

PESSOA IDOSA E MOBILIDADE URBANA: REFLEXÕES ACERCA DOS IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NA LOCOMOÇÃO DO IDOSO NA CIDADE DE JUIZ DE FORA

Priscila Castro de Oliveira ¹
Marianne Rodrigues Vieira ²
Letícia Altomare Carvalho Nunes Ferreira ³
Ana Carolina Resende Vasconcelos ⁴
Emmanuel Sá Resende Pedroso ⁵

RESUMO

Ao longo das últimas décadas, muitos municípios brasileiros têm passado por várias transformações urbanas evidenciadas, sobretudo, na demolição e construção de edifícios e em alterações realizadas no espaço público, como ruas e praças. Tais modificações, em muitos casos, tendem a prejudicar a relação entre a população idosa e a cidade, na medida em que grande parte dos representantes da atual geração de idosos, por vezes, estabeleceu um forte vínculo com o espaço urbano, ao longo da vida. Paralelamente, às más condições de acessibilidade e mobilidade urbana, verificadas em muitos municípios do país, agravam essa situação. Não obstante, a pandemia de Covid-19, ao promover mudanças na relação dos munícipes com a cidade, também deve ser considerada. O objetivo geral deste artigo consiste em realizar reflexões sobre os impactos da pandemia de Covid-19 na locomoção da pessoa idosa na cidade de Juiz de Fora, Minas Gerais, Brasil. A técnica da documentação indireta, pois, permitiu o embasamento necessário a este estudo, ao passo que viabilizou uma revisão bibliográfica acerca dos temas idoso, acessibilidade, mobilidade urbana e pandemia de Covid-19, bem como a obtenção de dados sobre o contexto juiz-forano, no tocante a espaços e serviços relacionados ao deslocamento da pessoa idosa pela cidade, existentes nos períodos pré-pandemia e atual. Assim, foram realizadas ponderações que podem nortear ações futuras, voltadas para a melhoria das condições de locomoção do idoso no município em questão.

Palavras-chave: Pessoa idosa, Mobilidade urbana, Acessibilidade, pandemia de Covid-19.

INTRODUÇÃO

¹ Graduanda do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora - UFJF, priscila.oliveira@arquitetura.ufjf.br;

² Graduanda do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora - UFJF, marianne.vieira@arquitetura.ufjf.br;

³ Graduanda do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora - UFJF, leticia.altomare@arquitetura.ufjf.br;

⁴ Graduanda do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora - UFJF, ana.vasconcelos@arquitetura.ufjf.br;

⁵ Professor orientador: Doutor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Juiz de Fora - UFJF, emmanuel.pedroso@arquitetura.ufjf.br.

O crescimento de uma cidade geralmente é acompanhado por transformações em sua malha urbana, evidenciadas na construção e na demolição de edifícios e espaços públicos. Tal fenômeno, tem sido verificado em muitos municípios brasileiros, nas últimas décadas. Como consequência desse processo, edificações, ruas e praças de valor social, cultural e histórico para a população, por vezes são perdidas, o que acaba por afetar a apropriação da cidade por todos. Não obstante, essa situação tende ainda a se agravar junto aos idosos, sobretudo com relação à atual geração, cujos representantes, em muitos casos, estabeleceram um forte vínculo afetivo com o espaço urbano, ao longo da vida. Ao mesmo tempo, as condições precárias de acessibilidade e mobilidade urbana passíveis de verificação em grande parte das cidades brasileiras, levam à existência de barreiras aos deslocamentos, permanências e usos dos mais variados locais pelos idosos, prejudicando não somente a preservação de seus laços afetivos com o município, mas também a constituição de novos elos com o mesmo. Além disso, os problemas decorrentes da pandemia de Covid-19 – tais como o distanciamento social e outras restrições – também devem ser considerados em paralelo, haja vista que tendem a incidir de maneira negativa na relação entre a pessoa idosa e o espaço urbano.

