

A EFETIVAÇÃO DOS DIREITOS INERENTES À MOBILIDADE DA PESSOA IDOSA NOS ESPAÇOS URBANOS

Eduardo de Souza Souza¹
Ana Lucia Brunetta Cardoso²

RESUMO: Importa relacionar os aspectos do envelhecimento humano à realidade do trânsito dos grandes centros urbanos, eis que os números de mortes e lesionados em razão dos acidentes de trânsito evidenciam flagrante violação ao direito à saúde, ao direito à vida e aos direitos fundamentais de todos os cidadãos, precipuamente da pessoa idosa. O texto aborda a legislação atinente à mobilidade do idoso pedestre na cidade, o papel desempenhado por este grupo social historicamente e a existência de políticas públicas relativas ao tema. Nesse sentido, sugere a premência da ressignificação dos espaços públicos urbanos ante ao acelerado processo de envelhecimento populacional brasileiro. Tal mudança enseja atuação do Estado no sentido de elaborar e executar políticas públicas de mobilidade que contemplem esta realidade das cidades.

PALAVRAS-CHAVE: Pessoa Idosa. Mobilidade. Política Pública. Envelhecimento.

SUMÁRIO: 1 Introdução. 2 Perspectiva Histórica da Velhice. 3 Dignidade da Pessoa e os Preceitos Constitucionais. 4 Proteção Constitucional nos Demais Países e o Olhar para a Pessoa Idosa. 5 A Pessoa Idosa e o Ambiente Urbano. 6 Políticas Públicas. 6.1 Década de Ações pela Segurança no Trânsito. 6.2 Programa Vida no Trânsito. 6.3 Projeto Pedestre Idoso. 7 Projeto Cidade Amiga do Idoso. 8 Principais Instrumentos Jurídicos que Devem Nortear as Políticas Públicas Referentes ao Tema. 8.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana. 8.2 Estatuto do Idoso. 9 Conclusão. 10 Referências.

1 INTRODUÇÃO

A Política Nacional do Idoso, Lei nº 8.842/1994, primeira legislação federal pós-Constituição de 1988 a abordar especificamente aspectos relacionados ao envelhecimento, em seu artigo 2º, conceituou o idoso como a peessoa com mais de 60 anos de idade³. Em mesmo sentido, preconizou a Lei

¹ Bacharel em Direito pelo Centro Universitário Metodista – IPA.

² Orientadora do artigo, advogada; Mestre em Direito Ambiental pela Universidade de Caxias do Sul; professora das Faculdades SENAC/RS; professora do Centro Universitário Metodista – IPA.

³ BRASIL. Política Nacional do Idoso, Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 5 jan. 1994.

nº 10.741/2003, o Estatuto do Idoso, que considera idosa a pessoa com idade igual ou superior a 60 anos.⁴

Em se tratando de padrões internacionais, a Organização das Nações Unidas (ONU) promoveu a I Assembleia Mundial sobre Envelhecimento na cidade de Viena em 1982, ocasião na qual ficou definido o conceito com base no perfil socioeconômico de cada país: em países em desenvolvimento, considera-se idosa a pessoa com idade a partir dos 60 anos; e de 65 anos, nos países desenvolvidos.⁵

A fase idosa é um período da vida em que as restrições, no que se refere ao funcionamento do organismo humano, ocorrem com maior intensidade, ocasionando, inclusive, consequências psicológicas e sociais, eis que a assimilação de tal realidade nem sempre é entendida como um processo natural.⁶

Dentre as mudanças fisiológicas naturais decorrentes do envelhecimento humano, Chagas⁷ e Sant'anna⁸ destacam algumas, quando se fala em limitações à mobilidade, quais sejam:

- a) presbiopia e consequente diminuição da acuidade visual (nitidez, campo de visão, luminosidade, contraste);
- b) redução significativa da audição (tampões cerosos, percepção de ruídos, anormalidades no órgão auditivo);
- c) sarcopenia e diminuição da densidade óssea;
- d) diminuição do tamanho e do número de neurônios, assim como da velocidade de condução nervosa e do fluxo sanguíneo cerebral.

Evidentemente, não é escopo deste trabalho apontar as características e consequências do envelhecimento humano; entretanto, entendê-las, ainda que perfunctoriamente, é elementar à sua compreensão.

Sobre o processo de envelhecimento, a Organização Mundial da Saúde (OMS) assevera que:

⁴ BRASIL. Estatuto do Idoso, Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 3 out. 2003.

⁵ BRASIL. Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República. **Manual de enfrentamento à violência contra a pessoa idosa**. É possível prevenir. É necessário superar. Brasília: Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, 2014.

⁶ MENDES, M.R.S.S.B. et al. A Situação Social do Idoso no Brasil: uma breve consideração. **Acta Paul Enferm.**, v.18, n. 4, p. 422-426, 2005.

⁷ CHAGAS, M. F. A. **O idoso no trânsito urbano**: implicações atuais e perspectivas futuras. FUMEC, 1996. Vias Gerais, p. 93-95.

⁸ SANT'ANNA, R. M. **Mobilidade e segurança no trânsito da população idosa**: um estudo descritivo sobre a percepção de pedestres idosos e de especialistas em engenharia de tráfego. 2006. 195f. Dissertação (Doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

[...] a perda das habilidades comumente associada ao envelhecimento na verdade está apenas vagamente relacionada com a idade cronológica das pessoas [...]. A diversidade das capacidades e necessidades de saúde dos adultos maiores não é aleatória, e sim advinda de eventos que ocorrem ao longo de todo o curso da vida e frequentemente são modificáveis, ressaltando a importância do enfoque de ciclo de vida para se entender o processo de envelhecimento. Embora a maior parte dos adultos maiores apresente múltiplos problemas de saúde com o passar do tempo, a idade avançada não implica dependência.⁹

Fundamental e necessária, por essa razão, é a análise das políticas públicas que vêm sendo adotadas, no sentido de viabilizar os espaços urbanos para que a pessoa idosa tenha acesso a eles e deles possa desfrutar plenamente, perfectibilizando a garantia dos direitos fundamentais, propugnados pelo Estado Democrático de Direito, constante no Preâmbulo da Constituição Federal de 1988,¹⁰ assim como os direitos previstos em legislação infraconstitucional.

Mencionaremos, portanto, o entendimento doutrinário a respeito do significado e da abrangência do Princípio da Dignidade da Pessoa Humana correlacionando com os direitos inerentes à pessoa com mais de 60 anos de idade, em decorrência da sua condição de vulnerabilidade social.

Isso porque a fusão dos aspectos supramencionados, peculiares dessa fase da vida, à realidade dos espaços coletivos nos ambientes urbanos faz-nos atentar para um fato social flagrante a todos que saem às ruas para os seus afazeres diários: as cidades precisam ser ressignificadas para comportar as demandas decorrentes do crescente envelhecimento populacional brasileiro e, conseqüentemente, proporcionar segurança e dignidade às pessoas que têm algum tipo de limitação, transitória ou permanente, em seus deslocamentos.

O presente trabalho pretendeu dar enfoque à pessoa idosa, em razão de se perceber, de forma empírica, a participação evidente deste público em diversas esferas de atuação no cotidiano das cidades. Há cada vez mais pessoas idosas nas ruas, em parques, ônibus, cinemas, centros de compras,

⁹ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Relatório Mundial de Envelhecimento e Saúde**. Genebra: Organização Mundial da Saúde, 2015. p. 4.

¹⁰ BRASIL, Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

igrejas, bailes e, principalmente, desenvolvendo atividades laborais. Esta realidade se evidencia em números estatísticos, que serão apreciados oportunamente.

Assim, abordaremos os direitos da pessoa idosa no Ordenamento Jurídico Brasileiro, considerando o contexto em que foram estabelecidos e chamando atenção para o entendimento que a sociedade atual tem da velhice e as implicações disso por ocasião das políticas públicas atinentes à mobilidade nos espaços urbanos. Isso porque a violência manifestada através dos acidentes de trânsito configura, também, violação de direito humano fundamental, sobretudo a este grupo social que goza de prerrogativas garantidas por leis e dispositivos baseados em Convenções Internacionais fundamentais para o envelhecimento saudável.

Tal abordagem enseja, ainda, o conhecimento de estatísticas sobre acidentalidade relacionada aos idosos no ambiente supramencionado. Para isso, será feito um recorte, com base na realidade de Porto Alegre, a capital brasileira com maior número de pessoas vivendo com mais de 60 anos, em proporção à sua população.¹¹

2 PERSPECTIVA HISTÓRICA DA VELHICE

Há, em relatos históricos, informações imprecisas quanto à contextualização da velhice nas sociedades antepassadas. Entretanto, pelas pesquisas realizadas por antropólogos e sociólogos é possível ter-se uma proximidade fática.

Palma e Schons afirmam que “não se pode compreender a realidade e o significado da velhice sem que se examine o lugar, a posição destinada aos velhos e que representação se faz deles em diferentes tempos e em diferentes lugares”¹²

Nos povos primitivos, aqueles que não aguentavam o modo de vida nômade, em busca basicamente de alimentos, ficavam pelo caminho e morriam. Ao longo dos anos, com a organização social, o velho foi tornando-se

¹¹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. (PMPA). Secretaria Municipal de Governança Local. As condições sociais da população idosa de Porto Alegre. **Observando: Revista do observatório da cidade de Porto Alegre**, v. 5, n. 2, 2016. p. 4.

¹² PALMA, L.T.S.; SCHONS, C.R.(Org.). **Conversando com Nara Costa Rodrigues**: sobre gerontologia social. 2. ed. Passo Fundo: UPF, 2000. p. 50.

