam ser avaliados a partir de uma complexa interação de fenômenos sociológicos, psicológicos, físicos e técnicos. Assim, a pesquisa aqui apresentada é de caráter qualitativo e exploratório, numa abordagem interdisciplinar da segurança no trânsito, fundamentada na teoria das Representações Sociais. Segundo Sant'Anna *et al* (2003) o caráter dinâmico presente nessa teoria é uma valiosa contribuição para os estudos da segurança no trânsito. A interação dos indivíduos com o ambiente de trânsito está organizada e estruturada em termos de representações. Mas elas não são estáticas. A própria dinâmica social pode gerar

novas formas de comunicação resultando em novas representações. Assim, compreender e atuar sobre uma representação abre a possibilidade de intervenções de ordem preventiva.

4.1. O referencial teórico - A Teoria das Representações Sociais

A Teoria das Representações Sociais (RS), teoria da psicologia social concebida por Serge Moscovici na década de 70, refere-se à maneira do indivíduo pensar e interpretar o cotidiano. O objetivo é compreender como o conhecimento sobre determinado objeto é construído pelos grupos sociais e constitui-se em um conjunto de imagens ou sistema de referência que permite ao indivíduo interpretar sua vida e a ela dar sentido (Moscovici, 1978). Estas não devem ser compreendidas como uma simples cópia ou imagem vinda do exterior que o indivíduo interioriza, como preconizava a clássica psicologia social. Elas devem ser pensadas como um processo de construção simbólica, a partir da realidade de determinados grupos. As representações são uma forma de construção e reconstrução dos diferentes significados que determinado objeto social (por exemplo, o ambiente viário) tem para determinados grupos. Nesse sentido, se justifica a abordagem teórico metodológica deste trabalho, ao possibilitar ao grupo de pedestres idosos expressar suas “teorias” sobre o ambiente viário. Significa compreender como esse grupo, orientado pelas suas representações, percebe esse ambiente (o que vai nortear sua atitude com relação ao trânsito) e como esse grupo convive com esse ambiente (sua relação com a mobilidade e o comportamento preventivo ou de risco).

Na condução desta pesquisa, adotou-se como orientação básica os pressupostos teóricos presentes na abordagem de Jodelet (2001), que enfatiza a gênese das RS, seus conteúdos e seus processos de construção: a ancoragem (componentes simbólicos) e a objetivação (componentes figurativos). A ancoragem é o processo que fornece um contexto inteligível ao objeto, permitindo a incorporação ou a inserção do objeto de representação em categorias já existentes. É a ancoragem que permite ao mesmo tempo dar sentido e construir o conhecimento. A objetivação faz um conceito tornar-se realidade, dando materialidade a ele através de uma imagem.

4.2. O referencial metodológico - População e amostra

Dados do IBGE (2004) apontam o Rio de Janeiro como a capital brasileira com a maior proporção de idosos (13,2%). A pesquisa de campo foi realizada com idosos que participam da UnATI - Universidade Aberta da Terceira Idade da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasil, por entendermos que esse grupo apresenta características típicas da população idosa do Rio de Janeiro, como por exemplo: diversificado perfil sócio-econômico e de escolaridade, diferentes sub-grupos etários e um perfil de vida ativa, comum a uma parcela da população idosa em áreas urbanas. Participaram deste estudo 50 idosos, com idades entre 60 e 78 anos, sendo 45 do sexo feminino e 5 do sexo masculino. A maior participação feminina na amostra pode estar associada ao fenômeno de feminização do processo de envelhecimento no Brasil (Morvan, 2001; Camarano, 2002; Pereira *et al*, 2003). A escolaridade dos participantes variou, incluindo desde pessoas sem alfabetização até pessoas com graduação completa. A renda dos entrevistados também variou. Por tratar-se de uma pesquisa qualitativa, para a delimitação do tamanho da amostra foi utilizado um critério amostral conhecido como de “saturação”. Isso significa dizer que, numa metodologia de base qualitativa, o número de sujeitos que deverão participar do conjunto de entrevistas dificilmente pode ser determinado a priori. Enquanto estiverem aparecendo informações originais que possam indicar novas perspectivas à investigação, as entrevistas devem continuar. O ponto de saturação é estabelecido quando o material obtido permitir identificar de forma satisfatória padrões simbólicos, práticas, sistemas classificatórios, categorias de análise da realidade e visões de mundo do universo em questão (Sá, 1998; Bauer & Gaskell, 2000).