O presente estudo⁶ tem como foco a cidade de Juiz de Fora, Minas Gerais, Brasil, sendo o objetivo geral traçado, a realização de reflexões junto ao município em questão, no tocante aos impactos da pandemia de Covid-19 na locomoção da parcela idosa de sua população. Neste trabalho, encontram-se, além desta introdução, a metodologia utilizada, os temas abordados na fundamentação teórica, a apresentação, comparação e análise dos espaços e serviços destinados ao deslocamento do idoso no contexto juiz-forano, nos períodos pré-pandemia e atual, as ponderações e conclusões alcançadas, os agradecimentos e as referências utilizadas.

METODOLOGIA

Para o desenvolvimento deste estudo, a metodologia empregada compreendeu o uso da técnica de documentação indireta. De acordo com Marconi e Lakatos (2003, p. 174), tal técnica “é a fase da pesquisa realizada com intuito de recolher informações prévias sobre o campo de interesse” e a mesma pode ser realizada por meio de pesquisas documentais e/ou bibliográficas.

⁶ Este artigo consiste em um dos desdobramentos do Projeto de Treinamento Profissional “Acessibilidade em edifícios e espaços públicos de Juiz de Fora”, com a participação das acadêmicas Ana Carolina Resende Vasconcelos, Letícia Altomare Carvalho Nunes Ferreira, Marianne Rodrigues Vieira e Priscila Castro de Oliveira e orientação do Professor Emmanuel Sá Resende Pedroso, realizado no Grupo de Pesquisa “ID – Envelhecimento, Acessibilidade e Lugar”, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Juiz de Fora (ID/FAU/UFJF).

Neste estudo, sua utilização permitiu uma revisão bibliográfica sobre os temas pessoa idosa, acessibilidade e mobilidade urbana, assim como uma consulta a informações e dados referentes à pandemia de Covid-19.

REFERENCIAL TEÓRICO

As ponderações objetivadas neste trabalho demandam a abordagem dos temas idoso, acessibilidade, mobilidade urbana e pandemia de Covid-19.

Na definição da pessoa idosa, o critério cronológico é largamente utilizado. No Brasil, de acordo com a Política Nacional do Idoso (Lei nº 8.842, de 1994) e o Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741, de 2003), o indivíduo é considerado idoso quando possui idade igual ou superior a 60 anos (BRASIL, 1994, 2003).

A existência de ambientes acessíveis é essencial para a qualidade de vida do idoso. A acessibilidade consiste na:

possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (ABNT, 2020, p. 02).

A promoção da acessibilidade está condicionada à eliminação de barreiras. Estas, segundo o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 2015), implicam em:

qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros [...] (BRASIL, 2015, s/p.).

Na mesma fonte, as barreiras encontram-se classificadas em urbanísticas; arquitetônicas; nos transportes; nas comunicações e na informação; atitudinais; e tecnológicas (BRASIL, 2015).

Os espaços destinados ao deslocamento da pessoa idosa pela cidade devem ser acessíveis. Assim, é impositivo contemplar o conceito de mobilidade urbana. A mobilidade urbana se refere à “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012, s/p.). De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 2012), as seguintes estruturas atuam junto à mobilidade urbana: vias;

estacionamentos; terminais e estações; pontos de embarque e desembarque de passageiros e de cargas; sinalização; equipamentos e instalações; e instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação e informação (BRASIL, 2012).

Por fim, a pandemia de Covid-19 em curso, tem acarretado em novas dificuldades à locomoção da pessoa idosa na cidade. Os problemas gerados por esse quadro são por vezes verificados, em muitos municípios brasileiros, em uma menor utilização dos espaços públicos – como, por exemplo, praças e parques – e do transporte público – esta, constatada paralelamente a condições precárias do transporte coletivo, em muitos casos, e à inexistência de uma cultura nacional que priorize a adoção de modos de transporte não motorizado e os deslocamentos à pé.