¹³ PALMA, L.T.S.; SCHONS, C.R.(Org.). **Conversando com Nara Costa Rodrigues**: sobre gerontologia social. 2. ed. Passo Fundo: UPF, 2000. p. 51-52.

referência de sabedoria e poder religioso, pois detinha na memória os ritos, cantos e dança para celebração do culto, assegurando, assim, a continuidade e unidade das sociedades primitivas.¹³ Beauvoir lembra que os grandes velhos eram pouco numerosos, eis que as circunstâncias não favoreciam a longevidade.¹⁴

Já na Roma Antiga, o velho que possuía bens detinha o controle do destino de seus familiares. Não o havendo, sequer era reconhecido socialmente.¹⁵

Com a transformação da sociedade agrária em urbana, mudanças significativas começam a ocorrer: o advento da Revolução Industrial expandiu o capitalismo e fragmentou as sociedades. Esse, talvez, tenha sido o marco histórico indicando a perda gradual do prestígio que o velho detinha. A capacidade de produção de bens materiais passa a ser mais apreciada que o valor humano. O velho, por não ser economicamente produtivo, passa a perder espaço, sobretudo os idosos de baixo poder aquisitivo.¹⁶

Avançando ainda mais no tempo, percebe-se uma aceleração do processo de desvalorização do velho. A industrialização motivou a acentuada urbanização e o desaparecimento da família patriarcal. Os homens que detinham força física e vigor eram supervalorizados, pois era deles que dependia a produção. Aos idosos foram atribuídas funções de nenhuma significância, sobre eles recaía o peso da inutilidade e decadência.¹⁷

É na sociedade contemporânea, todavia, que este cenário começa a se modificar: vários movimentos foram lançados, a partir de 1970, em prol da dignidade e reinserção social do idoso. Contudo, a participação da pessoa idosa na sociedade atual é carregada de estigmas; aquela que não estiver em condição ativa e contribuindo econômica ou socialmente, é tratada de forma discriminatória, rebaixando-a à condição de vulnerabilidade social. “A pessoa vale enquanto produz economicamente”¹⁸.

¹⁴ BEAUVOIR, S. **A Velhice**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990. p. 113.

¹⁵ BEAUVOIR, S. **A Velhice**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990. p. 125.

¹⁶ PALMA, L.T.S.; SCHONS, C.R.(Org.). **Conversando com Nara Costa Rodrigues**: sobre gerontologia social. 2. ed. Passo Fundo: UPF, 2000. p. 52.

¹⁷ PALMA, L.T.S.; SCHONS, C.R.(Org.). **Conversando com Nara Costa Rodrigues**: sobre gerontologia social. 2. ed. Passo Fundo: UPF, 2000. p. 53.

¹⁸ PALMA, L.T.S.; SCHONS, C.R.(Org.). **Conversando com Nara Costa Rodrigues**: sobre gerontologia social. 2. ed. Passo Fundo: UPF, 2000. p. 150.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) aponta que a expectativa de vida no Brasil vem aumentando expressivamente. No ano de 2000, a média de vida era de 68,8 anos. Dez anos depois, subiu para 72,6 anos e as projeções para o ano de 2030 são de que, em média, a população vai viver 77,4 anos.¹⁹

O segmento populacional que mais aumenta na população brasileira é o de idosos, com taxas de crescimento de mais de 4% ao ano no período de 2012 a 2022. A população com 60 anos ou mais de idade passa de 14,2 milhões, em 2000, para 19,6 milhões, em 2010, devendo atingir 41,5 milhões, em 2030, e 73,5 milhões, em 2060. Espera-se, para os próximos 10 anos, um incremento médio de mais de 1,0 milhão de idosos anualmente.²⁰

Em nível mundial, de acordo com dados das Nações Unidas, ao longo dos anos o número de pessoas com idade acima de sessenta anos aumentou consideravelmente: em 1950 eram aproximadamente duzentos milhões de pessoas com mais de sessenta anos de idade; em 1975 esse número aumentou para 350 milhões, e as projeções preveem que para 2025 atingirá o equivalente a mais de 1.100 milhões.²¹

As transformações experimentadas pela sociedade brasileira criaram um contexto que fez com que os níveis e padrões de fecundidade sofressem profundas modificações. Nesse sentido, a rápida transição da fecundidade brasileira se dá com a passagem de uma taxa total de mais de, em média, 6 filhos por mulher, em 1960, para uma média de menos de 2 filhos por mulher, em 2010.²² Soma-se a estes fatores a notável melhoria da qualidade de vida das pessoas e o avanço surpreendente da ciência e da medicina e temos as principais razões para o crescimento vertiginoso da população idosa no Brasil.

Por outro lado, com a expectativa de vida aumentando, surgiram novas perspectivas de desenvolvimento para essa fase do ciclo da vida, o que significa que o perfil biopsicossocial do ser humano passou a exigir novas formas de percepções culturais e sociais, o que implica transformações nos

¹⁹ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Mudança Demográfica no Brasil no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: IBGE, 2015. p. 62.

²⁰ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Mudança Demográfica no Brasil no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: IBGE, 2015. p. 146.

²¹ HERÉDIA, V. B. M.; CASARA, M. B. **Tempos vivos**: identidade, memória e cultura do idoso. Caxias do Sul: Educus, 2000. p. 31.

²² INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Mudança Demográfica no Brasil no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: IBGE, 2015. p. 33.

costumes. É necessária a construção de uma nova gestão social para a velhice.²³

3 A DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E OS PRECEITOS CONSTITUCIONAIS

A dignidade do ser humano é expressamente protegida em nossa Constituição. Desde sua estirpe, a nossa Carta Magna propõe um viés eminentemente protetivo de direitos e garantias sociais. Já em seu primeiro artigo, ampara a dignidade do ser humano, colocando-a como um de seus fundamentos e alicerçando os direitos fundamentais nela contidos.

Há farta definição deste conceito, jurisprudencial e doutrinariamente, e é de forma abundante abordado na maioria dos trabalhos jurídicos acadêmicos, razão pela qual, não será aprofundado neste trabalho.

Apenas para nortear o entendimento, vale mencionar as palavras de Azevedo:

[...] para atingir o seu tônus jurídico e ser elevada a princípio, a dignidade da pessoa humana pressupõe o imperativo categórico da intangibilidade da vida humana, dando origem, hierarquicamente, aos seguintes preceitos: a) respeito à integridade física e psíquica do sujeito (condições naturais); b) gozo dos pressupostos materiais mínimos para o exercício da vida (condições materiais); c) fruição das condições mínimas de liberdade e convivência social igualitária (condições culturais).²⁴

Cumprido sublinhar, ainda, as palavras de Sarlet:

O valor da dignidade humana atinge todos os setores da ordem jurídico-política brasileira, sendo dever do Estado editar leis e realizar políticas públicas visando à satisfação das necessidades vitais básicas de seus cidadãos, velando por sua existência digna. Da mesma maneira, é dever da sociedade agir em conjunto para a efetivação concreta de tais leis e políticas públicas. Nesse sentido, a dignidade da pessoa humana é um limite e também uma tarefa estatal. Pertence a cada indivíduo isoladamente, não podendo ser alienada, violada ou perdida. Como prestação ativa imposta ao Estado, o respeito à dignidade

²³ BOTH, A. **Identidade existencial da velhice**: mediações do Estado e da universidade. Passo Fundo: Edupf, 2000. p. 11.

²⁴ AZEVEDO, A. J. A caracterização jurídica da dignidade da pessoa humana. **Revista Trimestral de Direito Civil**, n. 9, p.3-23, jan/mar. 2002. p. 3-23.

de humana reclama que as ações estatais estejam guiadas no sentido da preservação das condições de dignidade já existentes, bem como na promoção da dignidade ainda por conquistar, criando condições possibilitadoras de seu pleno exercício e fruição pelos indivíduos. Afinal, em muitas situações não se torna possível ao indivíduo, isoladamente, obter as condições para a realização de suas necessidades existenciais básicas, necessitando-se aí do concurso de ações do Estado e da sociedade como um todo.²⁵

Em síntese, o respeito aos direitos intrínsecos de cada indivíduo e a viabilidade de sua participação ativa na sociedade na qual está inserido é condição *sine qua non* para a efetivação deste princípio.

Cumpra salientar que dentre os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil estão a construção de uma sociedade livre, justa e solidária; a erradicação da marginalização e a redução das desigualdades sociais; e a promoção do bem de todos, sem qualquer discriminação. A Constituição inclusive cita a idade como uma das formas de preconceito.²⁶

No segundo título, estão preconizados os Direitos e Garantias Fundamentais, separados entre direitos e deveres individuais e coletivos e os direitos sociais. Consoante Carvalho, a promulgação da Constituição de 1988 ensejou um novo foco de concentração: a garantia dos direitos do cidadão.²⁷

Sarlet ressalta a ampliação dos direitos fundamentais a partir do advento da Constituição de 1988 e afirma que “os direitos fundamentais decorrem do princípio da dignidade da pessoa humana e que, em virtude disso, torna-se passível a discussão e aceitação deste princípio como um direito fundamental em si, considerando a sua relevante função”²⁸.

Ainda, nas palavras de Sarlet “é o Estado que existe em função da pessoa humana, e, não o contrário, já que o homem constitui a finalidade precípua e não meio da atividade estatal”²⁹.

²⁵ SARLET, I. W. Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na **Constituição Federal de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2001. p. 46-47.

²⁶ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. artigo 3º, Brasília. 1988.

²⁷ CARVALHO, J. M. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. 7. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 200.

²⁸ SARLET, I. W. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2001. p. 71-101.

²⁹ SARLET, I. W. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2001. p. 103.

Importante destacar o pensamento de Kant, que estabeleceu que duas espécies de valor podem ser concebidas na sociedade: a dignidade e o preço. Se houver algo que possa ser colocado no lugar de outro, sem que haja alteração de valor, então é um preço. Em contrapartida, quando houver algo que esteja acima do preço, sem a possibilidade de algo que seja equivalente, fica evidente que se trata de dignidade.³⁰

Complementa Paulo Roberto Barbosa Ramos:

É certo que o simples reconhecimento de novos direitos humanos ou sua incorporação aos ordenamentos jurídicos internos de cada Estado, tornando-os assim fundamentais, não se revela suficiente para que esses direitos sejam respeitados, contudo, há de se considerar que, no mínimo, desencadeiam um processo de conscientização de que os homens têm direito à liberdade, a todo tipo de liberdade.³¹

Considerando que as questões vinculadas ao direito da pessoa idosa são relativamente recentes no processo histórico brasileiro, vale lembrar que os direitos fundamentais “não são conquistados todos de uma vez e nem de uma vez por todas”³².

Abordaremos a seguir o tratamento constitucional destinado à pessoa idosa em alguns países, como forma de avaliação no direito comparado.

4 PROTEÇÃO CONSTITUCIONAL NOS DEMAIS PAÍSES E O OLHAR INTERNACIONAL PARA A PESSOA IDOSA

As questões decorrentes do envelhecimento populacional humano ensejam a preocupação mundial com este tema. Além de a OMS alertar para essa realidade, muitos países já dispõem de direitos protetivos específicos à pessoa idosa, nesse sentido, segue um breve apanhado de dispositivos inerentes ao tema, positivados em suas respectivas Constituições.

