



MOBILIDADE URBANA, ACESSIBILIDADE E SEGURANÇA NO TRÂNSITO PARA POPULAÇÃO IDOSA EM MONTES CLAROS – MG

URBAN MOBILITY, ACCESSIBILITY AND TRAFFIC SAFETY TO ELDERLY POPULATION IN MONTES CLAROS - MG

MOVILIDAD URBANA, ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD EN TRÂNSITO PARA POBLACIÓN ANCIANA EN MONTES CLAROS - MG

Jorge Barbosa Barreto

Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES

E-mail: <jorginhodaautoescola@yahoo.com.br>.

César Henrique de Queiroz Porto

Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES

E-mail: <cesarportoporto@hotmail.com>.

Resumo

A mobilidade, a acessibilidade e a segurança no trânsito são elementos necessários para a circulação de pessoas, principalmente da população idosa, no espaço urbano. O objetivo deste artigo é discutir as políticas públicas de mobilidade, de acessibilidade e de segurança no trânsito para circulação da população idosa no município de Montes Claros. O trabalho foi elaborado com base em pesquisa bibliográfica, na coleta e na análise de dados secundários. Foi realizado também um trabalho de campo em Montes Claros. Ao longo do texto, discutiu-se as políticas públicas de mobilidade e de acessibilidade urbana, focando na segurança do trânsito para os deslocamentos de idosos na cidade de Montes Claros. Conclui-se que no espaço urbano, da cidade em estudo, existem as deficiências na mobilidade e na acessibilidade, comprometendo a segurança dos idosos. A superação desses obstáculos depende da adoção de medidas concretas, elaboradas pelo poder público e pela sociedade, para garantir a segurança e a sustentabilidade na mobilidade e na acessibilidade urbana.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; acessibilidade; população idosa; Montes Claros.

Abstract

The mobility, accessibility and traffic safety are necessary elements for the movement of people, especially the elderly population in the urban space. The purpose of this article is to discuss public policies of mobility, accessibility and traffic safety for circulation of the elderly population in the municipality of Montes Claros. The work was developed using on bibliographic research, collection and analysis of secondary data. It was also carried out field work in Montes Claros. Throughout the text, discusses the public policy of mobility and urban accessibility, focusing on traffic safety for the elderly shifts in the city of Montes Claros. It is concluded that in the urban space, the city studied, there are deficiencies in mobility and accessibility, compromising the security of the elderly. Overcoming these obstacles depends on the adoption of concrete measures, drawn up by the government and society, to ensure the safety and sustainability in mobility and urban accessibility.

Keywords: Urban Mobility; accessibility; elderly population; Montes Claros.

Resumen

La movilidad, la accesibilidad y la seguridad del tráfico son elementos necesarios para el movimiento de personas, especialmente las personas de edad en el espacio urbano. El propósito de este artículo es discutir las políticas públicas de la movilidad, la accesibilidad y la seguridad del tráfico para la circulación de la población de edad avanzada en el municipio de Montes Claros. El trabajo se basa en la investigación bibliográfica, recopilación y análisis de datos secundarios. También se llevó a cabo el trabajo de campo en Montes Claros. A lo largo del texto, se discutió la política pública de la movilidad y accesibilidad urbana, centrándose en la seguridad del tráfico por los desplazamientos ancianos en la ciudad de Montes Claros. Llegamos a la conclusión de que en el espacio urbano, la ciudad estudiada, existen deficiencias en la movilidad y accesibilidad, comprometiendo la seguridad de las personas mayores. La superación de estos obstáculos depende de la adopción de medidas concretas, elaboradas por el gobierno y la sociedad, para garantizar la seguridad y la sostenibilidad en la movilidad y accesibilidad urbana.

Palabras clave: Movilidad urbana; accesibilidad; población de edad avanzada; Montes Claros.

INTRODUÇÃO

A mobilidade, a acessibilidade e a segurança no trânsito são elementos necessários para a circulação de pessoas, principalmente da população idosa, no espaço urbano. Segundo os autores Vasconcellos (2001); Resende e Ferreira (2009); Alves (2015), a mobilidade urbana é uma forma de se pensar os atributos das cidades, buscando as facilidades na viabilização dos deslocamentos de pessoas e de mercadorias no espaço urbano através de

veículos motorizados e não motorizados, que utilizam a infraestrutura para a circulação. A mobilidade urbana se dá pelas interações entre as modalidades, a infraestrutura e os serviços de transportes que deveriam promover a movimentação de pessoas e de bens de forma harmônica nas cidades. Sendo que a harmonia torna-se ameaçada pelas disparidades no crescimento da cidade, no aumento da frota de veículos, no crescimento populacional e nas deficiências das políticas de planejamento e de gestão urbana.

