

**entre em contato e
acompanhe!**

Cartilha: Mobilidade Urbana e Pessoa Idosa



corridaamiga.org



contato@corridaamiga.org



/corridaamiga



@corridaamiga



@corridaamiga



Corrida Amiga



/company/corridaamiga

corridaamiga
transporte a pé

A cartilha é fruto do trabalho realizado pelo Instituto Corrida Amiga para a Semana da Prevenção de Quedas - 2019, que nesse ano tem como tema:

Encontro o meu espaço no compasso da cidade.

Coordenação geral

Silvia Stuchi

Corpo técnico

Angela Knijnik

Arthur Santana

Bibiana Tini (apoio)

Consultora Especialista em Gerontologia - SBGG

Maria Lima

corridaamiga
transporte a pé

Dentro da perspectiva de cidades inclusivas, a Organização Mundial da Saúde (OMS) define como cidade amiga do idoso aquela que estimula o envelhecimento ativo, ao otimizar as oportunidades para a saúde, a participação e a segurança, com o objetivo de aumentar a qualidade de vida à medida que se envelhece e gerar participação econômica e social em ambiente seguro e acessível.

Para isto, é preciso modificações e adaptações para que os idosos com diferentes necessidades possam se deslocar facilmente pela cidade.



mobilidade urbana e envelhecimento

A mobilidade é uma atividade essencial para a independência e está ligada ao bem-estar físico e psicológico do indivíduo.

A manutenção da mobilidade é fundamental para o envelhecimento ativo e não depende somente das condições clínicas e de saúde dos idosos, mas também da adequação do meio onde vivem.

Mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas, [trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer], num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.



Segundo o IBGE, até 2050 a população idosa do Brasil (pessoas com idade igual ou superior a 60 anos) deverá triplicar, chegando a mais de 60 milhões de pessoas.



O uso dos modos de deslocamento vai depender das distâncias a serem percorridas, do tempo ideal a ser gasto, das vias de acesso disponíveis, do custo, da segurança e da qualidade deste deslocamento e da necessidade de quem se desloca.

Como está o deslocamento das pessoas idosas nas cidades?
Como ele é realizado e é percebido?



envelhecimento ativo e cidade amiga da pessoa idosa

O termo “envelhecimento ativo” decorre de uma política de saúde mundial adotada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em 2005 e implementada por diversos países, entre eles o Brasil, com a finalidade de garantir o acesso à participação, saúde, informação e segurança ao longo da trajetória de vida do indivíduo.

A cidade amiga da pessoa idosa estimula o envelhecimento ativo, ao otimizar as oportunidades para a saúde, a participação e a segurança, com o objetivo de aumentar a qualidade de vida - à medida que se envelhece - e gerar participação econômica e social em ambiente seguro e acessível.

caminhabilidade

Caminhabilidade é o princípio fundamental das boas cidades, é a qualidade do caminhar, do acesso à cidade para qualquer tipo de pessoa, de qualquer idade, com qualquer tipo de dificuldade motora.

A locomoção feita a pé é considerada um dos modos de transporte mais importantes dentro da mobilidade urbana.

