

## URBANISMO E ENVELHECIMENTO - ALGUMAS REFLEXÕES A PARTIR DA CIDADE DE UBERLÂNDIA

Julieta Cristina Fernandes <sup>1</sup>

1 - Engenheira civil, SMT - Prefeitura Municipal de Uberlândia - [smtpplanejamento@prodaub.com.br](mailto:smtpplanejamento@prodaub.com.br)

**ABSTRAT:** The populational aging, observed in the World and also in Brazil, must be comprehended by the urban planning. This study, from some observations made in Uberlândia, concerns about the populational aging question, concentrated in the subject of elderly people's needs and alternatives of moving. We pretend to approach the ambient acessibility as the essencial agent for the elderly people's autonomy and social inclusion. The Urbanism, as both science of drawing and art of cities construction, must be considerated as public politician. In this way, It will be possible take into consideration, independent of their social class, the whole elderly people.

**Keywords:** acessibility, aging, elderly, social inclusion, traffic safety.

### 1 - INTRODUÇÃO

O interesse pelo estudo das questões urbanas interrelacionadas ao envelhecimento nasceu do convite do CMI - Conselho Municipal do Idoso, para desenvolver uma campanha educativa no trânsito e transporte da cidade de Uberlândia, enfocando a pessoa idosa, e intitulada: *“Respeito, Sim Senhor! Uma Campanha de Valorização da Vida”*.

Atendendo as queixas e reclamações dos idosos em relação a atitudes desrespeitosas por eles sofridas no trânsito e transportes, o CMI convidava então, os diversos órgãos envolvidos, para elaborar uma campanha com o objetivo de melhorar a qualidade de vida do idoso neste aspecto e de despertar nos participantes uma reflexão sobre o próprio processo de envelhecimento.

Indicada como representante da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, iniciamos a busca de informações técnicas e, através desta busca, abraçamos na verdade uma causa, na qual estamos há 3 anos. Hoje

estamos convictos de que o urbanismo é um instrumento indispensável à autonomia, inclusão social e cidadania do idoso e de que o envelhecimento populacional é um fenômeno a ser considerado.

Este estudo enfoca a questão do envelhecimento populacional, centrado na problematização das necessidades de deslocamento para o idoso na cidade de Uberlândia, e foi realizado como requisito de conclusão da disciplina Globalização e a cidade ministrada pelo professor Dr. Júlio César de Lima Ramires no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia.

Para tanto partimos de uma contextualização do processo de envelhecimento no Brasil e no Mundo, seguindo por uma análise das situações vividas pelo idoso no contexto e na circulação urbana. Buscamos evidenciar os seguintes aspectos:

O urbanismo como simultaneamente, ciência de desenhar as cidades e a arte de construí-las, deve ser considerado como política pública (HOLANDA,

1.995). Tem hoje a seu favor, o desenho universal, instrumento para serem eliminadas barreiras ambientais e arquitetônicas e ser então criado o cenário para uma sociedade realmente inclusiva, onde o idoso possa ir e vir com autonomia.

O Idoso tem sido segregado em sua moradia pelas dificuldades enfrentadas na circulação urbana, tais como: calçadas esburacadas, com degraus e bloqueios físicos, a falta de calçamentos, os degraus nos acessos aos prédios públicos e transporte coletivo urbano, a falta de semáforos e travessias adequadas para pedestres.

As políticas públicas alcançam larga abrangência mas, comparadas às necessidades do idoso, têm ainda, tímida implementação. Outrossim, se for priorizado o atendimento de minorias ou majorias excluídas, serão deixados sempre em segundo plano, ou no esquecimento, os que já estão bem de vida, mas que gostariam de estar melhor;

O correto planejamento habitacional que atenda à totalidade dos idosos, independente, de sua classe social, vem de encontro a uma demanda crescente gerada pela longevidade; sendo necessário, em benefício do próprio idoso, que tem presente e um futuro a ser construído, e de toda e a sociedade, que se fortalece com o relacionamento intergeracional.

## 2 - CONTEXTUALIZANDO O ENVELHECIMENTO

*“... o idoso não é só lembranças. Ele vive um presente e se alimenta de projetos de futuro.”*

*(Maria do Carmo Brant de Carvalho, 1998)*

*“... mire, veja ... o mais importante e bonito do mundo é isto: as pessoas não estão sempre iguais, ainda não foram terminadas, mas, que elas vão sempre mudando”.*  
(Guimarães Rosa, 1972)

O envelhecimento carrega consigo duas idéias complementares e opostas: a primeira é a de desgaste, diminuição, enfraquecimento; a segunda, de acréscimo e maturação. Envelhecer é perder e ganhar. E como a virtude está no equilíbrio, é necessário trabalhar para amenizar as perdas e valorizar as conquistas.

Ao longo da história houve um movimento dialético quanto a percepção e reconhecimento do homem idoso. Até o século XVIII, a velhice não se encontrava discriminada; a longevidade não implicava abandono das atividades produtivas nem afastamento das relações sociais. O envelhecimento era concebido como sabedoria; revestia - se de sacralidade. Na passagem do século XVIII para o século XIX, o envelhecimento passou a ser sinônimo de degeneração e decadência.

Segundo Joel Birman, a velhice começou a conhecer o banimento e a segregação, como consequência da Revolução Industrial.

*“ Estando em pauta a possibilidade sócio - política de reprodução e acumulação de riqueza, as diferentes etapas etárias da história do indivíduo passaram a adquirir valores diversos, de acordo com suas possibilidades para a reprodução de riqueza. A velhice passa a ocupar um lugar marginalizado . Na medida em que a individualidade já teria realizado seus potenciais evolutivos, perderia então seu valor social.” ( BIRMAN, 1995, p.33 ).*

Nas últimas décadas do século XX “ testemunhamos “ a retomada da valorização do idoso e um movimento a favor da sua seguridade e participação no circuito de bens e riquezas sócio - - culturais

No Brasil, este reconhecimento foi transformado na Política Nacional do Idoso (Lei n.º 8842 de 4 de janeiro de 1994 regulamentada pelo Decreto N.º 1948 de 3 de julho de 1996 ). Foram então estabelecidos princípios, diretrizes e competências, com o objetivo de assegurar os direitos sociais do idoso e as condições para promover sua autonomia, integração e participação efetiva na sociedade.

É uma lei considerada boa, por sua abrangência, tendo contado com a participação de técnicos na sua elaboração. Mas ainda é tímida sua implementação. A sociedade deverá exigir a atuação do governo, e também buscar, através de uma decisão pessoal, a longevidade ativa, o envelhecimento saudável. O envelhecimento populacional é um desafio. E depende do sucesso das políticas públicas: de saneamento, educação, erradicação da mortalidade infantil.

Mas se a sociedade moderna e a cultura globalizada privilegiam valores como a qualidade de vida, respeito à vida, à cidadania, à singularidade pessoal, parece haver uma contradição na aplicação destes valores ao idoso.

