

Mobilidade e acessibilidade: O Trânsito do Município de Anápolis- Goiás e as Relações de proteção e defesa do Usuário Idoso

Mobility and Accessibility: The Transit of the Municipality of Annapolis Goiás and as protection Relations and User Defense Elderly

João Pedro Tomaz Oliveira <sup>1</sup>  
Tatiane da Silva Cruz <sup>2</sup>  
Prof. Dr. Rildo Mourão Ferreira<sup>3</sup>

**Resumo:** O presente artigo possui o objetivo de mostrar a realidade do trânsito na cidade de Anápolis e investigar a acessibilidade e mobilidade urbana dos idosos, bem como os principais problemas e reclamações na cidade de Anápolis-Goiás, tendo como enfoque o usuário idoso, haja vista sua fragilidade e vulnerabilidade. Para obter maiores informações sobre o tema, foi realizada uma pesquisa exploratória, por meio de aplicação de um formulário de avaliação da usabilidade do trânsito na cidade. Através da análise descritiva, o trabalho buscou oferecer uma discussão sobre o trânsito em relação aos idosos, caracterizando seus participantes e identificando os principais problemas do trânsito sob o ponto de vista dos mesmos.

**Palavras-chave:** Trânsito. Solução. Administração Pública. Usuário Idoso. Vulnerabilidade. Pesquisa Exploratória.

**Abstract:** The present article have goal of the reality show to traffic in the city of Annapolis and present solutions for what is implemented for the public administration along with society. Having how old user focus, given its fragility and vulnerability. For more information on the subject was held exploratory research, through hum of application evaluation form usability make traffic in the city. By means of descriptive analysis, the working sought to offer a discussion about traffic in relation to seniors, featuring your participants and identifying major traffic problems sob the point of view of the same.

**Keywords:** Traffic. Solution. Public Administration. User elderly. Vulnerability. Exploratory research.

---

<sup>1</sup> Aluno da Faculdade de Direito da Unievangélica, Pesquisador discente do Núcleo de Pesquisa em Direito e Bolsista PIBIC/Unievangélica

<sup>2</sup> Aluna da Faculdade de Direito da Unievangélica e pesquisadora discente do Núcleo de Pesquisa em Direito

<sup>3</sup> Professor da Faculdade de Direito da UniEvangélica – Anápolis – GO. Doutor em Ciências Sociais pela PUC/SP – rildomourao@uol.com.br

## INTRODUÇÃO

Esta pesquisa surgiu a partir da observação e reflexão acerca da mobilidade e acessibilidade do trânsito pelo idoso. A acessibilidade consiste na possibilidade e condição de a pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida de utilizar, com segurança e autonomia, os espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, as edificações, os transportes e os sistemas e meios de comunicação.

Acontece que, para a concretização deste direito, muitas vezes é necessária a eliminação de barreiras arquitetônicas urbanísticas nas edificações, nos transportes, como também a eliminação de paradigmas nas comunicações. Infelizmente não é incomum depararmos, nos ambientes, com calçadas esburacadas, a falta de rampas, escadas sem opção de elevador ou plataforma de elevação, elevadores sem a escrita em braile e sem sinalização sonora, locais com a ausência de piso tátil, o que dificulta e até impede o acesso da pessoa com deficiência e mobilidade reduzida ao meio físico.

Devem ser dadas condições para que as pessoas idosas tenham garantida a sua participação na sociedade, com igualdade de condições, o que não se viabilizará em um ambiente inacessível, com barreiras a serem removidas. De acordo com a nossa Constituição Federal, o Direito de ir e vir deve ser assegurado a todos os cidadãos, devendo ser eliminadas todas as barreiras físicas que impeçam o acesso das pessoas idosas e com mobilidade reduzida ao trânsito e tantos outros.

Há no cenário brasileiro farta legislação contemplando estes direitos como as Leis 10.048/00, 10.098/00, 10741/03 e o Decreto nº 6214/07 regulamentador da acessibilidade e do atendimento prioritário à pessoa idosa, além de outras legislações estaduais e municipais, devendo ser denunciada ao Ministério Público, através de sua ouvidoria, qualquer violação a estes direitos.

O método utilizado nesta pesquisa, inicialmente, foi o dedutivo-bibliográfico, realizando-se, *a priori*, revisão bibliográfica da legislação de trânsito, Constituição Federal e estendendo-se, também, com comentários sobre a legislação infraconstitucional nas esferas federal, estadual e municipal, com foco no Estatuto do Idoso (Lei nº10.741, Código de Defesa do Consumidor e também comentários de doutrinadores, decretos e jurisprudências).

