Análise da Acessibilidade e Mobilidade Urbana para a Terceira Idade no Município de Santos/SP

Colaço, Kleber R.; Andrade, Pedro H. S.; Schmidt, Clayton F.

Universidade Santa Cecília, Santos-SP, Brasil - Mestrado em Auditoria Ambiental

E-mail: kleberrc@uol.com.br; pedro_hsandrade@hotmail.com; clayfs@yahoo.com.br.

Resumo: A proposta deste trabalho é analisar as dificuldades que a terceira idade enfrenta diariamente no centro urbano do município de Santos e os programas que a prefeitura vem implantando para minimizar os impactos gerados. Foi utilizada uma metodologia de pesquisa de dados e um levantamento das legislações aplicadas. As análises de conteúdo resultaram que mesmo com a aplicação e atendimento das leis pelos órgãos públicos e dos investimentos no sistema viário, os índices de acidentes com idosos continuam altos em relação aos acidentes com vitimas, principalmente nas vias de trânsito de veículos. O espaço urbano também é outro fator que contribui como grande gerador de dificuldades para a mobilidade e acessibilidade dos idosos. Em relação à análise das ações de melhorias e atendimento as legislações, foi possível constatar, através de verificação fotográfica e dados da secretária de infra-estrutura e obras, a aplicação dos programas implantados pela prefeitura.

Palavras chave: Envelhecimento populacional; Urbanização; Acidentes.

Diagnosis of Accessibility and Urban Mobility for the Elderly in the Municipality of Santos / SP.

Abstract: The purpose of this paper is to analyze the difficulties that seniors face daily in the urban center of Santos and the programs that the city has been implementing to minimize the generated impacts. A data research methodology and a survey of the applied laws were used. The content analysis resulted that even with the application and enforcement of laws by public agencies and investments in the road system, the rates of accidents with the elderly remain high in relation to accidents with victims, especially in traffic roads. Urban space is also another factor that contributes as a major generator of difficulties for mobility and accessibility of the elderly. Regarding the analysis of improvement actions and compliance with the laws, it was possible to verify, through photographic verification and data from the secretary of infrastructure and works, the application of the programs implemented by the city.

Keywords: Population-ageing; Urbanization; Accidents

Introdução

Terceira idade é a fase da vida que começa aos 60 anos nos países em desenvolvimento e aos 65 anos nos países desenvolvidos, de acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS). A terceira idade caracteriza-se por mudanças físicas em todo o organismo do indivíduo, alterando suas funções e comportamentos, percepções, sentimentos, pensamentos, ações e reações. Dentre as muitas dificuldades enfrentadas pelos idosos na sociedade, podemos citar as que mais afetam na acessibilidade e na mobilidade urbana, como a perda auditiva, a instabilidade no equilíbrio e o transporte público [1]. Assim, o conhecimento desta situação pode levar a modificações no ambiente urbano, adaptando a realidade existente, de forma a obter situações urbanas de acessibilidade.

A população idosa (acima de 60 anos) deve dobrar no Brasil até o ano de 2042, na comparação com os números de 2017. Os dados são de projeções do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) [2]. De acordo com o levantamento, o país tinha 28 milhões de idosos em 2017, ou 13,5% do total da população. Em dez anos, chegará a 38,5 milhões (17,4% do total de habitantes). Em 2042, a projeção do IBGE é de que a população brasileira atinja 232,5 milhões de habitantes, sendo 57 milhões de idosos (24,5%). Em 2031, o número de idosos (43,2 milhões) vai superar pela primeira vez o número de crianças e adolescentes, de 0 a 14 anos (42,3 milhões). Antes de 2050, os idosos já serão um grupo maior do que a parcela da população com idade entre 40 e 59 anos, como mostra a figura 1.