“ Há uma perversidade que parece inerente às sociedades modernas. Buscam incessantemente o novo (...) Para elas, o tempo é rápido e linear; o passado não conta, nem os indivíduos que o representam(...) Convida-os, muito cedo, a ceder seus lugares aos mais jovens.” (CARVALHO, 1998, p.13).

Há uma nova dialética: de um lado a cultura recente traz a tona os direitos particulares que devem ser defendidos, o legítimo direito à diferença; do outro lado a Globalização marcha ao contrário da universalidade, leva à segregação, ao aumento das desigualdades sociais. Não opera a unidade da humanidade, mas a unidade econômica de poucos, de particulares. Há um processo de globalização e um de exclusão. A mesma reflexão e preocupação com o moderno processo de exclusão, que pode ser comparado às conseqüências da Revolução Industrial, está na pesquisa coordenada por (CARVALHO, 1998, p. 10).

“ Os processos contemporâneos de globalização dos negócios, da informação, da política e da cultura, os avanços tecnológicos e a transformação produtiva, vêm produzindo uma sociedade complexa e multifacetada: por um lado mantém seus cidadãos extremamente interconectados e, por outro, extremamente vulnerabilizados em seus vínculos relacionais de inclusão e pertencimento. Não são mais somente as mercadorias que são descartáveis mas, também, segmentos da população que se tornam “sobrantes”.

No entanto, valorizar e trabalhar pela causa do idoso é trabalhar em benefício próprio, pois o envelhecimento é um processo inerente ao ser humano. De certo modo, neste momento, fica para cada pessoa o desafio e a responsabilidade, de se colocar diante de sua própria existência, de maneira singular, irrepetida, e de buscar o envelhecimento saudável, a longevidade ativa. Embora a idade não defina a fronteira da “velhice”, a OMS - Organização Mundial de Saúde, considera que a Terceira Idade começa aos 65 anos nos países desenvolvidos e, aos 60 anos, nos países em desenvolvimento.

Durante o século XX, observou-se um incremento considerável no número de idosos no mundo inteiro. Estima-se que as pessoas com 60 anos ou mais venham a representar, em meados do século XXI, mais de 20% da população mundial (BERQUÓ, 1.996, p.16).

Esta afirmação está ilustrada nos gráficos 1 e 2. A comparação entre estes gráficos demonstra que a proporção de idosos cresce mais rápido nos países desenvolvidos e que a virada do ano 2.000 marca também a ultrapassagem da curva em queda da população jovem pela curva do crescimento da população de idosos nestes países. (Folha de São Paulo 26.09.99).

“Fenômenos tipicamente modernos como o aumento da expectativa de vida e a queda nas taxas de fecundidade, respondem, cada um no seu modo, pela atual transição demográfica”. (CARVALHO, 1.998, p.14). Dentre os fatores que contribuem para o aumento da esperança de vida, estão os avanços da medicina, o diagnóstico precoce e a prevenção de doenças; a generalização dos serviços de saneamento básico; a alteração dos hábitos alimentares, de higiene e da prática de exercícios físicos.

Gráfico 1- Evolução da pop Países em Desenvolvimento

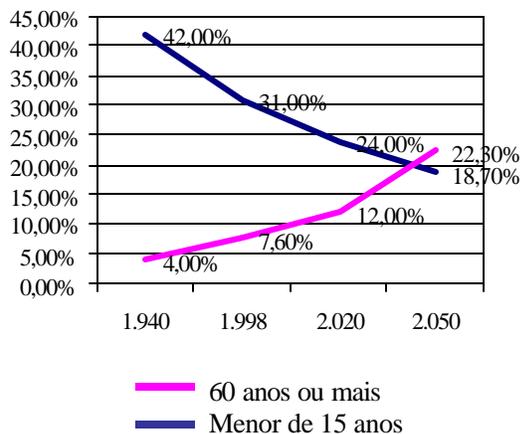
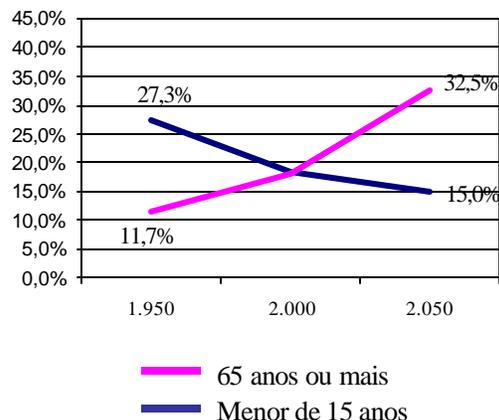


Gráfico 2 Evolução da população Países Desenvolvidos



Fonte.: FOLHA DE S.PAULO, 1999

Os países vêm elaborando as inquietações que cercam o envelhecimento populacional. Mesmo para os países desenvolvidos, onde este perfil não se apresenta como novidade, há surpresas.” *O Japão se preocupa com a tendência acelerada em direção a uma alta porcentagem de cidadãos idosos, com o número crescente de pessoas que se aposentam e com a redução na quantidade de contribuições fiscais*” (Folha de São Paulo, 31.05.2000).

Atualmente, o Japão ocupa o segundo lugar na lista de países com maior percentual de idosos, logo após a Suécia, respectivamente com 17,6 e 16,7 % de pessoas com mais de 65 anos. Dentro de 5 anos e não de 50, como esperado para a média mundial, estes dois países já contarão com uma proporção de 20% da população na Terceira Idade.

Nos países em desenvolvimento, o envelhecimento populacional impõe-se “como realidade ao mesmo tempo presente e desconhecida. Ganham um número cada vez maior de idosos e falta-lhes, ainda, além de

*recursos materiais e humanos, uma concepção de velhice*”(CARVALHO, 1998, p. 15).

### 3 - O ENVELHECIMENTO NO BRASIL

O processo de transformação demográfica que vem conduzindo a um gradual envelhecimento da população tem como principais aspectos no Brasil, o declínio acentuado da fecundidade nas últimas décadas, mudanças nas causas de mortalidade e redução do níveis de mortalidade.

A queda da fecundidade, saltou da média de 6,2 filhos em 1950 para 2,4 filhos em 1997, por mulher no Brasil, acarretando impacto sobre a estrutura etária, reduzindo continuamente a proporção de crianças e jovens (IBGE).

Quanto às mudanças nas causas da mortalidade, constata-se um declínio nos óbitos relacionados às doenças que incidem sobre a população infantil e um aumento naquelas doenças típicas da população idosa. Tais mudanças refletem a diminuição da mortalidade infantil e o prolongamento da expectativa de vida.