Ao (re) pensar, planejar e implementar a política de mobilidade urbana, os formuladores de políticas em mobilidade devem discutir as condições do espaço urbano onde as pessoas, independente das condições físicas e dos meios de transportes, possam realizar os seus deslocamentos por diversos motivos e necessidades, preferivelmente, de forma igualitária, em um espaço urbano marcado por conflitos socioeconômicos e ambientais (DUPUY, 1998; VASCOCELLOS, 2001; RESENDE; FERREIRA, 2009; ALVES, 2015). Isso coloca desafios para as políticas de planejamento, de implementação e de gestão da mobilidade e de acessibilidade urbana.

A mobilidade e a acessibilidade no espaço urbano deveriam atender as necessidades de deslocamento da população em geral, focando principalmente na população com a mobilidade reduzida, como é o caso da população idosa, que é o foco deste trabalho. A convivência com o trânsito, há cerca de 20 anos, como instrutor de autoescola, despertou-me em estudar as temáticas voltadas para a mobilidade, a acessibilidade e a segurança no trânsito, direcionadas para a população idosa que circula pelo transporte público. A escolha dessa faixa etária ocorreu devido a população idosa ter a mobilidade reduzida e encontrar no trânsito dificuldade para acessar e se locomover por meio do transporte público no espaço urbano, tendo como resultado a insegurança no trânsito. Essa motivação levou a discutir a política de mobilidade e de acessibilidade voltada para a população idosa que utiliza o transporte público urbano, preocupando-se com as medidas de sustentabilidade para a segurança no trânsito.

O problema de estudo, neste trabalho, está centrado na seguinte questão: como se desenvolve no espaço urbano a política de mobilidade, de acessibilidade e de segurança no trânsito para a população idosa em Montes Claros? O objetivo deste artigo é discutir as políticas públicas de mobilidade, de acessibilidade e de segurança no trânsito para a circulação da população idosa no espaço urbano montes-clarense.

Na etapa metodológica, trabalhou-se com a revisão bibliográfica que foi utilizada para sustentar as discussões relacionadas com os conceitos e as temáticas de mobilidade, de

acessibilidade e de segurança no trânsito, tendo como referência os autores-chave: Resende e Ferreira (2009), Barbosa (2013), Ribeiro Filho (2013), Corrêa (2001), dentre outras fontes de informações. Complementando a discussão teórica, foram consultadas legislações voltadas para regulamentação da mobilidade e da acessibilidade urbana, com foco nas políticas públicas voltada para a população idosa usuária do transporte público.

Na sequência foram coletados e analisados dados secundários disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE para quantificar o percentual de população idosa no Brasil, em Minas Gerais e em Montes Claros, representada em tabelas e gráficos. Na parte empírica, foi realizado um trabalho de campo, utilizando as técnicas de observação para verificar na prática a implantação das políticas de mobilidade, de acessibilidade e de segurança no trânsito para atender as demandas de idosos usuários do transporte público urbano, expressas em fotografias. No trabalho de campo, no argumento de Moreira (2004), percebe-se que o pesquisador (observador) foca-se nas observações do comportamento verbal e não verbal dos participantes, observando as suas relações e o seu meio ambiente. Assim o observador faz as anotações no campo, grava áudios e vídeos sobre o cotidiano dos participantes.

Espaço urbano: mobilidade, acessibilidade e segurança no trânsito

Ao discutir a mobilidade, a acessibilidade e a segurança no trânsito no espaço urbano, enfatizando a população idosa, torna-se necessário discutir o que é a cidade. Corrêa (1989) destaca que a cidade é observada e avaliada pela sua população, como sendo o lugar onde se vive e o lugar de grande movimentação de capital. Além disso, é o lugar de vários núcleos localizados em uma determinada região onde existe uma concentração de varias atividades socioeconômicas. Para Simmel (2004), as cidades são sedes sofisticadas de condições decisivas na divisão do trabalho através da produção de fenômenos extremos, ao oferecer uma arena que comporta grande variedade de serviços, concentração de pessoas e lutas constantes por pessoas que levam o indivíduo a especialização de função, para encontrar as fontes de rendimentos que conduz ao processo de diferenciação, de sofisticação e de enriquecimento das necessidades do público, conduzindo as diferenças pessoais nesse público, na personalidade das dimensões de vida urbana.