4.3. Método de coleta de dados.

Utilizou-se a técnica de grupo focal para a coleta de dados (Millward, 1995). Foram realizados 5 grupos focais, com uma duração média de 70 a 90 minutos para cada grupo. As sessões de grupo foram filmadas, com o consentimento dos idosos, resguardando os preceitos éticos em pesquisas com seres humanos, estabelecidos pelo Ministério da Saúde, e que incluíram aprovação do projeto de pesquisa pelo Comitê Ético da UnATI. A partir da revisão bibliográfica foram definidos os temas críticos que serviram de base para a elaboração de uma entrevista semi-estruturada. Essa entrevista envolveu três eixos temáticos: a) segurança no trânsito associada: à percepção de risco; à diminuição do desempenho do idoso; ao comportamento dos demais usuários; à infra-estrutura viária; b) principais dificuldades dos pedestres idosos; c) o grau de hostilidade percebida e seus impactos na mobilidade.

4.4. Método de análise de dados

Os dados coletados nas entrevistas foram submetidos à técnica de análise de conteúdo temática conforme proposta por Bardin (1977). Após a transcrição das fitas, foram excluídas frases incompletas ou trechos ininteligíveis. A análise de conteúdo seguiu as seguintes etapas: leitura flutuante do material; análise categorizando os focos de discussão; construção de um mapa com os focos surgidos nas discussões; levantamento de hipóteses considerando os três eixos temáticos. Foram identificados os principais conteúdos das representações sociais e seus processos formadores: objetivação e ancoragem.

5. ANÁLISE DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS

Conforme proposto por Bardin (1977), a análise das entrevistas identificou os principais temas que emergiram das discussões com os grupos focais. Foram identificadas 5 categorias temáticas, a saber: a re-elaboração da representação social da velhice; a formação da identidade do idoso; o desejo de mobilidade; a percepção do ambiente viário como inseguro e hostil; o comportamento de risco do idoso e sua relação com a alteridade.

5.1. Re-elaboração da representação social da velhice

O primeiro resultado da análise do grupo focal remete à transformação pela qual tem passado o papel social do idoso no Brasil. Existem diversos estudos sobre a representação social da velhice no Brasil e, a partir da sua análise, é possível afirmar que o envelhecimento no Brasil se reveste de representações negativas, que acentuam os estereótipos da dependência física e afetiva, da insegurança e do isolamento, mas que vêm se alterando positivamente, de forma gradual (Velo, 1999; Peixoto, 2000; Costa e Campos 2003; Elmôr e Madeira, 2003). Nas últimas duas décadas, o fenômeno de transição demográfica que marca um acelerado crescimento da população idosa brasileira levou o país a repensar a questão dos idosos, seja na definição de políticas públicas no setor governamental, seja em ações da sociedade civil que contribuem para dar maior visibilidade às especificidades dos idosos. Surgem experiências de envelhecimento bem sucedidas e que estão sendo vividas coletivamente. Existe, portanto, um movimento de reconhecimento explícito desse envelhecimento da população brasileira. O que se observou na pesquisa é que, em paralelo a essa representação da velhice problemática, de solidão, de aposentadoria, de inatividade, surge uma nova geração de idosos que vão para as ruas, fazem exercícios, assistem a eventos culturais, fazem excursões, se reúnem em seus clubes, cuidam da alimentação, trabalham e contribuem com boa parte da renda familiar. São homens e mulheres, cidadãos ativos que circulam pela cidade, apropriam-se do espaço público, mesmo que não lhes seja adequado, mesmo com os riscos aos quais estão submetidos.

A mídia, com seu poder de formadora de opinião, tem tido uma participação decisiva em trazer essa questão para as discussões cotidianas, denunciando os conflitos intergeracionais e os

preconceitos que os idosos vivenciam, valorizando a independência e autonomia (Debert, 2002). Essas informações que circulam na sociedade descrevem essa nova identidade. É claro que o que está sendo retratado é um instantâneo de uma realidade em mutação. Além desse grupo de idosos inseridos socialmente, existe um imenso grupo de idosos sem condições financeiras e sociais, escondidos e esquecidos em suas casas, muitos dos quais vivendo violências e abusos de todo tipo (Minayo & Souza, 2003). Mas o que é importante ressaltar é que, do ponto de vista social (abordagem na qual esta pesquisa se fundamenta), é principalmente esse grupo de idosos ativos que está ajudando a re-elaborar a representação do conceito de idoso no Brasil. São eles os modelos de identificação positiva do envelhecimento. É com estes modelos que os demais idosos tendem a se confrontar num processo de identificação.