Na América do Sul, os idosos são constitucionalmente protegidos

³⁰ KANT, I. apud FACHIN, L. E. Direito Civil e dignidade da pessoa humana: um diálogo constitucional contemporâneo. *Revista Forense*, Rio de Janeiro, v. 383, p. 117, maio/jun. 2006.

³¹ RAMOS, P. R. B. *Fundamentos constitucionais do direito à Velhice*. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2002. p. 48-49.

³² BOBBIO, N. *A Era dos Direitos*. Rio de Janeiro: Campus, 1992. p. 05.

apenas no Peru, Uruguai, Venezuela e Brasil: no Peru, há normas atentando para a dignidade e o bem-estar do idoso, entretanto, trata-se de proteção meramente formal, de muito pouca aplicabilidade; no Uruguai, não é muito diferente, com algum avanço na esfera da seguridade social; na Venezuela, verifica-se um cuidado mais amplo, sobretudo no que se refere a este mesmo aspecto, da seguridade social, atentando para a dignidade da pessoa humana.³³

Dentre os países da América Central e do Norte, somente Cuba faz menção ao idoso no capítulo relativo às Garantias Fundamentais, atribuindo ao Estado o dever de proteção somente quando se tratar de pessoas desprovidas de recursos econômicos ou incapacitadas. O México menciona a pessoa idosa no capítulo atinente ao Trabalho e Previdência; um de seus Estado-membro, o Distrito Federal, veda qualquer tipo de discriminação a pessoas com sessenta anos ou mais e cria meios de integrar e desenvolver este grupo social.³⁴

No Continente Africano e na Oceania, não se verifica qualquer menção constitucional à população idosa. Na Ásia, apenas na República Chinesa há referência de cuidado e assistência do Estado e da sociedade, proibindo qualquer forma de violência ao idoso.³⁵

Ainda sobre o continente asiático, considerando que a cultura nipônica é reconhecida pela valorização e respeito aos idosos, cumpre salientar que no Japão não há referência constitucional específica à pessoa idosa, eis que sua Carta Magna é enxuta. Entretanto, o idoso é considerado no âmbito do Bem-Estar social, tendo a atuação de profissionais de Serviço Social, Cuidadores, Médicos, enfermeiros, Psicólogos, entre outros.³⁶

É nos principais países da Europa que se verificará uma série de direitos constitucionais protetivos à população idosa, que não se restringem à seguridade social. Na Constituição da Espanha, por exemplo, em seu artigo 50, a título de Direitos e Deveres Fundamentais, estabelece a promoção da

³³ SOUSA, A. M. **Tutela jurídica do idoso**: a assistência e a convivência familiar. 2. ed. Campinas: Editora alínea, 2011. p. 25-26.

³⁴ SOUSA, A. M. V. de. **Tutela jurídica do idoso**: a assistência e a convivência familiar. 2. ed. Campinas: Editora alínea, 2011. p. 28.

³⁵ SOUSA, A. M. V. de. **Tutela jurídica do idoso**: a assistência e a convivência familiar. 2. ed. Campinas: Editora alínea, 2011. p. 28.

³⁶ OOKUBO, H. apud HAYASHI, M. **O bem-estar do idoso no Japão**: primeiras aproximações do trabalho realizado pelo assistente social na atenção ao idoso. 2009. 98 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

inclusão e participação social do idoso, considerando a sua dignidade como ser humano e sua capacidade de contribuir no desenvolvimento da sociedade.³⁷

Como já fora dito, a temática do envelhecimento, nas últimas décadas, vem requerendo cada vez mais a atenção dos países. Nesse sentido, a Organização das Nações Unidas (ONU) convocou a I Assembleia Mundial sobre o Envelhecimento, que ocorreu em Viena, no ano de 1982. Segundo Camarano e Pasinato, o escopo era “garantir a segurança econômica e social dos indivíduos idosos bem como identificar as oportunidades para a sua integração ao processo de desenvolvimento dos países”³⁸.

Pretendia-se, também, subsidiar os países, com informações e técnicas, para que pudessem abordar as questões atinentes ao envelhecimento. Deste encontro, foi produzido o Plano de Ação Internacional sobre o Envelhecimento,³⁹ documento que apresentou 66 recomendações, subdivididas em sete distintas áreas, quais sejam: família, educação, trabalho, previdência social, bem-estar social, meio ambiente e moradia, que servem até hoje de pilar das políticas públicas desenvolvidas nesta área.⁴⁰

Em 1991, a ONU aprovou uma Carta de Princípios em Favor das Pessoas Idosas,⁴¹ enumerando uma série de direitos inerentes à independência, participação, assistência, autorrealização e dignidade das pessoas idosas.

Em 2002, em Madri, ocorreu a II Assembleia Mundial da Organização das Nações Unidas sobre o Envelhecimento, que visou à promoção de políticas e práticas no sentido de os Chefes de Estado e de Governo atentarem para o desenvolvimento das pessoas idosas, promover a saúde e bem-estar na velhice e criar um ambiente de vida propício e favorável ao estabelecimento de uma sociedade para todas as idades, nacional e internacionalmente.

Deste evento resultaram a Declaração Política e o Plano de Ação In-

³⁷ SOUSA, A. M. V. de. **Tutela jurídica do idoso:** a assistência e a convivência familiar. 2. ed. Campinas: Editora alínea, 2011. p. 29.

³⁸ CAMARANO, A. A.; PASINATO, M. T. O envelhecimento populacional na agenda das políticas públicas. In: CAMARANO, A. A. (Org.) **Muito além dos 60:** os novos idosos brasileiros. Rio de Janeiro: IPEA, 2004, p. 253-292.

³⁹ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Plano de ação internacional de Viena sobre o envelhecimento.** Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU), 1982.

⁴⁰ CARVALHO, M. C. B. N. M. **O diálogo intergeracional entre idosos e crianças:** projeto “era uma vez... atividades intergeracionais; orientadora: Ilda Lopes Rodrigues da Silva. 2007. 123 f. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. p. 22.

⁴¹ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Princípios das nações unidas para a pessoa idosa.** Assembleia Geral das nações Unidas, 1991.

ternacional sobre o Envelhecimento. Cumpre sublinhar o parágrafo 19 do referido documento:

Uma sociedade para todas as idades possui metas para dar aos idosos a oportunidade de continuar contribuindo com a sociedade. Para trabalhar neste sentido é necessário remover tudo que representa exclusão e discriminação contra eles.⁴²

Para o ano de 2022 está agendada a III Assembleia da ONU sobre o Envelhecimento e a cidade de Porto Alegre, Brasil, pretende lançar-se como candidata a sediar o evento, eis que já foi sede do primeiro Fórum Social Mundial da População Idosa, em janeiro de 2016.⁴³

5 A PESSOA IDOSA E O AMBIENTE URBANO

Diante da transição demográfica por que passa o país, evidenciada em números estatísticos, imperativo é avaliar se a cidade está preparada para recepcionar essa premente realidade e se o ambiente público é convidativo à ocupação e seguro para os deslocamentos realizados pela pessoa idosa.

Segundo o Sistema de Informação de Mortalidade (SIM), a principal causa externa de óbito de idosos em Porto Alegre no ano de 2016 foi a queda.⁴⁴ Esse fato está intimamente relacionado à mobilidade do idoso e a mobilidade urbana, eis que boa parte das quedas ocorrem em ambientes externos e de convivência. E a segunda principal causa externa de mortes entre a população idosa é o acidente de trânsito, em destaque os atropelamentos.⁴⁵

A mobilidade urbana está relacionada à condição das cidades, no sentido de proporcionar facilidade de deslocamento de pessoas e bens nos espaços urbanos, por intermédio de veículos, vias e toda infraestrutura com vistas ao ir e vir cotidiano.⁴⁶ Estes deslocamentos podem ocorrer de diversas formas: de ônibus, automóvel particular ou prestador de serviço, motocicleta, bicicleta e, principalmente, a pé.

⁴² ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Declaração Política e o Plano de Ação Internacional sobre o Envelhecimento de Madrid**. Assembleia Geral das nações Unidas, 2002.

⁴³ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. (PMPA). Secretaria Municipal de Governança Local. As condições sociais da população idosa de Porto Alegre. **Observando: Revista do observatório da cidade de Porto Alegre**, v. 5, n. 2, 2016. p. 6.

⁴⁴ SISTEMA DE INFORMAÇÃO DE MORTALIDADE apud FUENTES, S. **Os efeitos do envelhecimento e o trânsito**. Porto Alegre, Centro de Eventos do Hotel Continental, 11 ago. 2016. Palestra proferida por ocasião do Curso de Multiplicadores de Educação para o Trânsito para o Pedestre Idoso.

⁴⁵ LIVI, K. **Uma sociedade para todas as idades**. [Palestra proferida por ocasião do Curso de Multiplicadores de Educação para o Trânsito para o Pedestre Idoso]. Porto Alegre, Empresa Pública de Transporte e Circulação, 9 nov. 2017.

⁴⁶ NUNES, M. C. R. G. **Avaliação da aplicação do desenho universal em vias públicas**: modelo e estudo de caso. 2009. 169 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade da Amazônia, Belém, 2009.

Quanto à relação da cidade com os que nela caminham, as palavras de Jan Gehl são bastante oportunas:

Uma característica comum de quase todas as cidades independentemente da localização, economia e grau de desenvolvimento - é que as pessoas que ainda utilizam o espaço da cidade em grande número são cada vez mais maltratadas. Espaço limitado, obstáculos, ruído, poluição, riscos de acidentes e condições geralmente vergonhosas são comuns para os habitantes, na maioria das cidades do mundo. O rumo dos acontecimentos não só reduziu as oportunidades para o pedestrianismo como forma de locomoção, mas também deixou sitiadas as funções, cultural e social do espaço da cidade.⁴⁷

A vulnerabilidade do pedestre em relação aos demais usuários da via é facilmente perceptível; seja empiricamente, ao caminharmos nas ruas das grandes cidades do país, seja ao analisarmos os dados estatísticos.

Em Porto Alegre, por exemplo, somados os anos de 2015 e 2016, houve 84 vítimas fatais em razão de atropelamentos, este número absoluto representa 44% do total de óbitos havidos por acidente de trânsito no período. Motociclistas e ocupantes de motocicleta representaram 27% e motoristas e ocupantes de automóvel, 24% do total de mortes no trânsito da capital do Rio Grande do Sul.⁴⁸

Não é por acaso que o Código de Trânsito Brasileiro confere ao pedestre uma atenção especial por parte dos demais ocupantes da via:

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.⁴⁹

⁴⁷ GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

⁴⁸ MOSCARELLI, F. **Programa vida no trânsito**. Porto Alegre, FAMURS, 22 set. 2017. Palestra proferida por ocasião do III Seminário de Mobilidade Urbana: Porto Alegre para Pessoas.