Este trabalho que foi realizado na cidade de Anápolis, com sessenta idosos cujo objetivo principal foi o de investigar a acessibilidade e mobilidade urbana dos idosos, assim como os principais problemas e reclamações.

Para melhor compreender os dados, constam, na pesquisa, informações com gráficos estatísticos demonstrando a opinião dos idosos acerca do tema.

## **A QUESTÃO URBANA E O TRÂNSITO DE ANÁPOLIS**

A cidade de Anápolis apresenta visíveis e significativas mudanças, com grande crescimento, tornando-a a terceira em número de habitantes no Estado de Goiás, conforme os dados de pesquisa realizada pelo IBGE no ano de 2014, fato não esperado no início de sua história. (IBGE, 2015, *online*)

No entanto, esse crescimento acarretou problema no trânsito urbano para os habitantes da cidade de Anápolis-Goiás, especificamente para os idosos. Primordialmente, enquanto nascia Anápolis da Fazenda das Antas, não se imaginava um crescimento constante como encontramos no momento (JORNAL O CONTEXTO, 2015, *online*). Sabe-se, em consequência do crescimento da cidade no decorrer dos anos, que o trânsito não fora sempre congestionado e caótico como encontramos atualmente. As vias comportavam os veículos de seus habitantes, desde os carros de boi até a popularização dos veículos automotores.

Ocorre que a cidade de Anápolis, mais precisamente com a inauguração do Distrito Agro Industrial de Anápolis (DAIA), no ano de 1976, atraiu muitos investidores, havendo uma migração mais intensa de pessoas, e a população da cidade cresceu de forma acentuada. Com o crescimento populacional, houve também o do comércio na cidade, todavia o Município não estava preparado para esse desenvolvimento. (2015, *online*)

Com a vinda das empresas e o crescimento da população, os habitantes optaram por morar próximo aos seus respectivos trabalhos, proporcionando maior comodidade para os trabalhadores. A localização das empresas influenciou diretamente na acessibilidade e mobilidade do trânsito.

Na cidade de Anápolis, grande parte das empresas está localizada no Setor Central e no Distrito Agro Industrial de Anápolis (DAIA), porém diferem-se pela localidade. O DAIA é local próprio para empresas se instalarem, fazendo, assim, com que aumente os empregos e a economia da cidade, desta forma, não encontramos, na região das indústrias, casas residenciais, o que torna bem mais fácil planejar e melhorar a situação do trânsito na região.



Fonte: <http://anapolis.go.gov.br/portal/multimidia/noticias/ver/prefeitura-e-governo-federal-inauguram-oficialmente-viaduto-do-daia>

O fluxo no DAIA é basicamente de carros, ônibus, caminhões e motos. As pessoas de classes menos favorecidas utilizam o transporte público para se locomover até a parte urbana da cidade, e as que possuem um poder econômico maior utilizam seus veículos particulares, motivo esse que nos leva a não encontrar pedestres trafegando pelas vias locais.

Por outro lado, no Setor Central, encontramos um bairro antigo e claramente sem planejamento. A região é vital para a economia da cidade, pois encontram-se empresas do comércio e o terminal urbano de Anápolis, o único, por sinal. O problema é que as vias não conseguem suportar o fluxo de veículos que existem atualmente, assim como as estreitas calçadas não suportam os pedestres, causando transtornos a toda a população.



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1072379&page=4>

Como demonstra a imagem acima da Rua Engenheiro Portela, uma das principais vias da cidade, cruzando com rotas que ligam a diversos bairros, mas o problema que persiste é o mesmo, o local é estreito, os carros dos trabalhadores ocupam os dois lados da rua, os pedestres têm uma constante batalha para conseguir andar pelas calçadas, pois disputam espaço com as barraquinhas dos vendedores autônomos que existem na via. Esse é apenas um exemplo, haja vista que o problema do trânsito de Anápolis não se concentra só nesse espaço, o mesmo erro de planejamento repete-se por todo o Setor Central, não sendo diferente no restante da cidade.