5.2. A formação da identidade

Surge, na análise do material coletado, uma associação entre a re-elaboração da representação social da velhice e um processo de alteração da identidade, conforme acima descrito, das pessoas que pertencem a esse grupo etário. Para Beauvoir (1970), a velhice nos coloca diante de uma complexa verdade: ela é uma relação dialética entre “eu” e “o outro”, da consciência que o indivíduo tem de si mesmo, através do outro. Assim, a chegada da velhice já trás em si uma crise de identidade. Para Soares (1997), de modo geral, essa crise de identidade do idoso é vivenciada com uma forte angústia provocada pelas modificações corpóreas que fazem com que a percepção do próprio corpo deixe de corresponder ao ideal imposto pela sociedade de consumo. Tal fato leva muitas vezes, à negação inconsciente da velhice e à valorização do “idoso jovem”. Essa idealização da juventude acaba por acentuar aspectos de identificação negativa do envelhecimento. Essa re-elaboração da representação social da velhice é uma forte referência social. Kimmel e Weiner (1998) afirmam que, quanto mais desenvolvido o sentimento de identidade, mais o indivíduo valoriza o modo em que é parecido ou diferente dos demais e mais claramente reconhece suas limitações e habilidades. É, portanto, a mobilidade que vai permitir ao idoso se identificar com a representação positiva da velhice e se sentir inserido socialmente. Essa representação é a fronteira entre ficar em casa e ir para a rua, entre ser um idoso ocioso, inativo, recluso e ser um idoso ativo, atuante.

5.3. O desejo de mobilidade

Observou-se que a necessidade de identificação com a representação de envelhecimento que emerge leva a uma maior necessidade de inserção social e, conseqüentemente, a um aumento da mobilidade das pessoas idosas. Mesmo no caso de idosos que se aposentaram, não foram observadas diferenças significativas no padrão de viagem. Este grupo de idosos sai de casa todos os dias úteis da semana. Além disso, aumentou o número de viagens encadeadas, característico de maior mobilidade. O que mudou foi o modo de transporte, pois, após a aposentadoria, eles passaram a fazer mais viagens a pé e por transporte público.

Embora a caminhada seja o meio de transporte preferido dos idosos, observa-se que o prazer e a autonomia da caminhada se confunde com a maior vulnerabilidade vivida pelos pedestres idosos em seus deslocamentos, seja na inadequação da infra-estrutura, seja na violência no trânsito e pública. No que se refere ao transporte público, o sistema de ônibus foi o tema abordado com maior ênfase. Os entrevistados enfatizaram a importância crucial dos deslocamentos por ônibus e as impedâncias vividas como usuários desse sistema. Ressalta-se que, desde 1999, a Constituição do Brasil estabelece a gratuidade no transporte público para maiores de 65 anos. No entanto, existem conflitos entre o poder público e as operadoras sobre os custos envolvidos e os aspectos legais dessa gratuidade. Diante desse impasse, observa-se que, de maneira geral, esse serviço não atende às demandas específicas dessa população. No que se refere aos aspectos tecnológicos, os ônibus não atendem às necessidades ergonômicas da população idosa: por

exemplo, a altura dos degraus dificulta a subida e a descida do ônibus. Em geral, os operadores são resistentes à aquisição de ônibus mais apropriados, ou à adaptação dos existentes, de acordo com o conceito de Desenho Universal, por causa dos altos custos envolvidos. No que se refere ao atendimento, prevalece uma atitude desrespeitosa dos motoristas que acaba por acentuar o preconceito contra os idosos e diminuir a percepção de qualidade do serviço por esse grupo etário.

É possível que a gratuidade no transporte público tenha tido papel importante no aumento da mobilidade das pessoas idosas. Para os idosos que participaram dos grupos focais o “andar de ônibus” é uma forma de “caminhar pela cidade”. Aqui está expresso um resultado importante da pesquisa, fundamental para a compreensão de seu tema: os idosos ancoram essa nova representação do envelhecimento no seu potencial de mobilidade e o ônibus surge como objeto de identificação dessa representação. Assim sendo, no grupo pesquisado, a percepção dos idosos sobre o ambiente viário ancora-se no seu potencial de mobilidade. Com relação à objetivação, ao serem abordados tópicos ligados ao tema pesquisado (mobilidade e segurança no trânsito), a imagem que predominou como uma linguagem simbólica foi o ônibus. Essa imagem simbólica orienta as percepções e os julgamentos dos idosos. O ônibus é, portanto, um elemento chave para entender a representação da mobilidade para o idoso e é necessário contextualizá-las em relação ao sistema de transportes urbanos da cidade onde eles vivem.