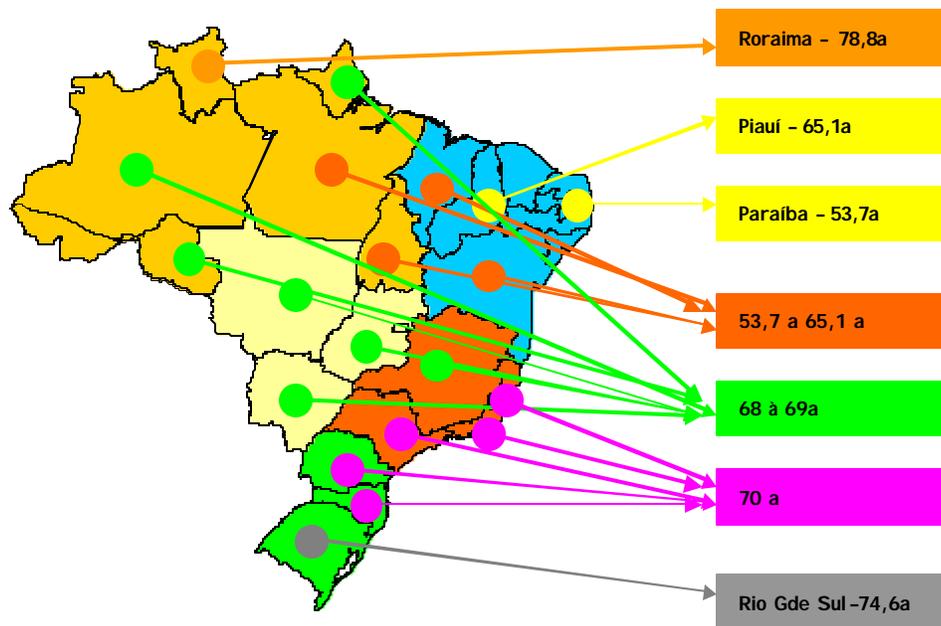
Houve um crescimento populacional de 2,34% ao ano na década de 40, com um salto para 3,05% na década de 50. A partir da década de 60 o ritmo de crescimento começou a declinar, atingindo a menor taxa entre 1.980 e 1.991 (1,94% anual). Entre 1.960 e 1.991 houve um aumento de 14 anos da esperança de vida da população “como a mortalidade manteve-se em declínio no período, o perfil da evolução demográfica deveu-se basicamente à queda na fecundidade total”. (CARVALHO, 1.998, p. 15)

A pesquisadora Elza Berquó esclarece que a transição entre 1.940 e 1.960 “se deveu exclusivamente a um declínio da mortalidade, traduzido por um ganho de 10 anos na esperança de vida ao nascer (41,5 anos, em

1.940, para 51,6 anos em 1.960), uma vez que a taxa de fecundidade total manteve-se constante no período e igual a 6,2 filhos por mulher” (BERQUÓ, 1.996, p.16).

A expectativa de vida, com média de 68,1 anos (IPEA) e a porcentagem de 8,65% de idosos na população brasileira (IBGE), estão ilustradas nas figuras 01 e 02. Em números absolutos, a população de idosos no Brasil é hoje composta por aproximadamente 13 milhões de pessoas e deverá somar 25 milhões em 2020. Vive basicamente nos espaços urbanos e conta com mais representantes do sexo feminino que masculino.

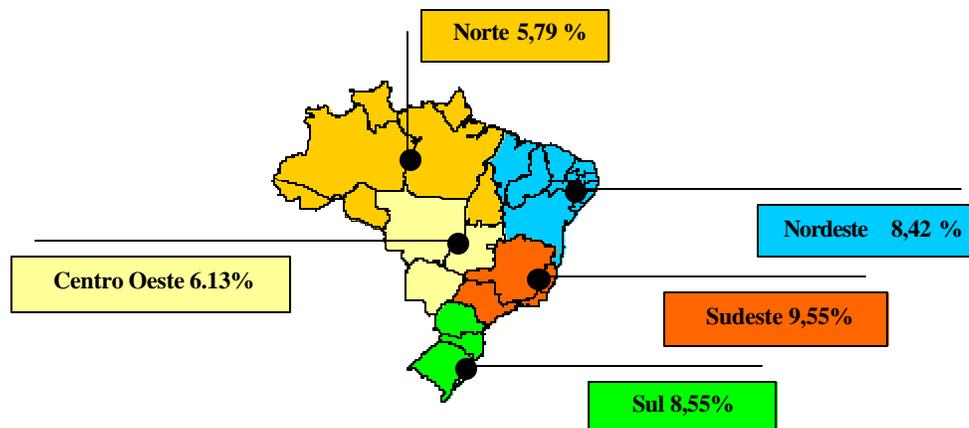
Figura 01 Expectativa de Vida



Dados de pesquisa afirmam a existência de uma geração de “idosos com relativa qualidade de vida, mas ao mesmo tempo apontam para uma possível queda desta qualidade para as próximas gerações de idosos, as quais representarão, inclusive, um

percentual maior frente ao conjunto populacional.” (CARVALHO, 1998, p.19). Esta geração compreende àquela dos homens feitos durante o milagre econômico, nos anos 70, que aproveitaram o país do pleno emprego e do BNH, e que, garantiram suas moradias.

Figura 02 - População idosa no Brasil



Fonte : IBGE, 1996.

#### 4 - ACESSIBILIDADE AMBIENTAL E DESENHO

##### UNIVERSAL

“ Ando devagar porque já tive pressa...”  
(Renato Teixeira, compositor)

A abordagem pretendida aqui é da acessibilidade ambiental como fator necessário à inserção social do idoso. Significa dizer que, se a cidade é o cenário da vida e do encontro, das pessoas e suas atividades, a presença do idoso nas diferentes cenas e atos do dia a dia, depende da eliminação ou não construção de bloqueios arquitetônicos no meio urbano.

Ao pensarmos os espaços, seja na escala do espaço público, ou no nível privado da habitação, é essencial que se pense o universo das pessoas e das atividades da forma mais ampla possível, ou seja, a arquitetura e o urbanismo devem ser pensados para necessidades e desígnios humanos. Neste sentido, para que o idoso usufrua do espaço construído, devem ser considerados uma série de elementos específicos para o desenho urbano. Não significa criar uma arquitetura ou planejamento só para idosos, mas sim assegurar a inclusão de suas especificidades. (SCHICCHI, 2000).

As calçadas esburacadas, com degraus e bloqueios físicos, a falta de calçamentos, os degraus nos acessos aos prédios públicos e transporte coletivo urbano, a falta de semáforos e travessias adequadas para pedestres, são algumas das dificuldades enfrentadas pelo idoso na circulação urbana e que o tem segregado em sua moradia. A este cenário deve ser acrescentado o conflito do ritmo. Quanto maior e mais global a cidade, mais acelerado é o ritmo e hostil o ambiente. O idoso, com a lentidão imposta por suas condições físicas, se expõe aos riscos de acidentes e quedas, e sente falta da gentileza urbana.

Estudos recentes realizados com amostra de 160 idosos após queda na cidade de Uberlândia, revelam a calçada (49,2%) como principal local de queda para os idosos que não sofreram fratura. Se somados ao ônibus e outros locais públicos, o total é de 62,2%. Já para os que sofreram fratura, este total é de 46,2%, e a principal seqüela é a insegurança (54%), seguida ou não de mudanças de hábitos (RANZA e LIMA, 2000). Estes dados estão na Tabela 01. A estes dados deverão ser somados os atropelamentos e acidentes de trânsito cujos números e severidade serão tratados a parte.

