

MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE DO IDOSO: DIALOGO MULTIDISCIPLINAR ENTRE A PSICOLOGIA E A ARQUITETURA.

Autor (1) BRUNA RAFAELY ARAUJO; Coautor (1) ELIHAB PEREIRA GOMES; Orientador (4) (Érika Pedrosa Rocha Fernandes)

Bruna Rafaely Araujo. Elihab Pereira Gomes.

Universidade Potiguar – Campus Mossoró

1. INTRODUÇÃO

É notório que a população brasileira tem tido um avanço considerável na expectativa de vida e, mediante isso, pode-se dizer que à medida que a população tem mais chances de viver uma idade avançada – isso decorrente de uma série de fatos que contribuem para esse índice, dos quais podemos citar o avanço da medicina, os investimentos na educação dentre outros – aumenta a população com idade avançada, que pode ser chamado de um envelhecimento sadio, com qualidade.

Mediante esse crescimento da população idosa em qualquer país que seja, requer uma série de preocupações em relação a algumas temáticas, entre estas, a acessibilidade e mobilidade urbana, onde uma decorre da outra. Um país com altas taxas de envelhecimento necessita obrigatoriamente de investimentos em acessibilidade, que possibilite o acesso desses idosos na sociedade, e não os vejam apenas como pessoas sem mais habilidades, muito pelo contrário, os vejam como cidadãos que continuam de forma direta ou indiretamente contribuindo para o crescimento deste país, desta nação.

A mobilidade urbana para idosos é de suma importância porque, como acima citado, esta parcela da população necessita estar ou ser inserida na sociedade. Um país que investe em mobilidade, em forma de frotas de ônibus com eficiência, em quantidade adequada para atender todos os bairros, que visem a própria acessibilidade do traçado urbano das cidades, os equipamentos adequados dos ônibus etc.

Nisto, podemos enfatizar a importância dos estudos desenvolvidos nessa área, bem como explorar pesquisas de qualidade. Dito isso, vale salientar que o objetivo desse trabalho é exemplificar a importância do dialogo multidisciplinar, isto é, o diálogo entre a ciência psicologia e a arquitetura, entendendo o idoso como um sujeito/indivíduo biopsicossocial que precisa ser visto como cidadão bem como os demais, não fazendo uma dicotomia entre quem vive na sociedade e quem vive em suas casas, sem atividades importantes na sociedade.

2. METODOLOGIA

O presente trabalho foi desenvolvido em forma de revisão de literatura utilizando-se de artigos científicos de base, artigos esses que visam informar a respeito da mobilidade urbana e acessibilidade, tanto de uma ótica da arquitetura bem como da psicologia. Os artigos utilizados têm uma média de, no máximo, 15 anos atrás.

3. RESULTADOS E DISCURSÕES

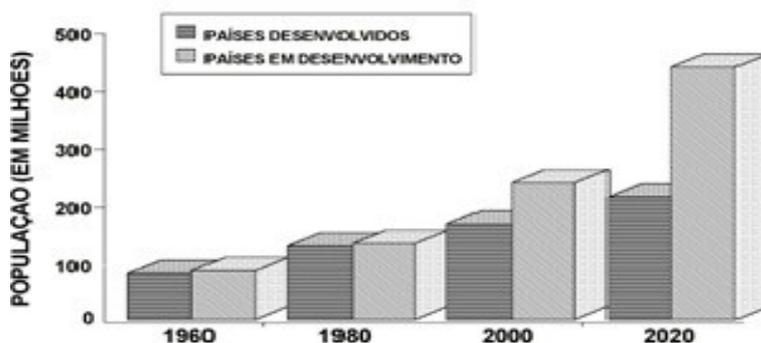
3.1. O idoso e suas dificuldades.

É importante destacar que a idade cronológica não é o fator determinante para classificar um indivíduo como sendo idoso ou não. Porém, como uma forma de organizar as próprias políticas públicas do idoso, seus direitos, a importância da acessibilidade e da mobilidade urbana – ter um olhar diferenciado para com essa parcela da sociedade que muitas das vezes é deixada de lado – fez-se necessário classificar o idoso no Brasil, aquele cidadão com idade igual ou acima de 60 anos, segundo o estatuto do idoso, mais precisamente em seu Art. 1º. (BRASIL, 2003).

