

**FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO E NEGÓCIOS DE SERGIPE
BACHARELADO EM DIREITO**

SUZANA FIGUEIREDO DE SOUZA

**MOBILIDADE NO CENTRO DA CIDADE DE ARACAJU SOB A ÓPTICA DO
IDOSO: UMA ANÁLISE DA EFETIVIDADE DE DIREITOS E GARANTIAS À LUZ
DO ESTATUTO DO IDOSO**

**Aracaju
2016**

SUZANA FIGUEIREDO DE SOUZA

**MOBILIDADE NO CENTRO DA CIDADE DE ARACAJU SOB A ÓPTICA DO
IDOSO: UMA ANÁLISE DA EFETIVIDADE DE DIREITOS E GARANTIAS À LUZ
DO ESTATUTO DO IDOSO.**

Monografia apresentada como um dos pré-requisitos para obtenção de grau de bacharel em Direito da Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe.

ORIENTADOR:
Prof. Me. MARCOS VANDER COSTA DA
CUNHA

**Aracaju
2016**

S719m **SOUZA, Suzana Figueiredo de.**

Mobilidade No Centro De Aracaju Sob A Óptica Do Idoso: uma análise da efetividade de direitos e garantias à luz do estatuto do idoso / Suzana Figueiredo de Souza. Aracaju, 2016. 80 f.

Monografia (Graduação) – Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe. Coordenação de Direito

Orientador: Prof. Me. Marcos Vander Costa da Cunha

1. Direitos do Idoso 2. Constituição 3. Estrutura de Acesso 4. Governança I. TÍTULO.

CDU 342.7(813.7)

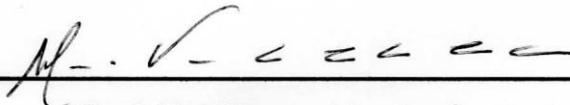
SUZANA FIGUEIREDO DE SOUZA

MOBILIDADE URBANA NO CENTRO DA CIDADE DE ARACAJU SOB A ÓPTICA DO IDOSO: UMA ANÁLISE DA EFETIVIDADE DOS DIREITOS E GARANTIAS À LUZ DO ESTATUTO DO IDOSO

Monografia apresentada como exigência parcial para obtenção do grau de bacharel em Direito a Comissão Julgadora da Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe - FANESE.

Aprovada em: 11 de Junho de 2016.

BANCA EXAMINADORA



Prof. Me. Marcos Vander Costa da Cunha

Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe



Prof. Me. Anderson Clei Santos

Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe



Prof. Esp. Alessandro Buarque

Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe

SUZANA FIGUEIREDO DE SOUZA

Ao meu esposo, filhos, noras e netos,
pelos momentos inoportunos de não
poder dar-lhes a devida atenção para
a conclusão deste.

AGRADECIMENTOS

A Deus pela força nos momentos de fraqueza em que pensei em desistir.

Aos meus pais, que tanta falta me faz, pelo exemplo de dignidade e respeito às pessoas.

Ao meu esposo pela eterna compreensão, paciência e estímulo no decorrer do curso.

Aos meus filhos, Daniel, Samuel e Rafael que mesmo ouvindo a frase “é terapia ocupacional” retrucavam: faça o que deseja, o importante é a sua felicidade.

Às minhas noras Grace e Juci pelo apoio e ajuda nos momentos que precisei.

Ao professor Arnaldo Machado por sempre ter acreditado em mim.

Ao professor e amigo Victor Condorelli pelo apoio, orientação e nunca ter me deixado desistir nos momentos difíceis.

Ao professor Luis Eduardo Oliva por ter feito eu me apaixonar pelos direitos humanos e dos idosos.

Ao professor Afonso Oliva pelas palavras de incentivo na escolha do tema.

Ao professor Alessandro Buarque, um amigo de todos, que com carinho e palavras de incentivo me ajudou nos momentos de dificuldades.

Ao professor Manuel Cruz por ser prestativo e atencioso em todos os momentos.

Ao professor Marcelo Macedo por sempre nos ajudar como docente sem que haja qualquer empecilho.

Ao professor Fernando Ferreira pela força em todos os momentos de insegurança e também pela ajuda na escolha do tema.

À professora Fernanda Gurgel pelo carinho dedicado a cada aluno.

Ao professor José Carlos dos Santos pelo carinho e atenção de sempre.

À professora Clara Angélica pelo exemplo da beleza do direito.

Ao professor e coordenador do curso Pedro Durão pelo convívio, pelo apoio, pela compreensão e pela amizade.

À professora Antonina Gallotti por acreditar no meu potencial na área dos direitos humanos.

Ao professor Matheus Dantas Meira pelo conhecimento adquirido em suas aulas didaticamente alegres e divertidas.

À professora Hortência pela paciência e conselhos durante o preparo desse trabalho.

A Lu pela atenção e o jeito prestativo com todos os alunos no núcleo de prática jurídica.

A Val pela forma carinhosa e prestativa no atendimento a todos que procuram a secretaria.

Ao professor Matheus Meira Brito e Rodolpho Orsini por me confirmar a beleza do direito tributário, matéria considerada o terror do curso.

Aos colegas Claudio, Jeilson, Érica, Rafaela loura e Rafaela morena, Karin, Juliana por me fazer sentir jovem como eles.

Ao colega Jivaldo pela ajuda nos momentos de desânimo.

À minha colega e amiga Lúcia Helena da Conceição por toda ajuda necessária em cada momento.

À minha colega, amiga e “filhota” Gabryelle Conceição por todo o apoio e amizade em todos os momentos.

À minha amiga e terapeuta Virginia pelos conselhos nos momentos de incerteza e desânimo.

À minha colega Rafaela pelo incentivo de levar em frente a terapia ocupacional.

Às colegas Liduína e Cristiane por manter sempre bom humor.

À colega Mônica Acciolly pelas palavras de incentivo em todos os momentos.

Ao colega Sr. Cláudio pelo exemplo de que todos os sonhos podem ser realizados.

À coleguinha Ana Júlia pela atenção e preocupação nos detalhes do final do curso.

Aos queridos sobrinhos Henrique e Flávia pela paciência e ajuda nos momentos de desespero e na revisão desse trabalho.

À todas as pessoas que de alguma forma contribuíram para a realização desse curso.

Dedico especial agradecimento ao professor VANDER, orientador dedicado que com sabedoria soube dirigir-me os passos e os pensamentos para o alcance de meus objetivos.

Na África se diz que, quando morre um ancião desaparece uma biblioteca [...] As pessoas idosas são intermediárias entre o passado, o presente e o futuro. Sua sabedoria e experiência constituem verdadeiro vínculo vital para o desenvolvimento da sociedade.

Kofi Annan

RESUMO

A presente pesquisa proporciona uma análise em relação a questão da mobilidade urbana dos idosos, trazendo à tona a discussão do planejamento do espaço urbano e o quanto é essencial identificar as necessidades dos idosos em relação ao ambiente construído. A discussão em pauta foi realizada no centro comercial da cidade de Aracaju, capital do Estado de Sergipe, embasada nos direitos do idoso, efetuada através de pesquisa exploratória e questionário de avaliação da mobilidade desse espaço urbano pelos idosos. Desta forma, os aspectos abordados e os dados gerados neste trabalho foram pautados na descrição dos critérios estabelecidos na acessibilidade, onde se enquadram estrutura de acesso, locomoção, segurança etc., avaliando se os mesmos respeitam os ditames da Constituição e estão sendo colocados nas políticas do Plano Diretor, a ser efetivado pela governança da cidade, bem como análise de uma proposta na adequação do meio urbano buscando efetivar a mobilidade como parte da convivência saudável dos idosos na nossa sociedade.

Palavras-chave: Direitos do Idoso. Constituição. Estrutura de acesso. Governança.

ABSTRACT

This research provides an analysis related to urban mobility of the elderly, bringing up the discussion of the urban space planning and how essential it is to identify the needs of the elderly in relation to the built environment. The discussion was held at the commercial center of the city of Aracaju Sergipe capital of State, based in the elderly rights, through exploratory and assessment questionnaire about the mobility of this urban space by the elderly. Thus, the issues addressed and the data generated in this study were based on the description of the criteria on accessibility, which fall into access infrastructure, mobility, security etc., verifying that they respect the dictates of the Constitution and are being placed of Director plan to be effected by the governance of the city, as well as analysis of a proposal in the adequacy of the urban environment seeking effect mobility as part of the healthy living of the elderly in our society.

Keywords: Elderly Rights. Constitution. Access structure. Governance.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 MOBILIDADE: FENÔMENO DO SÉCULO XXI	14
2.1 Evolução Histórica	14
2.2 Aspectos Gerais.....	17
2.3 Características de uma cidade amiga do idoso	18
2.4 Mobilidade x Acessibilidade	22
3 POLÍTICAS PARA A EFETIVAÇÃO DA MOBILIDADE	25
3.1 O idoso e a Constituição Federal de 1988	25
3.2 Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003)	29
3.3 Normas e Leis de atendimento ao idoso	34
4 A ESTATÍSTICA DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DO IDOSO NO CENTRO DE ARACAJU	40
4.1 Análise, Crítica, Interpretação dos dados e Informações.....	40
5 CONCLUSÃO	50
REFERÊNCIAS	54
APÊNDICE A - Questionário	57
APÊNDICE B - Termo de consentimento livre e esclarecido	60
APÊNDICE C - Fotos	62

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho aborda a aplicabilidade do Estatuto do Idoso no cotidiano da mobilidade urbana enfrentado pelo idoso, mais especificamente no centro da cidade de Aracaju/SE.

Esse estudo sobre o idoso poderá contribuir para a melhoria da qualidade de vida desse grupo no município estudado, fornecendo observações e sugestões, procurando resultados que contribuam na identificação dos aspectos deficientes e desconhecidos relacionados às barreiras arquitetônicas, no trânsito e, nas relações sociais para a preocupação de agilizar a promoção da acessibilidade e mobilidade do idoso na cidade, feitos por meio da análise descritiva e multivariada.

O Brasil junto com outros países tem vivenciado o aumento acelerado do número de pessoas com mais de 60 anos e a preocupação com esse contingente, cada vez mais urgente se mostra a necessidade de ação daqueles que fazem as esferas política, profissionais da saúde e a população em geral no suprimento e promoção da qualidade de vida desse grupo.

A principal indagação dessa pesquisa é: Como estão sendo efetivados os direitos e garantias de mobilidade do idoso no município de Aracaju-Sergipe à luz da Lei nº 10.741/2003?

Com vistas a manter a robustez científica deste trabalho, nota-se que existem perguntas menores que orbitam o problema central, as quais nortearão as análises a serem efetuadas ao longo da pesquisa, quais sejam: os critérios utilizados para a construção de espaços que respeitem o idoso têm sido colocados em prática?; a preocupação em promover e viabilizar a melhor qualidade de vida para os idosos tem sido norteadores de políticas públicas?; a cidade tem se preparado para atender as necessidades do idoso?

A escolha do tema justifica-se por fazer abordagem à questão da acessibilidade e mobilidade urbana dos idosos, uma vez que traz à tona a discussão do planejamento urbano e a importância de se identificar as necessidades dos idosos em relação a seu deslocamento na cidade.

Os problemas identificados serão os pontos norteadores na construção de propostas de soluções que proporcionem a inclusão de todo cidadão, no caso, o

idoso, com fins de que se sinta ouvido nos seus anseios e necessidades, para a satisfação da sua autoestima como parte do meio em que vive. Lançando mão de uma análise descritiva e bastante variada nos aspectos que interferem na promoção da acessibilidade, caracterizando os participantes e identificando os pontos problemáticos da locomoção sob o ponto de vista dos mesmos, através de registros fotográficos e sugestões afim dar uma visão das irregularidades no centro da cidade.

O objetivo principal desse trabalho consiste em provocar uma reflexão acerca dos direitos fundamentais da pessoa idosa, mais especificamente a acessibilidade e mobilidade nas áreas urbanas, ou seja, verificar se os direitos e garantias constitucionais de acessibilidade e mobilidade urbana do idoso no centro da cidade de Aracaju estão efetivados sob análise principiológica e à luz da Lei nº 10.741/2003.

São objetivos específicos desta pesquisa: avaliar se os critérios de construção de espaços que respeitem o idoso, conforme a Lei 10.741/2003 estejam sendo colocados em prática; identificar quais as políticas públicas veem sendo implementadas para a promoção de uma melhor qualidade de vida do idoso; averiguar se a cidade está preparada para atender às necessidades de mobilidade e acessibilidade do idoso.

A metodologia empregada na produção da pesquisa contou com o levantamento pela autora, de dados padronizados por meio de questionário, visando obter informações acerca do objeto do estudo, bem como da interpretação dos dados coletados que se deu pelo método de análise de conteúdo, tendo para isso subsídio auxiliar em fontes secundárias, abrangendo os anos de 2003 a 2016. Também foi enfatizada a pesquisa eletrônica e bibliográfica, qualitativa e quantitativa. Neste sentido, foram colhidas, além das reclamações, sugestões dos entrevistados, para a viabilização de melhores condições na locomoção no centro da cidade, já que existe legislação que orienta os gestores na execução desses anseios.

Iniciada com a Introdução, o estudo surgiu a partir da observação e reflexão sobre a mobilidade e utilização do espaço urbano do centro da cidade de Aracaju pelo idoso. A constatação do aumento acelerado da população de pessoas com mais de 60 anos fez com que viesse a pauta o questionamento das políticas públicas para o suprimento das suas necessidades, o que se torna importante a

preocupação em possibilitar a estruturação de ações públicas e privadas na promoção de tornar realidade o respeito ao idoso.

A proposta do segundo capítulo foi contextualizar, de forma histórica a responsabilidade do Estado, sociedade e gestores no fenômeno do século XXI: A mobilidade urbana.