Evolução da População Brasileira por Faixa Etária:

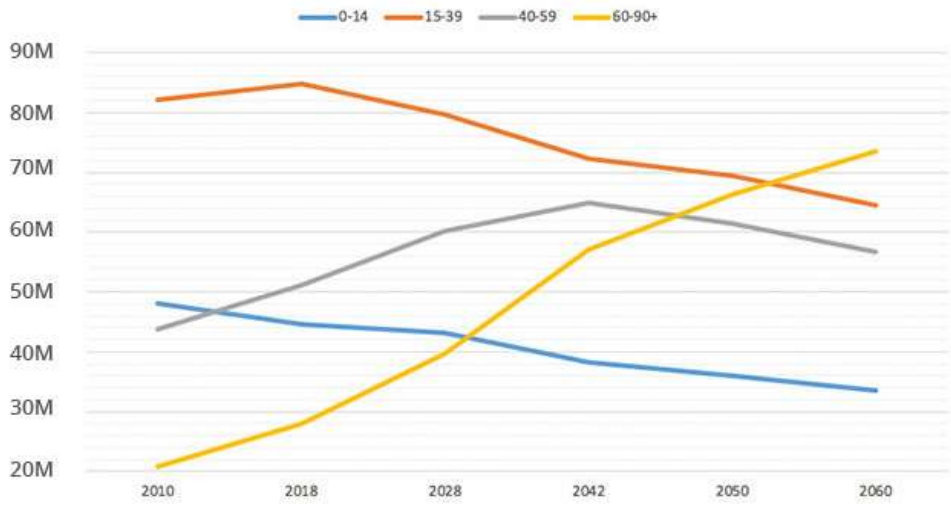


Figura 1 – Projeção da evolução do número de idosos até 2060
Fonte: IBGE, 2018.

A atual situação demonstra que apesar de existirem leis e princípios constitucionais que objetivem a garantia dos direitos sociais do idoso, em especial, o acesso aos serviços, à prática está distante do que se propõe. Em 2012 entrou em vigor a Lei da Mobilidade Urbana, com diretrizes para o transporte em todos os municípios brasileiros, e desde 2000 está em vigor a Lei da Acessibilidade, que traz regras para garantir a autonomia de cidadãos com mobilidade reduzida. Na prática, todavia, a legislação só vale para os novos projetos de urbanização [3].

Uma pesquisa realizada pela OMS (Organização Mundial da Saúde) aponta que cerca de 14% dos brasileiros sofrem com problemas auditivos. Dentre eles os que mais têm dificuldades de se adaptar ao aparelho são as pessoas idosas.

A perda auditiva traz vários desafios para os idosos, tendo em vista que eles começam a ficar mais vulneraveis ao transitar por ruas e avenidas, onde a movimentação de veiculos podem causar algum tipo de aciente. Para evitar esses transtornos é fundamental que o idoso procure um médico, o qual vai encaminhá-lo a um fonoaudiólogo para fazer a escolha do aparelho auditivo ideal para o seu problema. Com isso, ele conseguirá retomar sua rotina, sem muitas dificuldades.

A instabilidade no equilíbrio costuma aparecer, muitas vezes, em decorrência de uma má alimentação e falta de atividades físicas ao longo da vida. Dentre os desafios mais comuns está a dificuldade de se equilibrar em determinados ambientes, como piso úmido, escadas, ruas e calçadas esburacadas, etc., o que ocasiona quedas e fraturas que podem comprometer a qualidade de vida do idoso. Por exemplo, se o idoso cai e quebra um osso da perna a recuperação será muito mais lenta e exigirá mais cuidados especiais. Levando isso em consideração, é importante que se ofereça uma estrutura adequada para o idoso viver com segurança e diminuir, ao máximo, esses acidentes.

No transporte público, embora os idosos tenham direito à passagem franqueada, eles ainda enfrentam desafios para utilizar os transportes públicos. Principalmente em cidades grandes, nem sempre o motorista e o cobrador costumam dar a atenção devida aos passageiros da terceira idade, alguns costumam ser grosseiros ao ter que passar alguma informação ou prestar algum tipo de ajuda. Sem contar com a enorme dificuldade que há em conseguir um banco para sentar. Apesar dos diversos avisos dentro do ônibus, algumas pessoas não respeitam

a lei e não cedem o seu lugar para que o idoso possa sentar.