O envelhecimento no Brasil, por ser um país em desenvolvimento, ocorre muito mais acelerado em comparação a países desenvolvidos, estando este em desigualdade social, economia fragilizada, crescentes níveis de pobreza e o precário acesso à saúde.

De contrapartida, outra grande parcela da sociedade que está envelhecendo consegue se fixar com mais tempo nessa fase tendo uma vida mais longa e saudável justamente porque hoje se tem uma preocupação com alimentação, busca por exercícios físicos e uma medicina mais avançada. Mas, é possível notar que esses índices estão mais presentes nas camadas sociais mais privilegiadas e com acesso à saúde, em especial. Portanto, é nótório afirmar que o índice de idosos tanto no Brasil como em diversos outros países está em constante crescimento. A tabela 1, abaixo, mostra percentual da população do mundo entre 1960 a 2020.

Figura 1: População idosa no mundo 1960 - 2020



Reproduzido de: WHO, WORD HEALTH STATISTICS ANNUAL, GENEVE, 1987

A população brasileira entre os anos de 1940 e 1960 apresentou um declínio significativo da mortalidade e, após este período, evidenciou-se aumento no número de idosos e redução da natalidade, que ocorreu, primariamente, nos grupos populacionais mais privilegiados e residentes nas regiões mais desenvolvidas do país. (BALDONI, A.O.1; PEREIRA, L.R.L., 2010 p. 314)

Diante do exposto, pode-se dizer então que a medida que há esse aumento na população idosa, todo o mundo precisa se adaptar as novas realidades que irão surgir e que, já, desde agora, estão surgindo. Nitidamente pode-se observar, tanto com um olhar do senso comum bem como das ciências, que a terceira idade ou o idoso tem suas limitações, sejam elas físicas ou psíquicas, que, se não conduzidas da melhor forma – entenda conduzida como tendo um olhar específico tanto da sociedade bem como dos profissionais, sejam eles médicos, psicólogos, arquitetos (nas construções) e dentre outros, cada um com sua especificidade e importância – pode causar danos a essa parcela da sociedade, muitos deles irreversíveis, deixando-os crer que os mesmos são impossibilitados de desenvolver suas tarefas diárias, viajar, conhecer lugares, pessoas, culturas etc.

3.2. Acessibilidade e mobilidade urbana do idoso

Pode-se destacar, tratando-se de mobilidade urbana, a importância de se ter um sistema de transporte coletivo que atenda, no geral, toda a sociedade, sem distinção de classe social. E, para o idoso, essa realidade e necessidade não podem ser diferentes. Diante do que foi explicitado a respeito do crescimento da população idosa, é necessário se pensar a respeito das mais variadas formas de locomoção desses indivíduos, tornando-os sujeitos de sua própria história, dando-os a oportunidade de transitar livremente, fazendo suas próprias escolhas e exercendo seu direito de ir e vir.

De acordo com Blanco et al, ao observar o transporte público das cidades, podemos constatar que este é de fundamental importância para a sociedade, possibilitando o deslocamento diário da população em virtude de suas atividades das mais variadas espécies, seja trabalho, escola, lazer etc.

Dentre as atividades, pode-se observar que um sistema de transporte público é muito mais do que apenas uma forma viável de locomoção. Sobretudo, para a sociedade e, em especial, para o idoso, transmite formas mais seguras e com acessibilidade. Mas, infelizmente, no Brasil, por inúmeros motivos que não cabe aqui citar, pois necessitava de uma pesquisa mais aprofundada, os transportes públicos muitas das vezes não atende as necessidades de toda a população. Segundo Ferraz e Torres (2004), o transporte público no Brasil enfrenta grandes dificuldades, sendo estas, equipamentos destruídos, com pouca acessibilidade e com motoristas pouco preparados para exercerem o serviço de qualidade.