## **MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE DO USUÁRIO IDOSO**

O Estatuto da Cidade, Lei 10.257/2001, torna obrigatória a existência de um plano de transporte urbano integrado para as cidades, e este plano deve estar inserido no Plano Diretor, promulgado através da Lei Complementar nº 128, de 10 de Outubro de 2006. Em seu art. 53 impõe que a estratégia da mobilidade e da acessibilidade urbana tenha como objetivo geral melhorar os deslocamentos na cidade para atender as distintas necessidades da população, qualificando a circulação de pessoas e cargas, e priorizando o transporte coletivo em detrimento do particular.

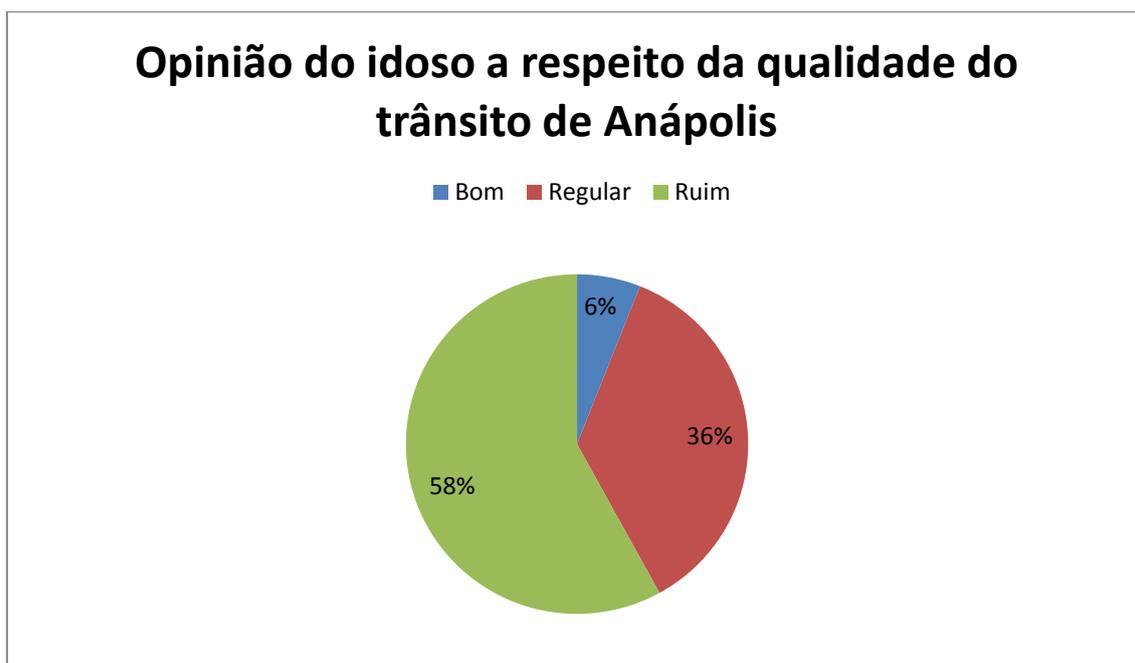
Segundo a base de dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o Município de Anápolis conta com a 46º maior frota de veículos emplacados do país, ou

seja, cerca de 226.049 (duzentos e vinte e seis mil e quarenta e nove veículos) (DENATRAN, 2014, *online*).

Segundo o art. 74 do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), é dever do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) promover a educação para o trânsito, não limitando a idade para os que serão alcançados pelas ações. No entanto, a realidade do trânsito brasileiro é o de condutores nervosos e trânsito caótico, o que gera ódio, brigas e muitas vezes mortes. Condutores com 70 (setenta) anos de idade, ou talvez menos, desistem de dirigir por medo de que a violência no trânsito acabe os atingindo (2015,*online*).

Acontece que o trânsito no Brasil requer condutores aptos a saírem de situações de risco a qualquer momento, isso assusta os idosos devido ao fato de serem mais frágeis, vulneráveis e terem os reflexos mais lentos do que um condutor mais novo.

Foi realizada uma pesquisa de campo acerca da opinião dos idosos em Anápolis-Goiás, cujos primeiros dados podem ser observados no gráfico abaixo.:



Como demonstra o gráfico, o nível de insatisfação dos idosos na cidade é preocupante, as reclamações versam sobre a violência no trânsito, a falta de estrutura, a quase inexistência de agentes fiscalizadores na cidade e o total desrespeito por parte dos condutores.