TABELA 01 - Queda de idoso seguida de lesão ou fratura (Uberlândia, MG, 1999)

	Fratura (%)	Não Fratura (%)
<b>ATIVIDADE ou CIRCUNSTÂNCIA</b>		
Lar	38.5	32.8
Calçada	30.8	49.2
Ônibus	7.7	9.8
Atividade Física	15.4	4.9
Local Público	7.7	3.3
<b>CAUSA DA QUEDA</b>		
Tontura	21.4	14.5
Acidente	14.3	3.2
Caçado	28.6	25.8
Obstáculo	35.7	56.5
<b>INSEGURANÇA</b>		
Não	45.7	70.5
Sim, mas não mudou hábitos	30.0	26.2
Sim e mudaram os hábitos	24.3	3.3

Fonte: RANZA E LIMA, 2000

No Brasil a preocupação com a acessibilidade está traduzida em padrões mínimos estabelecidos pela ABNT, através da NBR 9050/1994. O objetivo é garantir o direito de ir e vir das pessoas com dificuldade na locomoção, e dar autonomia ao usuário.

Desde então é questionado o mito do “homem - padrão” para o qual se projeta há séculos, sendo que a maior parte da sociedade é formada de idosos, crianças, pessoas excessivamente altas ou baixas, obesas, gestantes, incapacitados físicos e pessoas temporariamente incapacitadas. Neste sentido para que seja promovida a acessibilidade do meio físico, a proposta é a utilização do Desenho Universal, que leva em consideração as necessidades dos usuários com as condições físicas extremas, incomuns ou em função do ciclo vital. É oportuno ressaltar a viabilidade

econômica do Desenho Universal. A acessibilidade representa o aumento de 1% ao custo das construções, já a adaptação representa um custo com o qual poucos países no mundo poderão arcar.

SCHICHII (2000) alerta para o fato de que nos projetos específicos para idosos, muitas vezes atrelados ao pragmatismo para serem resolvidos problemas isolados e urgentes, tende-se a discriminação e subestimação de suas capacidades. Deve-se ter em conta a mudança no grau de capacidade dos usuários ao longo do tempo. “Por outro lado, quase todos os requisitos de segurança e acessibilidade para pessoas idosas criam conforto para qualquer pessoa em boa parte de sua vida” (SCHICHII, 2000, 69).

### Quadro 01 – Princípios do Desenho Universal

- 1- Acomodar pessoas de diferentes dimensões (altos, baixos, em pé, sentados.)
- 2- Reduzir a Quantidade de energia necessária para utilizar os produtos e o ambiente;
- 3- Tornar o ambiente e os produtos mais compreensíveis;
- 4- Desenho de sistemas (pensar em produtos e ambientes como sistemas que tenham peças intercambiáveis ou a possibilidade de acrescentar características para as pessoas que têm necessidades especiais.

Fonte: CVI - Centro de Vida Independente

**FIGURA 03 - Dificuldades com altura excessiva dos degraus do ônibus**



Fonte: Folha de São Paulo, 1999

## 5 - ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE

### URBANO

*“...nem tanto um continuar a viver, mas  
um não poder morrer”*

Noberto Bobbio, pensador político italiano, aos 80 anos, in: “O tempo da memória”.

Os meios de Transporte Urbano devem ofertar facilidades apropriadas aos portadores de necessidades especiais, nos quais reiteramos, está incluído o idoso, para que não sejam excluídos da vida social, e de suas atividades de lazer, compras, estudo, trabalho.

Para CANCELLA e ARAGÃO (1993) não se trata apenas de direito de cidadania dos afetados; defendem o aspecto econômico desta questão. Sem a garantia de seu acesso aos mais diversos locais, torna-se

inexequível, da parte desses, qualquer atividade econômica, obrigando-os a se enclausurarem em suas casas, tomando-se peso morto para a sociedade. A questão dos portadores de necessidades especiais nos Transportes constitui,” *em si, um fator estratégico de todo mercado de serviços do setor, que anda ultimamente às voltas com a estagnação de sua demanda.*” (CANCELLA, 1993, p. 510)

E não são poucas as pessoas consideradas inaptas para o uso dos meios de Transporte Urbano. As inaptidões estão classificadas em locomotoras, sensoriais, físicas, mentais e culturais, e as pessoas divididas em quatro grupos sociais com inaptidões, conforme ilustrado no Quadro 02.

**Quadro 02 - Grupos sociais com Inaptidões para o Uso dos Meios de Transporte Urbano**

<b>Inaptidões locomotoras</b>	<b>Inaptidões sensoriais</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pessoas que usam bengalas</li> <li>• Pessoas que usam muletas</li> <li>• Pessoas que usam cadeiras de rodas</li> <li>• Pessoas com membros inferiores mutilados</li> <li>• Pessoas com aparatos ortopédicos, inclusive temporários.</li> <li>• Outros grupos com locomoção dificultada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pessoas com perda total ou parcial de visão</li> <li>• Pessoas com problemas clínicos de visão, ex. alto grau de catarata</li> <li>• Pessoas com perda total ou parcial de audição</li> <li>• Pessoas com problemas clínicos de audição, ex. ataduras</li> <li>• Pessoas com problemas total ou parcial na fala</li> </ul>
<b>Inaptidões físicas</b>	<b>Inaptidões mentais/ culturais</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pessoas idosas</li> <li>• Pessoas que por razão de saúde não se deslocam com agilidade, ex. reumáticas, cardiopatas</li> <li>• Gestante após o sexto mês de gravidez</li> <li>• Obesos</li> <li>• Pessoa de extrema alta ou baixa estatura</li> <li>• Pessoas com membros superiores lesados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pessoas em vários graus de insanidade mental</li> <li>• Analfabetos e semi-analfabetos</li> <li>• Pessoas sem domínio do idioma português</li> </ul>

