

Transporte público urbano da Capital Federal e entorno: (In)visibilidade do passageiro idoso



*Alda Abrahão Faiad de Moura
Eduarda Rezende Freitas*

Introdução

O envelhecimento é um processo de desenvolvimento humano, em que estão presentes uma série de alterações fisiológicas, psicológicas e sociais, que levam a uma redução significativa e gradual de determinadas capacidades de adaptação e de desempenho psicofísico (SANTOS, 2021). Apesar do declínio em algumas funções, a velhice é uma fase do curso de vida normal e esperada, que é perpassada por diversos estigmas sociais.

Estigmas são sinais profundamente depreciativos, utilizados para afastar algum(ns) indivíduo(s) de um grupo dominante, resultando em rejeição, discriminação e exclusão dessas pessoas em diversas áreas da sociedade (NASCIMENTO, 2019). Tal situação pode resultar em ameaça a um indivíduo ou grupo, por exemplo, de pessoas idosas, que contam com determinadas características que os diferenciam da norma, estando, portanto, fora dos padrões de valores do grupo dominante.

Nesse sentido, cabe destacar que, em nível social, a mídia e o mercado de trabalho associam a pessoa idosa a diversos aspectos negativos e o ficar velho a algo ruim, notando-se busca constante pela eterna juventude. Esses estereótipos negativos socialmente construídos geram um desgaste físico e mental na pessoa idosa, desrespeitando-as em seus direitos fundamentais (MINÓ, 2021).

Com o passar dos anos e, sobretudo, com o avançar da velhice, as vulnerabilidades do corpo e da mente aumentam e, conseqüentemente, é preciso que respostas coletivas sejam implementadas para que todos possam usufruir dessa fase da vida de forma digna, com segurança, manutenção da saúde e da participação social. No entanto, um dos direitos mais fundamentais,

o de ir e vir, é fortemente desrespeitado para pessoas idosas, e isso se observa na dificuldade de deslocamento pela e entre cidades.

O sistema de transporte coletivo urbano possibilita às pessoas o acesso a diversas atividades neste ambiente, como o deslocamento para o trabalho e a utilização de serviços de saúde e lazer. Dentre os benefícios do uso do transporte público encontra-se a redução da frota de veículos particulares na cidade, pois quanto maior o número de usuários desse serviço, menor será o congestionamento das vias públicas e os riscos de acidentes (SILVA et al., 2021), e, conseqüentemente, a diminuição de poluentes, contribuindo com o meio ambiente e a qualidade de vida nos centros urbanos (VIEIRA et al., 2016).

Apesar dos benefícios mencionados no uso do transporte público, é preciso considerar questões relacionadas aos desenhos e ao planejamento das cidades como possíveis dificultadores para o deslocamento de algumas pessoas, como as idosas. O Distrito Federal (DF) apresenta um histórico vinculado ao automóvel (FERRAZ JUNIOR, 2021). De acordo com o autor, a capital brasileira surgiu da integração nacional e da expansão da ocupação no interior do país. O Plano Piloto destaca a vida social, permitindo a circulação de pedestres nas quadras e entrequadras. Nos deslocamentos maiores, contudo, faz-se necessário o uso de veículos motorizados.

Aos passageiros das chamadas “cidades-satélites” e “entorno” são impostos desafios à mobilidade em um espaço urbano segregado, marcado pelas diferenças socioeconômicas. Os constantes engarrafamentos, a superlotação do transporte público, a dificuldade financeira de acesso aos veículos particulares e o alto número de acidentes são adversidades relacionadas à essa dinâmica (FERRAZ JUNIOR, 2021).

Tal realidade constitui um fator decisivo para a exclusão de pessoas portadoras de necessidades especiais e/ou com restrições de mobilidade, como é o caso de algumas pessoas idosas, sobretudo as mais longevas. Para Pinto (2012), as infraestruturas das cidades são planejadas com o intuito de comportar indivíduos com autonomia e capacidade física preservadas; com efeito, a negação das diferenças inviabiliza a promoção de um ambiente urbano inclusivo para populações fisicamente vulneráveis.