⁴⁹ BRASIL Código de Trânsito Brasileiro. Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 24 set. 1997.

A despeito do que preconiza o dispositivo supramencionado, a condição de pedestre enseja mais atenção, esforço e resiliência, pois estão expostos a riscos ainda maiores, eis que a prioridade é dada à fluidez dos veículos automotores por ocasião do planejamento viário das cidades.

Lefebvre diz que a cidade é definida como a projeção da sociedade sobre um dado território, o que possibilita refletir sobre uma realidade mais do que geográfica. Assim, a cidade é produto de questões culturais, históricas, econômicas e políticas.⁵⁰

Segundo o entendimento de Prado e Licht, a estrutura urbana atual não contempla o princípio básico de que a cidade deve ser de todos e para todos e que, portanto, a qualidade de vida de todos os indivíduos inclui o direito à participação nas atividades econômicas e sociais da cidade.⁵¹

Considerando as peculiaridades orgânicas, mencionadas na parte introdutória deste trabalho, decorrentes do envelhecimento humano, os riscos a que são expostos os pedestres na fase idosa da vida são alarmantes. Mantovani atenta para a fragilidade do idoso pedestre em relação aos demais pedestres sem mobilidade reduzida, já que há diminuição na capacidade auditiva, visual, de memória e, conseqüentemente, dos reflexos e da concentração.⁵²

Ainda, Mantovani salienta que os principais obstáculos que a pessoa idosa enfrenta nos espaços urbanos são os desníveis nos locais de travessia e nas calçadas, mau estado de conservação e espaços estreitos, o que inviabiliza o desempenho de um papel social ativo, com autonomia e independência e gera riscos à integridade física dos cidadãos.⁵³

Neves chama atenção para outro aspecto de reclamação por parte dos idosos: a qualidade do tempo de semáforo,⁵⁴ pois dificilmente conseguem atravessar a rua no tempo disponibilizado para essa finalidade e, ainda que o Código de Trânsito Brasileiro determine aos condutores dos veí-

⁵⁰ LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

⁵¹ PRADO, A. R.; LICHT, F. B. **Idosos, cidade e moradia**: acolhimento ou confinamento. A Terceira Idade. São Paulo: SESC, v. 15, n. 29, 2004. p. 80-91.

⁵² MANTOVANI, R. **Idosos em movimento**: reflexões e histórias sobre a mobilidade na terceira idade. São Paulo: Editora, 2006.

⁵³ MANTOVANI, R. **Idosos em movimento**: reflexões e histórias sobre a mobilidade na terceira idade. São Paulo: Editora, 2006.

⁵⁴ NEVES, M. **Dificuldade de locomoção nas cidades provoca isolamento dos idosos**. Bloco 5. Câmara Notícias > Rádio. 29 jun. 2013.

culos para que aguardem a conclusão da travessia iniciada pelo pedestre,⁵⁵ dificilmente é o que acontece.

Convém sublinhar que os aspectos estruturais são apenas uma parte da complexidade relacionada à circulação dos idosos nos espaços urbanos. Pesquisas específicas sobre mobilidade urbana mostram que uma pessoa em idade de trabalhar caminha a uma velocidade de 1,0 m/s e os idosos caminham com passos de 0,4 m/s. Porém, as normas estabelecem que a velocidade de marcha utilizada para regular o funcionamento de semáforos nas cidades seja de 1,2 m/s.⁵⁶

Outro aspecto relevante de se considerar é o elevado número de idosos que declararam possuir algum tipo ou grau de deficiência, cerca de 57,07% da população idosa, conforme o Censo de 2010. A deficiência visual, seguida pela motora, era a predominante entre a população idosa.⁵⁷ Eliminar ou reduzir as barreiras arquitetônicas ou urbanísticas impostas à mobilidade do idoso, assim como quaisquer questões relacionadas à acessibilidade da pessoa idosa no ambiente urbano, compete ao Estado.

Há que se considerar, também, um aspecto bastante singular na realidade brasileira: as últimas décadas marcaram um processo de rápida e flagrante urbanização nas cidades brasileiras, em uma velocidade bem superior ao que ocorreu em países desenvolvidos. A população urbana superou a rural já nos anos 60. E, na segunda metade do século passado, a população urbana passou de 19 milhões para 138 milhões, aumentando 7,3 vezes.⁵⁸ (Tabela 1).

⁵⁵ BRASIL Código de Trânsito Brasileiro. Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 24 set. 1997.

⁵⁶ PRADO, A. R.; LICHT, F. B. Idosos, cidade e moradia: acolhimento ou confinamento. **A Terceira Idade**, São Paulo, v. 15, n. 29, p.80-91, 2004.

⁵⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. (PMPA). Secretaria Municipal de Governança Local. As condições sociais da população idosa de Porto Alegre. **Observando: Revista do observatório da cidade de Porto Alegre**, v. 5, n. 2, 2016. p. 5.

⁵⁸ UNITED NATIONS. **World urbanization prospects: the 2011 revision**. New York: United Nations, 2012.

Tabela 1 – Brasil, população Total e Urbana, Grau de Urbanização e Incremento Média Anual da População Urbana, 1940-1970⁵⁹

TABELA 1

Brasil, População Total e Urbana, Grau de Urbanização e Incremento Médio Anual da População Urbana, 1940-1970

Período	Total	Urbana	Grau de Urbanização	Incremento
1940	41.236.315	12.880.182	31,24	-
1950	51.944.397	18.782.891	36,16	590.271
1960	69.930.293	31.214.700	44,64	1.243.181
1970	93.139.037	52.084.984	55,92	2.087.028
1980	119.502.716	80.436.419	67,31	2.835.144
1991	146.825.475	110.990.990	75,59	2.777.688
2000	169.544.443	137.697.439	81,22	2.967.383
2010	190.755.799	160.925.792	84,36	2.322.835

Fonte: FIBGE, Censos Demográficos de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010

Diante desta realidade, muitas dificuldades ligadas à esfera da mobilidade surgiram e requereram a atuação do poder público, no sentido de reduzir as mortes e lesões ocasionadas por acidentes de trânsito e melhorar a qualidade dos deslocamentos realizados nesses espaços. Nesse sentido, é oportuno que façamos uma breve análise das políticas públicas desenvolvidas com este propósito.

6 POLÍTICAS PÚBLICAS

Há significativas variações de entendimento dentre os autores que procuram explicar o que é a política pública. Assim, considerando que não é objeto deste trabalho exaurir o seu entendimento, serão examinados conceitos suficientes para a compreensão elementar do tema.

A política pública é um conjunto de decisões e não uma decisão isolada. Segundo Secchi, a essência conceitual de políticas públicas é o problema público. Assim, uma política pública recebe este adjetivo se tem a intenção de responder a um problema público.⁶⁰

⁵⁹ IBGE, 2010 apud BRITO, F. A.; PINHO, B. A. T. D. **A dinâmica do processo de urbanização no Brasil, 1940-2010**. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012. (Texto para discussão, 464). p. 8.

⁶⁰ SECCHI, L. **Políticas públicas**: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. São Paulo: Cengage Learning, 2010. p. 133.

Políticas públicas tratam do conteúdo concreto e do conteúdo simbólico de decisões políticas, do seu processo de construção e da atuação dessas decisões.⁶¹ Laswell afirma que decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz.⁶²

Lindblom incorporou outros aspectos a serem considerados na formulação e na análise de políticas públicas, tais como as relações de poder e a integração entre as diferentes fases do processo decisório. As políticas públicas precisariam incorporar outros elementos à sua formulação e à sua análise além das questões de racionalidade, tais como o papel das eleições, das burocracias, dos partidos e dos grupos de interesse.⁶³

A despeito das diferentes concepções sobre o conceito de política pública, as percepções de qualquer autor nos levam para o centro das discussões sociais, do embate de interesses e preferências: o governo. E, via de regra, na sua elaboração, tem-se o viés amplo, considerando os indivíduos, as instituições, os grupos sociais e as ideologias, enfatizando a universalidade social.

As políticas públicas estão diretamente vinculadas à atuação do Estado e se concretizam mediante ação governamental (programas, projetos, leis, campanhas publicitárias, subsídios, decisões judiciais, entre outras formas). Entretanto, além dos atores estatais, a sociedade civil organizada – imprensa, sindicatos, entidades de representação empresarial, grupos de interesses, associações, Organizações Não Governamentais (ONG's) - tem atuação importante neste processo, eis que é através dela que as reivindicações são apresentadas e mediante as pressões exercidas por ela, as decisões públicas são tomadas.

6.1 DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

A Organização Mundial da Saúde (OMS) realizou pesquisa com 178 países em 2009 e constatou que as lesões causadas pelo trânsito apresentam uma alta carga de morbimortalidade em todo o mundo. Os acidentes geraram aproximadamente 1,3 milhão de mortes e 50 milhões de lesões não

⁶¹ SECCHI, L. **Políticas públicas**: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2013. p. 1.

⁶² SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 8, n. 16, jul./dez. 2006. p. 20-45.

⁶³ LINDBLOM apud SOUZA, C. Políticas públicas: uma revisão de literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 8, n. 16, jul./dez. 2006. p. 20-45.

fatais.⁶⁴

Segundo a Consultoria Legislativa de Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes da Câmara dos Deputados, estimou-se que mais de 90% dos óbitos havidos em decorrência dos acidentes de trânsito ocorreram em países de renda baixa ou média, o que inclui o Brasil, com taxas de mortalidade elevadas, de 21,5 e 19,5 por 100 mil habitantes, respectivamente. Países nos quais circulavam menos da metade da frota mundial (48%).⁶⁵

O custo total dos sinistros, estimado pela OMS, foi da ordem de US\$ 518 bilhões por ano, o que corresponde de 1% a 3% do PIB de cada nação, mais do que recebem de programas de apoio para seu desenvolvimento. Os acidentes de trânsito responderam pela terceira causa de mortes na faixa etária de 30 a 44 anos, a segunda, na faixa de 5 a 14 anos e a primeira, na faixa entre 15 e 29 anos.⁶⁶

Esta realidade permitiu à Organização Mundial da Saúde fazer a seguinte projeção: se não forem implementadas ações para melhorar a segurança no trânsito, a perspectiva é de que, até 2020, haverá 1,9 milhão de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito.⁶⁷

A magnitude desses dados é praticamente imensurável, eis que há aspectos considerados de cunho eminentemente subjetivos, como a dor e a fragmentação, somados ao conseqüente empobrecimento das famílias envolvidas. Nesse aspecto, considera-se, também, a perda produtiva na sociedade, uma vez que o jovem e o adulto são as principais vítimas. Há, ainda, outro viés extremamente relevante a ser colocado nesta conta: os altos custos empreendidos em tratamentos de reabilitação de vítimas com sequelas, internações hospitalares, procedimentos cirúrgicos, seguros e pensões previdenciárias.