Fonte: CANCELLA E ARAGÃO, 1993

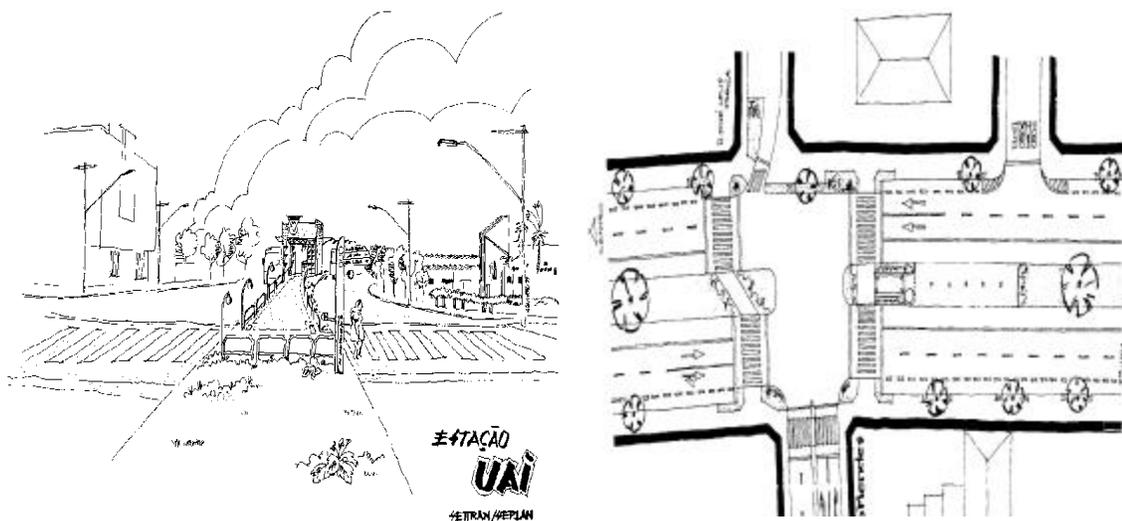
Observa-se que o idoso pode ter sua situação agravada por possuir mais de uma destas inaptidões e, portanto, apresentar dificuldades somadas. A deficiência para o Transporte é definida em função dos meios de acesso existentes, dos veículos e da infra-estrutura do sistema. Questiona-se se são as pessoas inaptas aos meios ou os meios inaptos às pessoas.

Referente às facilidades a serem criadas, o campo de soluções está bem desenvolvido nos países do primeiro mundo. Após estudos e muita reivindicação, as ações começam isoladamente a serem implementadas no Brasil. Em Uberlândia, o corredor de transporte em construção na Av. João Naves de Ávila, contempla elevação das plataformas de embarque que, como o do “Ligeirinho” em Curitiba, será um dos poucos e bem intencionados exemplos do país. ( vide figuras 04 e 05)

As ações, também presentes no estudo de CANCELLA e ARAGÃO (1993), estão ilustradas e relacionadas nos quadros 03 e 04. Compreendem desde facilidades de informações e acessibilidade extraveicular até as melhorias no embarque, permanência e desembarque.

Dentre as facilidades de informação destacamos a orientação nos terminais, a orientação de novas tecnologias, como bilhetagem eletrônica, e os serviços especiais de recepção e encaminhamento. Juntamente com reclamações sobre excesso de velocidade e falta de parada nos pontos, estas são as principais modificações apontadas pelos idosos como melhorias necessárias ao transporte coletivo por ônibus em Uberlândia (SETTRAN, 1998).

**Figura 04 - Facilidades extraveiculares Tratamento viário visando a tranquilização do tráfego**



Fonte: PMU/SETTRAN, 1999.

### Quadro 03 - Facilidades de acessibilidade extraveicular

<p><i>Acessos a prédios e circulação nos mesmos</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- indicação de adaptação dos prédios</li><li>- estacionamentos reservados</li><li>- larguras mínimas de passagens e corredores</li><li>- obrigatoriedade e declividade máxima de rampas</li><li>- revestimento de pisos</li><li>- dimensionamento de corredores, halls, guichês, telefones públicos e sanitários</li><li>- obrigatoriedade e dimensionamento de elevadores</li></ul> <p><i>Desenho de vias</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- dimensionamento de vias e passeios</li><li>- alturas e larguras mínimas</li><li>- rebaixamento de meio-fios</li><li>- inclinação de passeios</li><li>- remoção de obstáculos arquitetônicos</li><li>- travessias em elevação ou faixas</li><li>- zonas de tranquilização de tráfego</li></ul>
--

FONTE: CANCELLA E ARAGÃO/ 1993

### Quadro 04 - Facilidades de embarque, desembarque, circulação e permanência em veículos

<p><i>Embarque e desembarque em veículos</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- elevação da plataforma de embarque</li><li>- rampas nas paradas ou veículos</li><li>- dimensionamento de escadas e portas</li><li>- limitação da altura da plataforma de veículos</li></ul> <p><i>Circulação e permanência nos veículos</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- apoios e alças em diversas alturas e disposições</li><li>- assentos especiais</li></ul> <p><i>Serviços especiais</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- micro ônibus</li><li>- táxi adaptado</li></ul>
--

Fonte: CANCELLA E ARAGÃO, 1993.

Quanto ao fator de mercado e de demanda já abordado, questiona-se o fato de os meios de transportes alternativos, como por vans, clandestinos e a disputarem os passageiros, nada terem oferecido como facilidades aos portadores de necessidades especiais. Se de um lado a gratuidade para os maiores de 65 anos, representa ônus a ser partilhado, de outro pode representar gentileza e propaganda de bons serviços. Certo é que existem disponíveis no mercado automobilístico, opções de veículos adaptados de fábrica, como é o caso da Ducato - utilitário com elevador da montadora Fiat.

Há que se considerar que a Terceira Idade tem sido entendida como sinônimo de aposentadoria, o que não acontece para todo idoso. E a aposentadoria tem significado retirar-se da vida produtiva e passar a receber rendimentos aquém dos percebidos, na fase de trabalho. Na realidade, estas duas situações podem ser traduzidas em necessidade de continuar trabalhando e de meios de transporte acessíveis.

Dado o aspecto econômico abordado aqui, é oportuno elucidá-lo através da sua ligação com a reflexão de dois pesquisadores. A facilitação do deslocamento para o idoso e o grupo de pessoas portadoras de necessidades especiais tem papel decisivo em suas vidas e valor econômico considerável, uma vez que, segundo CANCELLA (1993) ...“mediante a viabilização de seus deslocamentos é que vão poder se inserir no processo produtivo”. Assim sendo,

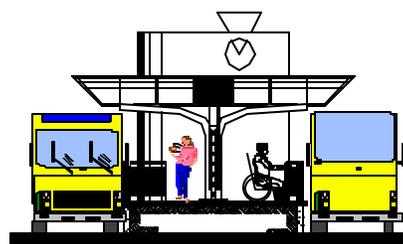
“Retirar-se da vida produtiva significa assumir o envelhecimento, as perdas, e os desligamentos da vida profissional. Assim, inicia-se um processo de enfrentamento de múltiplos desapegos e aprendizado de lidar com uma nova noção de tempo livre (...).O tempo livre deve significar maioridade e emancipação (...).Para a maioria dos brasileiros, o “território” da velhice hoje é espaço de dificuldades econômicas e de pobreza advindas de baixas aposentadorias, pensões e benefícios” (CARVALHO, 1996, P.29 ).

**Figura 05 - Facilidades de embarque/desembarque**



**Rampas nas paradas e acessos às estações**

Fonte: PMU/SETTRAN, 1999.



