

IV DESAFIO MICRORREVOLUÇÕES URBANAS - PEDESTRE IDOSO

1. Apresentação do problema escolhido pela equipe

Percebe-se que houve um aumento significativo da expectativa de vida da população. O avanço da medicina, políticas públicas para prevenção de doenças, conscientização para a inserção de uma melhor qualidade na alimentação e na prática de exercícios é o que explica o aumento de idosos na população. A partir disso, pode-se considerar que o número de idosos nas ruas aumentou, são idosos ativos que se deslocam sozinhos pelas ruas e também usando transporte público.

Mesmo diante de uma população de idosos na maioria ativos, que exercem suas atividades com independência, ainda assim são pessoas que precisam de atenção especial dos órgãos fiscalizadores de trânsito e até mesmo do restante da população mais nova que circula pela cidade. Com o tempo, o corpo humano vai apresentando sinais de envelhecimento e, com isso, os órgãos responsáveis pela mobilidade já não funcionam com perfeição e o reflexo que é uma reação de proteção já está comprometido, ou seja, perdem a capacidade de perceber o perigo.

Segundo SANT'ANNA (2006) e CHAGAS (1996), dentre as limitações fisiológicas que mais afetam a mobilidade da pessoa idosa, estão:

- Perda de visão - diminuição de nitidez, visão periférica;
- Perda de audição - dificuldade de percepção de barulhos e ruídos que contribui para a perda de equilíbrio;
- Dificuldade de locomoção - enfraquecimento dos ossos, redução de flexibilidade, redução da força muscular;
- Aumento de tempo de reação - conforme a complexidade da tarefa a ser executada, o idoso necessita de um maior tempo para reação;
- Declínio da velocidade de julgamento - dificuldade de julgamento sobre tempo e espaço. exemplo: se um veículo está longe ou perto, se está em alta velocidade ou não.

Todas essas alterações do corpo citadas acima chegam com a idade e contribuem para que os idosos sejam o grupo de pedestres de maior vulnerabilidade. A partir desse cenário, o grupo de estudantes decidiu aceitar o desafio de Microrrevoluções Urbanas com o objetivo de auxiliar na formulação de um projeto que auxilie na diminuição de acidentes envolvendo idosos.

2. Cenário atual

Segundo o Departamento Estadual de Trânsito (Detran). Idosos entre 65 e 74 anos estão entre faixas etárias que mais registraram mortes no trânsito gaúcho no primeiro semestre de 2018. Eles representaram 8,98% do total de vítimas dos acidentes fatais. O estudo revela, também, que 62% deles eram

condutores ou pedestres, duas das maneiras que mais mataram idosos no trânsito em 2018. Tamanha vulnerabilidade é explicada, em parte, por distração, lentidão na tomada de decisões, perda de audição, de visão e de massa muscular que leva ao enfraquecimento e ao desequilíbrio.

- Esse grupo ficou atrás apenas de quem tem entre 25 e 29 anos(10,15%) e entre 21 e 24 anos (9,80%). Outra interpretação para o ingresso na lista dos três grupos que mais morrem está no envelhecimento da população. Em 2010, 5,62% dos gaúchos tinham entre 65 e 74 anos. Agora, é de 7,45%. Neste mesmo período, essa população passou de 614 mil para 844 mil, crescimento de 37%, segundo o IBGE. A comparação entre os primeiros semestres de 2017e 2018 mostra que diminuíram os acidentes fatais nas vias municipais (-1,93%) e federais (-17,09%), mas cresceram nas estaduais (13,21%). O aumento dos acidentes fatais deve-se, principalmente, à imprudências motoristas.