Mesmo quando se tratam de apontamentos passíveis de serem medidos, como os custos decorrentes dessa realidade, por exemplo, os números não são precisos: em 2015, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

⁶⁴ BRASIL. Câmara dos deputados. **ONU - Década de ações para a segurança no trânsito 2011 - 2020**. Câmara dos Deputados, 2016.

⁶⁵ BRASIL. Consultoria legislativa de desenvolvimento urbano, trânsito e transportes da câmara dos deputados. **ONU - Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011 - 2020**. Câmara dos Deputados, 2016. p. 3.

⁶⁶ BRASIL. Consultoria legislativa de desenvolvimento urbano, trânsito e transportes da câmara dos deputados. **ONU - Década de ações para a segurança no trânsito 2011 - 2020**. Câmara dos Deputados, 2016. p. 3.

⁶⁷ BRASIL. Consultoria legislativa de desenvolvimento urbano, trânsito e transportes da câmara dos deputados. **ONU - Década de ações para a segurança no trânsito 2011 - 2020**. Câmara dos Deputados, 2016. p. 4.

(IPEA) publicou o resultado de uma pesquisa, feita em parceria com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), dando conta de que, em uma estimativa conservadora, os acidentes de trânsito nas rodovias do Brasil custam à sociedade brasileira cerca de R\$ 40 bilhões por ano. O custo relativo à perda de produção responde pela maior fatia desses valores, seguido pelos custos hospitalares.⁶⁸

Diante dessa realidade, a Organização das Nações Unidas, envidando esforços e considerando este tema como uma questão de saúde pública, lançou um desafio a todos os seus países signatários: uma campanha mundial pela redução da acidentalidade. Por ocasião da Primeira Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança Viária: Tempo de Agir, em Moscou, capital da Rússia, a ONU declarou, mediante a Resolução A/RES/64/255,⁶⁹ publicada em março de 2010, o período temporal de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”, na qual os países-membros comprometeram-se a implementar políticas públicas e programas e desenvolver ações e metas a fim de reduzir em 50% o número de mortes no trânsito projetado para 2020.

6.2 PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO

Em face do compromisso que o Brasil assumiu perante a Comunidade Internacional, pôde-se perceber uma série de ações e decisões políticas, em âmbito federal, que foram ao encontro da proposta da ONU. Eis alguns exemplos:

a) investimento de R\$ 947,3 milhões no Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), que é responsável pelo pronto atendimento e transporte de mais de 75% das vítimas de acidentes de trânsito no país. As chances de sobrevivência aumentam significativamente quando se tem o primeiro atendimento rápido e eficiente;⁷⁰

b) PARADA – Um Pacto pela Vida. Programa lançado em maio de 2011, sob a coordenação do Ministério das Cidades e a mediação do Denatran, com o objetivo de promover campanhas de conscientização, ações educa-

⁶⁸ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Polícia Rodoviária Federal (PRF). **Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras**. Caracterização, tendências e custos para a sociedade. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2015. p. 25.

⁶⁹ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Resolução 64/255**. Melhoramento da Segurança Viária no Mundo. Março de 2010.

⁷⁰ BRASIL. Portal da Saúde. **SAMU transporta 75% das vítimas graves do trânsito no país**. Brasília, 2017.

tivas e de mobilização para diminuir o número de mortes e outros danos causados por acidentes de trânsito;⁷¹

c) aprovação de leis importantes no sentido de recrudescer as penalidades referentes aos principais comportamentos imprudentes presentes nos acidentes com vítimas fatais: alcoolemia e velocidade. Como exemplo, as Leis 12.760⁷² e 12.971,⁷³ que aumentaram significativamente as penalidades dos artigos do Código de Trânsito Brasileiro que tratam do cometimento de infrações relacionado aos fatores supramencionados.

Entretanto, no que se refere ao pacto firmado com a Organização das Nações Unidas, por ocasião da Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020, a iniciativa brasileira que me pareceu oportuna enfatizar é o Programa Vida no Trânsito (PVT). Isso porque o foco das ações, além de estar na intervenção em dois dos principais fatores de risco no Brasil: dirigir alcoolizado e velocidade excessiva, é direcionado justamente aos fatores ou grupos de vítimas identificados localmente a partir da qualificação e análise dos dados.

Seria possível, dessa forma, conhecer e entender um pouco melhor a realidade de Porto Alegre, sobretudo no que se refere às pessoas com mais de 60 anos.

O Ministério da Saúde coordena o Projeto Vida no Trânsito, tendo outros Ministérios, Estados e Municípios como parceiros. O programa inclui ações de vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde. Uma dessas ações é a qualificação dos sistemas de informações sobre acidentes, feridos e vítimas fatais, a partir da qual se podem conhecer fatores de risco dos acidentes, locais de maior incidência e vítimas mais vulneráveis.⁷⁴

O financiamento de ações educativas nas escolas e a abordagem das pessoas em bares e restaurantes são outras atividades vinculadas ao PVT. Inicialmente, no Brasil foi implantado nas cidades de Belo Horizonte/MG, Campo Grande/MS, Curitiba/PR, Palmas/TO e Teresina/PI; em 2013, foi ex-

⁷¹ BRASIL. Ministério das Cidades. **Lançamento do PARADA**. Brasília, 2017.

⁷² BRASIL. Lei 12.760, de 20 de dezembro de 2012. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 21 dez. 2012.

⁷³ BRASIL. Lei 12.971, de 9 de maio de 2014. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 12 mai. 2014.

⁷⁴ BRASIL. Ministério da Saúde. **Projeto Vida no Trânsito**. Brasília, 2017.

pandido para todas as capitais e municípios do país com mais de um milhão de habitantes.

Lançado em 2010, o programa faz parte da *Road Safety in Ten Countries* (RS10), iniciativa internacional coordenada pela Organização Mundial da Saúde (OMS), que conta com a participação de entidades transnacionais voltadas à segurança do trânsito. Esta iniciativa esteve presente em dez países que respondem por aproximadamente 600 mil mortes no trânsito por ano, sendo eles Brasil, Federação Russa, China, Turquia, Egito, Vietnã, Camboja, Índia, Quênia e México.⁷⁵

Antes mesmo do advento do Programa Vida no Trânsito, a cidade de Porto Alegre assinara um protocolo de Cooperação Técnica com a ONG *Global Road Safety Partnership* (GRSP), com o apoio da Shell do Brasil. Essa parceria possibilitou o conhecimento de uma estratégia de abordagem inovadora no que se refere à elaboração, aplicação e monitoramento de ações atinentes à segurança viária no município. O PVT utiliza a mesma estratégia e, por essa razão, isso pode ter sido uma vantagem, eis que Porto Alegre, mesmo não sendo uma das primeiras cidades do Brasil a receber o apoio estruturado para implementação dessa política, atualmente está entre as capitais que melhor conseguem desenvolver as práticas propostas e absorver os resultados.⁷⁶

A proposta é de um processo dinâmico e adaptável às características locais, baseado na aplicação de seis etapas que se retroalimentam (formação de parcerias, coleta, gestão e análise de dados, ações integradas de segurança viária, monitoramento de desempenho, avaliação e reconhecimento, revisão geral anual e renovação e expansão).⁷⁷ No momento, o município está em meio à terceira etapa, cujo enfoque é o desenvolvimento de ações integradas de segurança viária e se elabora a partir da identificação dos fatores e condutas de risco, assim como do perfil das vítimas que contribuíram para a ocorrência do acidente.

Este mapeamento é feito pelo Grupo de Análise de Acidentes de Trânsito com Vítimas Graves e Fatais, que trabalha sistematicamente na análise individual dos óbitos por acidentes de trânsito ocorridos no município, com

⁷⁵ BRASIL. Ministério da Saúde. **Projeto Vida no Trânsito**. Brasília, 2017.

⁷⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal (PMPA). **Boletim epidemiológico - projeto vida no trânsito**: resultados de 2012-2014. Secretaria Municipal de Saúde: Porto Alegre, 2015. p. 5.

⁷⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal (PMPA). **Boletim epidemiológico - projeto vida no trânsito**: resultados de 2012-2014. Secretaria Municipal de Saúde: Porto Alegre, 2015. p. 5.

vistas a conhecer a cinemática dos eventos, principais fatores de risco, identificar as vítimas e o quanto cada um dos usuários envolvidos no acidente contribuiu para sua ocorrência. O grupo foi nomeado por Portaria Municipal no ano de 2011 e é composto por técnicos da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), Secretaria Municipal da Saúde (Coordenadoria Geral de Vigilância em Saúde e do SAMU), com a colaboração de técnicos do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS) e da Secretaria Estadual de Saúde. É apoiado, ainda, pela Secretaria de Segurança Pública do Rio Grande do Sul por meio do Instituto Geral de Perícias e do acesso ao Sistema de Consultas Integradas da Polícia Civil, Brigada Militar e Bombeiros.⁷⁸

Este trabalho tem permitido a qualificação das informações nos diferentes setores e sistemas de informação envolvidos (Saúde e Trânsito), e a constituição de parcerias intersetoriais, públicas ou não, voltadas para a redução de lesões e mortes no trânsito. Torna possível, ainda, o direcionamento dos investimentos e políticas públicas para a resolução das questões peculiares às necessidades da cidade, ao encontro da lógica adotada por ocasião do advento do Código de Trânsito Brasileiro, da municipalização do trânsito, com vistas à aproximação do órgão gestor às demandas locais.

Em Porto Alegre, no ano de 2015, os principais fatores contributivos para os acidentes com vítimas fatais foram: velocidade acima do permitido, alcoolemia e o avanço de sinal, nesta ordem, para condutores e pedestres, conforme o grau de responsabilidade de cada usuário no acidente.