**Elevação da plataforma**

## 6 - SEGURANÇA NO TRÂNSITO PARA A TERCEIRA IDADE

A tendência de envelhecimento da população brasileira poderá levar a reflexos também no trânsito onde o aumento do número de condutores nas faixas etárias mais avançadas poderá conduzir a uma elevação da porcentagem de envolvimento de pessoas deste grupo em acidentes. (MESQUITA, 1999). Observado o envolvimento do idoso nos atropelamentos e acidentes de trânsito em Uberlândia, conforme ilustra o gráfico 03, *percebe-se que a situação atual já leva as preocupações com medidas para diminuição destes índices. Segundo dados da CET- Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, “ as chances de se morrer em atropelamento crescem com a idade e disparam se o pedestre for idoso. Este tem 3 vezes mais chances de morrer atropelado que uma pessoa de meia idade.”* (CET, 1997,28).

*Os acidentes e atropelamentos são tratados em separado nas estatísticas. Para atribuir ordem de grandeza às ocorrências de acidentes com características diferentes, a classificação da severidade é feita através da UPS – unidade padrão de severidade, atribuindo-se pesos às conseqüências dos acidentes da seguinte forma: 1 para danos materiais, 4 para feridos leves, 7 para feridos graves e 11 para mortes. É a metodologia adotada pela CET e pelo DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito.*

*Autores como MESQUITA (1999) e BROUGHTON (1988), ao estudarem a influência da idade e sexo sobre o comportamento e a performance de condutores de veículos, comprovam que o aumento da vulnerabilidade e a degradação decorrente do processo de envelhecimento concorrem para a*

*elevação do número e da severidade dos acidentes.*

Observados dados de 1999, em Uberlândia, há uma correspondência entre a participação na população e o respectivo envolvimento nos acidente e atropelamentos para as faixas de 0 a 49 anos e 50 anos ou mais. (Gráfico 04). Considerando que os maiores de 50 anos se expõem gradativamente menos nos deslocamentos casa - escola, casa - trabalho, casa-lazer, conclui-se que estes têm se envolvido mais nos acidentes e atropelamentos.

A taxa de envolvimento é o quociente de sua participação nos acidentes, ou atropelamentos, pela sua participação no trânsito da cidade. Por ser desconhecida e de difícil mensuração este último dado, foi substituído pela participação de cada faixa etária na população de Uberlândia.

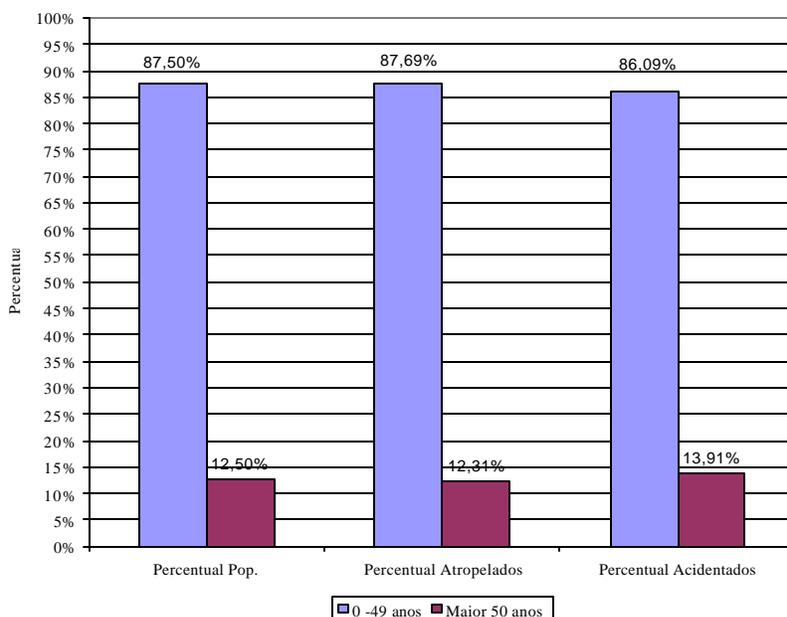
O envolvimento nos atropelamentos pode ser observado para cada faixa etária, através do cálculo de sua taxa (Gráfico 05).

elevadas apresenta valores entre 0.8 e 1.1, como pode ser observado no gráfico 05. Considerada a parcela de idosos segregada em suas moradias, e o seu menor número de deslocamentos este resultado denota a importância de se trabalhar a segurança do idoso no trânsito.

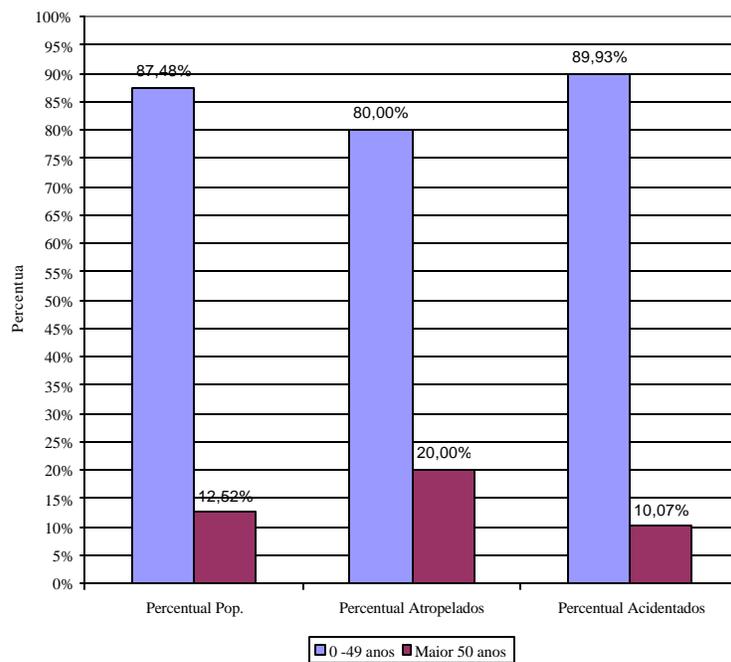
### O resultado do envolvimento nos atropelamentos para as faixas etárias mais

Dada a preocupação com os deslocamentos, a autonomia e a inclusão social do idoso, torna-se necessário conhecer como e quanto a terceira idade se envolve nos acidentes e atropelamentos para trabalhar a sua segurança no trânsito. Assim como os acidentes, as recomendações estão sempre associadas ao fator idade.

**Gráfico 03- Envolvimento em Atropelamentos e Acidentes em Uberlândia - MG (1995)**



**Gráfico 04- Envolvimento em Atropelamentos e Acidentes em Uberlândia - MG (1999)**



Fonte: PMU - SETTRAN / SMP

Os programas de Segurança no Trânsito buscam o aumento da percepção do condutor e do pedestre ao perigo, e a redução do nível de perigo que pode ser tolerado. Devem, portanto, enfocar de maneira correta as ações sobre condutores e pedestres de acordo com as suas faixas etárias, atentando para as modificações de atitudes e comportamentos humanos ao longo do tempo. Desta forma as organizações estarão otimizando os gastos e obterão resultados mais efetivos (MESQUITA, 1999).