O terceiro capítulo aborda as políticas públicas federais, estaduais e de forma especial as municipais, aplicadas e aplicáveis ao efetivo respeito aos direitos do idoso, assim como é apresentada na aplicabilidade do Estatuto do Idoso, a efetivação da mais nova lei que abrange os direitos humanos, a Lei de Acessibilidade, que veio para fortalecer, auxiliar e sedimentar a composição das garantias e direitos do idoso. A história das conquistas alcançadas pelos idosos, permeando pela Política Nacional do Idoso, criação dos Conselhos do Idoso até chegar a efetivação dos seus mais ansiados direitos e garantias com o advento do Estatuto do Idoso, mostra que a luta daqueles que muito se empenharam para mostrar a sociedade que o idoso também é cidadão, não foi em vão.

O quarto capítulo revela os resultados obtidos pelos questionários realizados no centro do município de Aracaju, a identificação de problemas existentes na mobilidade urbana dos idosos no município assim como na aplicação correta e justa do Estatuto do idoso. Foram ouvidas também colocações quanto ao trânsito, segurança, ruídos, limpeza, sinalização, conservação dos espaços públicos e turísticos, como também no respeito e atenção às necessidades do idoso.

Por fim, na conclusão, partindo da simples observação empírica, respaldada pelos dados obtidos na pesquisa de campo por meio do uso de um questionário composto por perguntas referentes ao cotidiano do idoso que circula no centro comercial da cidade, seja a passeio, para compras ou para efetuar pagamentos.

Desse modo, foi possível verificar como e o quanto a cidade de Aracaju não está preparada para receber e promover o deslocamento dessa camada social.

Em outra abordagem dada ao tema, ficou patente a necessidade da participação da família na colaboração dessas garantias, proporcionando ao idoso a qualidade de vida e independência tão desejados por ele, desde quando o envelhecimento é um processo pelo qual todos nós passaremos, e que a visão de mundo do idoso nesse século, por ele mesmo, seja na importância da sua participação e envolvimento nos problemas e soluções dos conflitos enfrentados pela sociedade.

2 MOBILIDADE: FENÔMENO DO SÉCULO XXI

2.1 Evolução Histórica

Sendo a imagem da velhice incerta, confusa e contraditória, é difícil discorrer com certa pontualidade uma composição histórica do idoso especificamente, pois a visão desse grupo de pessoas está incorporada à do adulto. Consta que até o século XIX, quase nada foi escrito sobre os velhos, pobres especialmente, porque esse período de vida nessa época não era longo. Neste sentido, Beauvoir (1990, p.54) diz: "[...] estudar a condição dos velhos através das diversas épocas não é uma empresa fácil, mesmo porque documentalmente pouco se dispõe sobre o assunto, haja vista que os idosos são incorporados no conjunto dos adultos".

Conforme Dolci (2009, p.2), o conceito de senectude, velhice ou senilidade muda de acordo com o tempo, a expectativa de vida e os avanços da medicina. Durante milênios, da Pré-História até a Idade Média, a longevidade era viver mais de 30 anos. No começo do século XX, houve um aumento de 50% nessa média em países desenvolvidos, para 45 anos. Hoje, no Brasil, a expectativa de vida de grande parte da população masculina oscila em torno de 70 anos, e das mulheres se aproxima aos 80 anos no Distrito Federal, estados do Sul e do Sudeste. Segundo a Organização Mundial da Saúde, em 2020 haverá cerca de 30 milhões de brasileiros com mais de 60 anos.

Apoiado nos critérios bibliográficos estudados por Barcelos (2006, p.54), a história do idoso no Brasil, se reparte em três conjuntos de transformações, que vai de 1945, quando se tem documentos, à criação do Estatuto do Idoso (Lei 10.741/2003) e aos dias atuais.

No primeiro conjunto, a velhice está associada à situação de pobreza. Nessa fase o que era analisado e o que se pretendia era o preenchimento das lacunas no Sistema de Previdência Social que era associado à aposentadoria como forma de assistência ao idoso. Entre 1959 a 1974 de acordo com Barcelos (2006 p.54) mudanças marcantes relacionadas à velhice como o combate à idéia de solidão e marginalização são focadas com ênfase nas condições de vida do idoso, comprovando práticas novas como lazer, férias e também serviços de saúde para os aposentados, que dessa forma começaram a compor um novo modo e nível de vida.

Uma nova visão do idoso e suas particularidades foi marcada através da caracterização da pré-aposentadoria em que implicava na revisão da idade cronológica definindo como momento em que o trabalho é ilegítimo.

A Lei 6179/74, institui a inclusão previdenciária dos maiores de setenta anos e para os inválidos, possuindo apenas nove artigos, essa lei se caracterizava em amparar os incapacitados para o trabalho e que não tinham atividade remunerada e nenhuma fonte de renda, com uma aposentadoria especial a ser requerida à Previdência Social.

A Lei Orgânica de Assistência Social (LOAS), de 1993, cria o chamado Benefício de Prestação Continuada (BPC), que preconiza a família “[...] a garantia de 1 (um) salário mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover a própria manutenção ou tê-la provida por sua família”. Ditames reafirmados no artigo 203 da Constituição Federal de 1988, conhecida como Constituição Cidadã. É estimado atualmente que cerca de 360 mil idosos acima de 65 anos no Brasil estejam amparados por esse benefício.

Em 1994, o idoso brasileiro recebeu um grande benefício por meio da Lei nº 8842 que legisla sobre a Política Nacional do Idoso (PNI), e que tratava das normas para os direitos sociais dos idosos, garantindo assim, autonomia, participação efetiva na sociedade como instrumento de cidadania. Essa lei foi resultado de discussões e consulta a toda sociedade, onde tiveram participação idosos ativos, professores universitários aposentados, profissionais da gerontologia e da geriatria, políticos e pessoas comprometidas com a causa, sendo seus principais pontos, conforme os artigos 1º; 3º; 10, II, III, IV e V:

- a) Criar condições para que o idoso não seja dependente dos outros, com a ajuda da família, da sociedade e dos serviços públicos;
- b) Garantir ao idoso a assistência à saúde no Sistema Único de Saúde (SUS);
- c) Melhorar as condições de estudo para que os idosos possam aprender com mais facilidade, criando programas próprios para o idoso e educar a população para melhor entendimento de como ficar velho;
- d) Garantir as condições para que os idosos não sejam discriminados quando procurarem emprego ou estiverem trabalhando

e dando atenção especial quando precisarem ser atendidos pelos benefícios da previdência social;

e) Dar condições para que os idosos tenham sua própria casa, possuam um lugar para morar em casas parecidas com o seu lar, mesmo que seja simples ou popular;

f) Oferecer condições de moradia para idosos de acordo com as suas condições físicas, construindo ou fazendo reforma na casa para ficar do jeito que for mais fácil para morar, principalmente para quem tem problemas físicos.

No Ano Internacional do Idoso (1999), foi criado no Brasil o Plano Nacional dos Cuidadores de Idosos que já vinha sendo discutido desde 1998, e que deu início ao Plano Nacional da Saúde do Idoso com o objetivo de promover a melhoria na atenção a essa parcela da população crescente levando à frente a preocupação de capacitar familiares, não familiares e institucionais para garantir o envelhecimento saudável. Nesse sentido, Gama (2006, p.58) em discussão sobre a capacitação para cuidar do idoso, afirma:

Não existe lei impedindo que qualquer pessoa cuide do idoso. No entanto, o mais indicado é que o cuidado do idoso fragilizado ou dependente fosse realizado por profissional de enfermagem, seja um auxiliar, técnico de enfermagem ou enfermeiro. Principalmente, se o idoso necessita de atenção específica com a alimentação, higiene, medicações e curativos. [...] os cuidados com o idoso devem ser realizados pelo profissional de enfermagem ou, no mínimo, que o cuidador fique sob a orientação e responsabilidade de uma equipe profissional.

No censo de 2000, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os idosos eram 15 milhões, já no Censo de 2010 eram cerca de 25 milhões, comprovando que a população brasileira está envelhecendo, porque a tecnologia e os avanços da medicina têm prolongado a vida de pessoas que já passaram dos sessenta anos, por isso se torna necessário que a sociedade e os estados tenham mais atenção e respeito aos seus direitos e necessidades de forma mais efetiva.

A Lei 10.741/2003, denominada Estatuto do idoso vai mais além, caracterizando algumas situações que envolvem o idoso, como crime, ou seja, a exposição a perigo de vida, a não prestação de assistência, abandono em hospitais e casas de saúde, coação a doar, contratar, testar, outorgar procuração, exibição de

imagens ou informações depreciativas ou injuriosas, retenção de cartão magnético, etc. O endosso da Constituição Federal Brasileira, de forma equivocada define a pessoa do idoso, colocando-o textualmente como portador de incapacidades para o trabalho e sustentação da vida, o que no decorrer da sua vida foi feito na forma de contribuição a um banco do Estado para ser desfrutado após o tempo de contribuição. Assim, Beauvoir (1990, p.60) coloca que: “[...] a palavra velhice tem dois sentidos diferentes. É uma categoria social, mais ou menos valorizada segundo as circunstâncias. É, para cada indivíduo, um destino singular – o seu próprio”.

A proibição do trabalho do idoso por imposição da aposentadoria compulsória aos 70 anos, criticada por estudiosos como prática do etarismo, ou seja, a discriminação pela idade, como se idade fosse o limite para essa fase, caracterizando-a por inatividade, paralisia do corpo, da mente e do espírito, restando apenas à espera da morte.

O artigo 40 da Constituição Federal nos afirma que:

Art. 40. Aos servidores titulares de cargos efetivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, incluídas suas autarquias e fundações, é assegurado regime de previdência de caráter contributivo e solidário, mediante contribuição do respectivo ente público, dos servidores ativos e inativos e dos pensionistas, observados critérios que preservem o equilíbrio financeiro e atuarial e o disposto neste artigo. (EC no 3/93, EC no 20/98, EC no 41/2003 e EC no 47/2005) § 1º Os servidores abrangidos pelo regime de previdência de que trata este artigo serão aposentados, calculados os seus proventos a partir dos valores fixados na forma dos §§ 3º e 17: II - compulsoriamente, com proventos proporcionais ao tempo de contribuição, aos 70 (setenta) anos de idade, ou aos 75 (setenta e cinco) anos de idade, na forma de lei complementar; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 88, de 2015)

Graças a algumas pessoas visionárias está cada vez mais comprovado que, o que define o homem (e a mulher) não são os anos que acumulam nem os cabelos brancos, mas a sua capacidade plena de pensar, discernir, interagir, inventar e transmitir para outras gerações a bagagem de experiências vividas.

2.2 Aspectos Gerais

O envelhecimento é um processo de vida moldado por vários fatores e que repercute na dinâmica individual, social, econômica e política. Com o avançar da

idade, a dinâmica do aparelho locomotor sofre alterações com uma redução na amplitude dos movimentos, tendendo a modificar a marcha, que passa a se caracterizar por passos mais curtos e mais lentos com tendência a arrastar os pés. A amplitude de movimentos dos braços também diminui, tendendo a ficar mais próxima do corpo. A base de sustentação se amplia e o centro de gravidade corporal tende a se adiantar, em busca de maior equilíbrio. (BRASIL, 2007).

Com o intuito de melhorar a mobilidade dos idosos nas cidades, a Organização Mundial da Saúde (OMS), desenvolveu o Projeto Cidade Amiga do Idoso, lançado em 2005 no Rio de Janeiro, durante o XVIII Congresso da Associação Internacional de Gerontologia e Geriatria, que originou o Guia Global da Cidade Amiga do Idoso, lançado, mundialmente, em 1º de outubro de 2007, em comemoração ao Dia Internacional do Idoso. O referido projeto destaca que uma cidade amiga do idoso é aquela que estimula o envelhecimento ativo ao otimizar oportunidades para a saúde, participação e segurança, para aumentar a qualidade de vida que as pessoas envelhecem (BARRETO, 2012; OMS, 2007).

Como deambular a pé, ou seja, caminhar é considerada uma das atividades mais fundamentais do ser humano, pois proporciona saúde, possibilita a inclusão social, estimula os sentidos e exercita a cidadania.

Neste sentido, pela fragilidade em relação aos outros indivíduos, o idoso pedestre deve ser visto com cuidado e prioridade, pois apresenta mobilidade reduzida, reflexos mais lentos pela redução das capacidades visual e auditiva, perda de memória e diminuição da concentração.

2.3 Características de uma cidade amiga do idoso

As principais características de uma cidade amiga do idoso, de acordo com o Guia Global da Cidade Amiga do Idoso, são (OMS, 2007):

- A cidade deve ser limpa, e ter legislação, devidamente cumprida, que limite o nível de ruído e odores desagradáveis ou nocivos em locais públicos.
- Deve haver espaços verdes bem conservados e seguros, com abrigos adequados, banheiros e bancos de fácil acesso.
- As calçadas devem ser livres de obstáculos, com superfície nivelada, com banheiros públicos e de fácil acesso.

- Deve haver bancos públicos, especialmente em parques, nas paradas de ônibus e em espaços públicos, e colocados a intervalos regulares; os bancos devem ser bem conservados e fiscalizados para que todos tenham acesso seguro a eles.
- O calçamento deve ser bem conservado nivelado, antiderrapante amplo o suficiente para acomodar cadeiras de rodas, com um meio-fio baixo para facilitar a transição para a rua.
- O calçamento deve ser livre de quaisquer obstáculos (por exemplo, camelôs, carros estacionados, árvores, dejetos de animais, entre outros) e os pedestres devem ter prioridade.

Neste sentido, a preconização do ideal de uma cidade sadia e sustentável, é de suma importância a preocupação com a limpeza, existência de áreas verdes, praças seguras, ruídos que não perturbem.

- As ruas devem ter cruzamentos em intervalos regulares, com faixas antiderrapantes, fazendo com que seja seguro os pedestres atravessá-las.
- As ruas precisam dispor de estruturas físicas bem desenhadas e apropriadamente colocadas, como ilhas de tráfego, passagens ou túneis que ajudem os pedestres atravessá-las, especialmente nas de muito movimento.
- Os sinais de trânsito devem ser regulados para dar tempo suficiente para que os idosos atravessem a rua, e devem possuir dispositivo visual e sonoro.
- As regras de trânsito precisam ser rigidamente cumpridas, e a preferência é dada aos pedestres.
- Deve haver uma faixa exclusiva para ciclistas.