Em 2016, seguindo a tendência de queda ano após ano, o fator alcoolemia, pela primeira vez desde 2012, quando começaram as análises, não figurou entre os três principais fatores preponderantes nos acidentes com mortes. Conductor sem habilitação, velocidade excessiva e transitar/converter em local proibido foram os fatores mais pontuados.

Interessante é salientar que as características dos acidentes vêm se modificando: quando iniciou-se este trabalho em Porto Alegre, morriam mais pessoas nos horários noturnos, predominantemente aos fins de semana, tendo como fatores predominantes a velocidade excessiva e o consumo de álcool. No último ano analisado completamente, 2016, percebeu-se que

⁷⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal (PMPA). **Boletim epidemiológico – projeto vida no trânsito**: resultados de 2012-2014. Secretaria Municipal de Saúde: Porto Alegre, 2015. p. 8.

o número de óbitos vem reduzindo gradativamente, o turno da manhã e tarde são os de maior incidência de acidentes com vítimas fatais e os fatores, como vimos, também mudaram em parte.⁷⁹

6.3 PROJETO PEDESTRE IDOSO

Este é um projeto criado e desenvolvido na cidade de Porto Alegre em razão da necessidade de enfrentamento de uma peculiar realidade local: a vulnerabilidade do idoso pedestre nas vias urbanas. Nessa perspectiva, inclui ações de vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito, em especial por atropelamentos, e apresenta propostas de ações no intuito de reduzir a acidentalidade e melhorar a qualidade de vida da pessoa idosa em seus deslocamentos.

O Projeto Pedestre Idoso é resultado decorrente do processo de análise sistemática da acidentalidade em Porto Alegre, o qual é feito pela Comissão de Análises de Acidentes com Vítimas Graves e Fatais, através do Programa Vida no Trânsito. Por intermédio da metodologia adotada por esta política pública federal, foi possível conhecer a cinemática dos eventos, principais fatores de risco, identificar as vítimas e o quanto cada um dos usuários envolvidos no acidente contribuiu para sua ocorrência.

Os resultados apontaram que, no período de 2012 a 2015, houve 119 óbitos de pessoas idosas em razão de acidente de trânsito em Porto Alegre. Este número representa 32% do total de vítimas fatais em acidentes de trânsito havidos na cidade. A maioria desses idosos foi vítima de atropelamentos, em números percentuais: 78,15%.⁸⁰

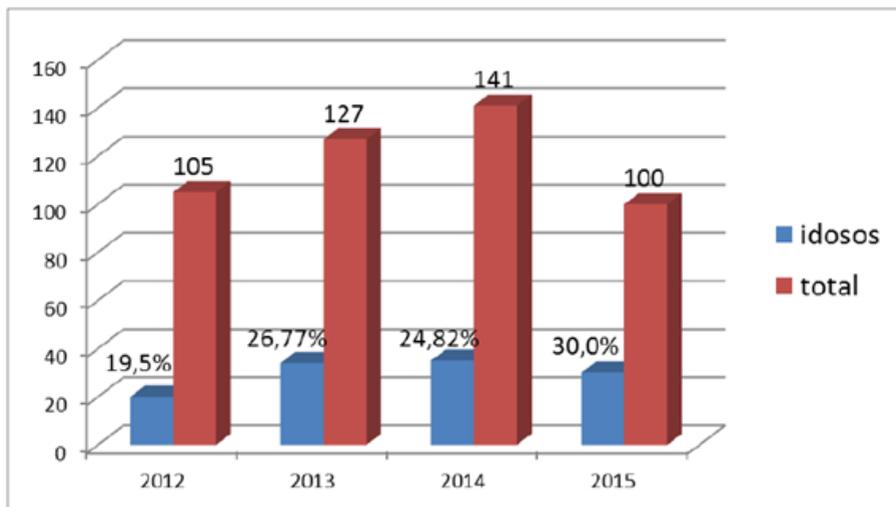
Este número tem mostrado uma tendência crescente nos últimos quatro anos, conforme gráfico abaixo:

⁷⁹ MOSCARELLI, F. **Programa vida no trânsito**. [Palestra proferida por ocasião do III Seminário de Mobilidade Urbana: Porto Alegre para Pessoas]. Porto Alegre, FAMURS, 22 set. 2017. Palestra proferida por ocasião do III Seminário de Mobilidade Urbana: Porto Alegre para Pessoas.

⁸⁰ LEITE, D. Y. M. L. **O idoso e as transformações na cidade ao longo do tempo**. [Palestra realizada no Curso de Multiplicadores de Educação – Pedestre Idoso]. Porto Alegre, EPTC, 10 nov. 2017.

Gráfico 1 – Óbitos por acidente de trânsito e percentual de idosos envolvidos⁸¹

Tabela 01 - Óbitos por acidente de trânsito e percentual de idosos envolvidos



Fonte: Comissão de Análises de Acidentes – Programa Vida no Trânsito: Porto Alegre.

Diante deste cenário, iniciativas foram desenvolvidas para ampliar a discussão sobre segurança no trânsito para esta população e reduzir a estatística mencionada, assim como qualificar a mobilidade da pessoa idosa na cidade. Para tal, diversas instituições, governamentais ou não, relacionadas à esfera da mobilidade e da educação, assim como às questões do envelhecimento, foram convidadas a participarem deste projeto.

Formou-se, assim, um grupo de trabalho que definiu as etapas a serem cumpridas. Realizou-se entrevistas em profundidade e grupo focal, com intuito de entender a realidade e a compreensão que os idosos têm do trânsito e da cidade e como os demais partícipes do trânsito enxergam o idoso. Posteriormente, foram produzidos materiais de campanha de divulgação: placas, faixas, busdoors, cartazes e mídia eletrônica em geral.

Atualmente, são realizados cursos de multiplicadores, seminários, palestras, oficinas e intervenções urbanas regularmente com vistas a sen-

⁸¹ LEITE, D. Y. M. L. **O idoso e as transformações na cidade ao longo do tempo**. [Palestra realizada no Curso de Multiplicadores de Educação – Pedestre Idoso]. Porto Alegre, EPTC, 10 nov. 2017.

sibilizar a população quanto à necessidade de cuidados à pessoa idosa nos deslocamentos diários.

O propósito do projeto é reduzir os atropelamentos de idosos, assim como as lesões graves e vítimas fatais, a partir do desenvolvimento de ações preventivas que envolvam as três esferas que norteiam a mobilidade, quais sejam: a educação, a fiscalização e a engenharia de trânsito. Da mesma forma, melhorar a qualidade de vida da pessoa idosa em seus deslocamentos.

7 PROJETO CIDADE AMIGA DO IDOSO

Em 2005, durante a realização do XVIII Congresso Mundial de Gerontologia, no Rio de Janeiro, a Organização Mundial da Saúde (OMS) lançou o Projeto Mundial Cidade Amiga do Idoso, que objetiva sensibilizar os municípios a qualificar os espaços urbanos no intuito de estimular o envelhecimento ativo, otimizando oportunidades para saúde e segurança e, conseqüentemente, aumentar a qualidade de vida à medida que as pessoas envelhecem.⁸²

Quase dois anos depois, no dia 1º de outubro de 2007, em alusão ao Dia Internacional do Idoso, surgiu o Guia Global da Cidade Amiga do Idoso. Este documento tem a finalidade de subsidiar cada cidade, de pequeno, médio ou grande porte, a verificar se suas práticas condizem com um ambiente propício ao envelhecimento ativo, saudável e participativo na sociedade.

“Em termos práticos, uma cidade amiga do idoso adapta suas estruturas e serviços para que estes sejam acessíveis e promovam a inclusão de idosos com diferentes necessidades e graus de capacidade”⁸³.

O primeiro município brasileiro a receber esse título referendado internacionalmente foi Veranópolis/RS, cidade reconhecida nacionalmente como terra da longevidade. A união de esforços de diversos setores da sociedade - como a sociedade civil, através do Conselho Municipal do Idoso, as empresas e o Poder Público - foi determinante para este reconhecimento internacional.⁸⁴

⁸² ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Guia global: cidade amiga do idoso**. Genebra: Organização Mundial da Saúde (OMS), 2008. p. 7.

⁸³ ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Guia global: cidade amiga do idoso**. Genebra: Organização Mundial da Saúde (OMS), 2008. p. 7.

⁸⁴ VERANÓPOLIS. Prefeitura municipal. **OMS elege Veranópolis como cidade amiga do idoso**. Veranópolis, 2017.

Porto Alegre também foi reconhecida como cidade amiga do idoso. Primeira capital do país a receber essa titulação. Um dos destaques da atuação da cidade, que ensejou o reconhecimento, foi a criação do Fundo Municipal do Idoso. Trata-se de um fundo criado com o intuito de facilitar a captação de recursos destinados ao desenvolvimento de ações de atendimento à pessoa idosa em Porto Alegre.⁸⁵

O Conselho Municipal do Idoso (COMUI) é o responsável por gerir este fundo. Além da verba orçamentária proveniente do Município de Porto Alegre, as pessoas naturais e jurídicas podem deduzir parte do imposto de renda em razão de doações realizadas ao Fundo Municipal do Idoso. Esta política é referência no Brasil, por força de sua agilidade no repasse do recurso financeiro, que é de aproximadamente 30 dias.

Cumprе salientar que não se trata de um mero reconhecimento por ações que foram desenvolvidas em prol do idoso. Em verdade, a certificação implica um compromisso assumido perante a Organização Mundial de Saúde de que haverá a manutenção e ampliação das políticas criadas para a população idosa.

Recentemente, em agosto de 2017, a Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa da Câmara Federal, aprovou a criação do Programa Cidade Amiga do Idoso. A intenção é incentivar municípios a desenvolverem políticas e práticas favoráveis ao envelhecimento saudável e qualificar o dia a dia da pessoa idosa. Para fazer parte, a cidade deverá ter um Conselho Municipal do Idoso e ter uma Política Municipal do Idoso, com vistas a beneficiar a população idosa em diversos aspectos da vida urbana. O projeto ainda deverá ser apreciado por outras Comissões antes de ser aprovado.⁸⁶

8 PRINCIPAIS INSTRUMENTOS JURÍDICOS QUE DEVEM NORTEAR AS POLÍTICAS PÚBLICAS REFERENTES AO TEMA

É sabido que as demandas sociais estão em constantes transformações, entretanto, pode-se dizer que o Ordenamento Jurídico Brasileiro é bastante amplo e apropriado, no que tange às questões inerentes à mobilidade e ao idoso. A Constituição Federal, complementada pela legislação

⁸⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. (PMPA). Secretaria Municipal de Governança Local. As condições sociais da população idosa de Porto Alegre. **Observando: Revista do observatório da cidade de Porto Alegre**, v. 5, n. 2, 2016. p. 4.