O sistema de transportes coletivos regulamentado que opera na cidade do Rio de Janeiro é bastante diversificado. Os sistemas sobre trilhos se deterioraram substancialmente ao longo da década de 90 (tanto o metrô quanto o sistema de trens). A demanda atual do sistema de trens (cuja operação se prolonga por municípios vizinhos localizados na Região Metropolitana) é de cerca de 370.000 passageiros por dia (4,5% do total de usuários do transporte público). A operação do sistema metroviário está limitada ao município do Rio atendendo uma demanda diária de cerca de 350.000 usuários (cerca de 4,5% do total). Parece evidente que os sistemas de transporte sobre trilhos não atendem adequadamente às necessidades de deslocamento dos usuários (Balassiano & Braga, 2000). Além dos sistemas sobre trilhos, operam na cidade o sistema de barcas, transportando em média menos de 30.000 passageiros por dia (cerca de 0,5% do total) e os sistemas alternativos de baixa capacidade que, de acordo com estudos recentes (Vasconcellos & Balassiano, 2004), transporta diariamente um volume de passageiros similar ao de trens e metrô (cerca de 360.000 passageiros por dia, 4,5% do total).

Dessa forma, identifica-se o sistema de ônibus urbano como o principal responsável pelo atendimento da demanda, transportando diariamente cerca de 7 milhões de usuários, (aproximadamente 85% dos deslocamentos realizados por transporte público). Esse sistema é o mais importante elo na integração com os demais modos de transporte locais e envolve grande parte da infra-estrutura viária que inclui pavimentação, pontos de embarque/desembarque, sistemas de informação e seus impactos relativos ao uso do solo (Balassiano & Braga, 2000). Esse cenário parece contribuir para justificar a associação, feita pelos idosos entrevistados, do ônibus com seu potencial de mobilidade. Pode-se concluir, portanto, que para esses idosos o ônibus não representa apenas um modo de transporte. Ele está sobreposto à própria percepção de mobilidade.

5.4. A percepção do ambiente viário como inseguro e hostil

Na produção do grupo focal, o ambiente viário foi descrito como inseguro e hostil, acompanhado pelo sentimento de medo e de fragilidade do pedestre idoso. Durante as entrevistas, vários aspectos da infra-estrutura viária foram objeto de crítica. Foram inúmeras as citações sobre ruas e locais que eram percebidos como inadequados às suas necessidades. É importante ressaltar o

clima de exacerbação emocional nesses momentos, onde a fala, principalmente por ser uma situação de grupo, evocava conteúdos emocionais. Além dos aspectos diretamente relacionados com a infra-estrutura, um outro fator identificado como determinante na percepção dessas pessoas idosas é a associação entre ambiente viário e violência. Para esses idosos a rua está associada ao lugar do ócio, dos comportamentos imorais, da violência, ou seja, um lugar perigoso. Aqueles que por ali transitam têm que lidar com sua própria vulnerabilidade diante desse ambiente ameaçador.

Por outro lado, o poder público é visto como omissos e incompetentes. Eles questionam a existência de leis de trânsito que não são cumpridas. Corroborando essa afirmativa, Figueiredo (apud Souza, 2001), afirma que há no contexto brasileiro uma prática nociva onde os códigos e as leis são legais, mas não necessariamente legítimos. Nesse sentido, o não cumprimento das leis de trânsito legitimam o sentimento de insegurança vivido pelos idosos. Olhar essas impropriedades inerentes à sociedade causa grande indignação ao idoso. É o confronto entre seus paradoxos pessoais e os paradoxos sociais. A essa concepção se soma a ambigüidade da rua como o lugar do encontro, onde ele pode exercer a sua autonomia, sua independência. Seu comportamento, em grande parte, é uma reação a este conflito.

5.5. O comportamento de risco do idoso e a alteridade

Se a rua é considerada um lugar tão hostil e inseguro, ficar em casa pode se tornar uma alternativa mais adequada. Mas o reflexo decorrente dessa opção pode ser o desenvolvimento de uma acentuada baixa estima, depressão e mesmo a perda de uma identidade positiva. Diante desse impasse, o idoso, através de um processo de alteridade, ancora a insegurança no trânsito, no “outro” que passa a ser o responsável pela sua insegurança. O processo de objetivação se dá com relação aos motoristas, aos motociclistas, aos ciclistas, aos demais pedestres e ao poder público. Dessa forma, os idosos se eximem da responsabilidade que têm na manutenção de um comportamento seguro no trânsito. Para Bion (apud, Joffe 1999) *“sentimentos e defesas primárias se tornam parte das vicissitudes da interação cotidiana, que são reativados quando a pessoa experimenta impotência em relação a objetos do mundo externo”*.