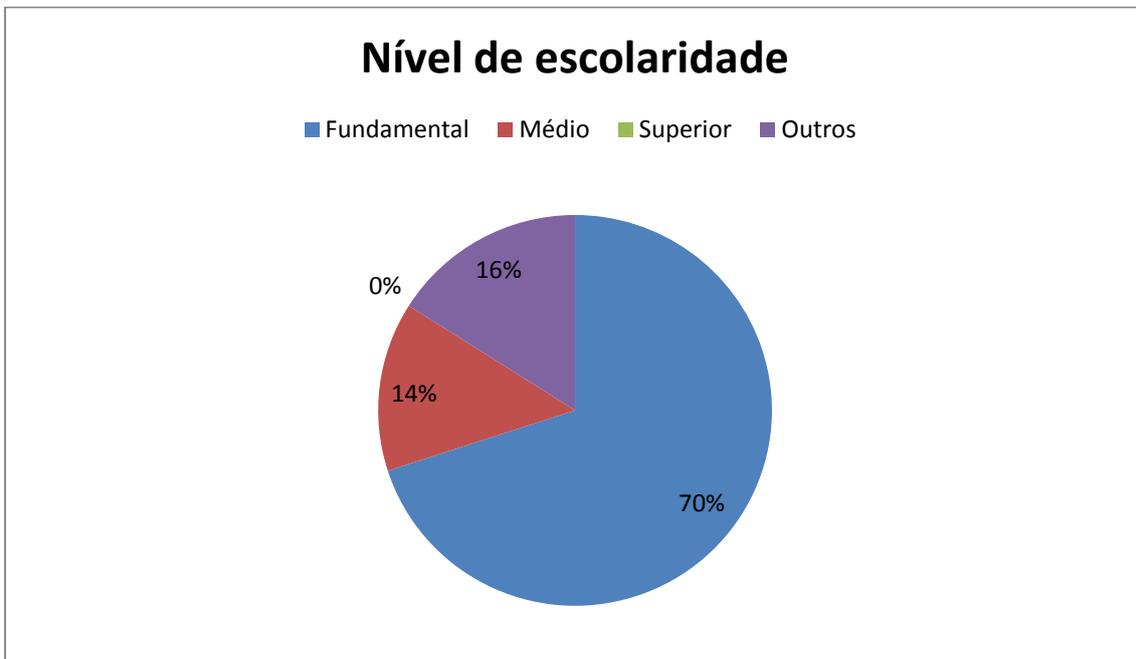
A Pesquisa demonstra que a CMTT (Companhia Municipal de Trânsito e Transporte), autarquia responsável pelo trânsito de Anápolis, possui um departamento

de Educação para o Trânsito, porém o foco das campanhas são condutores em geral e futuros condutores, trabalhando com palestras e campanhas de conscientização. Podemos confirmar os fatos na página da CMTT, no site da cidade de Anápolis-GO.

De acordo com a Lei 10.741/03, todos têm o dever de assegurar ao idoso uma vida digna, sendo, assim, necessária a priorização do idoso frente a algumas situações. A prescrição legal se encontra no art. 3º, *in verbis*:

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

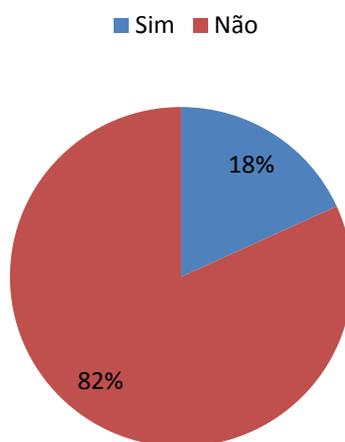
Analisando os motivos que causam essa espécie de isolamento social dos idosos da cidade, percebe-se uma realidade constrangedora, como demonstrado no gráfico a seguir.



O gráfico mostra que nível de escolaridade dos idosos da cidade é baixo. Grande parte é fruto de êxodo rural, formando uma classe de pessoas simples e de pouco conhecimento específico. Isso faz com que não saibam a forma de agir frente a uma injustiça e muito menos questionar sobre os direitos que possuem.

Foi realizada, ainda, uma pesquisa sobre a quantidade de idosos que possui conhecimento dos problemas no trânsito de Anápolis:

## Você conhece os problemas do trânsito de Anápolis em relação ao idoso?



Os dados demonstram que os idosos, mesmo possuindo um nível baixo de escolaridade, têm conhecimentos dos problemas de trânsito que os cercam. Porém, no momento em que devem questionar e tomar alguma providencia, eles se mantêm inertes, alegando não terem poder para uma mudança e, ainda, dificuldade de encontrar quem solucione os problemas, ou simplesmente se acomodam.