Nas interpretações das concepções de cidades, para Fani e Alessandri (2007), o espaço urbano pode ser caracterizado como um conjunto de pontos, de linhas e de áreas, considerando as formas espaciais através de vínculos construídos pelas estruturas sociais, observadas nos processos e nas funções urbanas avaliadas a partir da percepção da população, expressa nos agentes formadores deste espaço. A cidade é interpretada como um espaço das construções de concreto e também um espaço privilegiado pelas relações sociais e cotidianas que vão se desenvolvendo.

Na cidade, o que é o espaço urbano? Segundo (CORRÊA, 1989), o espaço urbano é formado por diferentes formas de ocupação e de uso do solo. Este espaço torna-se fragmentado e articulado por ser produzido pelas ações dos agentes sociais transformadores do espaço urbano, que são os proprietários dos meios de produção (indústria), os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Na organização espacial do espaço urbano, a população busca viver de forma confortável, uma vez que as boas condições de acessibilidade e de mobilidade urbana tendem a facilitar a vivência no espaço de forma confortável e segura. Mas as desigualdades sociais, econômicas e espaciais acabam restringindo a acessibilidade e a mobilidade no espaço urbano.

A mobilidade urbana é um atributo caracterizado pelo movimento de atividades humanas no espaço, envolvendo os deslocamentos de pessoas e de mercadorias, que busca sempre melhor qualidade da infraestrutura e dos serviços de transportes para chegar aos lugares desejados no espaço urbano. A acessibilidade são condições e facilidades para acessar aos lugares desejados, sem criar o mínimo de obstáculos possíveis (DRUCIAK, 2014).

É importante destacar que a mobilidade e a acessibilidade se complementam no espaço urbano, a boa qualidade das duas resulta na segurança no trânsito através da circulação por transporte motorizado e não motorizado. A segurança no trânsito, segundo Oliveira (2013), é uma temática complexa que envolve novas abordagens relacionadas à engenharia de tráfego, a educação para o trânsito e a canalização dos esforços públicos e da sociedade que são elementos que garantem circulação segura, principalmente no espaço urbano.

Para discutir a segurança no trânsito, é importante frisar que o Brasil é considerado um dos países com o trânsito mais violento do mundo. Em 1998, o Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor implantando novas regras de trânsito, nas quais buscaram as melhorias das vias, a segurança dos veículos e a fiscalização com o desenvolvimento de estratégias que visam à diminuição dos riscos da situação no trânsito brasileiro. Porém na

Mobilidade urbana, acessibilidade e segurança no trânsito para população idosa em Montes Claros – MG
prática não ocorreu uma diminuição significativa de mortes e de pessoas com invalidez gerada pelas lesões causadas em acidentes (BACCHIERI; BARROS, 2011).

Os princípios do Código de Trânsito Brasileiro devem contemplar a maioria dos indivíduos componentes da sociedade, levando em consideração uma parcela da população, principalmente a população idosa, que sofre com a exclusão social ocasionada pela dificuldade de locomoção e de movimentação nos ambientes urbanos de uso coletivo. Ao atender as demandas das pessoas na mobilidade, acessibilidade e segurança no trânsito, em seus argumentos Vasconcellos (1992), informa que é impossível atender no trânsito todos os interesses ao mesmo tempo e no mesmo espaço, na medida em que ao desenvolver uma melhor fluidez de veículos automotores pode se afetar a segurança e a acessibilidade dos pedestres e ao se procurar aumentar a segurança dos pedestres pode ser afetada a fluidez de veículos. Nessa disputa por segurança e acessibilidade entre os motoristas e os pedestres pode se comprometer a qualidade de vida.