## 7 - ARQUITETURA, URBANISMO E INSERÇÃO SOCIAL DO IDOSO

*“Cenário da vida privada e das aprendizagens mais pessoais, tópico das recordações de infância, a casa é o sítio de uma memória fundamental que o nosso imaginário habita para sempre. “*

Suzana P. Taschner. 1991.

Como pensar a tipologia habitacional, as alternativas de moradia e o agenciamento dos espaços para atender a população que envelhece? Como inserir tais alternativas e garantir o relacionamento intergeracional perante a diversidade dos novos formatos familiares e dos modos de vida que se anunciam?

De um lado o envelhecimento populacional engendra aumento da demanda habitacional e de proprietários (o grupo etário mais elevado costuma valorizar mais e se proteger da instabilidade de renda através da casa própria). Portanto, diminui-se a mobilidade residencial.

Do outro lado, o crescente número de novos arranjos familiares e da opção por morar só, tem como resultado não só o aumento da demanda de imóveis de aluguel, como também surgimento dos “solitários urbanos”, jovens e velhos.

A preocupação com as implicações desta nova demanda habitacional está presente no estudo de autores como TRAMONTANO (1996) e TASCNER (1991).

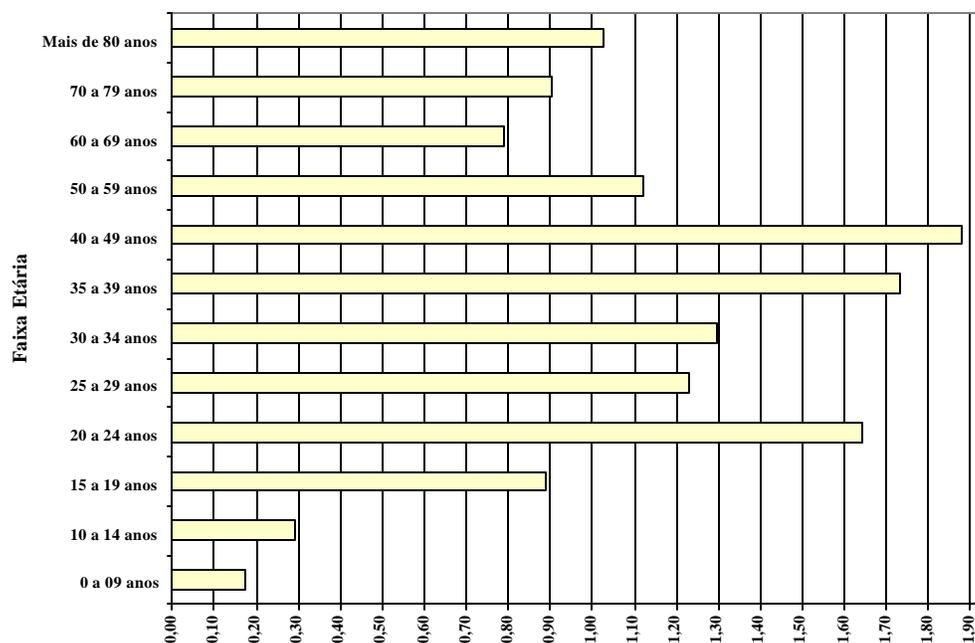
*“ A solidão feminina em idades mais avançadas é um fenômeno com o qual planejadores urbanos e a sociedade civil em geral vão ter que aprender a lidar.(...).no que se refere aos aspectos quantitativos, aumenta a demanda por unidades independentes; no que se refere ao desenho da unidade, há implicações quanto ao tamanho e ao agenciamento dos espaços, naquilo que diz respeito ao desenho urbano e equipamentos, tem-se que pensar a organização do território, levando-se em conta uma população que envelhece, as relações intergeracionais e a mobilidade residencial” (TASCNER, 1991, p.324).*

PEIXOTO (1995), ao investigar a sociabilidade dos idosos, traz como contribuição ao planejamento urbano a constatação do papel fundamental desempenhado pelos espaços públicos a céu aberto. São os espaços das praias e praças que lhes permitem o estabelecimento de relações sociais com os mais jovens e também permitem-lhes ter um canto favorito, um território de pertencimento.

*“A identificação do peso que a sociabilidade tecida nos lugares públicos adquire na vida cotidiana dos idosos permite também uma reflexão sobre as transformações da relações familiares; a mudança do papel desempenhada no interior da família não produz a ruptura dos laços familiares, mas o convívio não é mais praticado predominante, no núcleo familiar. (PEIXOTO, 1995, p.148)*

Abrindo um parêntese sobre a importância do relacionamento intergeracional, a relação do idoso com a criança é vista como solução da necessidade humana de viver uma temporalidade de maior duração. Nesse aspecto,

Gráfico 05 - Taxa de Envolvimentos em Atropelamentos no Ano de 1.999 em Uberlândia - MG



a proposta é a recriação dos papéis desempenhados pelo idoso na família patriarcal – uma reprodução aggiornata da relação criança/idoso para a transmissão do conhecimento, do lazer e construção da memória social feliz.

Chamada a coordenar a Comissão de Habitação e Urbanismo para elaboração do Plano Gerontológico do município de Uberlândia, pudemos constatar a falta de equipamentos urbanos e alternativas habitacionais destinadas a absorver a demanda gerada pela nova conjuntura dos pequenos formatos familiares e do envelhecimento populacional, entenda-se idoso solitário.

Muitas soluções existem em nível de propostas e algumas de projeto. São principalmente condomínios para classe média ou de menor renda e casas lares em comodato para o idoso sem renda. As alternativas já executadas têm êxito reconhecido a nível nacional. Em Uberlândia, os centros de convivência-CEAI –Centro Educacional de Assistência Integrada, para idosos com autonomia, e em Goiânia, o

condomínio Vila - Vida, para o idoso só e de menor poder aquisitivo, podem ser citadas como exemplos de práticas bem sucedidas.

Em consonância com a Política Nacional do Idoso deve ser dado atendimento prioritário ao idoso através de seus lares, em detrimento do atendimento asilar. Para tanto deverão ser implementadas alternativas como Centros - dia, Centros de convivência, Centros - dia para o idoso demenciado e suportes necessários como Cuidadores, para fixar o idoso em sua própria moradia.

Em Uberlândia, a implementação de Centros-Dia para idosos demenciados é a questão de maior procura no CMI e Divisão de Apoio e Integração do Idoso, através da SMTAS- Secretaria Municipal de Trabalho e Assistência Social, e para a qual não existem opções no município. No entanto, a demência atinge considerável parcela dos idosos, de todas as classes sociais, que não podem, por

necessitarem de cuidados especiais, estarem em abrigos comuns ou em seus lares.

Os idosos permanecem então, no seio de suas famílias, que não possuem recursos técnicos ou financeiros para garantir os cuidados necessários para sustentação e reintegração do idoso, e ainda para evitar novos surtos da doença. Os Centros - Dia e os Cuidadores Domiciliares são, em fim, suportes para o atendimento do idoso demenciado em sua família e para fixá-lo em sua moradia.