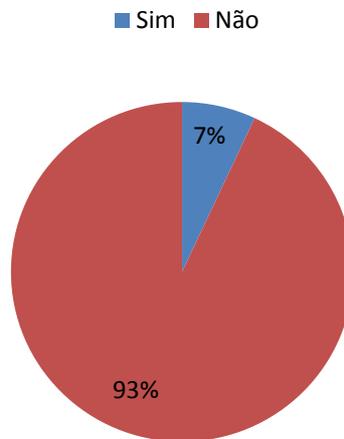
Sabemos que para que algo ocorra da forma que desejamos é preciso que anteriormente exista um planejamento, da mesma forma ocorre com o trânsito. Políticas públicas precisam ser criadas para que melhorias realmente aconteçam.

No tocante a campanhas de conscientização feitas pela Educação para o Trânsito de Anápolis, não existe nada com foco no usuário idoso. Em contrapartida, os órgãos oficiais alegam que as campanhas têm foco em todos os habitantes da cidade, contudo, o usuário idoso necessita de uma atenção especial e a população precisa ter ciência desse fato para que não persista nos erros que cometem atualmente.

O objetivo é levar a campanha a todas as regiões da cidade conscientizando todos os cidadãos anapolinos, incluindo crianças e adolescentes, e, com isso, contribuir para sua formação de plena cidadania e com a busca permanente de um trânsito sem acidentes e mais seguro (2015, *online*)

Questionou-se, durante a pesquisa, se idosos possuíam conhecimento de alguma política pública de trânsito destinada ao usuário idoso, conforme o gráfico a seguir:

## Você conhece alguma política pública de trânsito destinada ao usuário idoso?

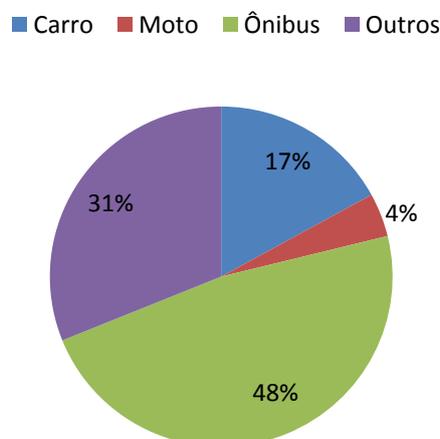


O resultado demonstrado não difere do esperado. As políticas públicas existentes, atualmente, possuem foco nos usuários do trânsito de uma forma geral, sem levar em conta as dificuldades dos idosos frente ao mau planejamento do trânsito.

Dirigir um veículo motorizado é uma atividade complexa que requer integração rápida e contínua de habilidades cognitivas sensório-perceptivas e motoras de alto nível. Todas diminuindo em alguma extensão com o avanço da idade, comprometendo desse modo à habilidade necessária para dirigir com segurança (EDUCAÇÃO TRÂNSITO, 2015, *online*).

No tocante ao meio de transporte utilizado para locomoção dos idosos, o objetivo foi saber qual o meio de transporte preferido por eles, assim como o motivo, visando, assim, entender o cotidiano dos idosos e suas limitações. Veja-se:

## Meios de transporte mais utilizados



Como demonstrado pelo gráfico, percebemos que a realidade do idoso é o da exclusão da condução de veículos, mostrando que eles passam a depender de um outro condutor para sua locomoção. Logo, os dados confirmam o fato de que os idosos vão abandonando a independência até os 70 (setenta) anos.

A maior parte dos idosos, representando 48% (quarenta e oito por cento), utiliza o transporte público como meio de locomoção, talvez com forma de manter um pouco da independência que perderam ao passar dos tempos. No entanto, 17% (dezessete por cento) dos usuários, ainda utilizam o carro como meio de transporte, ou seja, nem todos optam por abandonar sua independência de locomoção, porém é uma pequena parcela.

É sabido por todos sobre a vulnerabilidade que a motocicleta deixa o condutor, não sendo, então, o veículo mais adequado para um idoso, todavia, contamos com uma parcela de 04% (quatro por cento) optando por motocicletas como meio de transporte. Os entrevistados disseram que utilizam a motocicleta como meio de transporte somente pelo fato de não terem meios econômicos suficientes para adquirir outro veículo.

Por fim, encontramos uma parcela de 31% (trinta e um por cento) de idosos que não utilizam nenhum dos três meios de transporte citados. Esta parcela representa os idosos que preferem se locomover a pé, desta forma, não precisam depender da boa vontade de outras pessoas, mesmo que seja o transporte público.