Nas disputas por espaço de circulação e de acessibilidade existem as pessoas com mobilidade reduzida, que são usuários de cadeiras de roda, usuários de muletas, deficientes visuais, deficientes auditivos, deficientes mentais, etc. Esses grupos de pessoas sofrem para circular no espaço urbano devido às diversas dificuldades de locomoção, tais como: calçadas esburacadas (irregulares), degraus de acesso aos prédios e o acesso ao transporte coletivo (VASCONCELLOS, 1992). O idoso pode ser incorporado no grupo populacional de pessoas com restrições de mobilidade, exigindo lugares e ambientes mais acessíveis no espaço urbano.

Políticas públicas de mobilidade e de acessibilidade urbana

Quando se fala em política de mobilidade urbana faz referência ao trânsito de veículos e de pessoas por meio de transporte individual ou coletivo. Para Sousa (2005), a mobilidade é uma expressão das formas e dos motivos que levam as pessoas a se locomoverem em cidades. Elas estão em constantes movimentos para deslocar até o trabalho, a igreja, as compras, os clubes, e outros locais, utilizando diversos meios de transportes. No espaço urbano existe uma parte da população que tem dificuldade em se locomover no devido ao baixo poder aquisitivo para adquirir um automóvel particular ou até mesmo custear as tarifas dos transportes públicos. A mobilidade depende do nível de renda e de acesso das pessoas aos vários meios de transportes nas áreas centrais e periféricas da cidade.

O debate é contínuo acerca da mobilidade urbana, uma vez que as cidades cresceram e crescem em um ritmo acelerado, apresentando dificuldades em desenvolver meios para facilitar o acesso de pessoas aos bens e serviços. No espaço, o aumento da renda média da população brasileira, a redução de impostos federais (Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI para compra de carros novos) e a concessão de crédito fácil ao consumidor facilitou a aquisição de transportes motorizados individuais (carro e motos), acarretando no aumento de fluxo de veículos nas vias públicas urbanas, tendo como reflexo os congestionamentos intermináveis. A utilização do transporte individual ocorre em detrimento ao transporte público, que é de má qualidade em várias cidades brasileiras (RESENDE; FERREIRA, 2009). Para Vasconcellos (2000), o transporte público apresenta frota antiga e má conservada, tarifas elevadas, superlotação e atrasos. Esses problemas contribuem para o surgimento do caos da mobilidade urbana em cidades do Brasil, sendo que em Montes Claros, por exemplo, não é diferente.

O crescimento dos fluxos de veículos e de pessoas, que deslocam por vários motivos no espaço urbano, tem demandado um planejamento contínuo para as políticas de mobilidade urbana como forma de garantir a acessibilidade aos bens e serviços, de preferência, para toda a sociedade (DRUCIAK, 2014). Na mobilidade urbana, segundo Vasconcellos (2000), a operacionalização do transporte público brasileiro sempre foi criticada pela sua precariedade através de reclamações dos usuários, que destacam a superlotação dos veículos, as condições ruins dos ônibus, a baixa qualidade dos serviços prestados, as tarifas elevadas, entre outros. Nas pesquisas realizadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), entre 2011 e 2012, revelaram um quadro negativo do transporte público no Brasil, em que mais de 60% dos entrevistados classificaram as condições como “péssimas ou ruins”.

O descaso com a mobilidade urbana por parte do poder público e das empresas de transportes com a população em geral levou-me a pesquisar a situação da população idosa, que é também muito prejudicada em função da mobilidade reduzida e dos obstáculos relacionados com a acessibilidade. Como resolver o problema da mobilidade urbana, garantir o acesso e a segurança para a pessoa idosa? Para Resende e Ferreira (2009); Pereira; Morais e Ferreira (2012), as políticas públicas de mobilidade e de acessibilidade urbana precisam de estratégias que possam estimular o uso do transporte coletivo público, a diversificação dos meios de transporte; a adequação da infraestrutura viária e dos serviços de transportes para

garantir a acessibilidade e a segurança no trânsito. Sendo importantes os investimentos na expansão dos meios alternativos de transportes, como trens, metrô e bicicletas. As estratégias de uso de meios de transporte alternativos motorizados ou não podem reduzir os números de veículos automotores particulares em circulação nas vias públicas e promover uma mobilidade urbana mais eficaz e eficiente, com sustentabilidade.