⁸⁶ CÂMARA DOS DEPUTADOS. Direitos humanos. **Comissão aprova criação do Programa Cidade Amiga do Idoso**. Brasília, 2017.

específica, contempla os principais interesses da sociedade.

Para exemplificar o exposto acima, eis uma breve análise sobre importantes leis, que servem como referência para qualquer política pública em desenvolvimento.

8.1 POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Conhecida como Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes para o desenvolvimento das políticas de desenvolvimento urbano ligadas à área da mobilidade.

Os princípios que devem nortear o Poder Público, de qualquer esfera federativa, nas ações atinentes à mobilidade estão positivados no artigo 5º desta lei.⁸⁷ Oportuno é destacar alguns deles:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

[...]

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

[...]

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; [...]

A prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado está entre as diretrizes preconizadas por este dispositivo legal. E os objetivos são reduzir as desigualdades e promover a inclusão social e proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, dentre outros.⁸⁸

8.2 ESTATUTO DO IDOSO

Vivemos em uma sociedade que valoriza somente quem produz.

⁸⁷ BRASIL. Lei 12. 587, de 3 de janeiro de 2012. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 4 jan. 2012.

⁸⁸ BRASIL. Lei 12. 587, de 3 de janeiro de 2012. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 4 jan. 2012.

Aquele que não está vinculado à produção ‘custa caro’ demais à sociedade. A criança é tratada como investimento; um dia vai produzir, por isso convém protegê-la. Entretanto, quem já produziu, não tem relevância alguma.⁸⁹

Considerando essa lógica, as desigualdades tendem a aumentar significativamente. Por essa razão, impõe-se a imprescindibilidade de mecanismos jurídicos que atentem para essa realidade, promovam o restabelecimento da igualdade, reafirmem a dignidade da pessoa idosa e estanquem o processo de exclusão social.

A primeira legislação que tratou especificamente da pessoa idosa foi a Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994, que estabeleceu a Política Nacional do Idoso. Certamente esse primeiro passo foi importante, na medida que significava um compromisso político do governo brasileiro com as questões do envelhecimento, conforme orientara a ONU.⁹⁰ Essa política é, desde 2009, coordenada pela Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.

Dentre todos os dispositivos legais que abordam as questões atreladas ao idoso, certamente a de maior abrangência e impacto é a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, o Estatuto do Idoso.⁹¹ Pois é nele que o direito à velhice fica evidente e reforça o que a Constituição preconiza com relação à obrigatoriedade de todos - família, Estado e sociedade - de proteger a pessoa idosa de qualquer forma de violência e de 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.

O advento deste Estatuto foi, peremptoriamente, determinante à garantia de direitos à pessoa idosa, um avanço significativo do Ordenamento Jurídico Brasileiro, porque consolidou dispositivos constitucionais importantes, como os artigos. 229 e 230⁹² e declarou explicitamente, no artigo 8º, que o envelhecimento é um direito personalíssimo e a sua proteção, um direito social.⁹³

⁸⁹ RAMOS, P. R. B. **Fundamentos constitucionais do direito à velhice**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2002. p. 8.

⁹⁰ BRASIL. Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 5 jan. 1994.

⁹¹ BRASIL. Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo. Brasília, 3 out. 2003.

⁹² BRASIL, Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

⁹³ BRASIL. Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo. Brasília, 3 out. 2003.

9 CONCLUSÃO

O envelhecimento é um processo natural do ciclo de vida humano. A esta transição chamamos de senescência, em que há perda lenta e gradual das capacidades físicas e mentais. Quando as doenças - decorrentes do sedentarismo, dos maus tratos, da exclusão social, entre outras causas - influenciam neste processo, a perda é intensificada e a qualidade de vida da pessoa idosa reduz significativamente, gerando ainda maiores dificuldades para essa fase da vida. A esse processo chamamos de senilidade.

Hodiernamente, a sociedade pouco reconhece o valor da pessoa idosa. Em verdade, ela é percebida, por vezes, como um fardo a ser carregado, sob o argumento de que não produz economicamente. Isso porque algumas das características bastante marcantes do nosso modelo social é o individualismo, o consumo exagerado, a instantaneidade das relações e a lógica do descartável. Inevitavelmente, esses atributos que influenciam o comportamento humano atual repercutem na forma como consideramos e (não) protegemos o idoso no dia a dia.

O envelhecimento tem uma vinculação evidente com a afirmação dos direitos humanos fundamentais como, por exemplo, a garantia do direito à vida digna. A identidade do idoso é construída com base na percepção que a sociedade tem dele.

Ocorre que há um fenômeno de proporções mundiais acontecendo nas últimas décadas que repercute intensamente no Brasil: o envelhecimento populacional. Essa transição etária demográfica se dá porque as pessoas têm menos filhos em relação a algumas décadas atrás, a expectativa de vida da população vem aumentando gradativamente - em razão dos avanços da medicina - e, conseqüentemente, a qualidade de vida também melhorou. O que fez com que as pessoas com idade mais avançada, que outrora terminavam a vida recolhidas em seus aposentos, esperando pelas visitas dos familiares, saíssem às ruas.

Seja para lazer, divertimento, obrigações médicas ou para o trabalho, ante à necessidade de complementar renda, as cidades estão repletas de pessoas idosas deslocando-se diariamente. Entretanto o ambiente urbano

não tem se mostrado receptivo a essa nova realidade social. As estatísticas evidenciam que a violência contra a pessoa idosa em razão dos acidentes de trânsito e transporte vem aumentando gradativamente. Em princípio, pode-se inferir que o fato novo é a presença intensificada dos idosos nas ruas, já que as mortes e lesões graves havidas no trânsito de forma geral não são novidade no mundo, em especial no Brasil.

Por essa razão, este trabalho procurou fazer um levantamento geral das principais políticas desenvolvidas relativas ao trânsito e à mobilidade da pessoa idosa nos espaços urbanos e contribuir para o entendimento do direito protetivo do idoso nesta seara. Não se pretendeu abordar questões eminentemente técnicas de acessibilidade nos deslocamentos, isso porque, a despeito da relevância do assunto, tratam-se de aspectos já bastante mencionados no meio acadêmico.

No plano internacional, pôde-se perceber que as Nações Unidas vêm atentando para o aspecto do envelhecimento nas últimas décadas através das Assembleias, de Conferências realizadas e documentos emitidos. Tais deliberações servem como referência para os países definirem suas estratégias de enfrentamento e criarem e executarem suas políticas públicas. A mesma escrita vale para o enfrentamento das questões referentes ao acidente de trânsito. Todavia, não se faz relação expressa entre os dois temas.

O Brasil tem se mostrado responsivo às questões suscitadas pela Organização das Nações Unidas. Ao analisarmos a legislação pertinente, constata-se que os temas inerentes à acidentalidade no trânsito e ao envelhecimento estão fartamente documentados. Entretanto, igualmente, não se faz relação expressa entre as duas temáticas.

Ao tomar conhecimento do que se tem feito politicamente em relação ao envelhecimento populacional, percebe-se um evidente avanço no que toca às questões ligadas ao respeito e à qualidade de vida da pessoa idosa. Entretanto a sensação é de que o aspecto mais levado em consideração se refere à seguridade social, eis que as principais demandas previdenciárias são provenientes da população idosa.

A dificuldade para transitar restringe significativamente a população

idosa de interagir socialmente, não favorece o envelhecimento ativo – conceito tão recomendado pela ONU - e contribui para o isolamento social, o que, conseqüentemente, acarreta aumento de doenças físicas e psíquicas.

O acelerado processo de envelhecimento populacional implica desafios bastante relevantes para a sociedade. No que concerne à relação entre o ambiente urbano e as demandas peculiares da fase idosa, há dispositivos legais suficientes que contemplam esse interesse. Contudo, em termos práticos, precisamos avançar bastante. Entre o que está apregoado na legislação e as práticas cotidianas, há um espaço ainda muito grande. É desafio de toda a sociedade reduzir essa distância.

Nesse sentido, urge que profissionais de diversas áreas de conhecimento atuem no sentido de garantir o respeito e reconhecimento social da pessoa idosa. Quanto ao profissional das ciências jurídicas, cumpre-lhe zelar pelos direitos inerentes a este grupo social na sua integralidade e aprofundar as discussões a respeito do direito à velhice e o direito à cidade, saberes comumente mencionados na legislação, até mesmo na própria Constituição Federal, mas que carecem de efetivação.

Considerando que Porto Alegre, é a capital brasileira que tem a maior proporção de idosos na sua população, o foco do trabalho foi direcionado para esta cidade. A análise de dados permitiu verificar que as estatísticas apontam para um crescente número de óbitos de idosos por causas relacionadas à sua mobilidade. Foi possível conhecer, ainda, que há, por parte do poder público, alguns movimentos interessantes no sentido de tentar reduzir o número de acidentes com vítimas fatais nesse município.

O Projeto Pedestre Idoso, advindo da atuação do Programa Vida no Trânsito em Porto Alegre, tem desempenhado um papel importante de conscientização das pessoas com relação aos cuidados do idoso em seus deslocamentos a pé. Entretanto, considerando que os três eixos de sustentação da gestão do trânsito são: educação, esforço legal e engenharia; o eixo da engenharia requer uma atuação intensificada, eis que é fato notório a quem transita a pé pela cidade que há muitos obstáculos físicos nos passeios públicos. Bem assim, no que se refere aos semáforos, que, de forma geral, dispõem de pouquíssimo tempo para travessia e ainda são muito poucos os

dispositivos com tecnologias que favorecem a pessoa com alguma limitação na mobilidade como, por exemplo, o contador regressivo de semáforo para pedestre.

A rua é, historicamente, espaço de trocas, de convivência. Com o passar dos anos, a cultura individualista, que disputa pelo espaço em vez de compartilhá-lo, tem impedido a reflexão coletiva a respeito dos valores que têm norteado a nossa sociedade. Nesse sentido, fazer um chamamento social a uma ressignificação da cidade e dos espaços públicos é essencial. É necessária uma espécie de autoanálise social para entendermos e definirmos em que perfil de cidade queremos viver e quais as características que temos e que precisamos adquirir para tornar a nossa cidade melhor para seus moradores.