A partir do cenário apresentado, o presente texto parte de uma pesquisa de Doutorado em Psicologia e tem como objetivo discutir as dificuldades relacionadas ao direito de ir e vir de passageiros idosos do DF e entorno, compreendendo essa conjuntura como expressão da discriminação e invisibilidade social desses cidadãos. Ressalta-se que visões negativas sobre o envelhecimento e as conseqüentes restrições sociais impostas a pessoas idosas podem ser interpretadas como uma faceta da discriminação etária (GOLDANI et al. 2010).

Idadismo, ageísmo ou etarismo

Idadismo (etarismo ou ageísmo) é um conceito que se refere às atitudes e práticas negativas generalizadas em relação aos indivíduos, tendo

exclusivamente por base a característica da idade. O idadismo envolve a prevalência de estereótipos negativos em relação ao envelhecimento e à idade, bem como a existência de preconceito e inúmeras práticas discriminatórias em relação às pessoas idosas (FELIPE, 2020).

O termo *ageism* foi proposto pela primeira vez pelo geriatra norte-americano Robert Butler, na década de 1969. No Brasil, são utilizados os termos idadismo, ageismo, etarismo ou, mesmo, preconceito ou discriminação etária. Essas conceitualizações fazem referência ao mesmo ato: discriminar ou criar estereótipos, em geral negativos, para um indivíduo ou grupo de pessoas, baseado na idade cronológica (DÓREA, 2020). Para Goldani et al. (2010, p. 411) a discriminação etária deve ser vista “como parte das múltiplas formas de discriminação experimentadas pelos indivíduos”, devendo ser considerado um sério problema social a ser enfrentado coletivamente, por meio “da educação e de intervenções com políticas públicas apropriadas” (p. 412).

A discriminação etária tem sido amplamente reconhecida como um problema que impacta negativamente diversos setores da vida da pessoa idosa, como a saúde, a vida social e o acesso à cidade (MARQUES, 2020). Além disso, é tida como uma ameaça ao “envelhecimento ativo”, termo definido pela Organização Mundial de Saúde (OMS) enquanto forma de otimizar as oportunidades para a saúde, participação social e segurança, tendo por objetivo a promoção da qualidade de vida durante o avançar da idade (FELIPE, 2020). Como exemplo de desrespeito e negação de direitos, é apresentado, a seguir, a fala de uma passageira idosa de 80 anos.

Ao entrar no ônibus, mesmo amparada por legislação que determina prioridade no embarque de passageiros idosos (Lei 2.250/1998), o motorista a fez descer e aguardar os demais (mais novos) entrarem. Ao relatar o ocorrido, disse: “*Penso que ele fez isso por eu ser negra e velha.*”

Reflexões sobre os princípios fundamentais do PNMU na circulação urbana, a partir das falas de passageiros idosos

Pouco se fala a respeito do serviço oferecido pelo transporte urbano para a população idosa. As normas de adaptação das frotas são ineficazes na garantia da acessibilidade necessária, fazendo com que tal oferta seja precarizada. Somado a isso, o passageiro idoso também convive com a discriminação e o desrespeito dos profissionais e demais usuários do transporte público, o que, para Maranhão et al. (2020), potencializa suas dificuldades na participação de atividades extradomiciliares.

Pinto (2012) comenta sobre a importância de se assegurar a igualdade de oportunidades e a participação plena em todas as esferas sociais, considerando principalmente as pessoas com mobilidade reduzida. Os seguintes relatos ilustram como as limitações físicas do passageiro idoso, a falta de acessibilidade, a discriminação e o desrespeito influenciam no cotidiano dessas pessoas:

“Quase me machuquei. Com a freada brusca, fui jogada no fundo do ônibus. Meu cunhado fraturou a bacia devido a uma queda no interior

do ônibus, foi hospitalizado e faleceu em decorrência desse acidente.” (Feminino, 71 anos).

Por desconhecer o itinerário do ônibus, a passageira idosa indagou ao motorista qual era o destino daquele veículo e teve como resposta do condutor: *“pode entrar, estou indo para o asilo.”* (Feminino, 70 anos).

“O botão de acesso para o sinal de descida do ônibus não funciona.” (Feminino, 67 anos).