Conclui-se que, para os idosos que participaram da pesquisa, a alteridade é o mecanismo de defesa psicológico com relação a esse medo associado à percepção de insegurança no ambiente viário. Para Joffe (1999) a alteridade é uma primeira forma das pessoas se defenderem dos medos, através da projeção da responsabilidade por sua origem em outros, distanciando-se assim, da situação ameaçadora. “O outro é culpado, eu não”. “Os outros são culpados, meu grupo não”. Nesse sentido, o processo de alteridade é um mecanismo eficaz na minimização do conflito. Portanto a alteridade contribui para aumentar o risco dessa população, pois ao projetar o medo desse ambiente viário inseguro e hostil nos outros, os idosos estão gerando uma dissociação, que pode potencializar sua exposição ao risco. Nesse sentido, esses elementos de ancoragem e objetivação relacionados com a alteridade devem ser considerados em programas educativos voltados para esse contingente. A figura 1 mostra esquematicamente o conjunto de análises realizadas na pesquisa.

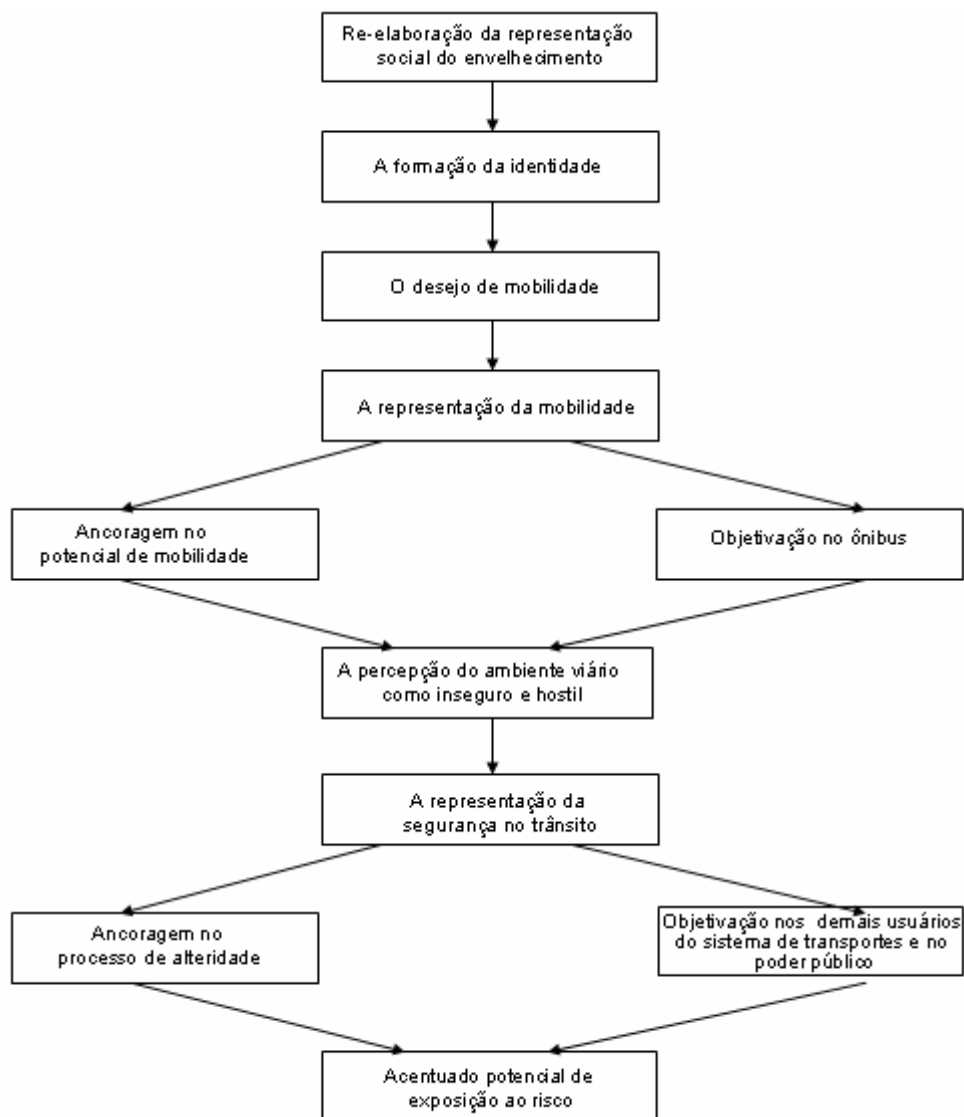


Figura 1: A estrutura da análise da pesquisa

6. ANÁLISES DOS RESULTADOS

A análise desses resultados indica um acentuado potencial de exposição ao risco dos pedestres idosos que, embora percebam o ambiente de trânsito como hostil e inseguro, priorizam sua mobilidade, em detrimento da sua segurança. Tal fato está relacionado com um quadro que configura um processo de re-significação do envelhecimento na sociedade brasileira. Em conformidade com esse processo, a representação social do envelhecimento está sendo re-elaborada com novos símbolos, valores e crenças. Emerge nesse grupo social uma necessidade de se identificar com uma representação positiva da velhice, apropriando-se desses atributos através de uma maior inserção social. Nessa perspectiva, é possível caracterizar que essa re-elaboração da representação social leva a um aumento da mobilidade das pessoas idosas. No entanto, ao aumentar o número de viagens, o idoso aumenta também a percepção do risco e da ameaça constante de um ambiente que lhe é hostil. Mesmo percebendo o ambiente viário como um lugar inseguro, eles se sentem impelidos a ir para a rua, sob pena de perder a auto-estima. Diante desse impasse, o que se percebe é que os idosos, ao se sentirem impotentes diante desse contexto, tendem a compreender e justificar esse risco através da alteridade, atribuindo aos demais usuários do sistema de transportes e ao poder público a responsabilidade pela sua

segurança. Essa dissociação possui uma contrapartida que é justamente acentuar o potencial de exposição ao risco dessa população.

7. CONCLUSÕES

Esta pesquisa teve como objetivo obter indicativos das representações sociais dos pedestres idosos sobre o ambiente viário e analisar as implicações dessas representações na segurança e na mobilidade dessa população. Os principais resultados apontam para uma representação negativa do ambiente de viário com acentuado potencial de exposição ao risco dos pedestres idosos que priorizam sua mobilidade, em detrimento da sua segurança. Embora exista uma relação dialética entre mobilidade e segurança, na pesquisa elas expressam representações diferentes. Tal constatação é preocupante, pois a representação da mobilidade se sobrepõe à representação da segurança. Ao ancorar sua inserção social no potencial de mobilidade, os idosos estão se envolvendo mais intensamente em um ambiente viário que não atende às suas necessidades mínimas de segurança.