De acordo com os pontos do planejamento urbano, as ruas são fundamentais para a locomoção, por isso é necessário que estejam cumprindo o que a legislação determina, e desse modo, facilitar a ligação dos locais de utilização pelo idoso. Segundo Prado (2000, p.6) “A velocidade média de marcha do idoso, para atravessar uma rua é de 0,4 m/s e a adotada na maioria das cidades, ao calcular o tempo do semáforo, é de 1,2 m/s”.

Essas medidas, elaboradas respeitando o Código de Trânsito, permitem ao pedestre, não só idosos, a travessia de ruas em local seguro e de forma adequada, respeitando suas limitações.

- A segurança pública, em todos os espaços abertos e prédios, deve ser uma prioridade e é proporcionada, por exemplo, por medidas que reduzem o risco de desastres naturais, com boa iluminação pública, patrulhamento policial, cumprimento da legislação e apoio a iniciativas de segurança da comunidade e pessoal.

As questões que englobam a segurança pública, colocadas como o topo da lista de prioridades dos gestores, onde a promoção de treinamento daqueles que circulam para sua efetivação, assim como, a disponibilização de viaturas afim de que todos que ali circulam sintam-se tranquilos.

- Os serviços devem ser agrupados e localizados próximo de onde os idosos moram e serem de fácil acesso (por exemplo, localizados no andar térreo dos prédios).
- O atendimento deve ser especial para os idosos, com filas separadas ou guichês específicos para idosos.
- Os prédios devem ter as seguintes características:
 - Elevadores, rampas, sinalização adequada, corrimãos em escadas, degraus não muito altos ou inclinados, piso antiderrapante, áreas de Repouso com cadeiras confortáveis, número suficiente de banheiros Públicos.
 - Os banheiros públicos devem ser limpos, conservados e de fácil acesso a pessoas com diferentes graus de incapacidade; também devem ser bem sinalizados e estar em locais convenientes.
 - Deve haver vagas específicas para idosos e deficientes próximas à entrada dos prédios e às estações de transporte coletivo.

No tocante à construção de moradia e prédios públicos é de extrema importância a atenção às peculiaridades do ser idoso, adequando acesso, localização, tipo de piso, largura de corredores etc.

Fazer com sejam cumpridos os direitos do idoso através da colocação dos serviços próximo à moradia do idoso, atendimento prioritário das suas necessidades no âmbito civil e judiciário.

- A moradia deve estar adaptada para os idosos, com pisos nivelados, corredores e portas largas o suficiente para a passagem de cadeira de rodas, e com banheiros, lavabos e cozinhas especialmente adaptados.
- As reuniões e eventos para idosos deve acontecer em diferentes locais das comunidades, como centros recreativos, escolas, bibliotecas, centros comunitários localizados em bairros residenciais, parques e jardins.
- As organizações devem estimular a participação dos idosos que se isolam, por meio de, por exemplo, visitas pessoais ou telefonemas.
- Atividades que reúnam diferentes devem ser realizadas regularmente para que, em conjunto, todos os membros da família as apreciem e usufruam.

A viabilização de formas promocionais de inserção do idoso na vida cultural, criando cursos para a sua ocupação e terapia, universitários que realizem sonhos e adquiram mais conhecimento, como também valorizar aquele que trabalha, contribuindo para o desenvolvimento da cidade.

- Deve haver oportunidades de trabalho voluntário ou remunerado para os idosos e tais oportunidades devem ser conhecidas e promovidas.
- Funcionários de repartições públicas e de empresas privadas devem atender individualmente e de maneira amistosa, os idosos, sempre que solicitados.
- Os serviços sociais e de saúde devem estar bem distribuídos pela cidade, sua localização deve ser conveniente para que se possa chegar facilmente a eles por todos os meios de transporte.

No entanto, o envelhecimento acelerado da população exige que medidas urgentes sejam tomadas com fins de fazer com que as cidades sejam mais

transitáveis, pois, apesar do esforço dos gestores isso ainda está engatinhando e segundo dados do IBGE (2010) os idosos já representam 12% da população.

2.4 Mobilidade x Acessibilidade

A palavra mobilidade etimologicamente tem origem no latim *MOBILIS*, o que pode ser movido, deslocado, de *MOVERE*, deslocar, colocar em movimento.

Mobilidade é característica do que é móvel ou do que é capaz de se movimentar. É o grande desafio das cidades contemporâneas, em todas as partes do mundo, mais especificamente a mobilidade urbana, ou seja, as condições oferecidas pelas cidades para garantir a livre, segura e saudável circulação das pessoas em suas diferentes áreas.

Acessibilidade, característica que consiste nas condições e possibilidades de alcance para utilização com segurança e autonomia, de edificações públicas, privadas e particulares, seus espaços, mobiliários e equipamentos urbanos proporcionando a maior independência possível dando ao cidadão o direito de ir e vir a todos os lugares que necessitar.

Esses dois conceitos andam juntos, se completando na efetivação dos direitos do cidadão e no nosso caso, mais especificamente, dos idosos.

Para que os objetivos referentes ao deslocamento seguro dos idosos nas cidades possam ser alcançados, os termos mobilidade da pessoa idosa e mobilidade urbana precisam ser bem compreendidos.

A mobilidade da pessoa idosa refere-se à sua capacidade física para se movimentar e realizar suas atividades fora do ambiente domiciliar, ou seja, atividades externas à sua casa (visita a um amigo ou uma consulta médica) e pode ocorrer de vários modos, como a pé, de bicicleta ou de automóvel (MERCADO et al., 2007; MOLLENKOPF et al., 2006).

Por outro lado, segundo Nunes (2009; Rosenbloom 2004), a mobilidade urbana refere-se a um atributo das cidades, relativo à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, que acontece através de veículos, vias e toda a infraestrutura visando o ir e vir cotidiano. Em relação aos idosos, seja a pé, utilizando o transporte coletivo ou carros particulares, os problemas são constantes.

A queda é considerada um problema crescente na população que envelhece e aproximadamente 30% dos idosos com idade acima de 65 anos, caem a cada ano, aumentando o risco com a idade. Muitos são os fatores que contribuem para esta situação e os extrínsecos (meio ambiente) são os mais significativos.

Neste sentido é evidenciado que pelas dificuldades adquiridas pelo envelhecimento, o idoso está mais propício a quedas e atropelamentos.

Entre os idosos com mais de 75 anos, sabe-se que 10% tem dificuldade de atravessar uma sala, 25% são incapazes de caminhar 10 quarteirões e 30% são incapazes de subir escadas (SANTIAGO et al.,2004).

A calçada deve oferecer ao pedestre segurança para a circulação a pé, sem dividir o espaço com veículos ou mobiliários urbanos. Para o deslocamento de dois adultos lado a lado ou em direções opostas, a largura mínima livre necessária de uma calçada é de 1,5m. Considerando-se a existência de mobiliários urbanos, a largura recomendável é de 2,3m (GOLD, 2003).

Como o idoso pedestre é considerado mais frágil em relação aos demais indivíduos que não apresentam mobilidade reduzida, pois possui também diminuição na concentração, lentidão nos reflexos pela redução das capacidades visual e auditiva e perda de memória (MANTOVANI, 2006).

As limitações fisiológicas impostas ao idoso, proveniente do passar dos anos são evidenciados em três fatores que caracterizam o envelhecimento;

A perda da acuidade visual, pois menor tolerância à luminosidade provocam a perda do equilíbrio, causando assim a ocorrência de quedas

A perda da audição pelo aumento e acúmulo de cera nos ouvidos pois as anormalidades do órgão auditivo prejudicam a orientação espacial.

A dificuldade de locomoção pelo enfraquecimento dos ossos afetando o equilíbrio, fazendo com que o pedestre idoso, inserido no trânsito urbano, mal organizado e repleto de barreiras arquitetônicas, tenha grandes dificuldades para se deslocar de um ponto a outro do espaço urbano, aliados ao descaso e desrespeito aos direitos, caracterizando-os como o grupo mais vulnerável da sociedade.

Aracaju (em tupi-guarani “Cajueiro dos papagaios”), capital de Sergipe, segunda capital brasileira planejada pelo engenheiro Sebastião José Basílio Pirro, fundada em 17 de março de 1855, hoje com aproximadamente 630.000 habitantes (IBGE, 2015), embora tenha sido planejada, muitos avanços foram alcançados nas áreas de mobilidade urbana, pois possui inúmeros desafios a serem vencidos.

A população sergipana de idosos, segundo o IBGE, totaliza aproximadamente 186.000, ou seja, 28,99% da população e desse total 52.000, ou seja, 9,08% são residentes em Aracaju.

O centro comercial de Aracaju acolhe uma grande parte da história da cidade levando todos a um passeio pelo passado.

A antiga Alfândega, hoje transformada em Centro da Cultura, contempla-nos com apresentações de peças teatrais, espetáculos, aulas cênicas.

O Terminal Hidroviário, que proporcionava apoio ao transporte de passageiros para a Barra dos Coqueiros, com advento da ponte ligando Aracaju a essa cidade, passou por adaptações e melhorias, com fins de oferecer aos visitantes o prazer de desfrutar as belezas do Rio Sergipe em restaurantes de comidas típicas.

Os belos casarões antigos transformados em lojas e agências bancárias.

Os mercados Antônio Franco e Thales Ferraz que hoje são Centro de cultura, com apresentações folclóricas, nosso artesanato e culinária.

A Igreja de São Salvador, a primeira igreja de Aracaju, construída em 1857, localizando-se hoje no coração dos calçadões das ruas João Pessoa e Laranjeiras.

A Praça Fausto Cardoso, a mais antiga da cidade, onde foram construídos os três poderes, legislativo, executivo e judiciário; a Ponte do Imperador, ancoradouro construído em 1859 para desembarque do Imperador, em visita a Sergipe.

O Parque Teófilo Dantas onde existe feira permanente de artesanato, também a Catedral Metropolitana com sua cúpula de belas pinturas do século XIX, centro religioso e referência dos sergipanos.

O Cacique Chá, ponto de encontro dos intelectuais, hoje funcionando também como restaurante escola, administrado pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial - SENAC.

Na praça Olímpio Campos estão o Palácio do mesmo nome, sede do governo municipal, antiga Escola Normal, que hoje, é Centro de Turismo, local onde se concentram as lojinhas com o nossos bordados e artesanatos e a Rua da Cultura que proporciona a quem lá circula um pouco da musicalidade do nosso povo.

As pitorescas construções nas praças do centro comercial têm uma história especial a ser contada apenas pela visualização.

3 POLÍTICAS PARA A EFETIVAÇÃO DA MOBILIDADE

3.1 O idoso e a Constituição Federal de 1988

A Constituição de 1988 coloca o idoso no contexto da assistência social para o atendimento às suas necessidades. Ao delinear os princípios fundamentais, que norteiam a aplicação da Constituição cidadã, o idoso é colocado como partícipe da sociedade, ou seja:

Art.1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos: I – a soberania; II – a cidadania; III – a dignidade da pessoa humana.

O alicerce da Constituição “cidadã” está intimamente ligado ao Princípio da Dignidade da Pessoa humana, onde a promoção do bem de todos, sem preconceitos de qualquer categoria está assim disposto no artigo 3º, IV:

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: IV–promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

No ponto de vista ético na sociedade, Braga (2005, p.161) diz:

Quando o Brasil reconhecer o potencial de seus membros idosos, passará a lutar para que o direito os reconheça como cidadãos. E, finalmente, se os idosos tiverem sua cidadania reconhecida e garantida, será possível dividir entre a família, o estado e a sociedade, a responsabilidade e o prazer de cuidar daqueles, que estão envelhecendo.

Quando estivermos neste grau de evolução, estaremos conquistando o nosso próprio espaço no futuro e resguardando a nós mesmos um envelhecimento digno.

À luz dos preceitos que tem como premissa no Princípio da Isonomia, a igualdade de todos perante a lei é exaustivamente contemplada em todo o conteúdo

do artigo 5º, assim como complementa-o alterando alguns incisos através da EC 45/2004.

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

As prerrogativas dadas de forma detalhada e com ênfase a alguns dos principais direitos sociais, que de acordo com as necessidades da sociedade, sofreu alterações com as EC26/2000 e EC 64/2010, dando uma ampliada atenção a esses direitos sociais.

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Na concepção do uso urbano, estrutural e planejado das cidades, se define como atribuição dos Municípios a criteriosa atenção aos direitos sociais, destacando a preocupação com o planejamento para o melhor desenvolvimento social.

Art. 30. Compete aos Municípios: (EC no 53/2006) I–legislar sobre assuntos de interesse local; VIII – promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

No contexto em que a Carta Magna destaca a preocupação da globalização das prioridades no desenvolvimento urbano e ambiental, de forma sustentável, diretrizes são colocadas a cargo dos municípios:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. § 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Neste sentido, a responsabilidade do Estado para com o atendimento integral aos idosos, corroborada no seu Estatuto, está prevista na Constituição Federal:

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

Já o artigo 203 da Constituição Federal, garante o benefício de um salário mínimo mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovam não possuir meios de prover seu sustento ou de tê-lo provido por seus familiares. Essa foi a forma encontrada para combater a pobreza na velhice, colocando o idoso no mesmo nível dos trabalhadores produtivos que ganham esse salário, ou seja, é colocar o idoso com a mesma dignidade do trabalhador no mercado.

Art. 203. A assistência social será prestada a quem dela necessitar, independentemente de contribuição à seguridade social, e tem por objetivos: I – a proteção à família, à maternidade, à infância, à adolescência e à velhice; V – a garantia de um salário mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover à própria manutenção ou de tê-la provida por sua família, conforme dispuser a lei.

Somente o artigo 230 da Carta Magna em si já seria o suficiente para garantir a proteção ao idoso, porque assegura a sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhe o direito à vida.

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida. § 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares. § 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

Com as reformas da Constituição (EC 20/1998 e EC 41/2003), extingue-se a aposentadoria por tempo de serviço só sendo concedida a partir daí por tempo de

contribuição, ou seja, 35 anos para o homem é 30 anos para a mulher ou então por idade, sendo 65 anos para o homem é 60 para a mulher, atrelada ao tempo de contribuição. Há também a criação de uma tabela progressiva de transição com a finalidade de contemplar aqueles que estão em processo de aposentadoria no momento das mudanças. Criou o chamado fator previdenciário que leva em conta a expectativa de vida do segurado, pelos ditames das estatísticas do IBGE, visando assim o retardamento da aposentadoria. Uma inovação nas Emendas acima citadas está na inclusão do homem para o recebimento de pensão por morte da companheira, o que não existia nas constituições anteriores.