A infraestrutura urbana precisa garantir o deslocamento do idoso com autonomia e segurança, papel este ainda mais importante diante da atual pandemia de Covid-19. Logo, a apreensão dos conceitos aqui apresentados constitui uma etapa essencial às ponderações a serem realizadas no presente estudo.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

As reflexões objetivadas neste trabalho, são precedidas por uma breve apresentação da cidade de Juiz de Fora e dos contextos anterior à pandemia de Covid-19 e atual, referentes ao deslocamento da pessoa idosa no espaço urbano.

O município de Juiz de Fora está localizado na zona da mata mineira, na região sudeste brasileira. De acordo com o último censo, realizado em 2010, naquele ano, em meio a uma população de 516.247 habitantes, a cidade já possuía uma parcela expressiva – 70.065 indivíduos (13,6% da população) – com idade igual ou superior a 60 anos (IBGE, 2010a, 2010b). Tendo em vista o crescimento do município – sua população estimada para 2021 é de 577.532 habitantes – e o processo de envelhecimento da mesma, em curso, o número de idosos residentes na cidade atualmente certamente é ainda maior. Tais questões evidenciam a importância do planejamento e da adequação do espaço urbano em questão ao atendimento das demandas da pessoa idosa, dentre elas a sua necessidade de locomoção. No tocante a este ponto, foi aprovado, por meio do Decreto nº 12.829/2016, o Plano de Mobilidade Urbana de Juiz de Fora – PlanMob-JF (PJF, 2021a). No PlanMob-JF, junto à pessoa idosa, encontram-se ressaltados: (1) a importância de uma contínua consulta ao idoso, ao longo da implementação das ações; (2) o desenvolvimento de projetos de sinalização em travessias contemplando, dentre outras soluções, o aumento do tempo semafórico para o pedestre; (3) a priorização do pedestre

na utilização dos espaços de circulação; (4) a previsão de vagas exclusivas para estacionamento de idosos, em vias, na área central; e (5) a requalificação necessária nas calçadas existentes no centro da cidade (PJF, 2016).

A abordagem dos contextos – pré-pandemia de Covid-19 e atual – foi pautada em parâmetros estabelecidos a partir das infraestruturas de mobilidade urbana, mencionadas na Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), sendo eles: calçadas, vias e travessias; e pontos de embarque e desembarque de passageiros, terminais e estações. As essenciais orientações decorrentes da pandemia, dentre as quais encontram-se o distanciamento social, o uso de máscara, a preferência por locais nos quais é possível ter ventilação natural e a previsão de pontos para higienização, afetaram de maneira diferente os dois grupos estabelecidos.

No que diz respeito a calçadas, vias e travessias, foram apreendidas permanências e modificações. A adoção, em grande parte equivocada, de materiais – sobretudo na área central, com o vasto emprego da pedra portuguesa – e a falta de manutenção, verificadas antes da pandemia, se mantiveram. Assim, a constatação presente no PlanMob-JF, em 2016, de que “as calçadas são estreitas, boa parte, em precárias condições, poucas sombras e com obstáculos” perdura (PJF, 2016, p. 5). Problemas verificados junto a muitas travessias da cidade, antes da pandemia, também permaneceram no cenário atual. Em 2017, Juiz de Fora foi o segundo município do Brasil em número de atropelamentos de pessoas idosas, no trânsito (BRASIL, 2017 apud VALENTE, 2017). Infelizmente, nos dias de hoje, as notícias sobre atropelamentos continuam recorrentes, o que tornam necessárias ações focalizadas em frentes como as faixas de pedestres, o tempo semafórico e as sinalizações envolvidas, além da implementação de campanhas de conscientização de pedestres e motoristas (G1 ZONA DA MATA, 2020a) (ZANELLA, 2021). Por outro lado, a demarcação de áreas de permanência em filas e assentos, juntamente com o fechamento de alguns espaços públicos – como, por exemplo, o Parque Halfeld, localizado no centro da cidade, a Praça Poeta Daltemar Lima, na região sul, e a Praça CEU, situada na zona norte (ZANELLA, 2020) (G1 ZONA DA MATA, 2021) (G1 ZONA DA MATA; MG2, 2021) – certamente influenciaram nos percursos e fluxos de idosos, no espaço urbano.