Um dos resultados mais significativos da pesquisa aponta para a importância crucial do transporte público no atendimento das necessidades de deslocamento dessa população. O transporte público e as questões envolvendo idosos no Brasil devem ser alvo de maior atenção dos pesquisadores, do poder público e da sociedade. As ambivalências e ambigüidades que caracterizam os conflitos que permeiam as relações entre poder público e empresas operadoras devem ser mitigados. A abordagem dessa questão envolve necessariamente aspectos que deverão enfatizar valores, normas e critérios voltados para a garantia dos direitos dos idosos. Considerar apenas a melhoria tecnológica e operacional dos ônibus não resolveria os problemas de mobilidade e acessibilidade dos pedestres idosos. No entanto, considerando as distorções no sistema de transportes da cidade do Rio de Janeiro causadas pela ausência de um efetivo planejamento, o transporte por ônibus se tornou sinônimo de transporte público. Nesse sentido, qualquer melhoria no transporte público, principalmente por ônibus, terá impactos significativos na qualidade de vida dos pedestres idosos.

O planejamento de medidas que objetivem a redução da exposição ao risco no trânsito da população idosa envolve necessariamente a melhoria no atendimento de suas necessidades mínimas de mobilidade e segurança (seja na infra-estrutura viária, seja no sistema de transporte público). No entanto, um aspecto fundamental identificado na pesquisa aponta para a relevância de programas educativos. A componente educacional desses programas deve enfatizar a promoção de estratégias voltadas para o comportamento dos idosos e da sociedade como um todo. É fundamental que os idosos sejam informados das implicações em relação às mudanças físicas e cognitivas experimentadas como parte do processo de envelhecimento. Esses programas devem incentivar os idosos na sua conscientização, na avaliação e no reconhecimento de suas habilidades e limitações, difundindo informações relacionadas com a complexidade do ambiente viário, propiciando assim estratégias compensadoras que preservem a habilidade de se locomover com segurança pelo maior período de tempo possível.

O idoso que emergiu na pesquisa está em busca de um novo status que lhe dê relevância social. Entretanto, esse idoso vive um momento de transição e luta contra as representações limitantes que ainda são majoritárias na nossa sociedade. Nesse contexto, é prioritário pensar a questão da mobilidade e da segurança no trânsito dessa população com ênfase na qualidade de vida. Nesse sentido, as perdas funcionais típicas do envelhecimento podem comprometer a autonomia, mas não o potencial de mobilidade segura. Os resultados da pesquisa confirmam a importância de pesquisas interdisciplinares em segurança no trânsito, enfatizando a relevância do setor de

transportes no seu potencial de contribuir com abordagens estratégicas em promoção de saúde e inclusão social, principalmente no caso da população idosa.