Cada vez mais os governos levam em conta o conceito de idade avançada, ou seja, maior longevidade pois o impacto do envelhecimento incentiva ao pedido de aposentadoria cada vez mais tarde. A respeito da dignidade humana, Vera Lúcia Almeida (2005) expressa “frente a isso, gostaríamos de chamar a atenção para uma das principais perdas vivenciadas pelos idosos: a cidadania!”

O idoso assistido deixou de ser chamado protegido para ser idoso ativo não mais excluído do mercado de trabalho, ser sujeito de direitos como pessoa envelhecida, aqueles que tem o caráter participativo em todos os momentos de mudança no país.

Um dos grandes problemas que a previdência social brasileira enfrenta é o fenômeno da informalidade reduzindo o número de contribuintes, assim como é fator preponderante a carga assumida pelo idoso no sustento da família usando a sua aposentadoria para isso.

O idoso, já aposentado, tem dado uma contribuição valiosa com sua experiência de vida e bagagem no enfrentamento de conflitos. Assim sendo, como podemos comprovar pelos dizeres de Melo (2015, p.3):

[...] Com efeito, o que define o homem (e a mulher) não são os anos que ele acumulou nem os cabelos brancos que prateiam a cabeça, mas a sua capacidade plena de pensar, de discernir, de interagir, de inventar, de criar algo e agir.

A partir daí podemos concluir que a cidadania se comprova não só pelo reconhecimento dos direitos, mas também com a participação ativa do idoso em todos os momentos vividos pela sociedade.

3.2 Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003)

O idoso é frequentemente tratado como velho, rabugento, inválido, deficiente, caduco, decrépito e considerado candidato ao asilo onde ficará à espera da morte, o que nos dias de hoje é considerado uma monstruosidade desde quando o idoso traz experiências e sabedoria para transmitir aos nossos jovens e também porque a velhice deve ser vista, como uma fase da vida onde todos teremos que passar e da qual podemos não usufruir com qualidade, pois já está comprovado que a expectativa de vida nesse século está bem acima daquilo que está escrito nas nossas leis, gerando assim uma necessidade de que sejam melhor aplicadas e exigidas no que concerne o papel do idoso.

O Estatuto do idoso, composto por 118 artigos, veio para organizar e reforçar artigos dispersos em diferentes legislações, e de forma inovadora, àqueles que proporcionam a penalização para crimes contra o idoso, porque de forma ampla esses direitos estão relacionados ao lazer, cultura, esporte (proporcionando descontos), assim como nos meios de comunicação e escolas (utilização de espaços para informação sobre o processo de envelhecimento), no transporte (gratuidade legislação estadual e municipal), na previdência (garantia do reajuste dos benefícios de acordo com o salário mínimo), na assistência (garantia de recebimento de pelo menos um salário mínimo para os considerados incapazes de prover sua capacidade laboral), na justiça (a prioridade na tramitação de processos onde é parte), na saúde (atendimento preferencial no SUS, assim como a distribuição gratuita de medicamentos de uso contínuo) e muito mais que infelizmente não estão sendo cumpridos tampouco divulgados.

O Brasil, juntamente com outros países, tem vivenciado o aumento acelerado do número de pessoas com mais de 60 anos. É cada vez mais urgente a preocupação com essa camada da sociedade por parte dos profissionais da saúde, políticos, da população em geral no que se refere ao suprimento das suas necessidades. Nesse ditame, diz Faleiros (2015, p.4) "[...] a “terceira idade” passou a representar uma etapa de vida a ser vivida plenamente no período pós-aposentadoria, inclusive com relações afetivas e amorosas fecundas, diferentemente do retiro, do isolamento e da perda de funções que a velhice representou”.

Em todo o Estatuto do Idoso estão explicitamente distribuídos nos seus artigos a proteção para com os idosos iniciando com a destinação desse Estatuto, ou seja: art.1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos.

No artigo 3º lemos:

Art. 3º É obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso, com absoluta prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária.

Parágrafo único. A garantia de prioridade compreende:

- I – atendimento preferencial imediato e individualizado junto aos órgãos públicos e privados prestadores de serviços à população;
- II – preferência na formulação e na execução de políticas sociais públicas específicas;
- III – destinação privilegiada de recursos públicos nas áreas relacionadas com a proteção ao idoso;
- IV – viabilização de formas alternativas de participação, ocupação e convívio do idoso com as demais gerações;
- V – priorização do atendimento do idoso por sua própria família, em detrimento do atendimento asilar, exceto dos que não a possuam ou careçam de condições de manutenção da própria sobrevivência;
- VI – capacitação e reciclagem dos recursos humanos nas áreas de geriatria e gerontologia e na prestação de serviços aos idosos;
- VII – estabelecimento de mecanismos que favoreçam a divulgação de informações de caráter educativo sobre os aspectos biopsicossociais de envelhecimento;
- VIII – garantia de acesso à rede de serviços de saúde e de assistência social locais.
- IX – prioridade no recebimento da restituição do Imposto de Renda. (Incluído pela Lei nº 11.765, de 2008).

Esse artigo prevê o amparo da pessoa idosa pela família, pela sociedade e pelo Estado, assegurando-lhe a participação na comunidade e preservando sua dignidade, seu bem-estar e o direito à vida.

O artigo 6º dispõe que todo cidadão tem o dever de comunicar à autoridade competente qualquer forma de violação a esta Lei que tenha testemunhado ou de que tenha conhecimento.

Ressalta-se, aqui, a importância de nos conscientizarmos e começarmos a agir como cidadãos, denunciando as injustiças e não omitindo crimes, crueldades,

negligência, opressão e violência contra idosos. Há punições claras para os que cometem atos desse tipo.

Como destacou Faleiros (2015, p.4), a terceira idade passou a ser etapa da vida do ser humano que o tem constitucionalmente como direito personalíssimo, juridicamente protegido e especialmente indicado no art. 8º. “O envelhecimento é um direito personalíssimo e a sua proteção um direito social, nos termos desta lei e da legislação vigente”.

À luz dos preceitos que determinam de forma constitucional a cidadania e a dignidade da pessoa humana, a cláusula em que define a competência da União, Estados e Distrito federal, estão evidenciados, a proteção e a defesa dos direitos do idoso.

Art. 9º É obrigação do Estado garantir à pessoa idosa a proteção à vida e à saúde, mediante efetivação de políticas sociais públicas que permitam um envelhecimento saudável e em condições de dignidade.

É nos confrontos das mudanças em relação à velhice que se evidencia a idade dos direitos se sobrepondo aos direitos por idade, assim sendo é colocado como prioridade e incentivo, a participação, com descontos nos eventos culturais, esportivos e de lazer, seguindo os dizeres populares de que, quando se chega à velhice tudo pode sem se preocupar com normas e etiqueta.

Art. 23. A participação dos idosos em atividades culturais e de lazer será proporcionada mediante descontos de pelo menos cinquenta por cento nos ingressos para eventos artísticos, culturais, esportivos e de lazer, bem como o acesso preferencial aos respectivos locais.

De acordo com Faleiros (2000, p.4); apesar dos obstáculos existentes, a sociedade como um todo está alerta às necessidades dos idosos, o que é, com bastante clareza evidenciado em Universidades, meios de comunicação, redes sociais, grupos folclóricos, grupos de ação humanitária, etc.

Art. 24. Os meios de comunicação manterão espaços ou horários especiais voltados aos idosos, com finalidade informativa, educativa, artística e cultural, e ao público sobre o processo de envelhecimento.

Como está disposto na Organização Mundial da Saúde-OMS (2007), a caracterização da cidade amiga do idoso, a preocupação com a moradia, dando-se prioridade na aquisição, localização e estrutura física.

Neste contexto o artigo 38 é bem claro e criterioso.

Art. 38. Nos programas habitacionais, públicos ou subsidiados com recursos públicos, o idoso goza de prioridade na aquisição de imóvel para moradia própria, observado o seguinte:

I – reserva de pelo menos 3% (três por cento) das unidades habitacionais residenciais para atendimento aos idosos;

II – implantação de equipamentos urbanos comunitários voltados ao idoso;

III – eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, para garantia de acessibilidade ao idoso;

IV – critérios de financiamento compatíveis com os rendimentos de aposentadoria e pensão. Parágrafo único. As unidades residenciais reservadas para atendimento a idosos devem situar-se, preferencialmente, no pavimento térreo.

Os benefícios concedidos aos idosos quanto ao transporte estão dispostos nos artigos 39 a 42 desse Estatuto, assegurando aos idosos de 65 anos ou mais e a critério dos municípios baixar esse limite, levando-se em conta o art. 1º do citado Estatuto.

Art. 39. Aos maiores de sessenta e cinco anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

§ 1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade.

§ 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados dez por cento dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

§ 3º No caso das pessoas compreendidas na faixa etária entre sessenta e sessenta e cinco anos, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercício da gratuidade nos meios de transporte previstos no caput deste artigo.

Assim como a gratuidade dada ao idoso na região urbana, ela é também contemplada nos serviços interurbanos, apesar de criadas polêmicas sobre isso.

Neste sentido, o artigo 40 dispensa comentários e determinações.

Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual observar-se-á, nos termos da legislação específica:

I – a reserva de duas vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a dois salários mínimos;

II – desconto de cinquenta por cento, no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a dois salários mínimos. Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II.

Com respeito aos direitos dos idosos às vagas garantidas de forma legal nos municípios, tem características de avanço a prioridade no trato e concepção das necessidades dos idosos, como destaca o artigo 41:

Art. 41. É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de cinco por cento das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso.

A forma criada a estabelecer prioridades aos idosos pelas suas necessidades está colocada e distribuída nos artigos do Estatuto e até extensivas a outros sistemas usados por eles como no art. 42.

Art. 42. É assegurada a prioridade do idoso no embarque e desembarque no sistema de transporte coletivo.

As prioridades no atendimento às necessidades do idoso na seara processual e judicial, vem colocadas em destaque no art.71.

Art. 71. É assegurada prioridade na tramitação dos processos e procedimentos e na execução dos atos e diligências judiciais em que figure como parte ou interveniente pessoa com idade igual ou superior a sessenta anos, em qualquer instância.

§ 4º Para o atendimento prioritário será garantido ao idoso o fácil acesso aos assentos e caixas, identificados com a destinação a idosos em local visível e caracteres legíveis.

Marco interessante nesse sentido, foi a criação de Juizados Especiais Cíveis e Criminais (antigos juizados de pequenas causas) para o atendimento prioritário ao idoso, assim como Delegacias do Idoso.

3.3 Normas e Leis de atendimento ao idoso

Até pouco tempo, as cidades brasileiras não possuíam espaços acessíveis às pessoas que lá vivem, porque a sociedade só tinha olhos para os jovens que não apresentam dificuldades na locomoção. Assim sendo, segundo Freire Junior (2010 p.2) “é comum encontrar em diversas cidades calçadas irregulares ou mesmo com buracos, praças com barreiras físicas e técnicas, sem falar da dificuldade de acesso a bancos, farmácias, supermercados, hospitais e áreas de lazer”.

Como um verdadeiro desafio, o idoso é impedido de usar de plena forma o ambiente em que vive, ficando confinado em sua casa e privado do convívio social tão importante para ele e aqueles que compõem sua família, seus amigos, com evidente certeza, coloca Freire Junior (2015, p.2): “para uma velhice saudável é necessário que haja interação harmoniosa com o meio ambiente”.

A tarefa de projetar ambientes adequados para atender aos usuários idosos é, ainda hoje tratada de forma superficial pois as necessidades do idoso são equiparadas às pessoas com deficiências, por isso há tantas dificuldades e riscos nos ambientes aonde os idosos circulam.

Infelizmente, em termos econômicos, tem-se a concepção de que um projeto concebido na forma correta de acessibilidade e facilitação na mobilidade urbana para o idoso aumentaria em 1% o valor da obra e no entanto, para adequar ambientes já construídos, esse valor pode chegar a 25%, o que é uma pena.

A Norma Brasileira (NBR 9050) determinada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2004 p.12), define pessoa com mobilidade reduzida: “aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio ambiente e de utilizá-lo”.

A NBR 9050/2004, no Brasil, determina parâmetros para a adequação dos ambientes urbanos, com foco na acessibilidade, mas a sua aplicação se torna difícil

pois há o desconhecimento técnico ou rigor na análise daqueles que viabilizam a construção.

A NBR 14022/2000 tem-se: 1. Escopo. 1.2 Esta Norma visa proporcionar acessibilidade com segurança à maior quantidade possível de pessoas, independentemente da idade, estatura e condição física ou sensorial, aos equipamentos e elementos que compõem o sistema de transporte coletivo de passageiros. Já no tópico 3. Termos e definições: 3.1 acessibilidade condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos serviços de transporte coletivo de passageiros, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Várias pesquisas já realizadas, veem procurando uma concepção de ambientes acessíveis para todas as pessoas mesmo com algumas deficiências, pois 123 milhões de brasileiros, ou seja, quase a total população do Brasil tem relação direta ou indireta com pessoas com mobilidade reduzida.

A mobilidade urbana tem sido um desafio enfrentado pelas grandes cidades do Brasil, nas quais os privilégios no transporte individual, é gritante, consequência da deficiência e descaso na construção de formas de mobilidade popular para o transporte de massas. De acordo com Fernandes (1999) “o urbanismo como ciência de desenhar cidades e a arte de construí-las serve como ferramenta importante da política pública voltada para desenvolver projetos e ações fundamentadas”.

Segundo Freire Junior (2015, p.3):

“A presença de acessibilidade no meio urbano é uma exigência constitucional, cujo objetivo deve ser permitir ganhos de autonomia e de mobilidade a uma porção maior de pessoas, incluindo aquelas que tenham dificuldades de locomoção, para que possam usufruir os espaços urbanos com mais segurança, confiança e comodidade”.