Objetivo

O presente estudo tem como objetivo realizar uma analise da acessibilidade e mobilidade dos idosos no município de Santos e a implantação de programas realizados pela prefeitura, visando melhorar esta situação.

Material e Métodos

O trabalho é de caráter qualitativo e descritivo que consiste em uma abordagem reflexiva sobre a situação do idoso em relação a sua mobilidade e acessibilidade na área urbana da cidade e os pontos que se destacam sobre os investimentos dos orgãos públicos neste contexto. Para a elaboração da pesquisa, optou-se pelo acesso a informações do banco de dados do Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo (INFOSIGA-SP), com informações de acidentes de trânsito na cidade de Santos/SP e de registros fotográficos e dados da secretária de infra-estrutura e obras da prefeitura.

Resultados e Discussão

Diante do aumento do número de indivíduos da terceira idade na cidade de Santos, aumenta a preocupação com a vulnerabilidade que este envelhecimento gera no indivíduo de forma particular e individual, pois o envelhecimento acarreta uma maior vulnerabilidade a situações que podem levar à perda da independência ou da saúde do idoso. Acompanhado a esta realidade, cresce a utilização dos sistemas de serviços públicos por estes idosos ativos, demonstrando a importância da mobilidade para a manutenção da autonomia, independência e saúde destas pessoas e que a qualidade dos serviços é imprescindível para que a mobilidade ofereça sua função com qualidade e acessibilidade, ou seja, as ações estratégicas voltadas à qualidade do deslocamento urbano devem buscar se adaptar e se modificar para a nova realidade buscando oferecer suas funções adequadas às necessidades dos mesmos.

A mobilidade no transporte público prescreve o direito pelo Estatuto do Idoso (Lei 10.741/03) e pela Constituição Federal, Artigo 230, parágrafo 2.º e Resolução STM n.º 200, onde estabelece diretrizes para a gratuidade em transportes públicos aos usuários com idade acima de 65 anos nas linhas metropolitanas [4]. Em Santos, não se exige a carteirinha no transporte coletivo convencional e nem para o seletivo, onde a se paga meia tarifa. Em outros municípios da Baixada Santista como Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá e São Vicente a idade para gratuidade é a partir de 60 anos. Para a

locomoção no VLT é utilizado o cartão Sênior, onde o cadastro é feito pelo site da BR Mobilidade que é exclusivo para clientes acima de 60 anos. De acordo com a Lei Estadual 15.187/2014, os usuários com idade entre 60 e 64 anos têm direito à gratuidade ao transporte metropolitano nas linhas operadas pela BR Mobilidade [5]. A acessibilidade em passeios e calçadas no município de Santos tem-se como prioridade a busca da garantia plena da mobilidade e da segurança aos idosos, com a prefeitura implantando o "Programa Calçada Para Todos". São passeios em concreto desempenado, com padrão de acessibilidade e segurança que já estão presentes em 53.324,56 metros de calçadas santistas, distribuídos por 13 bairros onde residem 164 mil moradores [6].

De acordo com a Lei Complementar 980, a Prefeitura é responsável por executar e manter os passeios dos equipamentos públicos, praças, parques, orla da praia, rampas de acessibilidade, canteiros centrais e pontos ou paradas de ônibus. Deve também fazer a manutenção das calçadas em áreas revitalizadas mediante projeto específico (de interesse turístico, histórico, cultural ou comercial) [7]. Os serviços executados pela Prefeitura podem ser conferidos nos bairros Aparecida, Bom Retiro, Castelo, Gonzaga, Marapé, Paquetá, Ponta da Praia, Rádio Clube, Saboó, São Manoel, Valongo, Vila Mathias e Vila Nova, como mostrado na figura 2.



Figura 2 – Construção de passeios em concreto desempenado, com padrão de acessibilidade e segurança nos bairros Jardim São Manoel (1) , Marapé (2), Caneleira (3) e Aparecida (4)
Fonte: Prefeitura de Santos, 2019.