Finalizando, os cuidados devem ser com a adequação ou adaptação da moradia, visando facilitar a autonomia do idoso, e com os detalhes de acabamento, como pisos anti derrapantes e prateleiras fixas para evitar os acidentes domésticos.

## 8 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fenômeno do envelhecimento populacional, observado no mundo e também no Brasil, deverá ser considerado pelo planejamento urbano, uma vez que, associado aos novos formatos familiares, engendra a necessidade de novas alternativas de moradia e de deslocamento para o idoso.

A acessibilidade ambiental e a correta inserção de novas alternativas de moradia, são os instrumentos do planejamento urbano através dos quais deverá ser promovida a autonomia e a inclusão social do idoso. Neste aspecto, deverão ser ofertadas facilidades de acesso aos meios de Transporte e deve ser reduzido o nível de perigo que tem sido enfrentado pela pessoa idosa no Trânsito. Há que se ressaltar que as melhorias ambientais voltadas para a autonomia do idoso, resultam em condições de maior conforto e segurança para todos os demais cidadãos, em boa parte de suas vidas..

No Brasil há uma certa tradição de ser atendida, prioritariamente, através das políticas de assistência social, a parcela da população de menor poder aquisitivo. Dessa maneira, corre-se o risco de deixar excluídos os que

trabalharam pela construção do país, e que estão envelhecendo em más condições e/ou aqueles que, embora estando bem, gostariam de estar em melhores condições. As diretrizes da Política Nacional do Idoso são abrangentes e, uma vez implementadas, permitirão melhoria de qualidade de vida para a Terceira Idade.

O Urbanismo como ciência de desenhar e arte de construir as cidades deverá ser considerado como política pública; e como tal, poderá atender a totalidade dos idosos, independente de sua classe social.

A autora agradece a colaboração dos colegas de equipe: Aílton Borges, Cláudio V. Souza e Flávio Luiz Pereira.

## 9 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – NBR 9050:1994 - Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbanos/Associação Brasileira de Normas Técnicas. -Rio de Janeiro: ABNT, 1997.

BARROSO, João R. Identidades coletivas e a cidade global : triangulações com a cidade global. In: Barroso, J.R.(org.). *Globalização e identidade nacional*. São Paulo: Atlas, 1999. p. 165-185

BERQUÓ, Elza. Algumas considerações demográficas sobre o envelhecimento da população brasileira. In : Seminário Internacional - Envelhecimento Populacional, 1, Brasília, MPAS , 1996, p.

BIRMAN , Joel. Futuro de todos nós: temporalidade, memória e terceira idade na psicanálise. In: VERAS, Renato P. (org.). *Terceira idade: um envelhecimento digno para o cidadão do futuro*. Relume - Dumará , Rio de janeiro , 1995, p.20 – 48.

BRASIL – Lei n. 8842 de 04 de janeiro de 1994. Dispõe sobre a Política Nacional do idoso, cria o

- Conselho Nacional do Idoso e da outras providências. MJ/Secretaria Nacional dos Direitos Humanos, Brasília, 1998.
- BRASIL - Decreto n. 1948 de 3 de julho de 1996. Regulamenta a Lei n. 8842 de 04 de janeiro de 1994 dispõe sobre a Política Nacional do idoso, e dá outras providências. MJ / Secretaria Nacional dos Direitos Humanos, Brasília, 1998.
- BROUGHTON, B. The Variation of car Drivers' Accidents Risk with Age, *Research Report*, 135: p.1-27, 1988.
- CANCELLA, Ricardo N. e ARAGÃO, J. G. Os deficientes nos transportes públicos, conceituação, quantificação e soluções. In: *Seminário - Transporte e seus Impactos na Sociedade. 1993, anais...*, ANPET, 1993, p. 503-513.
- CARVALHO, M. Carmo B. et al. Programas e serviços de proteção e inclusão social dos idosos. IEE-PUC/SP, Brasília: Secretaria de Assistência Social . MPAS, 1998.
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - Fatos e Estatísticas dos Acidentes de Trânsito em São Paulo., CET, São Paulo, 1997.
- DEBERT, Guita G. O Discurso Gerontológico e as Novas Imagens do Envelhecimento “*São Paulo em perspectiva*, v.7, n.4, p 121-128, out/ dez, 1995.
- HOLANDA, Frederico de. “Brasília , a inversão das prioridades urbanísticas ,” in: Encontro Nacional da ANPUR, 6, Brasília ,anais...Brasília, 1995.
- IBGE. Contagem Populacional. Rio de Janeiro: IBGE, 1996.
- \_\_\_\_\_. Pesquisa Nacional de Amostragem de domicílios.
- MAIS velhos-Caderno Especial, Jornal Folha de São Paulo de 26 /09/99.
- PORCENTAGEM de idosos no Japão dispara. Jornal Folha de São Paulo de 31 /05 /2000. A 13,
- MESQUITA , Adailson P. et alli. Taxas de Severidade de Acidentes relacionadas ao sexo e às faixas etárias dos condutores envolvidos. In: Congresso Nacional da ANTP, 12, 1999, Recife. Anais...Recife: ANTP, 1999.
- ESPANHA, Plan. Gerontológico. MINISTÉRIO DE ASSUNTOS SOCIAL, Madri, 1992.
- PEIXOTO, Clarice. “A Sociabilidade dos idosos cariocas e parisienses”. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, n. 27, ano 10, p.138-149. Fev., 1995,
- PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. Corredores Estruturais de Transportes - Corredor Sudeste, Av. João Naves de Ávila Uberlândia, 1999.
- UBERLÂNDIA Lei complementar n 78 de 27 de abril de 1994. Dispõe sobre o Plano diretor de Uberlândia
- UBERLÂNDIA LEI N. 7359 de 26 de agosto de 1999. Dispõe sobre a Política Municipal do Idoso, Revoga a Lei n. 5211, de 14 de março de 1991, que “Dispõe sobre a Política dos Direitos do Idoso, cria o Conselho Municipal do Idoso e dá outras providências”.
- RANZA, Roberto e LIMA, Beatriz M. Fatores de Quedas para Idosos de Uberlândia, 2000. mimeo
- ROSA, João Guimarães. Grande Sertão: Veredas, 8ª. ed., Rio de Janeiro, José Olímpio, 1972.

SCHICCHI, Maria C. “A arquitetura e os idosos: considerações para a elaboração de projetos. In: *A Terceira Idade*, SESC/São Paulo, Ano XI - no. 19, Abril de 2000”.

TRAMONTANO, Marcelo. “Novos modos de vida, novos espaços de morar: São Paulo, Paris, Tokyo”, In: *Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, 4, 1996, Rio de Janeiro, Anais...Rio de Janeiro. UFRJ/ PROURB, 1996, p. 974 - 980.

TASCHNER, Suzana. P. “Habitação contemporânea e dinâmica populacional no Brasil: notas muito preliminares”, In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 7, 1997, Recife. Anais.Recife: ANPUR, 1997, p. 321 - 327.