Prado (2003, p.3) ressalta que os espaços urbanos estarão totalmente adequados ao conceito de desenho universal.

“quando qualquer pessoa, idosa ou não, com perdas funcionais, puder transitar pela cidade, deslocar-se pelas calçadas, atravessar ruas, desfrutar das praças, acessar edifícios e utilizar-se de transporte público com autonomia e independência”.

As dificuldades que as grandes cidades veem encontrando para desenvolver meios para diminuir a quantidade de congestionamento ao longo do dia e o excesso

de pedestres nas áreas centrais dos espaços urbanos, como a interferência nas condições climáticas pois o excesso de carros gera poluição e aumento no calor, levando assim a uma contribuição negativa para o meio ambiente e qualidade de vida.

Dentre as dificuldades enfrentadas além da utilização de transporte individual, pode-se acrescentar ao rol já bastante extenso, a má qualidade do transporte público, o aumento da renda média do brasileiro, a redução, mesmo que temporária, de impostos para produtos industrializados como o carro, a herança da política rodoviarista, entre outros.

É estatisticamente comprovado que entre os anos de 2002 e 2012, segundo o Observatório das Metrópoles (PENA, 2015), enquanto a população brasileira aumentou 12,2%, o número de veículos aumentou 138,6%. Esses números inviabilizam medidas para a garantia de um sistema de transporte digno e eficiente para as pessoas ditas normais, então serve como indicativo para as dificuldades do idoso na circulação nas ruas das cidades seja como pedestre, como passageiro e até como motorista.

Muitas soluções são mencionadas para a melhoria da mobilidade urbana, por especialistas em urbanismo e geografia urbana, desde o transporte de massa ao uso da bicicleta, sistema de rodízio, pedágios urbanos etc.

Há também a diversificação modais de transporte variando-se um pouco a cultura do transporte rodoviário para o uso de trens e metrô, que podem atenuar o excesso de veículos transitando nas ruas. É necessário ampliar os debates, realizando fóruns de mobilidade urbana, melhoria do Estatuto das Cidades, adequação às condições que atendam os idosos e aqueles com deficiências.

O correto planejamento urbano, leva em conta a necessidade para o cidadão circular ou se deslocar pela cidade para realizar atividades socioculturais, políticas, econômicas, de lazer, que são necessárias ao desenvolvimento da sociedade.

Dentro do Estatuto das Cidades, Lei nº10.257/2001, criado para regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal tem no seu bojo a criação de instrumentos de gestão da política urbana como o Plano Diretor Municipal, Plano de transportes e mobilidade urbana, os quais compõem os instrumentos urbanísticos que orienta todos os que formam a sociedade na construção das cidades.

art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

- I. Parcelamento ou edificação compulsórios;
- II. Imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;
- III. Desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Neste sentido, vale destacar a Lei municipal 2925/2001, seguindo os ditames da Constituição Federal, coloca no Plano Diretor da cidade a observação das prioridades do idoso nos seus pontos fundamentais como: uso de espaço urbano, adequação de normas destinadas a proporcionar ao idoso o saudável convívio com o ambiente em que vive.

art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

A preconização da Lei 2925/2001 contempla todos aqueles que possuem a posse por cinco anos, de área urbana com fins de moradia da família, mesmo sendo

idoso, seja homem ou mulher, o direito de ter a propriedade, colocando em prática o Princípio da Dignidade,

Torna-se relevante a realização de estudos sobre a acessibilidade com a finalidade de procurar identificar problemas, para que, com base nesses dados criar propostas de soluções afim de incluir todos os cidadãos. Acessibilidade, palavra nova no linguajar moderno, carregada com anseios e esperança de que um dia as pessoas a vejam como forma de trazer para a sociedade aqueles que necessitam ser vistos como iguais.

A mais nova lei que trata dos direitos humanos dentro do universo que atinge o idoso, é a Lei nº 13.146/2015 denominada Lei de Acessibilidade, onde estão em destaque muitos dos pontos que além de atenderem o portador de deficiências, contempla também o idoso.

Na seara do nosso município existe a Lei Ordinária nº 2925/2001 que dispõe sobre a Política Municipal do Idoso, utilizando-se das metas e normas já delineadas pelo Estatuto do idoso que são de forma criteriosa e na medida do possível, colocadas em prática, apesar dos obstáculos estruturais e financeiros.

SEÇÃO II - DA ÁREA DE HABITAÇÃO E URBANISMO

- I - implementar ações, no sentido de viabilizar a destinação de um percentual de unidades, lotes ou casas, nos novos empreendimentos habitacionais aos idosos;
- II - de acordo com os critérios dos Programas de Habitação Social, priorizar famílias que acolhem parentes idosos, quando da destinação de unidades, nos novos empreendimentos habitacionais;
- III - construir casas, com características arquitetônicas adequadas às pessoas idosas;
- IV - estimular, através de financiamento, a aquisição de materiais de construção para habitações individuais para os idosos, nas casas de seus familiares;
- V - adequar os padrões arquitetônicos dos equipamentos sociais públicos e privados, às necessidades de segurança e acessibilidade do idoso como: rampa de acesso, corrimão, iluminação, ventilação e outros.

No tocante ao trânsito, transporte e locomoção, essa lei elabora formas de colocar em prática o que está descrito no Estatuto do Idoso, criando prioridade no acesso, assentos especiais, gratuidade na passagem, sinalização dos semáforos e ruas adequados para o uso pelo idoso.

SEÇÃO III - DA ÁREA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

- I - implementar os serviços para atendimento de reclamações e sugestões em relação ao transporte coletivo, táxi e trânsito, garantindo ao reclamante o retorno das providências tomadas;
- II - criar mecanismos eficientes para sensibilização de trabalhadores e empresários de transporte coletivo, público ou privado, para cumprimento das normas de atendimento ao idoso;
- III - rever o sistema de sinalização das ruas possibilitando que a locomoção do idoso na cidade se dê com mais segurança;
- IV - assegurar ao idoso acesso adequado, bem como bancos destinados para sua comodidade, conforme preceitua o parágrafo único, do Art. 1º Lei nº 3.242, de 10 de abril de 1996.

A participação do idoso na vida cultural da sociedade em que vive é destaque nessa lei, a partir do momento em que se viabiliza a inclusão quando coloca para o idoso, descontos, prática de esportes direcionados a essas pessoas, valorizando assim aqueles que já contribuíram para a sociedade.

SEÇÃO IV - DA ÁREA DE CULTURA, ESPORTE E LAZER

- I - criar e implantar programas específicos, para pessoa de terceira idade, incluindo projetos e atividades de esporte, cultura e lazer, por intermédio de um calendário anual;
- II - propiciar ao idoso o acesso a locais e eventos esportivos e culturais mediante preços reduzidos, incluindo o transporte ;
- III - incentivar e apoiar os movimentos de idosos a desenvolver eventos esportivos e culturais;
- IV - incentivar a prática de atividades físicas, culturais e de lazer, visando a promoção da saúde do idoso, por intermédio de programas e projetos específicos;
- V - viabilizar a participação e acesso dos idosos em bibliotecas, parques, piscinas e academias

Assim sendo, o poder público municipal, é o órgão que tem a responsabilidade de promover a função social da cidade e a acessibilidade/mobilidade urbana, por isso deve ter espaço garantido nas discussões e agendas políticas públicas afim de reduzir as desigualdades e proporcionar a justiça social.

4 A ESTATÍSTICA DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DO IDOSO NO CENTRO DE ARACAJU

4.1 Análise, Crítica, Interpretação dos dados e Informações

A pesquisa ocorreu no centro da cidade de Aracaju, cuja execução foi realizada por meio de respostas a um questionário, com a finalidade de identificar as principais dificuldades encontradas pelos idosos para a sua mobilidade nas ruas e acesso aos estabelecimentos comerciais.

Para complementação da pesquisa foram realizadas visitas a órgãos públicos e privados, estabelecimentos comerciais para a verificação do atendimento às normas da Lei de Acessibilidade e do Estatuto do Idoso.

A pesquisa teve a duração de 02 meses, acontecendo entre fevereiro e março de 2016 via coleta de dados e observação do ambiente em foco.

Foram consultados 50 idosos entre homens e mulheres na faixa etária entre 60 e 82 anos. O gráfico 1 apresenta os entrevistados quanto ao sexo.



Gráfico 1 - Entrevistados quanto ao sexo.

Fonte: 50 questionários (2016).

Nele, é possível verificar maior adesão para o sexo masculino com 35 homens e cabendo às mulheres participantes voluntárias, o total de 15 pessoas. Em relação a faixa etária (gráfico 2), foi contemplada de 60 a 64 anos. No

entanto, verificou-se que as mulheres foram reticentes, talvez por vaidade, em colocar a idade e em se prontificar a responder o questionário.

Neste sentido foi percebido que as mulheres quase sempre passavam com pressa, dando desculpas de não ter tempo, que não podia parar etc.

No universo dos homens constatou-se que eles vão ao centro da cidade a passeio ou para encontrar com amigos e fazer pagamentos.

Também constatou-se, que a assinatura do termo de consentimento foi negada por unanimidade provando, dessa forma que o idoso está cada vez mais desconfiado e inseguro no trato com pessoas desconhecidas.

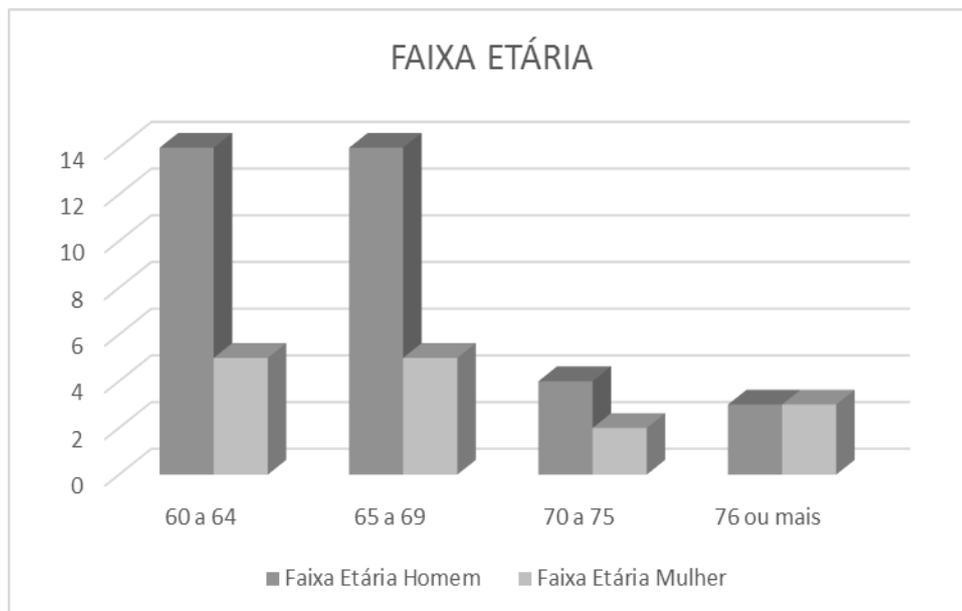


Gráfico 2 - Entrevistados quanto a faixa etária.
Fonte: 50 questionários (2016).

Já para o grau de escolaridade (gráfico 3), tópico que trouxe aos dados uma informação bastante esclarecedora.

Os idosos entrevistados dessa geração estão dentro do universo de pessoas de curso superior em várias áreas do conhecimento e curso médio.

Um fato bastante triste e constrangedor foi que nenhum analfabeto se disponibilizou a responder o questionário, talvez por medo ou desconfiança do seria colocado já que o entrevistador era desconhecido, o que foi muito frustrante por não poder utilizar na estatística as informações dadas informalmente pelos entrevistados nos questionários.

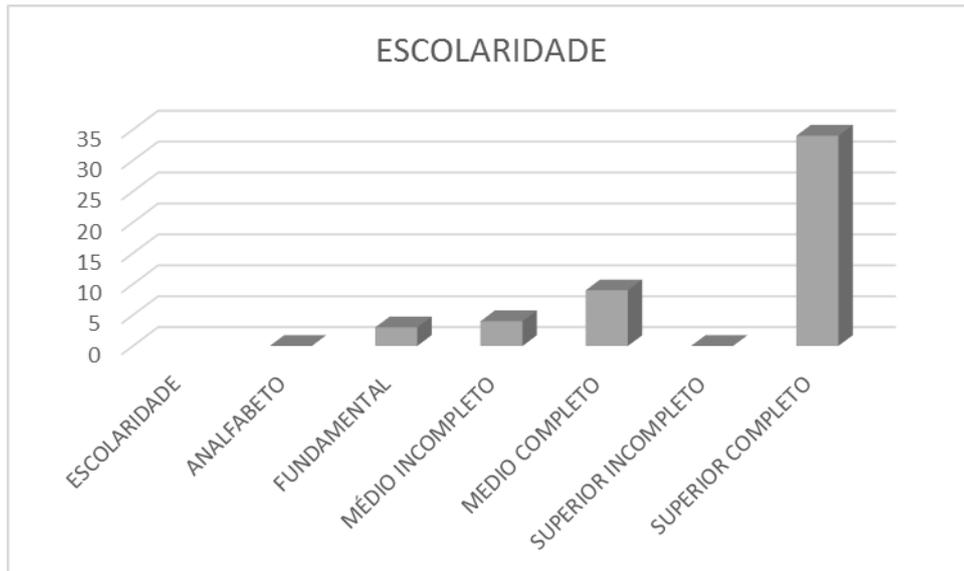


Gráfico 3 - Entrevistados quanto a escolaridade.
Fonte: 50 questionários (2016).

Na seara da saúde, separada em tópicos que constituem o processo do envelhecimento, ou seja, perda auditiva, visual e fragilidade no caminhar, comprovou-se de forma separada, que em sua maioria, o idoso se sente constrangido e envergonhado em admitir a necessidade de auxílio à locomoção, principalmente no uso de objetos, pois acham que denigrem a sua imagem de independência.