Barreiras ambientais urbanas reportadas por idosos incluem um pobre acesso ao transporte público, descontinuação ou desnivelamento de calçadas, buracos e a iluminação inadequada. Design de sinais de orientação visual, calçadas livres de barreiras, sinais de sinalização de trânsito e de pedestres e fáceis acessos a atividades recreacionais têm sido mostrados como sendo positivos para mobilidade em idosos; já pobres condições de estradas, tráfego pesado e barulho excessivo estão sendo mostrados como aparecimento de deficiências na mobilidade.

Na figura 3, mostra os pontos e quantidades de acidentes envolvendo pedestres da terceira idade nos bairros de Santos. Podemos verificar um acúmulo nas regiões com maior movimentação de automóveis nos centros comerciais.

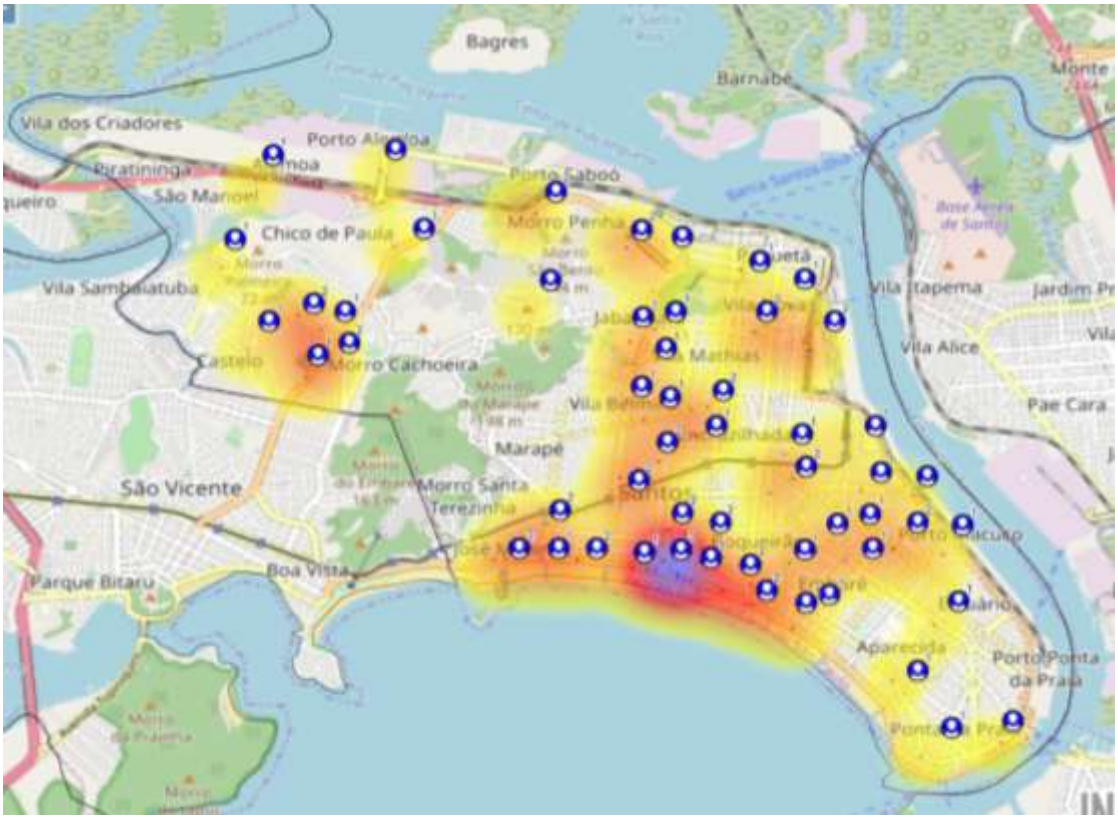


Figura 3 – Pontos de concentração de acidentes com pedestres

Fonte: INFOSIGA-SP, 2019

O poder público municipal tem a responsabilidade de garantir a função social da cidade, e a acessibilidade urbana deve ter espaço garantido nas discussões e agendas das políticas públicas, buscando reduzir as desigualdades sociais e promover a justiça social e a qualidade de vida urbana. Em relação à legislação,

pode-se destacar que no Brasil há instrumentos legais como a Lei Ordinária Federal 10.098/2000, a qual estabelece normas e critérios para promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Parte da população idosa está inclusa no grupo de pessoas com mobilidade reduzida. Hoje, as ações em políticas de inclusão, particularmente no que se refere à acessibilidade, a gestão das cidades brasileiras já privilegia legislação própria e implanta planos diretores setoriais orientados para o tema acessibilidade-mobilidade urbana.