Nas políticas públicas, as leis regulamentam e regem a organização social na esfera federal, estadual e municipal, garantindo os direitos e os deveres dos membros da sociedade. No caso da mobilidade urbana, existe uma lei nacional que regulamenta os princípios, as diretrizes e os objetivos da política nacional de locomoção, buscando desenvolver a segurança e melhor acessibilidade nos deslocamentos da população. Nos municípios, o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana devem pensar o transporte em áreas urbanas e rurais de forma estratégica e integrada ao seu desenvolvimento.

O Plano Diretor passou a ser obrigatório, com especificidades, de acordo com Pereira; Moraes e Ferreira (2012), a partir da aprovação do Estatuto da Cidade através da Lei 10.257/2001 que regulamentou os artigos 182 e 183, que tratavam da implantação das políticas e das regulamentações do uso das propriedades urbanas no Brasil. Esta legislação tornou-se referência no processo de planejamento e de gestão urbana sustentável do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território em sua área de influência, buscando evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano desordenado e seus efeitos negativos sobre a sociedade e o meio ambiente.

O Plano Diretor é um instrumento básico de orientação da política de desenvolvimento e de ordenamento territorial do município, englobando a área urbana e rural. O Plano Diretor passou a ser obrigatório para os municípios acima de 20 mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas, com áreas de interesse turístico ou aqueles situados em áreas com atividades de grandes impactos ambientais (RODRIGUES, 2005). Para Fonseca (2010), o Plano Diretor deve ser elaborado com a participação da sociedade, ser discutido e aprovado pela Câmara Municipal e sancionado pelo Executivo, consolidando o processo de gestão democrática e participativa.

A mobilidade e a acessibilidade fazem parte da estrutura do município, por isso devem estar vinculadas ao planejamento e ao zoneamento estabelecido em legislações, destaque para o Estatuto da Cidade (Lei federal), Plano Diretor (Lei Municipal), Plano de

Mobilidade (Lei Federal e Municipal). Segundo Pereira; Moraes; Ferreira, (2012), o Estatuto da Cidade estabelece obrigatoriedade para implantação do Plano de Mobilidade nos municípios com população superior a 500 mil habitantes. Nesse quesito, no censo de 2000, somente 38 dos 5507 municípios brasileiros foram obrigados a criar e implantar o Plano de Mobilidade Urbana (IBGE, 2000).

Em 2012, foi instituída a Lei 12.587 para a Política Nacional de Mobilidade Urbana com o intuito de acesso universal à cidade, ao organizar e co-ordenar os modos, os serviços e as infraestruturas de transportes como forma de garantir a mobilidade de pessoas e cargas no território municipal. No espaço urbano existem os meios de transportes motorizados e não motorizados para circulação de cargas e passageiros de forma individual e coletiva, operacionalizado pelo poder público ou pela iniciativa privada (BRASIL, 2012). Os fluxos através dos sistemas de transportes dependem da infraestrutura para a sua ocorrência.

A infraestrutura da mobilidade urbana que dá suporte aos fluxos, segundo Brasil (2012), é constituída por: vias e demais logradouros públicos, hidrovias e ciclovias; os estacionamentos; os terminais, estações e demais conexões; os pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; a sinalização viária e de trânsito; os equipamentos e instalações; e os instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

A Lei da Mobilidade Urbana coloca obrigatoriedade para os municípios acima de 20 mil habitantes implantar seu Plano de Mobilidade integrado e compatível ao Plano Diretor ou nele inserido até o ano de 2015. Depois desse prazo, os municípios que não criarem seu Plano de Mobilidade ficarão impedidos de receber recursos para serem aplicados em mobilidade, além disso essa legislação sugere uma avaliação, revisão e atualização do Plano de Mobilidade em um período que não pode exceder dez anos (BRASIL, 2012). Desse modo, é necessário que o Planejamento Urbano, por meio do Plano Diretor, Plano de Mobilidade Municipal, Estatuto da Cidade e outros instrumentos providenciem a melhora da mobilidade e da circulação de mercadorias e pessoas dentro de um município e estabeleça leis que garantam a acessibilidade e segurança para todos.