36%

da população brasileira se desloca exclusivamente a pé



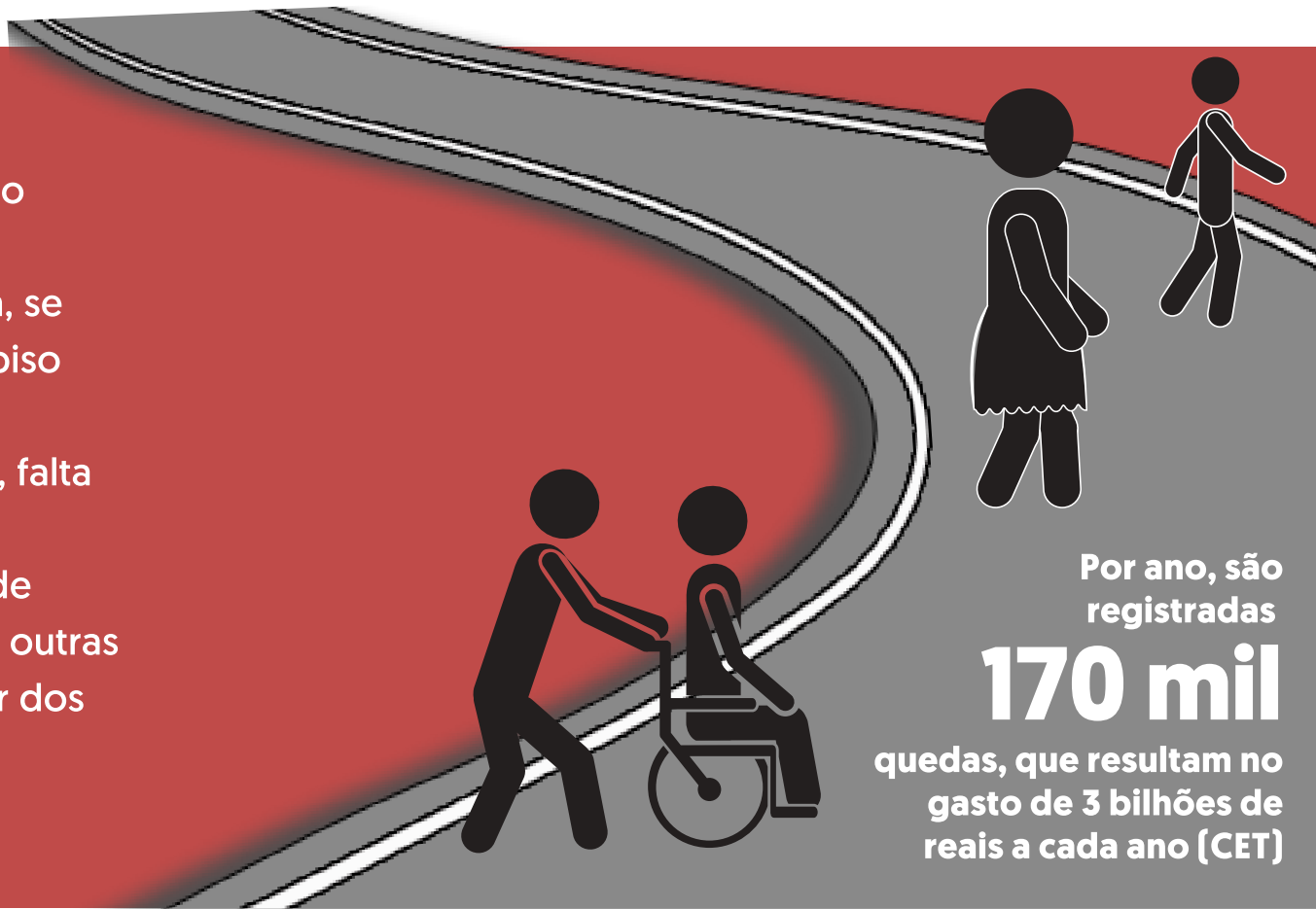
A Lei Nacional de Mobilidade Urbana, nº 12.587, aprovada em 2012, dá especial atenção ao transporte a pé, tendo como princípio a acessibilidade universal, a cidade acessível para qualquer tipo de pessoa, de qualquer idade, com qualquer tipo de dificuldade motora ou deficiência (BRASIL, 2012).

calçadas e travessias

Uma boa calçada deve ser acessível, segura e ter espaços para encorajar o deslocamento a pé. Calçadas amigas dos idosos, de acordo com o guia da OMS, têm superfície homogênea, plana, antiderrapante, são largas o bastante para circular em cadeira de rodas e possuem guias rebaixadas para facilitar deslocamentos.

Em estudo realizado na Faculdade de Saúde Pública da USP, 97,8% dos idosos da cidade de São Paulo não conseguem caminhar a 4,3 km/h, velocidade exigida pelo padrão apresentado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP) para os semáforos da cidade. Na média, a velocidade alcançada pelas pessoas com mais de 60 anos que participaram do estudo foi de 2,7 km/h.