Conforme um levantamento realizado pelo Infosiga SP [8], onde aponta que o número de pedestres com mais de 60 anos que morreram atropelados na Baixada Santista aumentou 56% em 2018 em comparação com 2017, de acordo com o levantamento do Infosiga, o Sistema de Informações Gerais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo. Para Rogério Crantschaninov, especialista em trânsito, a Baixada Santista atrai pessoas com mais idade por conta de sua qualidade de vida, belas praias e cidades planas, fator que pode explicar os números divulgados pelo Infosiga SP que apontam, no último ano, a morte de 36 pessoas com mais de 60 anos por atropelamento. Em 2017 foram registradas 23 mortes. Os atropelamentos acontecem principalmente em cruzamentos críticos, em rodovias e longas avenidas com alto fluxo de veículos.

Na figura 4 temos o nº de óbitos em decorrência de Acidentes de Transito envolvendo pedestres acumulado entre os anos de 2015 a 2019:

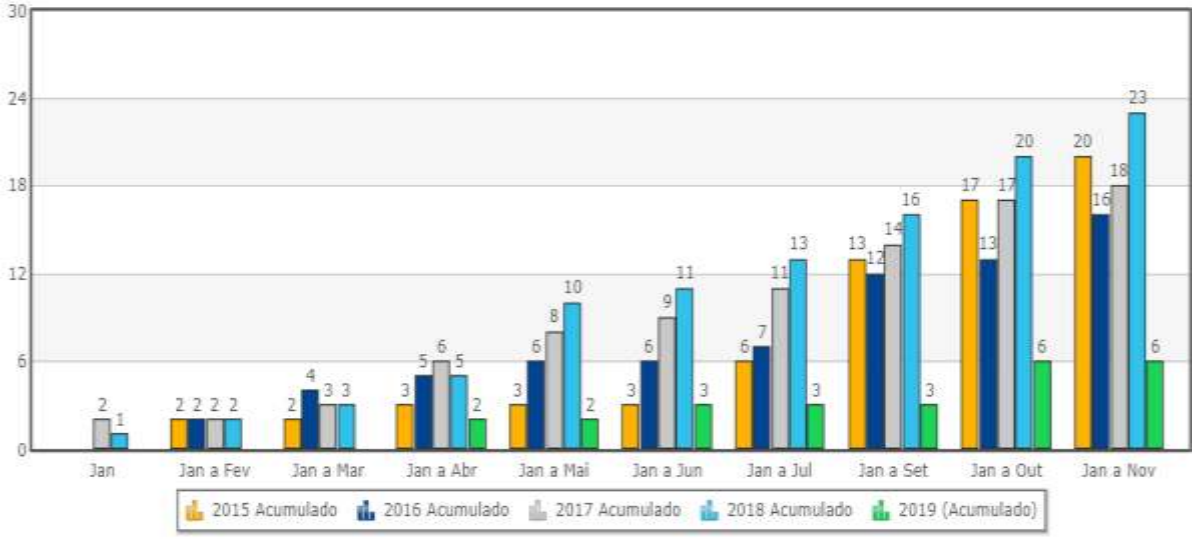


Figura 4 – Óbitos por acidentes com pedestres em Santos

Fonte: INFOSIGA-SP, 2019

Na figura 5 temos o nº de óbitos por faixa etária das vítimas. Verificamos que a vulnerabilidade dos idosos em relação à mobilidade, favorece os acidentes com vítimas graves no transito.