O gráfico a seguir demonstra como o idoso sente-se em relação à questão do respeito dispensado a ele no trânsito.



Nesse aspecto, 67% (sessenta e sete por cento) dos idosos sentem-se desrespeitados no trânsito. Por outro lado, 33% (trinta e três por cento) sentem-se respeitados. A questão é a pressão e intensidade cobrada pelo trânsito nos tempos modernos, tornando, assim, um espaço hostil, não suportado por muitos idosos, abandonando, desse modo, o seu direito de dirigir.

O motorista idoso é considerado educado e cuidadoso, sendo um observador atento às leis de trânsito, sendo pequena a ameaça que estes representam para o trânsito, porém, a maneira nervosa como se dirige em nosso país, exige interação entre estímulos e respostas rápidas obrigando o motorista responsável a manter atenção redobrada. Assim mesmo, não são poucas as situações em que tem de usar ao máximo suas habilidades psicomotoras para evitar acidentes (EDUCAÇÃO TRÂNSITO, 2015, *online*).

Verifica-se que o Estatuto do Idoso é uma evolução protetiva nos direitos dos Idosos, porém em relação a mobilidade e acessibilidade no trânsito, fica demonstrado o desrespeito ao direito de ir e vir do idoso.

### **Considerações Finais**

Desrespeitar os idosos em seus direitos é fazer com que essa parcela da população não seja vista como pessoas capazes de viver em uma sociedade igualitária. Porém, ao mesmo tempo em que focam na legislação protetiva, deixam de observar e colocar em prática as mínimas regras de clareza de informação que são essenciais e que possuem cunho obrigatório dado à legislação vigente.

Os dados apresentados na pesquisa evidenciam que existe um grande número de idosos que se tornam vítimas das vias públicas mal sinalizadas e com pouca acessibilidade. Constatamos que por terem dificuldade de captar novas informações, os idosos não buscam meios necessários para ter seus direitos reconhecidos e não observam que essa situação só os prejudica. Com o aumento dos veículos nas vias urbanas, eles ficam mais expostos ao perigo, podendo, até mesmo, sofrer um acidente.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) define saúde como: “o completo estado de bem-estar físico, mental e social, e não simplesmente a ausência de enfermidade”. Desse modo, percebe-se que a fenômeno da acessibilidade no trânsito deve ser trabalhado igualmente como problema de saúde pública.

Concluiu-se, que pesquisa investigou e apresentou a falta de acessibilidade no trânsito é uma dura realidade para todos, mas os idosos, em especial, por estar com a saúde mais debilitada. O assunto é de interesse social e faz parte da realidade de nossa

comunidade, uma vez que é fato a situação de gravidade que paira entre os idosos, muitos condenados a trafegar em vias urbanas sem sinalização e pavimentação adequada, confirmando a falta de acessibilidade no trânsito. Desta forma, as consequências geradas ao idoso estão intimamente ligadas a mobilidade e acessibilidade urbana, sendo que poderia estar inserido nas ações, programas e atividades a serem desenvolvidas em conjunto com a administração pública e os órgãos de trânsito.

### Referências

BARAT, Josef. IPEA - **Instituto de planejamento econômico e social, estrutura metropolitana e sistema de transportes**: estudo do caso Rio de Janeiro. Série monográfica. Rio de Janeiro: IPEA, 1975, acessado em janeiro de 2015.

BARBOSA, Vander Lúcio. **Falta de planejamento é o maior desafio do trânsito**. [www.jornalcontexto.net/falta-de-planejamento-e-o-maior-desafio-do-transito](http://www.jornalcontexto.net/falta-de-planejamento-e-o-maior-desafio-do-transito), acessado em julho de 2015.

Código Brasileiro de Trânsito, Lei nº 9.503/97.

Código de Defesa do Consumidor, lei 8078/90.

Estatuto do Idoso, Lei nº 10.741/03.

MELLO, Karla Reis Cardoso de. **Transporte urbano de passageiros**: as contradições do poder público. São Paulo: Café Editora Expressa, 2000, acessado em abril de 2015.

PLANO DIRETOR. **Prefeitura Municipal de Anápolis** - GO. Anápolis, 2014.

TIEL, Valdemar Correia. **História do transporte urbano no Brasil, bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram**. São Paulo: Pini, Brasília, EBTU, 1984, acessado em junho de 2015.