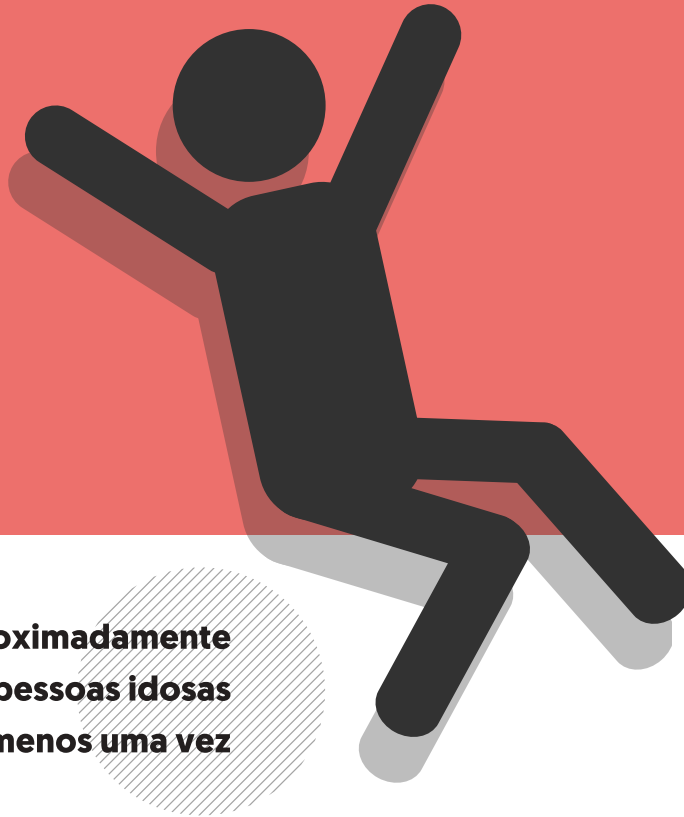
Em muitas regiões das cidades a calçada não existe, ou sua largura é insuficiente para acomodar a circulação com conforto. Ainda, se observa a ocorrência de irregularidade no piso tais como: buracos, tampos de inspeção de serviços elevadas, declividades acentuadas, falta de guias rebaixadas, degraus, muretas para contenção de água, falta de concordância de nível, postes e placas mal localizados, entre outras situações que dificultam ao ato de caminhar dos pedestres (ANTP, 2015; PLANMOB/SP, 2015).



Por ano, são registradas
170 mil
quedas, que resultam no
gasto de 3 bilhões de
reais a cada ano (CET)

prevenção de quedas

Segundo a Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia, as quedas em idosos representam um grave problema de saúde pública.



**A cada ano, aproximadamente
30 a 40% das pessoas idosas
caem pelo menos uma vez**

Prevenir quedas não se trata apenas de proporcionar um ambiente seguro, amplo, iluminado e com barras de apoio. É preciso participar de programas de exercício físico que visem o desenvolvimento de força, equilíbrio e coordenação, assim como realizar consultas médicas e acompanhamento com profissionais de saúde.

Pessoas idosas têm chance maior de cair uma vez que acumulam uma série de fatores de riscos intrínsecos ou extrínsecos. Os fatores intrínsecos dizem respeito às dificuldades próprias do indivíduo que cai: doenças, medicações, alterações sensoriais (principalmente perda da visão e audição), força muscular e outras.

Os fatores extrínsecos incluem as dificuldades encontradas no ambiente, como, por exemplo, iluminação inadequada, superfícies escorregadias, via pública mal conservada, com buracos ou irregularidades, calçados inapropriados, calçadas sem manutenção, degraus altos ou estreitos, obstáculos no caminho, ausência de corrimãos em corredores e banheiros, falta de sinalização, roupas e sapatos inadequados, entre outros.

acesso aos meios de transporte

O desenho, a localização, as condições das paradas e das estações de transporte público e as vagas de estacionamento específicas para pessoas idosas e/ou com deficiência situadas próximas aos prédios, em conjunto com áreas de embarque e desembarque, são consideradas características amigáveis aos idosos. Pelo Estatuto do Idoso, comete crime quem discrimina a pessoa idosa, impedindo ou dificultando seu acesso aos meios de transporte.



Nos transportes entre estados (interestaduais), toda linha regular de ônibus convencional, trem ou embarcação deve oferecer 2 vagas por veículo para viagem gratuita aos idosos que tenham no mínimo 60 anos e que possuam uma renda de até 2 salários mínimos. Se houver mais pessoas nessas condições com a intenção de viajar em um determinado veículo e as vagas já estiverem, elas terão direito a um desconto de 50% no valor da passagem.

Em todo o território nacional, quem for maior de 65 anos têm direito a utilizar gratuitamente o transporte coletivo público urbano e metropolitano, mediante apresentação de documento que comprove a idade. Esse benefício não vale para ônibus ou outro tipo de transporte coletivo especial, caso haja linha regular para o mesmo trajeto.

Constituição Federal – art. 230, § 2º – e Estatuto do Idoso – art. 39.