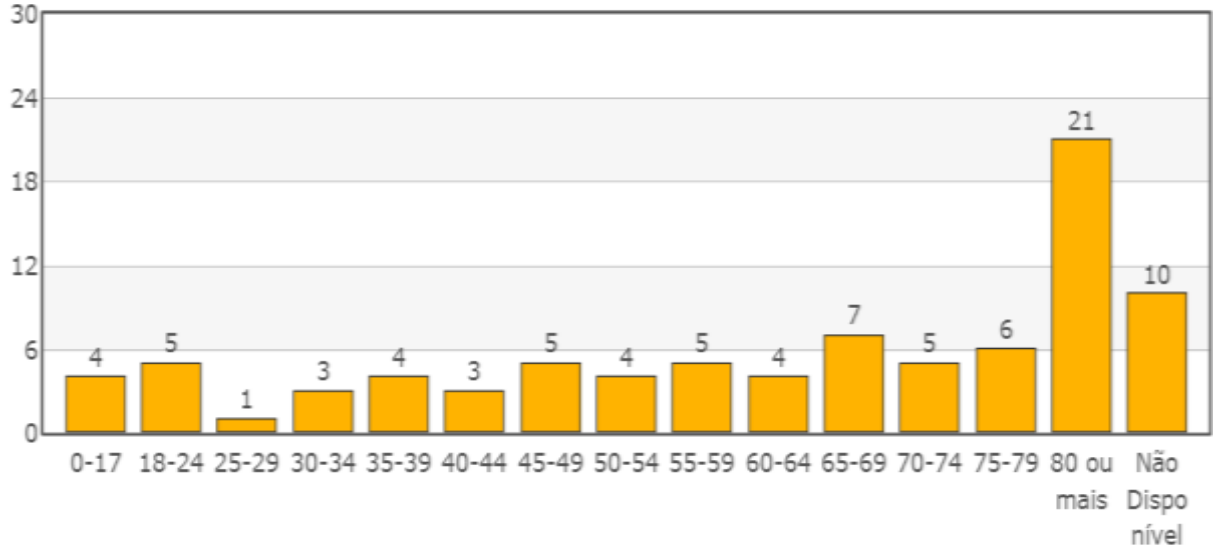


Figura 5 – Óbitos de pedestres por faixa etária

Fonte: INFOSIGA-SP, 2019

Na figura 6 temos os tipos de veículos causadores de atropelamentos, acumulado entre os anos de 2017 a 2019. Verificamos que veículos mais rápidos como as motocicletas e a capacidade diminuída da mobilidade, agilidade e percepção entre os idosos, favoreçam os acidentes nas vias públicas com maior movimentação.

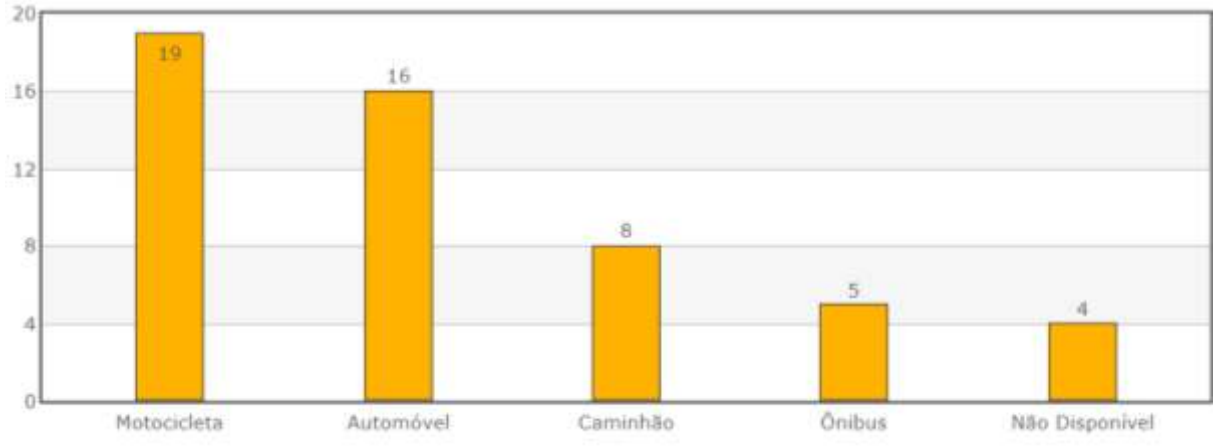


Figura 6 – Tipos de veículos causador do atropelamento

Fonte: INFOSIGA-SP, 2019

Na figura 7 temos os horários que ocorreram os acidentes. Verificamos que no horário de grande pico de movimentação de veículos e com iluminação artificial (Noturno), favorece os acidentes, colaborando a baixa capacidade de visão e percepção dos idosos.