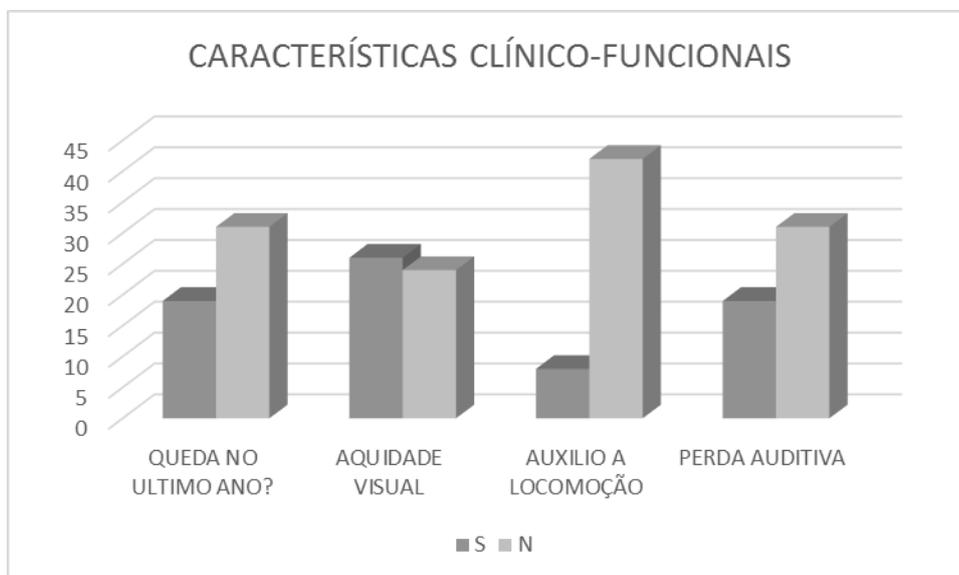


Gráfico 4 - Entrevistados quanto às características clínico-funcionais.
Fonte: 50 questionários (2016).

Dentre os itens questionados nas características clínico funcionais, o auxílio a locomoção (gráficos 4 e 5), foi tratada particularmente como uma necessidade em que o idoso, em sua maioria, se ressentem em se abrir porque, para eles, denota a perda da independência.

Como é mostrado no gráfico, a quantidade de entrevistados que de imediato falaram não haver necessidade de utilizar algum auxílio é de 40 entre os 50 entrevistados, apesar de ter consciência de que por ser mais frágil, é também mais lento para se locomover.

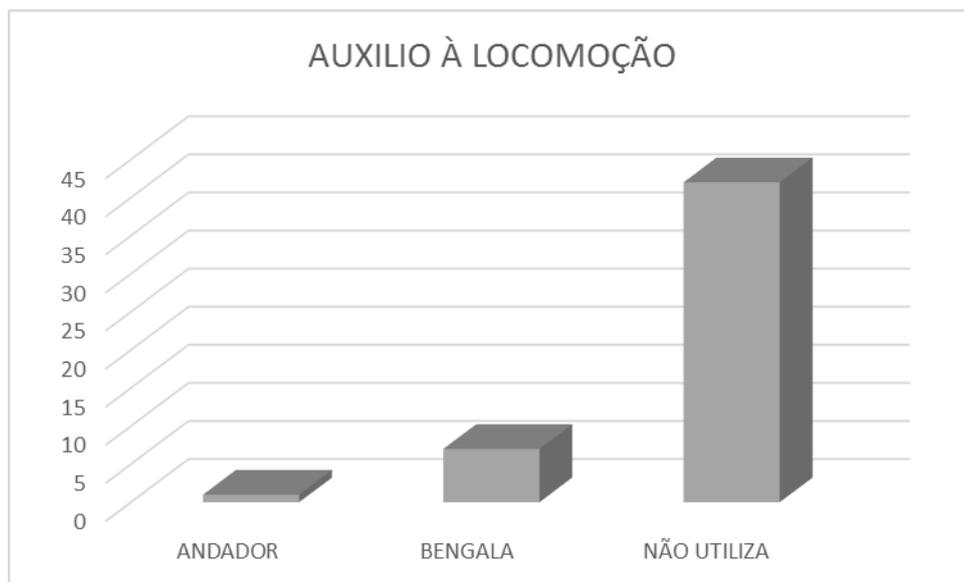


Gráfico 5 - Entrevistados quanto ao auxílio à locomoção.
Fonte: 50 questionários (2016).

No prisma da mobilidade urbana, (gráfico 6) o idoso por ter uma saúde mais frágil, procura usufruir dos direitos legais que lhe são concedidos, como por exemplo no trajeto em sua maioria de ônibus, que de acordo com os depoimentos coletados, têm apresentam as seguintes características: quase sempre lotado, trânsito lento/congestionado, estrutura dos pontos de ônibus, como a do transporte coletivo com péssima conservação

Foi colocado pela maioria dos entrevistados que quando estão sozinhos nas paradas de ônibus, os motoristas não param para eles assim como, quando estão de carro, têm dificuldade em encontrar estacionamento que se adeque a sua condição, apesar da legislação determinar uma quantidade mínima de vagas para o idoso.

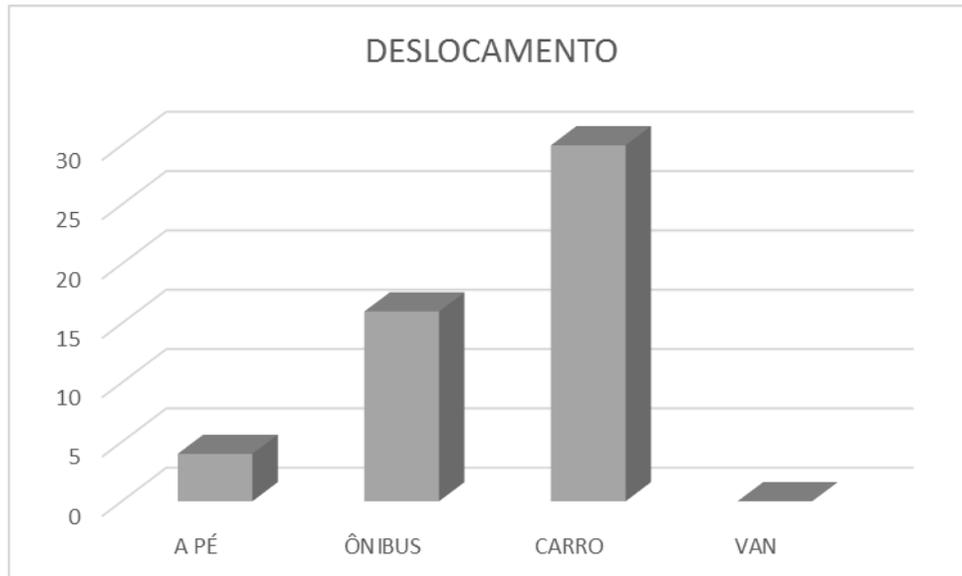


Gráfico 6 - Entrevistados quanto ao deslocamento.
Fonte: 50 questionários (2016).

Dentro da visão dos entrevistados (gráfico 7) os ônibus estão quase sempre lotados, o trânsito é lento, congestionado e quando de carro, as dificuldades estão em conseguir estacionamento próximo ao centro.

Outros pontos destacados da dificuldade no trajeto estão: ruas esburacadas, insegurança etc.



Gráfico 7 - Entrevistados quanto a dificuldade no trajeto.
Fonte: 50 questionários (2016).

É constatada, pelos depoimentos, (gráfico 8) que as condições de atendimento nos transportes são precárias para o trajeto até o centro, para a

locomoção e a acessibilidade no centro da cidade, sendo unânime as queixas quanto ao uso de ônibus lotados, o desrespeito a pessoa idosa no trajeto, muitas vezes em pé, as calçadas irregulares, com buracos e pedras soltas, muitas vezes escorregadia podendo causar quedas, o que ocorre com frequência.

Aqueles que dirigem reclamam da dificuldade em estacionar, tanto no espaço público com privado, a impaciência de muitos motoristas quanto a velocidade e atenção.



Gráfico 8 - Entrevistados quanto as dificuldades encontradas no trajeto.
Fonte: 50 questionários (2016).

Como deslocar-se no centro da cidade (gráfico 9), principalmente no centro comercial, é feito a pé, os entrevistados colocaram em evidência, o calçadão em má conservação, com pedras soltas, buracos, tampas soltas e também a disputa com os ambulantes nos deslocamentos.

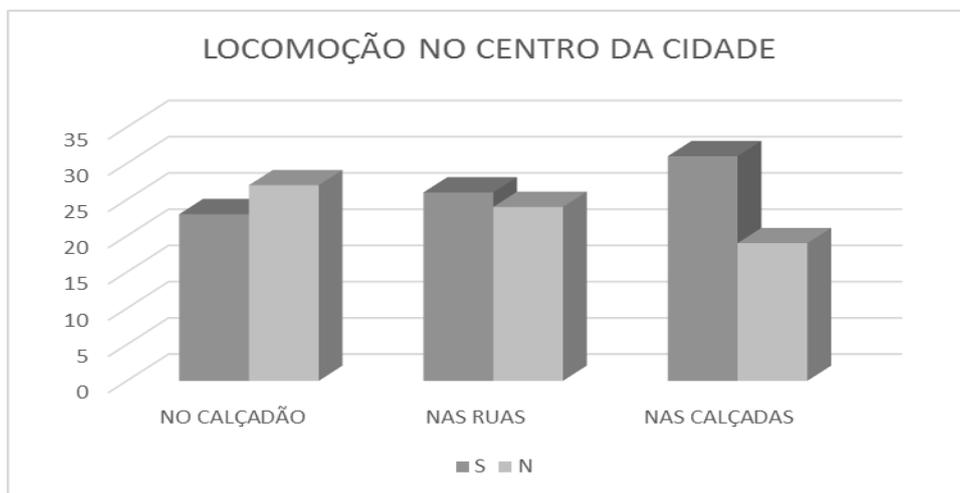


Gráfico 9 - Entrevistados quanto as dificuldades na locomoção.
Fonte: 50 questionários (2016).

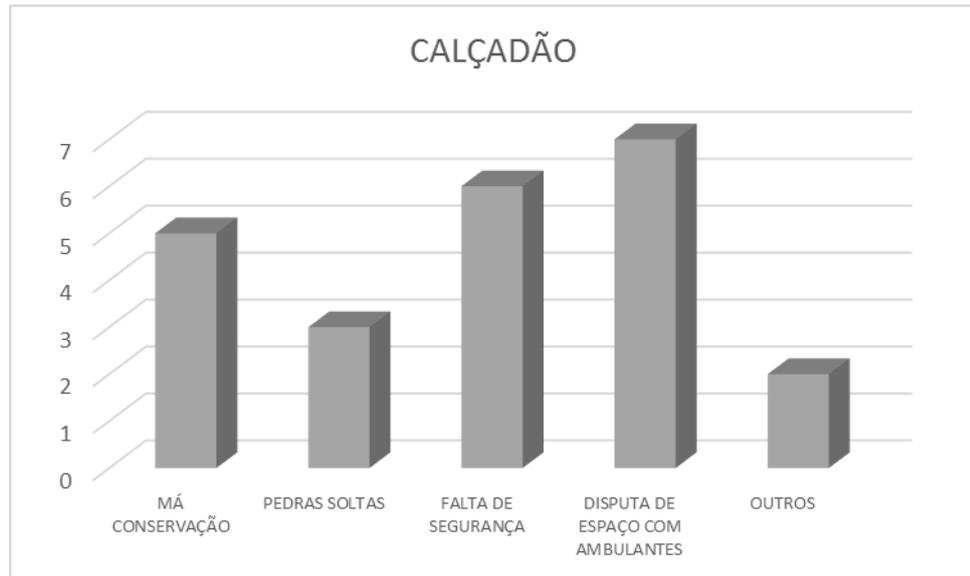


Gráfico 10 - Entrevistados quanto as dificuldades na locomoção (calçadão).
Fonte: 50 questionários (2016).

É de se notar que a locomoção no centro da cidade (gráficos 10 e 11) nos locais examinados e através da abordagem aos personagens da pesquisa, vários fatores contribuem para que seja dificultada a locomoção do idoso, entre eles, má conservação do calçadão e calçadas (graficos 11 e 12) pedras soltas, disputa dos espaços com ambulantes, o que foi reclamado de forma exaustiva pois é um dos fatores que facilitam o roubo e quedas no calçadão e calçadas. Já nas ruas (gráfico 11), o desrespeito dos motoristas, buracos, trânsito engarrafado, sinalização ruim, tempo para travessia insuficiente para aquele que tem mobilidade reduzida e também foi destacada a insegurança causada pela exígua presença de guardas.

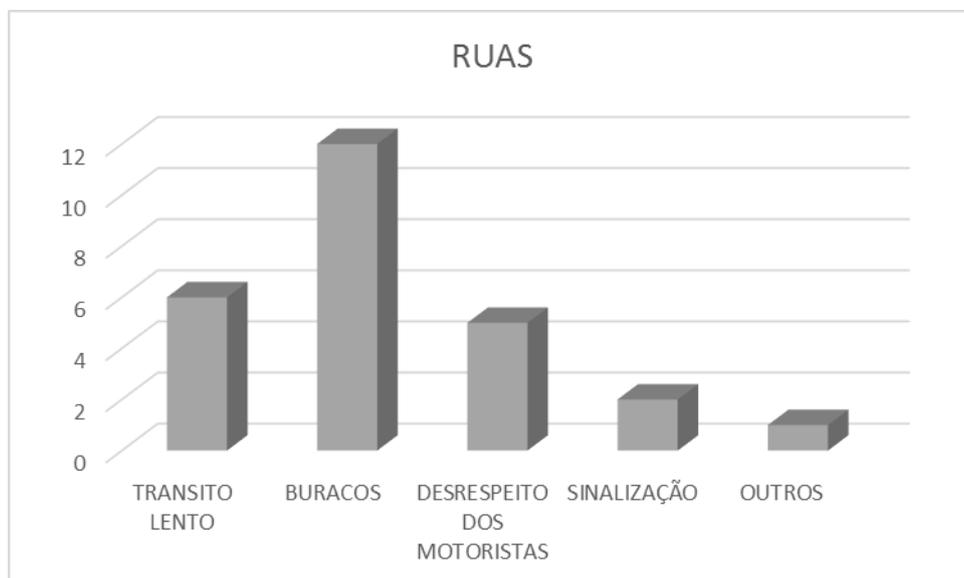


Gráfico 11 - Entrevistados quanto as dificuldades na locomoção (ruas).
Fonte: 50 questionários (2016).