Junto aos pontos de embarque e desembarque de passageiros, terminais e estações, segundo grupo considerado neste trabalho, foram verificadas alterações significativas, uma vez comparados os contextos pré-pandemia e atual, sobretudo no tocante ao transporte público. A suspensão de algumas linhas de ônibus urbanos ou a interrupção do serviço durante parte da noite – esta medida, ao longo de um menor período – por exemplo, ilustram esse entendimento

(GI ZONA DA MATA, 2020b) (ALFREDO, 2021). Tal cenário pode ser verificado por meio de uma comparação entre o número de viagens realizado em janeiro de 2020 – antes da pandemia; 336.701 viagens – e em janeiro de 2021 – durante a pandemia; 186.310 viagens (PJF, 2021b) – na qual fica evidente a redução ocorrida na oferta desse serviço. Em tempo, não foram obtidos dados relativos ao transporte individual (táxi e aplicativos). No que diz respeito aos pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte público, os problemas muitas vezes identificados atualmente junto à infraestrutura disponível, principalmente nos bairros, já existiam no período anterior à pandemia de Covid-19. Nestes locais, a má conservação do piso e a falta de manutenção da vegetação estão entre os principais problemas relatados pelos usuários (RIBEIRO, 2018).

Mesmo diante da pandemia de Covid-19, a identificação de permanências junto aos dois grupos considerados neste estudo, não implica necessariamente na manutenção de aspectos positivos no que diz respeito ao deslocamento do idoso na cidade de Juiz de Fora. Tal entendimento é obtido com a constatação da continuidade de muitos dos problemas verificados no passado, evidenciados sobretudo nas calçadas, travessias e pontos de embarque e desembarque de passageiros. Ao mesmo tempo, as novas demandas geradas pela pandemia em curso, verificadas nos impactos ocorridos no uso de locais de permanência – como, por exemplo, praças – e do transporte público, certamente aumentaram os desafios a serem enfrentados pela parcela idosa da população, na sua movimentação pela cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É de extrema importância a realização de ponderações acerca dos impactos da pandemia de Covid-19 na relação do idoso com a cidade. As necessárias medidas adotadas para o enfrentamento dessa crise, incidiram sobre a infraestrutura de mobilidade urbana, existente no município de Juiz de Fora, de maneira a criar novas demandas, como a adequação de praças e parques e do transporte público. Entretanto, problemas existentes anteriormente – como os aspectos aqui mencionados, referentes às calçadas, travessias e locais de embarque e desembarque de passageiros – não só permaneceram como, em muitos casos, foram agravados com a instalação da pandemia. Essas reflexões realizadas, embora relevantes, não encerram as discussões necessárias sobre o tema. É importante ressaltar que esse debate está em aberto, haja vista que a pandemia encontra-se em curso. O presente estudo buscou reunir questões já passíveis de verificação no contexto juiz-forano, de maneira a, por meio das reflexões

realizadas, incentivar a sua discussão e obtenção de possíveis respostas diante dos desafios existentes.

As reflexões aqui realizadas, levaram ao entendimento de que as barreiras encontradas pela pessoa idosa em seu deslocamento por Juiz de Fora, de uma forma geral, estão sendo maximizadas pela pandemia de Covid-19. Por isso, espera-se que os desdobramentos vislumbrados para este trabalho – como o direcionamento do mesmo à Secretaria de Mobilidade Urbana do município e a sua repercussão junto a outras cidades – contribuam para a realização de novos estudos e embasem a proposição de soluções locais, voltadas à melhoria das condições de mobilidade urbana aqui existentes e fomentem o estabelecimento de discussões em outros contextos.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos à Pró-Reitoria de Graduação da Universidade Federal de Juiz de Fora (PROGRAD/UFJF) pelo apoio dado ao Projeto de Treinamento Profissional intitulado “Acessibilidade em Edifícios e Espaços Públicos de Juiz de Fora”, do qual este estudo constitui um dos seus desdobramentos.