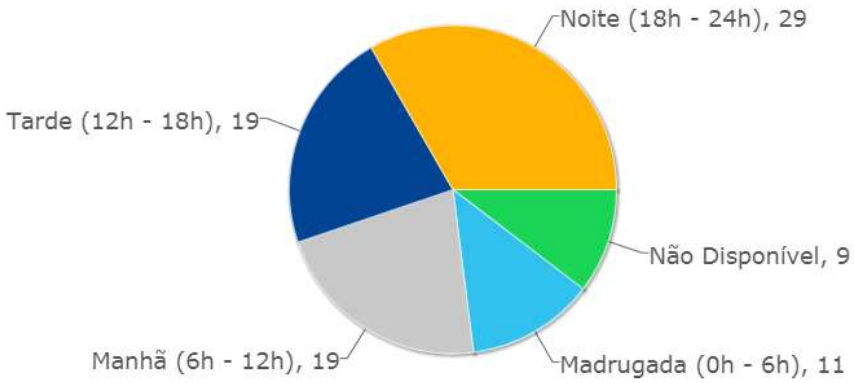


Figura 7 – Horária dos acidentes

Fonte: INFOSIGA-SP, 2019

Conclusão

O envelhecimento populacional, a concentração maciça que ocorre na cidade de Santos e a urbanização sugerem melhores condições de vida, embora existam lacunas assistenciais e físicas que desafiam as políticas públicas e os serviços de saúde. A dificuldade para transitar impossibilita a população idosa de interagir socialmente e contribui para o isolamento social, o que é uma das características prejudiciais da sociedade atual. Nesse novo panorama populacional que se instala cabe ao poder público pensar com urgência a respeito de projetos de mobilidade e acessibilidade que facilitem o envelhecer saudável. Para isso, as intervenções urbanas de apoio incluem remover barreiras, estabelecer normas de acessibilidade e garantir a conformidade em edifícios, transporte e tecnologias de informação e comunicação. Além disso, deve-se considerar o planejamento urbano e as decisões de utilização da terra e seu impacto sobre a segurança e a mobilidade dos idosos.

Verificamos no estudo que o índice de acidentes envolvendo idosos no sistema viário urbano continua alto, mesmo com aplicações de melhorias e atendimento das leis.

Referências

[1] Organização Mundial da Saúde (OMS). Relatório Mundial de Envelhecimento e Saúde. [Internet]. 2015 [cited 2017 June 24]. Available from: http://sbgg.org.br/wp-content/uploads/2015/10/OMS-ENVELHECIMENTO-2015-port.pdf

[2] Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Projeção da população do Brasil.
Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps//populacao/projecao. Acesso em: 11/11/2019

[3] BRASIL. Lei Federal nº 8842, Política Nacional do Idoso, Brasília, DF, 04 de dezembro de 1994.

[4] BRASIL. Lei Federal nº 10.741, Estatuto do Idoso, Brasília, DF, 1º de setembro de 2003.

[5] BR Mobilidade Baixada Santista. Cadastramento de cartão para idoso. Disponível em: https://brmobilidadebs.com.br/br-card/senior. Acesso: 07/11/2019.

[6] Prefeitura de Santos. Programa "Calçada Para Todos". Disponível em: https://www.santos.sp.gov.br/?q=portal/calcada-para-todos. Acesso em: 08/11/2019

[7] Prefeitura de Santos. Padrão de calçada segura. Disponível em: https://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/mais-de-53-mil-metros-de-calcadas-tem-padrao-mais-seguro-em-santos. Acesso em: 08/11/2019

[8] Governo do Estado de São Paulo. INFOSIGA-SP. Relatório de estatística de acidentes de trânsito, 2019.

[9] Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 3.ed. Rio de Janeiro, 2015.