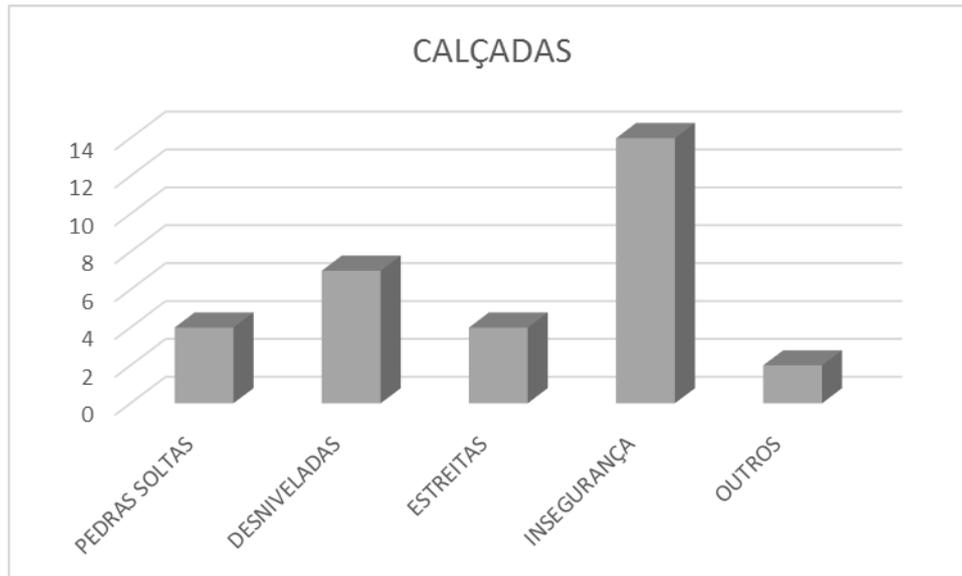


Gráfico 12 - Entrevistados quanto as dificuldades na locomoção (calçadas).
Fonte: 50 questionários (2016).

O espaço central da cidade, onde está presente o comércio, igrejas, agências bancárias, cartórios, farmácias e lojas foi constatado a existência de obstáculos que são enfrentados pelos idosos para o seu acesso a esse locais, como descrito no gráficos 13 e 14 que seguem abaixo.



Gráfico 13 - Entrevistados quanto as dificuldades a estabelecimentos comerciais.
Fonte: 50 questionários (2016).

Alguns estabelecimentos comerciais, por exigência e fiscalização dos órgãos municipais, adaptaram-se, mesmo de forma improvisada, ao que está determinado na Lei de Acessibilidade e ao Estatuto do Idoso, as agências bancárias procuram dar atenção nos sentidos de acessibilidade, muito elogiadas pelos

entrevistados mas, no atendimento foi criticado por alguns a disponibilização de um número reduzido de caixas especialmente direcionados ao atendimento ao idoso, levando-o a perder muito tempo com a espera.

Algumas observações feitas pelos idosos entrevistados são: a ausência de fiscalização intensiva no cumprimento da legislação, da segurança, da conservação e melhoria do centro da cidade que por ser comercial mas também histórica, merece ser adequada a àqueles que circulam e visitam de modo a fornecer uma visão de cidade preocupada com a sustentabilidade do meio ambiente.



Gráfico 14 - Entrevistados quanto às prioridades do idoso.
Fonte: 50 questionários (2016).

Já as agências bancárias, em sua maioria, são exemplos de cumpridoras dessas leis, no que se refere ao acesso, mas apresentam deficiências na parte de atendimento. De forma geral foram detectados inúmeros obstáculos e desrespeito à mobilidade do idoso, além do desconhecimento por parte do idoso e das leis que o amparam e protegem. Neste sentido, foi solicitado aos entrevistados algumas sugestões de atitudes para os gestores e comerciantes, que facilitariam a mobilidade do idoso no centro da cidade. O resultado obtido está pontuado no gráfico 15.

Na realização dos questionários foi constatado que além das perguntas colocadas, os entrevistados fizeram questionamentos e sugestões como: melhoria das calçadas no tocante a sua estrutura e limpeza, sinalização mais presente nas ruas e travessias, campanha de divulgação dos direitos do idoso para sensibilizar a sociedade das suas necessidades e também promover maior capacitação daqueles que fazem a segurança.

Fato curioso encontrado nas respostas dos entrevistados foi a reivindicação de um transporte coletivo adaptado a eles, merecendo reflexão, comprovando assim, que o serviço de transporte coletivo não atende de forma satisfatória aos usuários idosos.

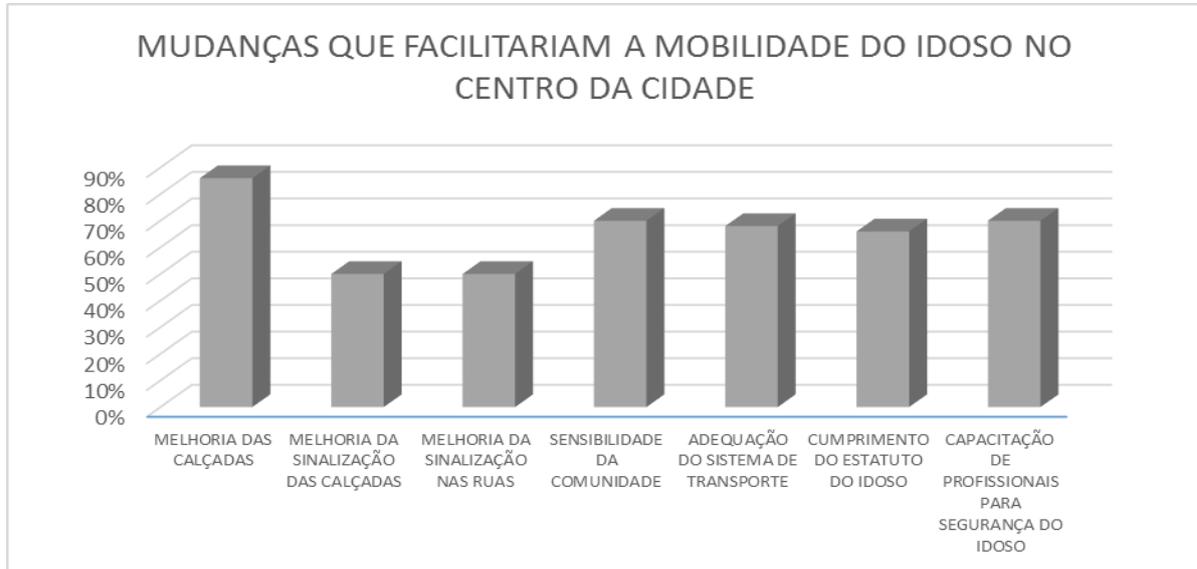


Gráfico 15 - Entrevistados quanto a sugestões para melhoria da mobilidade.
Fonte: 50 questionários (2016).

Foi destacada também a necessidade de adequação dos ciclistas no trânsito, assim como uma campanha de conscientização dos motoristas de carros e motocicletas ao respeito aos idosos.

Dentre alguns obstáculos encontrados pelos idosos entrevistados nas calçadas do centro estão: a presença dos camelôs, bancas de lojas, entulhos, caçambas e materiais de construção, o que deve ser considerado problema de planejamento ambiental da via pública; pois é devido a esses obstáculos que acontecem quedas, escorregões fatos que merecem atenção, como se sabe que a queda é um grande problema na Geriatria e Gerontologia e pode trazer consequências negativas, levando o idoso ao isolamento social alterando sua mobilidade e até levá-lo a morte.

Segundo Almir do biscoito, ambulante do centro da cidade, conhecido pelas suas rimas e piadas, em entrevista concedida a Irlan Simões, publicada em 13/03/2013, no site fotojornalismoufs; disse: “aqui no centro tá difícil pra ambulante e pra cadeirante, para idoso e para vendedor de biscoito, muda os governos de verde pra vermelho, de vermelho pra verde mas continua acessibilidade só com superhabilidade”.

5 CONCLUSÃO

A pesquisa delineada no presente trabalho, se destinou a verificar as prerrogativas da efetividade dos direitos dos idosos quanto a sua mobilidade no centro da cidade de Aracaju.

Os dados obtidos, alertam para a preocupação com a vida futura dos idosos que hoje convivem com a precariedade dos elementos urbanos e com acessibilidade não condizente para uma mobilidade segura.

No entanto, diante da premissa de que pensar no idoso, hoje, é também pensar no jovem de hoje, amanhã, é urgente a priorização dos recursos na aplicação de investimentos à segurança, educação no trânsito, acessibilidade, de modo a garantir a melhoria na qualidade de vida do idoso e sua inclusão social nas cidades.

A melhoria das condições de mobilidade urbana para o idoso, além de facilitar o acesso aos serviços, proporciona melhor convívio social e conseqüentemente maior qualidade de vida dessa população, fazendo-a sentir-se participante de todos os momentos da sociedade em que vivem.

Contudo, como analisado no decorrer da pesquisa, constatou-se que muito há que fazer para tornar digna a vida do idoso, em nossa sociedade, sobretudo em Aracaju.

Assim, mesmo com o pensar no futuro, ficou evidente que é necessário tornar possível um cabedal de necessidades previstas no Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003) e mais recentemente na Lei de Acessibilidade (Lei nº 13.146/2015) para que esse futuro passe a ser o presente e todos sejam vistos com iguais, no que infelizmente a nossa cidade está aquém do previsto no citado estatuto.

Aracaju, capital de Sergipe, segunda capital brasileira planejada pelo engenheiro Sebastião José Basílio Pirro, fundada em 17 de março de 1855, hoje com aproximadamente 630.000 habitantes (IBGE, 2015), embora tenha sido planejada e muitos avanços foram alcançados nas áreas de mobilidade urbana, possui inúmeros desafios a serem vencidos.

A população sergipana de idosos, segundo o IBGE(2015), totaliza aproximadamente 186.000, ou seja, 28,99% da população e desse total 52.000, ou seja, 9,08% são residentes em Aracaju.

O centro comercial de Aracaju acolhe uma grande parte histórica da cidade levando a um passeio ao passado.

Com seus sobrados antigos adaptados para funcionamento de estabelecimentos comerciais, prédios de órgãos públicos transformados em local de eventos culturais, restaurantes regionais e acervo histórico de construções conservadas contando um pouco da história da nossa cidade e estado.

Os deslocamentos no centro da cidade são realizados, normalmente a pé. Neste contexto, é triste a situação do seu centro comercial (figuras 6, 13, 15 e 16) anexadas, e ruas próximas a ele, onde pessoas ditas normais tem dificuldade de locomoção nas ruas e calçadas (figuras 6, 27 e 29) anexadas, pois o desleixo e descaso com os seus cidadãos é gritante fazendo o coração comercial da cidade palpitar de desespero.

Ao andar nesses logradouros percebe-se a olhos vistos a falta de ladrilhos, pedras soltas e buracos (figuras 3, 12, 15, 18 e 20) anexadas.

Canais de esgoto e água sem proteção ou quebrados (figuras 16, 17 e 19 e 21) anexadas.

Ausência e irregularidades na construção de rampas e faixas para passagem de pedestres, colocados muitas vezes em locais inadequados, fora do padrão seguro para uso do idoso (figuras 5, 8, 9, 10, 28 e 29) anexadas.

Locomoção dificultada pela construção de calçadas irregulares (figuras 1 e 2) anexadas e com pisos escorregadios, sinalização totalmente inexistente (figura 11) anexada, acesso a lojas precários e improvisados (figuras 14 e 22) anexadas.

Colocação de coletores de resíduos de material de construção em locais de circulação ou passagem de pedestres (figura 4), a sinalização em locais de estacionamento do especial, apesar de correta apresenta irregularidades entre a calçada e rua (figura 7) anexadas.

Foi constatado também que, nos serviços públicos não tem sido respeitado o tempo e a prioridade no atendimento aos idosos (órgãos, agências bancárias).

Observou-se que, os estabelecimentos bancários são os que mais procuram respeitar e colocar em prática o determinado pela Lei nº 13.146/2015, ou seja, Lei de Acessibilidade (figuras 23, 24, 25, 26 e 30) anexadas.

Levando-se em conta que a relação entre o ser humano e o meio ambiente está sempre em transformação, e que saúde, idade, emprego, apoio familiar, são elementos desse contexto, é de grande importância que aqueles responsáveis em

proporcionar o bem-estar social tenham uma maior preocupação em planejar ambientes construídos respeitando a acessibilidade para o idoso.

Pelo exposto, sabendo que o envelhecimento deve ser ativo, a organização das cidades é a melhor forma de dar condições para que a mobilidade do idoso seja respeitada e colocada como prioridade para o decorrer desse século.

Na sucessão de passos para que o idoso seja realmente visto como prioridade, as cidades devem ter como foco de concretização as normas preferenciais, inseridas nos seus Planos Diretores.

No plano municipal, percebe-se que os gestores, através das leis municipais vem procurando enfrentar os desafios para melhor atender aos anseios daqueles que usufruem do centro comercial da cidade

Como sempre ocorre, em muitos casos, a preocupação maior é divulgar a existência das leis, criar instituições visando responder aos questionamentos sem, entretanto, efetivamente colocar em prática o que essas leis dizem e exigem para o desenvolvimento e bem-estar da sociedade.

O termo “envelhecimento ativo” foi adotado pela Organização Mundial de Saúde no final dos anos 90, procura dessa forma passar a ideia mais ampla que a do “envelhecimento saudável”, definindo assim, que além dos cuidados com a saúde, é necessário dar importância para outros fatores que estão intrinsicamente envolvidos no envelhecer das populações.

Baseando-se no reconhecimento dos direitos das pessoas mais velhas, nos princípios de dignidade, participação, realização e independência é de primordial importância que haja não só planejamento estratégico baseado nas necessidades biológicas, mas também nos direitos, afim de proporcionar aos mais velhos, igualdade de oportunidades e tratamento em todos os aspectos da vida à medida que envelhecem.