REFERÊNCIAS

ALFREDO, Marcos. Estado de Minas. **Juiz de Fora proíbe ônibus após as 20h e tem medidas mais restritas**. 16 de março de 2021. Disponível em:

<https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2021/03/16/interna_gerais,1247346/juiz-de-fora-proibe-onibus-apos-as-20h-e-tem-medidas-mais-restritivas.shtml>. Acesso em: 28 set. 2021.

G1 ZONA DA MATA. Tv Integração. **Idoso morre atropelado por motociclista no Centro em Juiz de Fora**. 27 de outubro de 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2020/10/27/idoso-morre-atropelado-por-moto-no-centro-em-juiz-de-fora.ghtml>>. Acesso em: 01 out. 2021a.

G1 ZONA DA MATA. Tv Integração. **Linhas de ônibus urbanos são suspensas em mais de 40 trajetos em Juiz de Fora**. 01 de abril de 2020. Disponível em:

<<https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2020/04/01/linhas-de-onibus-urbanos-sao-suspensas-em-mais-de-40-trajetos-em-juiz-de-fora.ghtml>>. Acesso em: 28 set. 2021b.

G1 ZONA DA MATA. Tv Integração. **Prefeitura anuncia fechamento das praças em Juiz de Fora por causa da Covid-19.** 29 de março de 2021. Disponível em:

<<https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2021/03/29/prefeitura-anuncia-fechamento-das-pracas-em-juiz-de-fora-por-causa-da-covid-19.ghtml>>. Acesso em: 28 set. 2021.

G1 ZONA DA MATA; MG2. Tv Integração. **Parque Halfeld volta a ser fechado por causa da Covid-19 em Juiz de Fora.** 30 de março de 2021. Disponível em:

<<https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2021/03/30/parque-halfeld-volta-a-ser-fechado-por-causa-da-covid-19-em-juiz-de-fora.ghtml>>. Acesso em: 28 set. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010: Brasil/Minas Gerais/Juiz de Fora. Panorama.** Disponível em:

<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/juiz-de-fora/panorama>>. Acesso em: 28 set. 2021a.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010: Brasil/Minas Gerais/Juiz de Fora. Panorama/Pesquisas.** Disponível em:

<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/juiz-de-fora/pesquisa/23/25888?detalhes=true>>. Acesso em: 28 set. 2021b.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. **Sistema de Legislação Municipal.**

Disponível em: <<https://jflgis.pjf.mg.gov.br/norma.php?chave=0000040357>>. Acesso em: 28 set. 2021a.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Portal da Transparência. **PJF de portas abertas. Transporte Público – Planilha de Viagens.** Disponível em:

<https://www.pjf.mg.gov.br/transparencia/transporte_publico/onibus/viagem/index.php>. Acesso em: 28 set. 2021a.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Secretaria de Transporte e Trânsito – SETTRA. **Plano de Mobilidade Urbana de Juiz de Fora – PlanMob-JF**. Juiz de Fora, 2016. Disponível em:

<https://www.pjf.mg.gov.br/secretarias/smu/servicos/arquivos/plano_mobilidade_151216.pdf>. Acesso em: 28 set. 2021.

RIBEIRO, Renan. Tribuna de Minas. **Usuários de JF apontam más condições de pontos de ônibus**. 01 de maio de 2018. Disponível em:

<<https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/01-05-2018/usuarios-de-jf-apontam-mas-condicoes-de-pontos-de-onibus.html>>. Acesso em: 29 set. 2021.

ZANELLA, Sandra. Tribuna de Minas. **Parque Halfeld é fechado com gradis por tempo indeterminado**. 21 de março de 2020. Disponível em:

<<https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/21-03-2020/parque-halfeld-e-fechado-com-gradis-por-tempo-indeterminado.html>>. Acesso em: 28 set. 2021.

ZANELLA, Sandra. Tribuna de Minas. **Idosa morre atropelada no Quintas da Avenida em Juiz de Fora**. 25 de maio de 2021. Disponível em: <

<https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/25-05-2021/idosa-morre-atropelada-no-quintas-da-avenida-em-juiz-de-fora.html>>. Acesso em: 01 out. 2021.