Agradecimentos

À CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior e à UnATI - Universidade Aberta da Terceira Idade, pelo apoio concedido para a realização da pesquisa que originou esse trabalho.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alsnih, A. e Hensher, D. A. (2003). The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. *Transportation Research Part A*, 37, 903-916.
- Balassiano, R. e Braga, M. G. C. (2000). Competição no transporte rodoviário de passageiros: o caso do Rio de Janeiro. In *Transporte em Tempos de Reforma*, Eds. Santos, E. & Aragão, J. L.G.E. Editora, Brasília.
- Banister, D. e Bowling, A. (2004.) Quality of life for the elderly? The transport dimension. *Transport Policy*, 11, 105-115.
- Bardin, L (1977). *Análise de Conteúdo*. Lisboa, Edições 70.
- Bauer, M. W. e Gaskell, G. (2000) *Qualitative researching with text, image and sound*. Sage Publications, London.
- Beauvoir, S (1970). *A velhice*. Difusão Européia do Livro.
- Brasil (1997) *Código de Trânsito Brasileiro*. Ministério da Justiça. Brasília.
- Camarano, A. A. (2002). Envelhecimento da população brasileira: uma contribuição demográfica. Texto para Discussão, 858, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Rio de Janeiro.
- CEPAL (2003). América Latina y el Caribe: el envejecimiento de la población 1950-2050. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Boletín demográfico, 72, Santiago, Chile.
- CLAVES (2002) *Análise de Mortalidade por Causas Externas de Idosos em Capitais de Regiões Metropolitanas do Brasil*. Escola Nacional de saúde Pública, Centro Latino-Americano de Estudos sobre Violência e Saúde, FIOCRUZ - Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro.
- Costa, F. G. e Campos, P. H. F. (2003). Representação social da velhice, exclusão e práticas institucionais. III Jornada Internacional e I Conferência Brasileira sobre Representações Sociais, Rio de Janeiro, UERJ.
- Debert, G. G. (2002). O Idoso na Mídia. Disponível em <<http://www.comciencia.br/reportagens/envelhecimento/texto/env12.htm>> Acesso em maio de 2004.
- ECMT (2002). “Transport and Ageing of The Population”. European Conference of Ministers Of Transport. Disponível em <www.oecd.org/cem/> Acesso em setembro de 2002
- Elmôr, T. M. R e Madeira, M.C.O. (2003). Idoso e o aprender. III Jornada Internacional e I Conferência Brasileira sobre representações Sociais, Rio de Janeiro, UERJ.
- FHWA (1999) *Safe Mobility for Older People Notebook*. US Federal Highway Administration. Disponível em <http://ntl.bts.gov/DOCS/Safe_Ntbk/index.htm> Acesso em fevereiro de 2003.
- FHWA (2001). *Guidelines and recommendations to accommodate older drivers and pedestrians*. US Federal Highway Administration.
- Hakamies-Blomqvist, L. (2000). Recent European research on older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, v. 32, p. 601-607.
- Hakamies-Blomqvist, L. (2003). Ageing Europe: the challenges and opportunities for transport safety. European Transport Safety Council, Brussels. Disponível em <<http://www.etsc.be/eve.htm>> Acesso em maio de 2003.
- IBGE (2004). Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>> Acesso em junho de 2004
- Jodelet, D. (2001). As representações sociais: um domínio em expansão. In D. Jodelet (org.). *As representações sociais*. Editora EdUERJ, Rio de Janeiro.
- Joffe, H. (1999). Eu não, o meu grupo não: representações sociais transculturais da AIDS. In: Guareschi, P. e Jovchelovitch, S. *Textos em Representações Sociais*. 5 ed. Petrópolis:Vozes.
- Kimmel, D. C. e Weiner, I. (1998). *La adolescencia: una transición del desarrollo*. Barcelona: Ariel.
- Langlois, J.A., Keyl, P.M., Guralnik, J.M., Foley, D.J., Marottoli, R.A. e Wallace, R.B. (1997). Characteristics of older pedestrians who have difficulty crossing the street. *American Journal of Public Health*, 87:393-397.
- Lyons, G. (2003). The introduction of social exclusion into the field of travel behaviour. *Transport Policy*, 10:339-342.
- Metz, D. H. (2000). Mobility of older people and their quality of life. *Transport Policy* 7, 149-152.
- Millward, L. (1995). Focus groups. In: G. M. Breakwell, S. Hammond & C. Fife-Schaw (Orgs.) *Research methods in Psychology*. London.
- Minayo, M. C. e Souza, E. R. (2003). As múltiplas mensagens da violência contra os idosos. In: *Violência sob o olhar da saúde: infrapolítica da contemporaneidade brasileira*. Editora FIOCRUZ, Rio de Janeiro.