Felizmente, apesar de haver ainda predominância do preconceito e discriminação contra esse grupo populacional, vem aumentando a consciência de que os idosos são ativamente contribuintes à construção de uma sociedade democrática e mais humana.

O Ministério das Cidades considera a circulação como o elo de toda ação da mobilidade urbana. Neste estudo ficou demonstrado que o centro tem sido um local de relações sociais, que reflete uma área dinâmica, onde estão localizados o comércio, pontos históricos e turísticos, se concentra maior movimento por todos.

Desde quando o poder público é responsável pela promoção da justiça social através da garantia da função social da cidade, a mobilidade urbana deve ser ponto crucial em todas as discussões e agendas públicas que têm como finalidade a promoção da qualidade de vida dos cidadãos, em particular, dos idosos.

Sabendo que existe um abismo entre a lei e a realidade dos idosos no Brasil e mais pontualmente, em Aracaju, espera-se que a situação seja modificada através de exaustivos debates e reivindicações pois somente a mobilização da sociedade levando assim a esperança de uma nova visão sobre o processo de envelhecimento de todo cidadão pois, segundo Marcelo Salgado “não é razoável que tantos esforços sejam feitos para prolongar a vida humana, se não forem dadas condições adequadas para vivê-la”.

Em síntese, é urgente que toda a sociedade, gestores e políticos, tenham como meta uma atenção especial à vida adequada e digna para os idosos, por serem a parcela da sociedade que, por uma série de razões, tem todo um cabedal de fragilidades, podendo ser minimizado se as atitudes daqueles que podem agir, proporcionem a eles a felicidade de poder envelhecer.

Seguindo esse pensamento, espera-se que este trabalho de conclusão de curso, possa vir a contribuir nas futuras negociações com o poder público, para melhores condições de acessibilidade, não só para o idoso, como também para todo cidadão.

Desta forma, por todo o exposto, verifica-se que o centro da cidade de Aracaju não se adequa as especificações estabelecidas pela legislação pátria, uma vez que as soluções são possíveis e simples, sendo necessário apenas que as políticas públicas priorizem o uso de investimentos afim de que sejam colocadas em prática ações que viabilizem acessibilidade a todos, principalmente aos idosos, atores principais deste trabalho.

Os registros fotográficos e as sugestões levantadas por esses idosos deram visibilidade às irregularidades e problemas de mobilidade e acessibilidade urbana ao centro de Aracaju.

Este fato evidencia que a mobilidade de Aracaju é deficitária, pois se o centro da cidade, que é um local turístico, histórico e comercial, que deveria servir de modelo para toda cidade, deixa de cumprir o estabelecido em lei, o que se pode deduzir que a situação dos demais bairros deve ser ainda mais precária.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Vera Lúcia V. **Direitos Humanos e Pessoa Idosa**. Brasília: Secretaria Especial de Direitos Humanos, 2005.

ARENDT, H. **A condição humana**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1991.

BARCELOS, Andreza Tonini. **A efetividade dos direitos fundamentais do idoso: Uma análise de caso no município de Vitória/ES**. Disponível em: <www.estácio.br/mestrado/direito> Acesso em: 20.08.2015.

BARRETO, K.M.L. **Envelhecimento, Mobilidade Urbana e Saúde: Um Estudo da População Idosa**. 2012. Tese (Doutorado em Saúde Pública).

BEAUVOIR, Simone. **A Velhice**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Nova fronteira p.109 e 111.

BRAGA, Pérola Melissa V. **Direitos do idoso**. São Paulo: Quartier Latin, 2005

BRASIL. Ministério da Justiça. Lei 13.146/2015. **Lei de acessibilidade**. Disponível em: <<http://mj.gov.br>>. Acesso em: 10.10.2015.

_____. Lei 10.741/2003. **Estatuto do Idoso**

_____. Lei 8742/1993. Lei Orgânica de Assistência Social (LOAS)

_____. Presidência da República. **Constituição Federal**.

CALDIN, Marcelo Fernando. **Cartilha Ilustrada do Estatuto do Idoso**.

CLOCK, Dayane. **Promoção da acessibilidade do idoso**.

CIELO, Patrícia Fontes L Donzele; VAZ, Elizabete Ribeiro de C. **A Legislação Brasileira e o Idoso**, Revista CEPPG nº 21/2009.

DOLCI, Maria Inês. **Cartilha do Idoso**. PROTESTE, Associação de Consumidores.

FALEIROS, Vicente de Paula. **Direitos da Pessoa Idosa: Sociedade, Política e Legislação**. Disponível em:

<<http://www12.senado.gov.br/publicacoes/estudoslegislativos/tipos-de-estudos/outras-publicacoes/volume-v-constituicao-de-1988-o-brasil-20-anos-depois.-os-cidadaos-na-carta-cidada/idoso-pessoa-com-deficiencia-crianca-e-adolescente-direitos-da-pessoa-idosa-sociedade-politica-e-legislacao>>. Acesso em: 10.09.2015.

FERNANDES, JC. **Urbanismo e envelhecimento- algumas reflexões a partir da cidade de Uberlândia.** Revista Caminhos da Geografia. P.31 a 49. 2000.

FREIRE JUNIOR, Renato C.; ARÊAS, Guilherme P.T. **Estudo da acessibilidade de idosos no centro da cidade de Caratinga, MG.** Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 14.09.2015.

GAMA, Liliane Castelões. **Profissional de Enfermagem é mais Capacitado para Cuidar de Idosos.** Disponível em: www.techway.com.br/revis_idoso/saude_liliane2.htm >. Acesso em 20/08/2015.

GOLD, P.A. **Melhorando as condições de caminhada em calçadas.**2003. Disponível em: <www.arquitetura.ufc.br/professor/camila>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Indicadores.** Disponível em< <http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 28.08.2015.

MANTOVANI, R. **Idosos em movimento: reflexões e histórias sobre mobilidade na terceira idade.** São Paulo: Editora,2006.

MERCADO, R. et al. **Transport policy in aging societies: an international comparison and implications for Canada.** The Open Transportation Journal, v. 1, p.1-13, 2007.

MELO, Francisco de Paula. **A História, a Lei e o Idoso no Brasil.** Disponível em: <<http://www.academialetrasbrasil.org.br/artfranaguiar.htm>> Acesso em: 30.08.2015.

MICHELETTO, Telma Maria G.P. **O risco do idoso pedestre nas vias urbanas.** Revista da Companhia de Engenharia de Tráfego- São Paulo. NT 219. 2011.

MOLLENKOPF, H. et al. **The role of driving in maintaining mobility in later life: a European view.** Gerontechnology, Eindhoven, v.1,n. 4, p.231-250,2002.

NERI, Anita Liberdemo. **Idosos no Brasil: Vivências, desafios e expectativas na 3ª idade.** Ed. SESC.

NUNES, M.C.R.G. **Avaliação da aplicação do desenho universal em vias públicas: modelo e estudo de caso.** 2009. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) - Universidade da Amazônia, Belém,2009.

PAULO, Vicente; ALEXANDRINO, Marcelo **Direito Constitucional Descomplicado.** 11.ed.São Paulo: Método, 2013.

PEIXOTO, Clarice Ehrlers (org). **Família e envelhecimento**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

PENA, Rodolfo Alves. **Mobilidade urbana no Brasil**. Disponível em: <<http://www.brasilecola.com>> Acesso em: 04.10. 2015.

PORTUGAL, M.E.G; LOYOLA, E.A. **Mobilidade urbana adequada para os idosos: uma importante questão de saúde pública**, v.10, p.26-34, 2014. Acesso em: 01.04.2016.

PRADO, A.R.A. Acessibilidade e Desenho Universal. Versão atualiza do texto publicado nos anais do 3º Congresso Paulista de Geriatria e Gerontologia-GERP 2003, promovido pela Sociedade de Geriatria e Gerontologia-SBGG, Santos, 2003.

ROSENBLOOM, S. in an aging society **Mobility of the elderly: good news and bad news. Transportation. A Decade of Experience**. Technical Papers and Reports from a Conference, Washington, p. 3-21; 2004.

SANTIAGO, A.L et al. **Mobilidade, quedas e qualidade de vida em idosos comunitários. Fisioterapia em Movimento**. Curitiba, v.17, n.2, p. 29-36, 2004.

SIMÕES, Irlan. **Acessibilidade no centro de Aracaju? Só com super habilidade**. Disponível em: <www.fotografiaufs.wordpress.com>. Acesso em: 14.10.2015.

SOARES BARROSO, A.E. **A terceira idade, estudos sobre envelhecimento**. São Paulo. SESC-GETI, 2008.

APÊNDICE A - Questionário

QUESTIONÁRIO

1. Características sócio demográficas:

- Nome (iniciais) _____ idade: _____ sexo: () M () F

- Grau de escolaridade:

() fundamental () analfabeto () médio completo

() médio incompleto () superior completo () superior incompleto

2. Características clinico-funcionais.

- queda no último ano? () sim () não

- acuidade visual ---- enxerga bem? () sim () não

- auxílio à locomoção () andador () bengala () não utiliza

- apresenta perda auditiva? () sim () não

3. Como se desloca na cidade?

() a pé () ônibus () carro () van

4. Durante o trajeto para o centro da cidade, encontra alguma dificuldade?

() sim () não

Qual? _____

5. Em relação ao centro da cidade, encontra alguma dificuldade para andar:

- no calçada? () sim () não

Qual? _____

- nas ruas? () sim () não

Qual? _____

- nas calçadas? () sim () não

Qual? _____

6. Encontra alguma dificuldade de acesso aos prédios públicos como:

-farmácia () sim () não

Qual? _____

-agência bancária () sim () não

Qual? _____

-lojas () sim () não

Qual? _____

-igreja () sim () não

Qual? _____

7. O espaço urbano de circulação para pedestre mudou nos últimos anos?

() sim () não

Em que aspecto? _____

8. As prioridades legais dos idosos são respeitadas no atendimento em:

- farmácia? () sim () não

- agência bancária? () sim () não

- lojas? () sim () não

9. Em sua opinião, o que seria importante para facilitar a sua mobilidade no centro de Aracaju?

- melhorar as calçadas
- melhorar a sinalização nas calçadas
- melhorar a sinalização nas ruas
- sensibilizar a comunidade
- adequar o sistema de transporte
- exigir o cumprimento das leis de preferência para o idoso
- capacitar profissionais da segurança para o trato com o idoso

Sugestões:

APÊNDICE B - Termo de consentimento livre e esclarecido

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Prezado (a) participante:

Sou estudante do curso de Bacharelado em Direito da Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe – FANESE. Estou realizando uma pesquisa sob a orientação do (a) professor (a) Marcos Vander Costa da Cunha, cujo objetivo é a coleta de dados para o Trabalho de Conclusão do Curso (TCC).

Sua participação envolve responder um questionário a respeito das condições de mobilidade pelo idoso no centro da cidade de Aracaju. A participação nesse estudo é voluntária.

Na publicação dos resultados desta pesquisa, sua identidade será mantida no mais rigoroso sigilo. Serão omitidas todas as informações que permitam identificá-lo (a).

Mesmo não tendo benefícios diretos em participar, indiretamente você estará contribuindo para a compreensão do fenômeno estudado e para a produção de conhecimento científico.

Quaisquer dúvidas relativas à pesquisa poderão ser esclarecidas pela entidade responsável – representada na Coordenação do mencionado curso. Fone 3234-6367.

Atenciosamente,

Suzana Figueiredo de Souza
Matrícula: 09215164

Prof. Me. Marcos Vander Costa da Cunha
Orientador

Profa. Ma. Patrícia Andrea Cáceres da Silva
Coordenação

Consinto em participar deste estudo.

Nome e assinatura do participante
RG nº _____

Aracaju, ____/____/2016

APÊNDICE C - Fotos



Figura 1 - Rampa inadequada...



Figura 2 - Calçada estreita e rampas inadequadas.



Figura 3 - Má conservação da calçada.



Figura 4 - Coletores no calçadão, inviabilizando a passagem dos pedestres.



Figura 5 - Desnível na passagem de pedestre.



Figura 6 - Má conservação da calçada.



Figura 7 - Sinalização correta para idosos e cadeirantes.



Figura 8 - Buraco na faixa de pedestre.



Figura 9 - Desnível entre a rua e a calçada.



Figura 10 - Desnível e buraco na faixa de pedestre.



Figura 11 - Buraco sem proteção.



Figura 12 - Buraco na calçada e desnível.



Figura 13 - Má conservação de tampa no calçadão.



Figura 14 - Forma improvisada para acesso de cadeirantes e idosos.



Figura 15 - Buracos no calçadão.



Figura 16 - Tampas de esgoto sem conservação.



Figura 17 - Buracos nas tampas de esgoto.



Figura 18 - Buraco no calçadão.



Figura 19 - Buraco nas tampas de esgoto.



Figura 20 - Buraco em tampa da DESO.



Figura 21 - Buraco na tampa de esgoto.



Figura 22 - Forma improvisada para acesso de cadeirantes e idosos.



Figura 23 - Acesso correto para cadeirantes e idosos.



Figura 24 - Acesso correto para cadeirantes e idosos.



Figura 25 - Acesso correto para cadeirantes e idosos.



Figura 26 - Acesso correto para cadeirantes e idosos.



Figura 27 - Má conservação de rampa e faixa de pedestre.



Figura 28 - Má conservação de rampa e faixa de pedestre.



Figura 29 - Inadequação de faixa de pedestre e acesso a calçada.



Figura 30 - Acesso correto para cadeirantes e idosos.



Figura 31 - Calçada estreita e com buracos.



Figura 32 - Calçada estreita e com buracos.



Figura 33 - Má conservação de rampa e buraco na calçada.



Figura 34 - Má conservação de rampa e buraco na calçada.



Figura 35 - Má conservação da calçada em parada de ônibus.



Figura 36 - Má conservação de rampa, buraco na calçada e sinalização deficiente.



Figura 37 - Inadequação de faixa de pedestre e rampa.



Figura 38 - Má conservação e buraco na calçada.