Compromisso social para a população idosa

Como forma de garantir a acessibilidade e a segurança na mobilidade urbana para a pessoa idosa, em 2013, foi sancionado o decreto n. 8114/2013, que estabelece o Compromisso Nacional Para o Envelhecimento Ativo (CNEA), orientado pela Política Nacional do Idoso (Decreto n. 8842/1994) em consonância com o Estatuto do Idoso (Lei n. 10741/2003), o que garante entre outras coisas, prioridade e segurança no embarque e desembarque de transporte público coletivo, gratuidade de tarifas de transporte público, reserva de vagas em estacionamento público e privado, para melhorar o acesso aos bens e serviços garantidos por lei (BRASIL, 2013; BRASIL, 1994; BRASIL, 2003). O Plano Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU e o Compromisso Nacional Para o Envelhecimento Ativo – CNEA são políticas públicas norteadoras para que os municípios brasileiros possam elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, visando atender as necessidades de todos e garantir o acesso aos bens e serviços, promovendo uma melhoria na qualidade de vida da população e um desenvolvimento mais saudável da comunidade.

O envelhecimento da população aumenta o índice de doenças crônico-degenerativas, especialmente, aquelas denominadas de grandes síndromes geriátricas, com destaque para as quedas. A população está envelhecendo em função do aumento da expectativa de vida. A Organização Mundial da Saúde – OMS faz uma definição de população idosa diferenciando dois grupos de países. A) Nos países desenvolvidos, o idoso é qualquer indivíduo com 65 anos ou mais de idade; B) nos países em desenvolvimento essa idade é igual ou superior a 60 anos, independentemente do sexo ou estado de saúde. A qualidade de vida e o envelhecimento saudável exigem fatores que fazem parte do cotidiano do idoso como a redução da taxa de fecundidade e de mortalidade (MENDES et al, 2005). Esses fatores exigem cuidados para com a população idosa em sua mobilidade espacial.

No processo de ocupação do espaço urbano, segundo Alves (2015), o planejamento dos transportes coloca para a sociedade as modalidades de deslocamento que podem ser utilizadas para movimentação, incluindo a dinâmica da mobilidade no espaço urbano e interurbano, bem como os impactos no trânsito através dos Polos Geradores de Viagem. Esses polos são os conjuntos habitacionais, universidades, estádios, ginásios de esportes, centros de convenções, feiras, supermercados entre outros.

No contexto da segurança do trânsito, as políticas públicas de acessibilidade ou mobilidade urbana trazem uma série de princípios e de diretrizes para orientação das ações

para atender as reivindicações da população, principalmente, a mais idosa. Esse segmento populacional, geralmente tem a mobilidade reduzida, demanda por políticas públicas que respondam às suas necessidades, seus direitos e seus anseios de circular na cidade com segurança, através de ações inclusivas em um ambiente urbano amigável e acolhedor para as pessoas que envelhecem. O foco de discussão das políticas públicas locais de mobilidade, de acessibilidade e de segurança no trânsito no espaço urbano priorizou a população idosa do município pensando em preparar e atender as demandas do envelhecimento da população em Montes Claros.

Mobilidade Urbana, acessibilidade e segurança no trânsito: a população idosa em Montes Claros

Ao considerar o Estatuto da Cidade na parte que aborda a questão da mobilidade e de acessibilidade urbana, o município de Montes Claros não enquadrava na obrigatoriedade da implantação do Plano de Mobilidade Urbana, pois conforme já foi discutida, a exigência mínima era de 500 mil habitantes e o município em questão tinha menos de 400 mil habitantes. Com a aprovação da Lei 12.587/2012 de 3 de janeiro que é a lei de Mobilidade Urbana, onde a exigência passa a ser 20 mil habitantes, assim, o município de Montes Claros deverá elaborar o seu Plano de Mobilidade Urbana.

No histórico do planejamento municipal em Montes Claros, os planos foram tecnicistas e elaborados sem a participação da sociedade. Conforme Silva (2008), no ano de 1970, o Plano Diretor Urbano do Município surgiu com o anseio de modernização nas tentativas de intervenções em seu traçado urbano através do crescimento da cidade e da urbanização do Norte de Minas na época da industrialização. O I Plano Diretor buscou criar uma proposta de ordenamento físico e não explicitamente numa proposta de intervenção global. Mas é importante na tentativa de intervenção e de regulação do planejamento do município.