3. Apresentação da solução/proposta

- Criação de uma sinalização sonora ou visual para paradas de ônibus, onde o idoso possa ser avisado da chegada do coletivo e possa ficar atento ao embarque e desembarque de pedestres.
- E para o veículo coletivo o uso de lombadas ou tachões de sinalização (tartarugas), para que haja uma redução da velocidade em locais que sejam necessários seu uso.
- Expansão do projeto que já é implantado: PEDESTRE IDOSO. Com micro palestras de agentes de educação da EPTC dentro de ônibus, conscientizando e educando os idosos a como se protegerem de acidentes tanto nas ruas como dentro dos transportes públicos e também conscientizando o restante da população de menos idade a auxiliar a terceira idade e ser mais gentil, como por exemplo, cedendo seu lugar para o idoso, evitando assim uma queda do mesmo.
- Palestras em áreas e instituições onde há uma grande concentração de idosos, para conscientizar e reeducar os mesmos.
- Expansão da implementação de sinalização sonora nas sinalizadas quando estiver disponível para a travessia.
- Sinalização visual como placas avisando aos motoristas onde existe maior população e circulação de pedestres idosos (como bancos, lotéricas, supermercados, hospitais, farmácias,etc.)



- E para divulgação e reforçar as novas práticas no trânsito, o uso de cartazes em ônibus e paradas com as informações e dados sobre a vulnerabilidade dos idosos no trânsito como forma de uma maior conscientização e reeducação.

4. Viabilidade de realização - econômica e técnica

Acreditamos que nossa proposta é executável, pois a maioria das ideias que colocamos para nosso projeto já é possível ver na cidade. Sendo muitas delas uma ampliação de trabalhos que já são feitos pelos órgãos de trânsito de Porto Alegre. Sendo assim, vemos que sua viabilidade é possível, tendo apenas como ponto fraco uma possível utilização de verba para a implementação de instrumentos de trânsito, tais como: placas, lombadas, tachões,...

5. Poder de abrangência

Nesse assunto a nossa proposta se encaixa bem, pois tanto para o público alvo quanto para o restante da população não haveria a necessidade do uso de qualquer meio externo (celular, aplicativo, qualquer outro aparelho eletrônico ou tecnológico) para sua mobilidade na cidade, já que todas as ideias propostas só precisaria da adesão dos mesmos para que pudessem funcionar da melhor maneira possível.

E no começo, nossa ideia é que as propostas onde tenham sinalização visual e/ou sonora sejam implementadas apenas nos principais pontos de circulação de idosos ou nos pontos mais críticos da cidade como no Triângulo da Assis Brasil, Viaduto José Eduardo Utzig ou no centro da cidade.

6. Análise de projetos similares em outras localidades - se houver

Nessa parte vemos que boa parte do que sugerimos a própria EPTC já faz de certo modo, porém queremos reforçar certas práticas e expandir as especificidades para o público alvo, a fim de melhorar a qualidade do trânsito de nossa cidade.

E como sugestão vemos que as novas tecnologias implementadas em nosso município e no nosso dia-a-dia, vem para somar e facilitar a vida das pessoas idosas que cada vez mais terão esse aspecto na sua convivência.

Um bom exemplo disso é o novo sistema de gestão inteligente de trânsito, que será feito exclusivamente para nossa cidade, que será desenvolvida por uma equipe da DiDi Chunxing, que adquiriu a empresa 99 (onde se encontra a ferramenta Dashboard), em parceria com a EPTC. Assim, o sistema de inteligência artificial talvez ajude em algumas questões que apresentamos aqui, ou até mesmo para revisar um ponto muito discutido que é o tempo das sinalizas e seu tempo para a travessia de pedestres.

E quem sabe mais parcerias e tecnologias apareçam para ajudar nas questões da nossa mobilidade e qualidade de vida.

7. Expectativa dos resultados

Esperamos que as medidas implementadas possam ajudar ainda mais na crescente redução de acidentes, principalmente do público alvo os idosos, para que nossa cidade consiga atingir suas metas e trazer uma melhor qualidade de vida para seus cidadãos, que a cada ano se torna mais longa devido aos avanços na medicina e práticas saudáveis de saúde.

Referências

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

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**. 195f. Dissertação (Doutorado em Engenharia de Transportes). Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, 2006