O principal objetivo deste foi trazer à baila essa discussão, no intuito de continuá-la, procurando cada vez mais encontrar soluções às demandas sociais que melhorem a qualidade de vida das pessoas, chamando a atenção para duas particularidades bastante presentes na sociedade atual: o envelhecimento humano e os acidentes de trânsito.

Maria Cecília de Souza Minayo afirma que “a decisão política de universalizar direitos e proteger a todos os idosos é uma atitude nova, própria deste momento histórico da consciência nacional. É um avanço do pensamento que precisa ser concretizado na prática”⁹⁴.

10 REFERÊNCIAS

AZEVEDO, A. J. A caracterização jurídica da dignidade da pessoa humana. **Revista Trimestral de Direito Civil**, n. 9, p.3-23, p. 3-23, jan/mar. 2002.

BEAUVOIR, S. **A Velhice**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

BOBBIO, N. **A Era dos Direitos**. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

BOTH, A. **Identidade existencial da velhice**: mediações do Estado e da universidade. Passo Fundo: Edupf, 2000.

⁹⁴ BRASIL. Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República. **Manual de enfrentamento à violência contra a pessoa idosa**. É possível prevenir. É necessário superar. Brasília: Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, 2014. p. 09.

BRASIL Código de Trânsito Brasileiro. Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 24 set. 1997.

BRASIL, Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

BRASIL. Câmara dos deputados. **ONU - Década de ações para a segurança no trânsito 2011 - 2020**. Câmara dos Deputados, 2016. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

BRASIL. Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003. Estatuto do Idoso. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 3 out. 2003.

BRASIL. Lei 12. 587, de 3 de janeiro de 2012. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 4 jan. 2012.

BRASIL. Lei 12. 971, de 9 de maio de 2014. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 12 mai. 2014.

BRASIL. Lei 12.760, de 20 de dezembro de 2012. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 21 dez. 2012.

BRASIL. Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 5 jan. 1994.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Projeto Vida no Trânsito**. Brasília, 2017. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/principal/leia-mais-o-ministerio/711-secretaria-svs/vigilancia-de-a-a-z/violencia-e-acidentes/11512-projeto-vida-no-transito>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Lançamento do PARADA**. Brasília, 2017. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/saude/2012/11/novo-site-da-campanha-parada-2013-um-pacto-pela-vida-ja-esta-no-ar>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

BRASIL. Política Nacional do Idoso, Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 5 jan. 1994.

BRASIL. Portal da Saúde. **SAMU transporta 75% das vítimas graves do trânsito no país**. Brasília, 2017. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/aisa/noticias-aisa/20888-samu-transporta-75-das-vitimas-grades-do-transito-no-pais>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

BRASIL. Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República. **Manual de enfrentamento à violência contra a pessoa idosa**. É possível prevenir. É necessário superar. Brasília: Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, 2014.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Direitos humanos. **Comissão aprova criação do Programa Cidade Amiga do Idoso**. Brasília, 2017. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/DIREITOS-HUMANOS/541864-COMISSAO-APROVA-CRIACAO-DO-PROGRAMA-CIDADE-AMIGA-DO-IDOSO.html>>. Acesso em: 12 nov. 2017.

CAMARANO, A. A.; PASINATO, M. T. O envelhecimento populacional na agenda das políticas públicas. In: CAMARANO, A.A. (Org.) **Muito além dos 60: os novos idosos brasileiros**. Rio de Janeiro: IPEA, 2004.

CARVALHO, J. M. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. 7. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

CARVALHO, M. C. B. N. M. **O diálogo intergeracional entre idosos e crianças: projeto “era uma vez... atividades intergeracionais; orientadora: Ilda Lopes Rodrigues da Silva**. 2007. 123 f. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

CHAGAS, M. F. A. **O idoso no trânsito urbano: implicações atuais e perspectivas futuras**. FUMEC, 1996.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

HERÉDIA, V. B. M.; CASARA, M. B. **Tempos vividos**: identidade, memória e cultura do idoso. Caxias do Sul: Educs, 2000.

IBGE, 2010 apud BRITO, F. A.; PINHO, B. A. T. D. **A dinâmica do processo de urbanização no Brasil, 1940-2010**. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012. (Texto para discussão, 464).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Mudança Demográfica no Brasil no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Polícia Rodoviária Federal (PRF). **Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras**. Caracterização, tendências e custos para a sociedade. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2015.

KANT, I. apud FACHIN, L. E. Direito Civil e dignidade da pessoa humana: um diálogo constitucional contemporâneo. **Revista Forense**, Rio de Janeiro, v. 383, p. 117, maio/jun. 2006.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LEITE, D. Y. M. L. **O idoso e as transformações na cidade ao longo do tempo**. [Palestra realizada no Curso de Multiplicadores de Educação – Pedestre Idoso]. Porto Alegre, EPTC, 10 nov. 2017.

LINDBLOM apud SOUZA, C. Políticas públicas: uma revisão de literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 8, n. 16, p. 20-45, jul./dez. 2006.

LIVI, K. **Uma sociedade para todas as idades**. [Palestra proferida por ocasião do Curso de Multiplicadores de Educação para o Trânsito para o Pedestre Idoso]. Porto Alegre, Empresa Pública de Transporte e Circulação, 9 nov. 2017.

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

MENDES, M.R.S.S.B. et al. A Situação Social do Idoso no Brasil: uma breve consideração. **Acta Paul Enferm.**, v.18, n. 4, p. 422-426, 2005.

MOSCARRELLI, F. **Programa vida no trânsito**. [Palestra proferida por ocasião do III Seminário de Mobilidade Urbana: Porto Alegre para Pessoas]. Porto Alegre, FAMURS, 22 set. 2017.

NEVES, M. **Dificuldade de locomoção nas cidades provoca isolamento dos idosos**. Bloco 5. Câmara Notícias > Rádio. 29 jun. 2013.

NUNES, M. C. R. G. **Avaliação da aplicação do desenho universal em vias públicas**: modelo e estudo de caso. 2009. 169 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade da Amazônia, Belém, 2009.

OOKUBO, H. apud HAYASHI, M. **O bem-estar do idoso no Japão**: primeiras aproximações do trabalho realizado pelo assistente social na atenção ao idoso. 2009. 98 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Declaração Política e o Plano de Ação Internacional sobre o Envelhecimento de Madrid**. Nova Iorque: Assembleia Geral das Nações Unidas, 2002. Disponível em: <http://www.observatorionacionaldoidoso.fiocruz.br/biblioteca/_manual/5.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Plano de ação internacional de Viena sobre o envelhecimento**. Nova Iorque: Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU), 1982. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/acao/pessoas-idosas/>>. Acesso em: 10 nov. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Princípios das nações unidas para a pessoa idosa**. Nova Iorque: Assembleia Geral das Nações Unidas, 1991. Disponível em: <http://direitoshumanos.gddc.pt/3_15/IIIPAG3_15_1.htm>. Acesso em: 9 nov. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Resolução 46/91. **Princípios das Nações Unidas para a Pessoa Idosa**. Nova Iorque: Assembleia Geral das na-

ções Unidas, 1991. Disponível em: <<http://www.sdh.gov.br/assuntos/conferenciasdh/4a-conferencia-nacional-dos-direitos-da-pessoa-idosa/documentos/direitos-dos-idosos-principios-das-nacoes-unidas-para-o-idoso>>. Acesso em: 9 nov. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Resolução 64/255**. Melhoria da Segurança Viária no Mundo. Nova Iorque, Março de 2010. Disponível em: <http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/64/255>. Acesso em: 9 nov. 2017.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Guia global: cidade amiga do idoso**. Genebra: Organização Mundial da Saúde (OMS), 2008. Disponível em: <<http://www.who.int/ageing/GuiaAFCPortuguese.pdf>>. Acesso em: 9 nov. 2017.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Relatório Mundial de Envelhecimento e Saúde**. Genebra: Organização Mundial da Saúde, 2015. Disponível em: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/186468/6/WHO_FWC_ALC_15.01_por.pdf>. Acesso em: 9 nov. 2017.

PALMA, L.T.S.; SCHONS, C.R.(Org.). **Conversando com Nara Costa Rodrigues: sobre gerontologia social**. 2. ed. Passo Fundo: UPF, 2000.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal (PMPA). **Boletim epidemiológico – projeto vida no trânsito: resultados de 2012-2014**. Secretaria Municipal de Saúde: Porto Alegre, 2015. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/boletim_vida_no_transito_2015.pdf>. Acesso em: 9 nov. 2017.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. (PMPA). Secretaria Municipal de Governança Local. As condições sociais da população idosa de Porto Alegre. **Observando: Revista do observatório da cidade de Porto Alegre**, v. 5, n. 2, 2016.

PRADO, A. R.; LICHT, F. B. **Idosos, cidade e moradia: acolhimento ou confinamento**. A Terceira Idade. São Paulo: SESC, v. 15, n. 29, 2004.

RAMOS, P. R. B. **Fundamentos constitucionais do direito à Velhice**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2002.

SANT'ANNA, R. M. **Mobilidade e segurança no trânsito da população idosa**: um estudo descritivo sobre a percepção de pedestres idosos e de especialistas em engenharia de tráfego. 2006. 195 f. Dissertação (Doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

SARLET, I. W. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2001.

SARLET, I. W. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2001. p. 103.

SECCHI, L. **Políticas públicas**: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

SISTEMA DE INFORMAÇÃO DE MORTALIDADE apud FUENTES, S. **Os efeitos do envelhecimento e o trânsito**. Porto Alegre, Centro de Eventos do Hotel Continental, 11 ago. 2016. Palestra proferida por ocasião do Curso de Multiplicadores de Educação para o Trânsito para o Pedestre Idoso.

SOUSA, A. M. V. de. **Tutela jurídica do idoso**: a assistência e a convivência familiar. 2. ed. Campinas: Editora alínea, 2011.

SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 8, n. 16, jul/dez. 2006.

UNITED NATIONS. **World urbanization prospects**: the 2011 revision. Nova Iorque: United Nations, 2012. Disponível em: <http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/urbanization/WUP2011_Report.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2017.

VERANÓPOLIS. Prefeitura municipal. **OMS elege Veranópolis como cidade amiga do idoso**. Veranópolis, 2017. Disponível em: <<http://www.veranopolis.rs.gov.br/noticias/24/geral/2055/oms-elege-veranopolis-como-cidade-a>>

miga-do-idoso>. Acesso em: 12 nov. 2017.