- Ministério da Saúde (2001) Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências: Portaria MS/GM nº737 de 16/05/01 publicada no DOU nº 96 seção 1E, de 18/05/01, Brasília, Brasil.
- Morvan, M. M. (2001). O envelhecimento da população brasileira: intensidade, feminização e dependência. Fundação Joaquim Nabuco, Ministério da Educação, Brasil. Disponível em <<http://www.fundaj.gov.br/docs/text/pop2001-3.doc>> Acesso em janeiro de 2004.
- Moscovici, S. (1978). A representação social da psicanálise. Rio de Janeiro: Zahar.
- OECD (2000). Elderly people in a safe traffic environment. Organization for Economic Co-operation and Development. Disponível em <<http://www.rws-avv.nl/verkeersveiligheid/rapporten/elderly-people-in-a-traffic-environment.pdf>> Acesso em agosto de 2001.
- OECD (2001). Ageing and transport: mobility needs and safety issues. Organization for Economic Co-operation and Development.
- Oxley, J. (2001). Elderly pedestrian issues. Accident Research Centre. Monash University. Victoria, Australia. Disponível em <http://www.maa.nsw.gov.au/pdfs/ped_safety_sem13.pdf> Acesso em julho de 2003.
- Peixoto, C. (2000). Entre o estigma e a compaixão e os termos classificatórios: velho, velhote, idoso, terceira idade. In: Velhice ou Terceira Idade? Estudos Antropológicos Sobre Identidade, Memória e Política. Editora Fundação Getúlio Vargas, 2 edição, Rio de Janeiro.
- Pereira, R. S., Curioni, C. C. e Veras, R. (2003). Perfil demográfico da população idosa no Brasil e no Rio de Janeiro em 2002. Textos Envelhecimento, v.6, 1, Rio de Janeiro.
- Rowe, J. W. e Kahn, R.L. (1987) Human aging: usual and successful. Science 237:143-149.
- RTA (2000). Safety and the older pedestrian. Roads and Traffic Authority. Pedestrian Council of Australia, Sydney.
- Sá, C. P. (1998). A construção do objeto de pesquisa em representações sociais. EdUERJ, Rio de Janeiro.
- Sant'Anna, R. M.; BRAGA, M. G. C. e CALDAS, C. C. (2003) As contribuições da teoria das representações sociais na abordagem interdisciplinar da segurança no trânsito. V Encontro de Estudos e Pesquisas Interdisciplinares em Representações Sociais: Teoria, Pesquisa e Intervenção, UFRN, Natal.
- Sant'Anna, R. M. e BRAGA, M. G. C. (2005) The Elderly Pedestrian and Social Representation. In: Underwood, G. (ed.) Traffic & Transport Psychology: Theory and Application. London, Elsevier
- Sant'Anna, R. M. (2006) Mobilidade e segurança no trânsito da população idosa: um estudo descritivo sobre a percepção de pedestres idosos e especialistas. Tese de Doutorado, Programa de Engenharia de Transportes, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Soares, N. E. (1997). A velhice e suas representações sociais em duas instituições de Medicina Social. Tese de Doutorado, Instituto de Medicina da UERJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Souza, L. C. G. (2001). As representações sociais do carro, da velocidade e do risco em jovens. Tese de Mestrado, Instituto de Psicologia, Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social e da Personalidade. UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Spink, M. J. (1999). Desvendando as teorias implícitas: uma metodologia de análise das representações sociais. In: Guareschi, P. e Jovchelovitch, S. Textos em representações sociais, 5 ed, Petrópolis: Vozes.
- TRB (1998). Transportation in an aging society: improving mobility and safety for older persons. Transportation Research Board, Special Report 218, USA.
- Vasconcellos, S.C. e Balassiano, R. (2004). An integration proposal to the transport system of the City of Rio de Janeiro. CODATU XI, Bucharest, Romênia, 22-24 April.
- Veloz, M. C. T. (1999). Representações sociais do envelhecimento. Revista Psicologia: Reflexão e Crítica, v.12, 2, Porto Alegre.
- Veras, R. P. (1994). País jovem com cabelos brancos. Editora Relume-Dumará, Rio de Janeiro.
- Veras, R. P. (2002). A era dos idosos: os novos desafios. Iª Oficina de Trabalhos sobre desigualdades sociais e de gênero em saúde de idosos no Brasil. Disponível em <<http://www.cpqrr.fiocruz.br/nespe/Content/Ouro%20Preto/ouro-preto-anais-final.pdf>> Acesso em maio de 2004.
- WHO (2001). Spot light on mounting traffic deaths, NMH News, WHA 54, May, Genebra.
- WHO (2002). Estrategia quinquenal de la OMS para la prevención de lesiones por accidentes de tráfico. Department of Health Promotion, Genebra.