“Os ônibus andam lotados, motoristas e cobradores são mal-humorados, percebo que não gostam, têm ‘raiva’ dos passageiros idosos.” (Feminino, 80 anos).

“Motoristas não atendem o sinal na parada devido à nossa aparência de idosa.” (Feminino, 71 anos).

“Os cobradores e motoristas maltratam mais os idosos do que os demais passageiros.” (Feminino, 80 anos).

“Caí do ônibus quando o motorista arrancou com o veículo antes da minha descida.” (Feminino, 62 anos).

“Uma vez a parte da frente estava muito lotada, então pedi ao motorista para que eu entrasse no meio ou atrás. Ele não abriu a porta e ainda foi muito grosseiro.” (Feminino, 65 anos).

“Na fila de espera, os passageiros mais jovens passam na minha frente, mas não reclamo.” (Feminino, 70 anos).

“É comum se ouvir de outros passageiros: ‘esses idosos deveriam estar em casa’.” (Feminino, 62 anos).

“Passageiros mais jovens me dizem: ‘anda logo sua velha, desce logo sua velha’.” (Feminino, 78 anos).

“Os passageiros mais jovens não cedem lugar e, para descer do ônibus, eu preciso de ajuda.” (Feminino, 70 anos).

“Tenho séria dificuldade de enxergar o letreiro do ônibus. Quando estou na parada preciso que outro passageiro dê o sinal ao ônibus para que eu possa transitar.” (Masculino, 66 anos).

“Sinto muita dor no ombro e cotovelos, isso dificulta viajar de pé, no coletivo.” (Feminino, 69 anos).

“Tenho dificuldades de enxergar o letreiro e de descer do ônibus.” (Masculino, 68 anos).

“Acho o letreiro do ônibus muito pequeno. Também sinto fortes dores no quadril, no joelho, isso dificulta o meu acesso ao ônibus.”
(Masculino, 66 anos).

Não faltam, contudo, documentos e diretrizes que garantem institucionalmente o acesso universal ao transporte público e a equidade na prestação do serviço. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) é uma dessas diretrizes e, dentre vários objetivos, destaca a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social.

No quadro a seguir, encontram-se os princípios da PNMU.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- ✓ Acessibilidade universal;
- ✓ Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- ✓ Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- ✓ Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- ✓ Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- ✓ Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- ✓ Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- ✓ Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- ✓ Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Fonte: Brasil (2012)

Conclusão

São inúmeros os desafios encontrados pelos passageiros idosos do DF e entorno, dentre os quais destacam-se ônibus insuficientes e sem manutenção, poucas linhas e falta de informações sobre horários e itinerários, especialmente para as pessoas sem acesso à comunicação digital. Além desses, constata-se, a partir dos relatos dos participantes dessa pesquisa e da literatura científica disponível, que o tratamento dispensado a idosos passageiros do transporte público urbano, em especial da capital federal, é discriminatório. Diversos desafios vivenciados por esse segmento etário podem ser traduzidos como violência que, apesar de sutis e “invisíveis”, é real na vida social.

Portanto, faz-se necessária uma maior atenção por parte da sociedade e dos gestores públicos quanto às reais necessidades dos passageiros com

mobilidade reduzida, como muitos idosos. Devido a uma visão estereotipada da velhice, esses cidadãos são tratados com abuso e negligência por parte de funcionários e demais usuários. Tais situações configuram preconceito e discriminação etária praticados contra esse grupo em seus deslocamentos no transporte.

Para minimizar o sofrimento causado com o avançar da idade, a exclusão social, a opressão traduzida em tensões reais e atuais, faz-se necessário que empresas concessionárias desse serviço tenham a sensibilidade e o respeito para com essa categoria de usuários e promovam estratégias visando melhoras no atendimento, na promoção de cursos preparatórios para motoristas e cobradores, campanhas educativas nos terminais rodoviários e no interior do coletivo, visando despertar nos profissionais e demais passageiros atitudes voltadas à solidariedade intergeracional e ao cumprimento de leis. Assim, é possível que um tratamento pautado no respeito se transforme em um pacto civilizatório, focado na dignidade e permitindo à pessoa idosa ser sujeito de seu tempo.