No estado de São Paulo, pessoas a partir de 60 anos de idade, têm direito ao transporte gratuito em trens do Metrô e da CPTM e em ônibus da EMTU.

Lei Estadual 15.187, de 29/10/2013, regulamentada pelo Decreto Estadual 60.595, de 2/7/2014.

Em qualquer tipo de transporte coletivo (ônibus, avião, metrô, trem, barca etc.), idosos têm direito à prioridade e à segurança para embarcar e desembarcar.

Estatuto do Idoso – art. 42 [com alteração dada pela Lei 12.899 de 18/12/2013].

decretos e leis

Lei 10.741/03 - estabelece o Estatuto do Idoso

É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 anos.

Lei Nº 13.146/15 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência

Assegura e promove acessibilidade para portadores de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida (idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso)

Lei Nº 12.587/12 - Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Integração entre diferentes modos de transporte para melhorar a acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. Garante a acessibilidade universal.

Lei 10.282/18 - Projeto que proíbe símbolo pejorativo para identificação de idoso

A Comissão de Seguridade Social e Família da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei que proíbe o uso, na identificação preferencial de idoso, de símbolo que seja pejorativo ou tenha juízo de valor. A medida é inserida no Estatuto do Idoso.



expectativas

Nos últimos anos, o desejo de viver intensamente e com mais cidadania moveu os idosos a tornarem-se mais participantes, contribuindo com suas ideias nas discussões sobre problemas do bairro, da cidade e da nação. As pessoas idosas se mobilizaram na defesa de seus direitos e, como importante resultado, se organizaram em conselhos municipais e estaduais

A cidade deve ser convidativa e promover espaços e oportunidades para participação ativa da pessoa idosa. Para isto, é necessário engajamento de toda sociedade em prol do envelhecimento ativo e saudável e por ambientes adequados para todas as pessoas.

diário do Bonde a Pé

Nome: _____

Local: _____

Idade: _____

Tem dificuldade para andar?

☐ não ☐ sim



Usa dispositivo para andar? Qual?

☐ não ☐ sim _____

Tem medo de cair nas ruas?