3.3. Dialogo entre a Psicologia e a Arquitetura

Visto que a mobilidade urbana e acessibilidade não podem ser enxergadas apenas pela ótica de uma ciência, é importante destacar a relevância que é unir várias ciências e discutir a respeito. Nisso, cabe o diálogo entre a psicologia e a arquitetura.

Em Psicologia e Arquitetura, duas das áreas mais proximamente ligadas ao estudo da relação pessoa-ambiente, este quadro não é diferente. Gradualmente a Psicologia ampliou sua área de atuação do indivíduo para o social e o ambiental, “redefinindo” e complementando seu objeto de estudo de modo a abarcar as interações ambiente-comportamento, e contribuindo para um conhecimento mais amplo da realidade através de um enfoque ecológica e humanamente consistente. Em Arquitetura, por sua vez, aos poucos se observa o deslocamento da ênfase na análise de aspectos estético-constructivos/ funcionais do edifício para a preocupação com a percepção/satisfação dos usuários e com as implicações das intervenções em termos de paisagem, propiciando a elaboração de propostas mais centradas no indivíduo e/ou no social e nas implicações ecológicas das interferências realizadas. ELALI (1997, P. 351)

Nisso é possível observar que a psicologia e a arquitetura podem desempenhar papéis fundamentais para a sociedade, unindo conhecimentos e contribuindo para o bem estar social. A respeito da mobilidade urbana e acessibilidade não são diferentes, visto que são dilemas sociais que podem ser sanados de acordo com um olhar interdisciplinar.

É importante que o arquiteto enquanto projetista urbanista tenha um olhar voltado para a mobilidade urbana e acessibilidade, conscientes de que, em toda cidade além de adultos a todo vapor físico, existe também indivíduos com suas limitações e, portanto, precisa-se de estudos voltados para projetos e construções que visem incluir esses de forma harmoniosa na comunidade. Além de se pensar em transportes coletivos adequados, é necessário também, não menos importante, atentar para praças, terminais receptores e efeitores de transportes públicos (mais conhecidos como paradas de ônibus) de maneira que se tenha um equilíbrio da sociedade como um todo.

De igual modo, a psicologia em acordo com a arquitetura tem suas grandes contribuições tanto para desenvolver estudos nas áreas acima citadas, bem como informar a sociedade de seus direitos enquanto usuários das políticas públicas de transportes. Enquanto ciências que lidam diretamente com a interação homem-ambiente, tanto a arquitetura como a psicologia tem o papel fundamental de desenvolverem trabalhos interdisciplinares voltados para a sociedade como um todo, visando sanar os problemas enfrentados por essa do que se trata a mobilidade urbana e a acessibilidade,

visando promover uma inclusão social dos idosos que muitos das vezes são deixados para trás por serem mais limitados (fisicamente) do que a grande população jovem ou adulta.

4. Conclusão

Diante do aumento do número de idosos no Brasil, faz-se necessário atentar-se para todas as transformações de forma que seja possível acompanhar todas essas mudanças tão visíveis na sociedade. Para isso, a revisão de literatura mostrou a importância do diálogo entre duas ciências que litam diariamente com a interação homem-ambiente. Trata-se do diálogo multidisciplinar entre a arquitetura e a psicologia, com o intuito de sanar os possíveis problemas de mobilidade urbana e acessibilidade de acordo com suas competências e habilidades.

5. Referencia bibliográfica

BALDONI, A.O.1; PEREIRA, L.R.L. **o impacto do envelhecimento populacional brasileiro para o sistema de saúde sob a óptica da farmacoepidemiologia: uma revisão narrativa.** *Universidade de São Paulo (USP)*, São Paulo, p. 314, 2011.

BLANCO, P. et al. **Mobilidade Urbana no contexto do idoso.** *Universidade de Maringá*, Maringá, p. 147-148, 2014.

BRASIL (2003) Estatuto do idoso. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.741.htm. Acesso em:
01/09/2016 às 15:00H34min

ELALI, G. **Psicologia e Arquitetura: em busca do locus interdisciplinar.** Natal: Universidade Federal do Rio grande do Norte, 1997, P. 351.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano.** São Paulo: Rima, 2004.