

MOBILIDADE A PÉ NAS CIDADES: A PERCEPÇÃO DOS IDOSOS SOBRE A SEGURANÇA

Danúbia Hillesheim⁽¹⁾; Yaná Tamara Tomasi⁽²⁾; Eleonora d'Orsi⁽³⁾

1. Universidade Federal de Santa Catarina, nubiah12@yahoo.com.br
2. Universidade Federal de Santa Catarina, yanaatomasi@gmail.com
3. Universidade Federal de Santa Catarina, eleonora.dorsi@ufsc.br

INTRODUÇÃO

O crescimento do número de pessoas idosas é um fenômeno global (WPA, 2017). Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), entre 2015 e 2050, a proporção da população com mais de 60 anos aumentará de 12 para 22% em todo o mundo (WHO, 2018).

No Brasil, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontou em 2000 que os idosos representavam 8,4% da população total. Em 2010, o IBGE evidenciou um aumento na população de idosos, representando essa faixa etária, 11% da população brasileira atual. Em número absolutos, houve um aumento de aproximadamente 7 milhões de idosos em 10 anos (IBGE, 2010). Este panorama pode ser explicado pelo aumento da expectativa de vida, e pela queda das taxas de mortalidade e natalidade da população, provocando significativas alterações na estrutura etária brasileira.

Diante deste panorama, é importante destacar que um contingente maior de idosos está morando em centros urbanos, pois o envelhecimento populacional está caminhando paralelamente à progressiva urbanização no Brasil (SANT'ANNA, 2006). Com isso, é importante que as cidades ofereçam serviços e estruturas adequadas, que proporcionem bem-estar, autonomia e a segurança de seus moradores. Os mais velhos, em particular, precisam de ambientes que lhes deem suporte, para poder compensar possíveis alterações físicas, sensoriais e sociais decorrentes do envelhecimento (WHO, 2007).

A experiência da mobilidade a pé nas cidades pode ser um desafio, especialmente para esta população. A mobilidade do idoso pode sofrer influência de alguns pontos, tais como: a percepção de alta criminalidade, o tempo dos semáforos que não leva em consideração o desempenho dos idosos, a poluição, a má iluminação das ruas e os altos índices de imprudência no trânsito, que não afetam somente os idosos, mas a população geral. Pois persiste uma cultura de desvalorização ao pedestre através da prioridade histórica dada aos carros no ambiente viário (SANT'ANNA, 2006). Muitas vezes, estas condições podem provocar o afastamento dos idosos dos espaços urbanos, podendo causar consequências importantes em sua independência, qualidade de vida e mobilidade urbana.

Os aspectos do meio urbano são determinantes de um envelhecimento ativo e saudável. Alguns autores já evidenciaram que os idosos percebem a falta de segurança nas ruas como uma importante limitação (NAVARRO et al., 2015). Apesar da existência de leis e decretos que possuem o intuito de facilitar a garantia de ir e vir com segurança, os problemas enfrentados pelos idosos ainda estão em evidência. Na prática, pouca atenção é dada para este assunto (LUNARO; FERREIRA, 2005).

Com base no exposto, o objetivo deste estudo foi analisar a associação entre a percepção sobre a segurança e a mobilidade a pé em idosos de três capitais brasileiras.

MÉTODOS

Trata-se de um estudo descritivo transversal, realizado com dados do inquérito domiciliar do estudo Mobilidade Urbana Saudável (MUS). A macropesquisa foi realizada em

três cidades brasileiras (Brasília, Florianópolis e Porto Alegre), e uma cidade no Reino Unido (Oxford). Para este estudo, foram utilizados dados de idosos (60 anos ou mais) das cidades brasileiras de Florianópolis, Porto Alegre e Brasília.

Em cada cidade, três bairros foram selecionados para participar da pesquisa, os quais deveriam preencher alguns critérios de inclusão: estar dentro de um raio de 10km dos distritos centrais comerciais de cada cidade; apresentar assentamentos e densidades habitacionais similares e tipo de tecido urbano – projetado ou informal, segundo padrão do traçado viário. Assim, a coleta de dados ocorreu em três áreas distintas em cada cidade: duas com renda domiciliar até o segundo quintil da distribuição - sendo uma delas informal e outra projetada - e uma terceira área com renda até o quarto quintil. Foram selecionados os bairros Costeira do Pirajubaé, Jardim Atlântico e Saco Grande em Florianópolis, os bairros Cruzeiro, Menino Deus e Tronco em Porto Alegre e Varjão, Vila Planalto e SQN409/410 em Brasília.