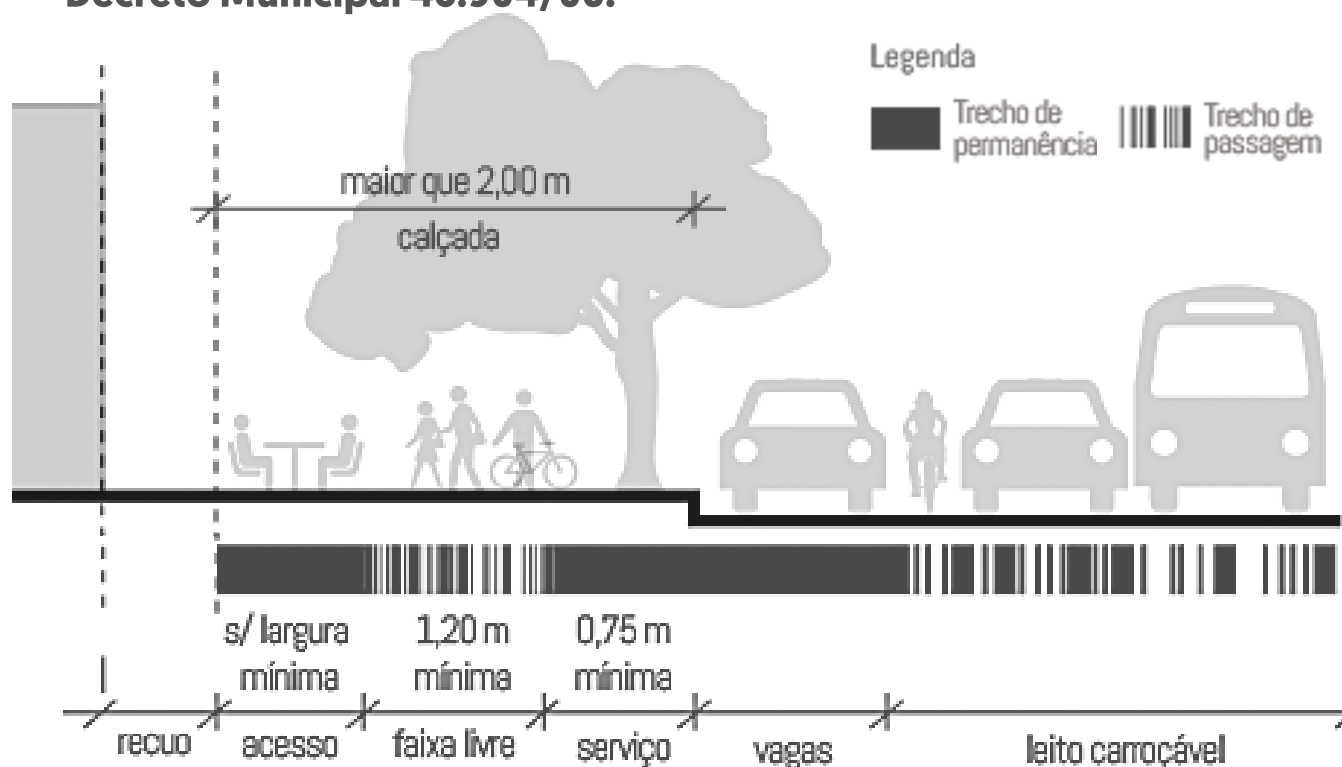
☐ não ☐ sim

Institui a padronização dos passeios públicos do município de São Paulo. O passeio é composto pelos seguintes elementos: guias e sarjetas; faixa de serviço; faixa livre; faixa de acesso; e esquina, incluindo a área de intervisibilidade. Pelo art. 9º, a faixa livre é a área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, deve ser desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infraestrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária e deve possuir largura mínima de 1,20m.

Que elementos foram vistos?

Poste Iluminação	<input type="checkbox"/>	Ciclovias / ciclofaixas	<input type="checkbox"/>	Bituqueira / Cinzeiro	<input type="checkbox"/>
Poste de eletricidade	<input type="checkbox"/>	Estacionamento	<input type="checkbox"/>	Caixas de correio	<input type="checkbox"/>
Sinalização das ruas	<input type="checkbox"/>	Canteiro Central	<input type="checkbox"/>	Lixeiras	<input type="checkbox"/>
Sinalização do tráfego	<input type="checkbox"/>	Abrigos de ônibus	<input type="checkbox"/>	Telefone público / Orelhão	<input type="checkbox"/>
Aterramento de fios	<input type="checkbox"/>	Abrigos de taxi	<input type="checkbox"/>	Tótem (placa propaganda)	<input type="checkbox"/>
Fachada Ativa	<input type="checkbox"/>	Balizadores	<input type="checkbox"/>	Vasos e floreiras	<input type="checkbox"/>
Faixa de ônibus	<input type="checkbox"/>	Bancos	<input type="checkbox"/>	Mobiliário improvisado	<input type="checkbox"/>
				Outros: _____	<input type="checkbox"/>

Decreto Municipal 45.904/06:



diário do Bonde a Pé

que cheiros
você sentiu?



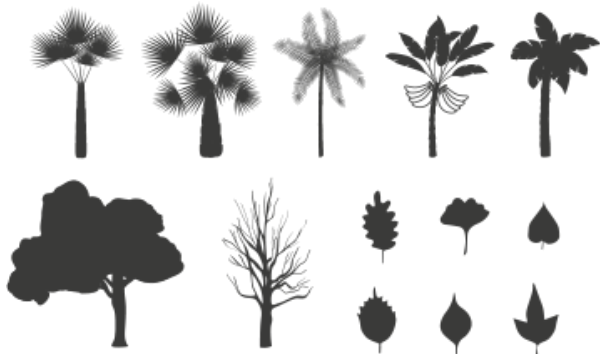
o que você
ouviu?



os lugares são
acessíveis?



que tipo de
vegetação
você viu?



Data: _____

Horário: _____

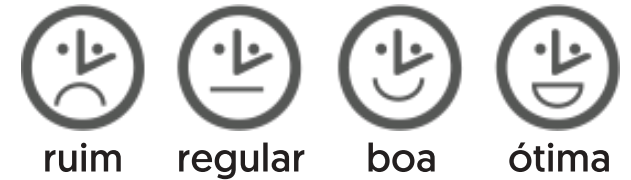
Clima:



Tempo médio
de semáforo
(pedestre):



Caminhabilidade
da rota:



Oferece risco de quedas? Por que?

☐ não ☐ sim _____

O trajeto vai de acordo com a imagem do decreto?

☐ não ☐ sim

Do que a cidade precisa para envelhecemos bem?