Dados da Pesquisa

Estudos relacionados ao preconceito e à discriminação sofridos por pessoas idosas usuárias de transporte público têm sido escassos no âmbito acadêmico. Pouco, ou quase nada, se discute a respeito dessas questões. Assim, essa pesquisa de Doutorado em Psicologia, que se encontra em desenvolvimento, almeja diminuir, ainda que de forma limitada, a carência na produção científica sobre essa temática. Além disso, ela dá voz às pessoas idosas sobre suas vivências na utilização desse serviço de transporte.

Os relatos apresentados foram obtidos na aplicação dos instrumentos da pesquisa realizada com 109 pessoas idosas (entre 60 e 84 anos). Quando entrevistadas, elas estavam na rodoviária central de Brasília e em paradas de ônibus das cidades satélites. A maioria pertence ao gênero feminino (54,63%), vivem com renda menor ou até um salário-mínimo, isto é, R\$ 1.212,00 (54,63%), se autodeclararam pardas (57,80%), moram sozinhas (30,56%) e apresentam apenas o ensino fundamental completo (57,41%). Sobre a frequência semanal de uso do transporte público, 16,51% o utilizam um dia da semana, 17,43% dois dias, 10,09% três, quatro ou cinco dias da semana, 1,83% seis dias e 33,94% fazem uso diariamente.

Referências

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2012.

DÓREA, Egidio Lima. *Idadismo: Um mal universal pouco percebido*. Unisinos, 2021.

FERRAZ JUNIOR, Vagner Teixeira. *Mobilidade urbana e segregação socioespacial no Distrito Federal*. 2021. 48 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) — Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

FILIPE, Inês Ferreira de Sousa. Idadismo no contexto da COVID 19: Representação das pessoas mais velhas nos jornais digitais Portugueses. 2020. Tese de Doutorado.

GOLDANI, Ana Maria. Desafios do "preconceito etário" no Brasil. **Educação & Sociedade**, v. 31, p. 411-434, 2010.

MARANHÃO, Maria do Socorro Leite; MENDES, Lorena. Direito do Transporte ao Idoso. 2020. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/80067/direito-do-transporte-ao-idoso>

MARQUES, Sibila et al. Determinants of ageism against older adults: a systematic review. **International journal of environmental research and public health**, v. 17, n. 7, p. 2560, 2020.

MINÓ, Nádia Marota; DE MELLO, Rita Márcia Andrade Vaz. Representação da velhice: reflexões sobre estereótipo, preconceito e estigmatização dos idosos. **Oikos: Família e Sociedade em Debate**, v. 32, n. 1, p. 273-298, 2021.

NASCIMENTO, Larissa Alves do; LEÃO, Adriana. Estigma social e estigma internalizado: a voz das pessoas com transtorno mental e os enfrentamentos necessários. **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, v. 26, p. 103-121, 2019.

PINTO, Cecilia Rafaela dos Santos. Análise da mobilidade de transporte por parte da pessoa com deficiência (PcD): um estudo de caso na RMRJ. 2012. Dissertação de Mestrado.

SANTOS, Wagner Soares. Exercício resistido para a prevenção da osteoporose em idosos predispostos. 2021.

SILVA, Fernando DM et al. FAS-Bus: Um Sistema de Análise da Frota de Ônibus Urbanos. In: **Anais Estendidos do XXXIX Simpósio Brasileiro de Redes de Computadores e Sistemas Distribuídos**. SBC, 2021. p. 1-8.

VIEIRA, Nathália Duarte Braz. Avaliação dos impactos energéticos na redução das emissões de CO2 associadas aos mecanismos de Eficiência Energética no Brasil: uma proposta metodológica e estudo de caso. 2016.

Data de recebimento: 20/09/2022; Data de aceite: 20/09/2022

Alda Abrahão Faiad de Moura - Mestre em Gerontologia pela Universidade Católica de Brasília (UCB) e Doutoranda em Psicologia pela UCB. E-mail: aldafaiad@gmail.com

Eduarda Rezende Freitas - Psicóloga, Mestre e Doutora em Psicologia pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF). Professora nos Programas de Pós-graduação em Psicologia e Gerontologia da Universidade Católica de Brasília.