Para a seleção da amostra, após a identificação do total de endereços registrados em cada bairro junto aos órgãos oficiais (IBGE, Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos - CNEFE, Geoportal), foram selecionados 500 endereços em cada bairro. A amostragem dos 500 endereços foi realizada através do método não espacial “Subset”, no software ArcGIS 10.2.2. Para a seleção dos participantes, foram excluídos do inquérito acamados e indivíduos com alguma incapacidade mental limitante percebida pelo entrevistador no momento da entrevista. Para a coleta de dados, entrevistadores devidamente treinados aplicaram um questionário padronizado e pré-testado durante entrevistas face-a-face. O questionário foi programado em um *tablet* da marca *Multilaser* por um técnico especializado. A consistência dos dados foi verificada semanalmente, e o controle de qualidade via telefone foi feito por meio da aplicação de um questionário reduzido em 10% das entrevistas selecionadas aleatoriamente.

A variável dependente utilizada no presente estudo foi "saídas à pé" (categorizada em: sim e não), no qual o participante foi questionado se havia saído de casa por este modal nos últimos sete dias. Esta variável faz parte do instrumento *The iConnect (Impact of Constructing Non-motorised Networks and Evaluating Changes in Travel)*. Como variáveis independentes foram consideradas o sexo (masculino; feminino); idade (60 a 69; 70 a 79 e 80 ou mais) e anos completos de estudo (0 a 8; 9 a 12; 13 ou mais).

As variáveis de exposição principal, relacionadas à segurança, foram oriundas do instrumento *Neighborhood Environment Walkability Scale – NEWS*. No Brasil, o questionário foi validado e adaptado por Malavasi et al. (2006). Foram calculados os escores dos domínios *Segurança da vizinhança* e *Segurança no trânsito*.

As perguntas que fazem parte do domínio **segurança na vizinhança** são: As ruas da sua vizinhança são bem iluminadas à noite? (1); Pedestres e ciclistas que usam as ruas da sua vizinhança são facilmente visualizados pelos moradores de dentro das suas casas? (2); Quando caminha pela sua vizinhança, o(a) Sr.(a) vê e conversa com outras pessoas? (3); Existe muita criminalidade na sua vizinhança? (4); A criminalidade faz com que não seja seguro caminhar durante o dia na sua vizinhança? (5); A criminalidade faz com que não seja seguro caminhar durante a noite na sua vizinhança? (6). As perguntas apresentavam as seguintes opções de resposta: discordo totalmente (0), discordo em parte (1), concordo em parte (2) e concordo totalmente (3). Foi calculado o escore desta variável, que variou entre 0 e 18. O mesmo foi analisado segundo tercis: o primeiro e o segundo foram considerados os mais baixos (percepção ruim/intermediária), e o terceiro tercil considerado o mais alto (percepção boa). Os escores das perguntas 4, 5 e 6 foram invertidos antes do cálculos.

Para o domínio de **segurança no trânsito**, as perguntas que fazem parte são: Existe tanto trânsito ao longo da rua onde o(a) Sr.(a) vive, que fica difícil ou desagradável caminhar na sua vizinhança? (1); Existe tanto trânsito ao longo das ruas próximas onde o(a) Sr.(a) vive, que fica difícil ou desagradável caminhar na sua vizinhança? (2); A velocidade do trânsito na

rua onde o(a) Sr.(a) mora é geralmente baixa (30km/h ou menos)? (3); A velocidade do trânsito nas ruas próximas a sua residência é geralmente baixa (30km/h ou menos)? (4); A maioria dos motoristas ultrapassam o limite de velocidade enquanto trafega na sua vizinhança? (5); Existem faixas de pedestres, sinais de trânsito (farol) ou passarelas que auxiliam os pedestres a atravessar as ruas movimentadas da sua vizinhança?(6); As faixas para pedestre fazem com que as pessoas sintam-se seguras ao atravessar as ruas movimentadas da sua vizinhança? (7); Quando o(a) Sr.(a) caminha pela sua vizinhança, existe muita fumaça (por exemplo: de carros e ônibus)? (8). Estes itens também apresentavam as seguintes opções de resposta: discordo totalmente (0), discordo em parte (1), concordo em parte (2) e concordo totalmente (3). Para análise, foi calculado o escore desta variável, que variou entre 0 e 24. O mesmo foi dividido em tercis: o primeiro e o segundo foram considerados os mais baixos (percepção ruim/intermediária), e o terceiro tercil considerado o mais alto (percepção boa). Os escores das perguntas 1, 2, 5 e 8 foram invertidos antes dos cálculos.

Inicialmente, foi realizada a análise descritiva das variáveis selecionadas para o estudo, e posteriormente através do teste qui-quadrado avaliou-se a relação entre a variável dependente com as demais variáveis. Para as análises foi utilizado o software STATA 14.0. Foram considerados significativos os valores que corresponderam a um nível de significância de $p < 0,05$.

Quanto aos aspectos éticos, o projeto MUS possui aprovação do comitê de ética em pesquisa com seres humanos (CEPSH) da Universidade de Brasília (UNB) (16/11/2016; parecer 1.831.179 e CAEE: 58214416.9.1001.0030). Ressalta-se que somente participaram da pesquisa os indivíduos que concordaram com os objetivos do estudo através da assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Quanto aos aspectos financeiros, a pesquisa foi financiada no Brasil pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Distrito Federal (FAP-DF).

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Participaram da pesquisa nas três cidades brasileiras o total de 942 idosos, sendo a maioria da amostra composta por mulheres (66,7%), na faixa etária de 60 a 69 anos (57,3%) e que possuíam entre 0 e 8 anos completos de estudo (55,5%).

Quanto a mobilidade a pé, 68,0% dos idosos referiram que saíram de casa por este modal na última semana. Ainda, para a percepção sobre a segurança em sua cidade, 71,6% e 70,2% possuía uma opinião ruim/intermediária sobre a segurança no trânsito e sobre a segurança na vizinhança, respectivamente.

Ao avaliar a relação entre a variável de desfecho com as variáveis relacionadas à segurança, observou-se que a proporção de idosos que possuíam uma percepção ruim/intermediária sobre a segurança no trânsito da sua cidade, saíram menos a pé (66,4%), quando comparados à proporção de idosos que possuíam uma percepção boa (76,4%), sendo esta relação, estatisticamente significativa ($p=0,006$). Quanto à percepção sobre a segurança na vizinhança, apesar de àqueles que tiveram uma percepção boa sobre a vizinhança terem saído mais a pé (71,0%) na última semana em comparação àqueles com uma percepção ruim/intermediária, esta relação não foi estatisticamente significativa.

Observa-se que a percepção dos idosos sobre o ambiente urbano, especialmente sobre a segurança no trânsito, pode ser decisiva, pois um idoso que se sente inseguro para sair às ruas, sem oportunidades de participação e privado de mobilidade (em virtude de uma estrutura inadequada) pode acabar não saindo de casa (NAVARRO et al., 2015). Em situações mais extremas, alguns autores apontaram que o isolamento social/privação de saídas pode

repercutir negativamente na vida do idoso, sendo, inclusive, fator de risco para o surgimento de quadros depressivos (LOPES; LOPES; CAMARA, 2009).

Os resultados encontrados neste estudo corroboram pesquisa anteriores. O estudo de Salvador, Reis e Florindo (2009) realizado com idosos do município de São Paulo demonstrou que, sensação de segurança durante a noite (OR=4,36) e a presença de iluminação noturna pública (OR=3,10) estiveram associadas estatisticamente com a prática de pelo menos 150 minutos/semanais de caminhada como forma de deslocamento em idosos. Outro estudo de Salvador et al., (2009) também encontrou associações importantes, mas relacionadas à associação da prática de atividades físicas no lazer com a percepção ambiental de idosos, onde a boa percepção de segurança durante o dia (OR=4,21) apresentou associação com a prática de atividade física no lazer nos homens.

No estudo de Navarro et al., (2015), ao avaliar a diferença da percepção do ambiente urbano que vivem os idosos jovens e longevos do Rio Grande do Sul, observou-se que foi expressivo o número total de idosos que referiram à falta das faixas de segurança e o tempo de sinal muito curto para pedestres, como barreira para atravessarem as vias públicas e deslocarem-se nestes ambientes.

As alterações decorrentes do envelhecimento, somadas ao meio urbano mal estruturado, desorganizado e inseguro, podem levar à desestimulação dos idosos pedestres usufruírem dos lugares, ou até mesmo, que saiam de suas casas (MICHELETTO, 2011). Adicionalmente, reforça-se a necessidade da fiscalização das leis sobre os limites de velocidades, que neste caso, afetam toda a população. Contudo, os acidentes envolvendo pedestres idosos podem ser mais traumáticos, pois os idosos podem ser mais vulneráveis, passando por períodos mais longos de internação e apresentando maior risco de dependência após a ocorrência de eventos traumáticos e, por último, maior risco de morte (OPAS, 2013).

Destaca-se que alguns elementos devem ser considerados ao interpretar os resultados deste estudo. Por tratar-se de um estudo com delineamento transversal, não se pode estabelecer uma relação de causa e efeito. O uso de medidas autorreferidas também pode ser considerado uma limitação, sobretudo as medidas de percepção ambiental, pois estas refletem as percepções dos indivíduos e não medidas objetivamente aferidas. Contudo, para avaliar a percepção ambiental, foi utilizado um instrumento validado e amplamente utilizado por diversos pesquisadores, apresentando resultados confiáveis e válidos. Além disso, esta pesquisa foi realizada apenas com idosos de distintas áreas das cidades de Florianópolis, Porto Alegre e Brasília, não sendo possível generalizar estes resultados para outras populações.

Quanto às principais contribuições deste estudo, os métodos utilizados são um ponto positivo, ressaltando que os inquéritos de saúde se constituem em um importante método de coleta de dados epidemiológicos, capazes de embasar ações de promoção de saúde mais eficazes.

CONCLUSÕES

O envelhecimento populacional é um aspecto que vem preocupando e mobilizando o mundo moderno, tendo em vista a mudança demográfica e expressivo crescimento da população acima dos 60 anos. Associado a este processo, aumentam-se as demandas econômicas e sociais, tais como saúde e transportes.

O presente estudo demonstrou que a percepção negativa do ambiente acerca da segurança no trânsito pode influenciar a decisão do idoso de sair de casa, especialmente pelo modal a pé; e reafirma a importância de pesquisas interdisciplinares a fim de contribuir com abordagens estratégicas em promoção de saúde e inclusão social deste público.

Assim, os aspectos ambientais, especialmente a segurança, devem ser considerados na elaboração de programas de promoção dos modais ativos à este público, e de políticas

públicas que priorizem o uso dos investimentos à segurança e educação de trânsito, garantindo aos idosos uma melhora na qualidade de vida (MICHELETTO, 2011).

Ainda, vale ressaltar que a Lei n.º 8.842/94 que dispõe sobre a Política Nacional do Idoso reafirma que o processo de envelhecimento diz respeito à sociedade em geral; assim, cabe à sociedade ampliar estes debates a fim de garantir maior mobilidade e melhores condições de vida, e conseqüentemente sua inclusão social nas cidades.

REFERÊNCIAS

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2010 [Internet]. Brasília. Acesso: 20/10/2018.

LOPES, Renata Francioni; LOPES, Maria Teresinha Francioni; CAMARA, Vilma Duarte. Entendendo a solidão do idoso. **Revista Brasileira de Ciências do Envelhecimento Humano**, [s.l.], v. 6, n. 3, p.373-381, 2009. UPF Editora.

LUNARO, Adriana; FERREIRA, Marcos Antonio Garcia. Os espaços públicos e a questão da acessibilidade sob o ponto de vista dos idosos. **Science & Engineering Journal**, --, v. 15, n. 2, p.67-72, jun. 2005.

MALAVASI, Leticia de Matos. Escala de mobilidade ativa em ambiente comunitário (NEWS - versão brasileira): validade e fidedignidade. 2006. 109 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Educação Física, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

MICHELETTO, Telma Maria Gorgulho Pereira. O risco do idoso pedestre nas vias urbanas. **Companhia de Engenharia de Tráfego**, Nota técnica. São Paulo, v. 219, p.1-13, jun. 2011.

NAVARRO, Joel Hirtz do Nascimento et al. Percepção dos idosos jovens e longevos gaúchos quanto aos espaços públicos em que vivem. **Ciência & Saúde Coletiva**, [s.l.], v. 20, n. 2, p.461-470, fev. 2015.

OPAS. Organização Pan-Americana da Saúde. Segurança de pedestres: Manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Brasília, DF : OPAS, 2013.

SALVADOR, Emanuel Péricles et al. Percepção do ambiente e prática de atividade física no lazer entre idosos. **Revista de Saúde Pública**, [s.l.], v. 43, n. 6, p.972-980, dez. 2009.

SALVADOR, Emanuel Péricles; REIS, Rodrigo Siqueira; FLORINDO, Alex Antonio. A prática de caminhada como forma de deslocamento e sua associação com a percepção do ambiente em idosos. **Revista Brasileira de Atividade Física & Saúde**, --, v. 14, n. 3, p.197-205, jun. 2009.

SANT'ANNA, Rogéria Motta de. 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. 203 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

WHO. Envelhecimento e saúde. Folha informativa atualizada em fevereiro de 2018.

WHO. World Health Organization. Global age-friendly cities: a guide. 2007.

WPA. World Population Ageing 2017 - Highlights (ST/ESA/SER.A/397).