Em Montes Claros, Fonseca (2010) afirmou que no I Plano Diretor não foram incorporadas as propostas para resolver os problemas de ocupações irregulares. E sim, ocorreu uma tentativa de regulamentação dos loteamentos existentes ou o enquadramento de novos lotes pela lei, a partir de 1980, intensificando a ocupação de áreas irregulares. No I Plano Diretor se tem uma política setorial, sob uma lógica técnica e normativa de propor um

planejamento racional acompanhada das leis de “Urbanismo e Zoneamento”, “Classificação de Uso do Solo” e “Código de Obras”. O foco era a regulamentação das edificações existentes.

Em 2001, como exigência do Estatuto da Cidade, foi elaborado um Plano Diretor de Montes Claros, muito semelhante ao Plano Diretor de Belo Horizonte, sendo uma tentativa de estabelecer propostas que beneficiam coletivamente a sociedade, que não ocorre na prática. Esse plano não teve um diagnóstico mais concreto que atendia as demandas objetivas de interesses sociais da cidade, não ocorrendo uma participação efetiva da sociedade em sua elaboração, como exigia o Estatuto das Cidades. Pois o Plano Diretor estava pautado em propósitos técnicos, elaborado por especialistas técnicos urbanistas, atendendo interesses de grupos econômicos em detrimento dos interesses sociais (FONSECA, 2010). Os Planos Diretores de Montes Claros regulamentados foram elaborados por técnicos e sem a participação popular, buscando atender interesses de grupos econômicos e deixando de lado as questões sociais.

Considerando o Plano Diretor de Montes Claros aprovado pela Lei n. 2921/2001, Leite e Pereira (2008) classificaram a sua abrangência como geral, pois ele legisla sobre os setores de planejamento urbano, saúde, meio ambiente, educação, serviços urbanos, turismo, cultura, lazer, dentre outros. Esses princípios gerais devem ser detalhados e aprofundados em legislação complementar, tornando-se um instrumento de política urbana geral, incluindo as normas de adensamento, expansão territorial, de definição de zonas de uso do solo e de redes de infraestrutura. Apresenta tendência tecnocrático-funcionalista, não incorporando as propostas do Estatuto da Cidade.

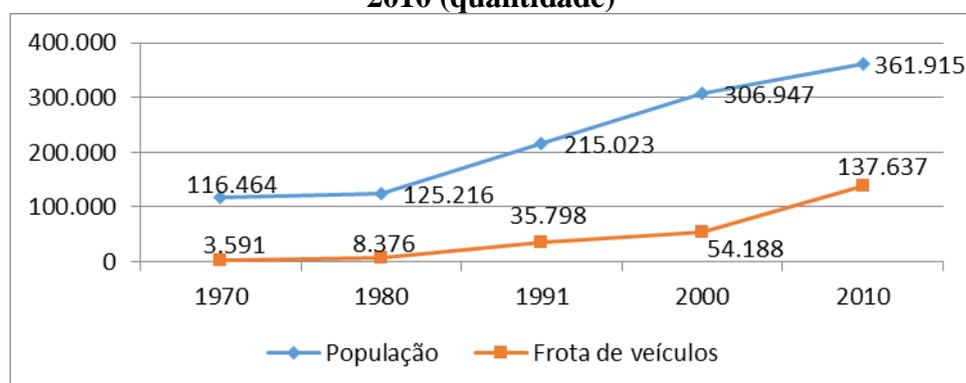
Apesar dos problemas relacionados aos Planos Diretores de Montes Claros, eles foram importantes para regulamentar o processo de desenvolvimento da cidade. Segundo Leite e Pereira (2008), a cidade de Montes Claros desenvolveu a partir das atividades rurais, com crescimento urbano descontínuo, espontâneo, disperso e horizontalizado. A partir de 1970, Montes Claros vivenciou um processo de expansão mais intenso, levando a uma ocupação e distribuição desigual da população no espaço urbano. A infraestrutura urbana apresenta distribuição desigual por causa dos interesses especulativos do capital imobiliário, que levou a ocupação heterogênea com áreas mais ocupadas e outras menos ocupadas. As áreas com pouca ocupação resultam em especulação do capital, valorizando imóveis de famílias tradicionais e de imobiliárias, que ocupam cargos ou influenciam as decisões

Mobilidade urbana, acessibilidade e segurança no trânsito para população idosa em Montes Claros – MG políticas da cidade. A população de baixa renda fica impedida de acessar as áreas destinadas à população de renda elevada e ocupa as áreas com infraestrutura precária.

A ocupação do espaço urbano por atividades econômicas, segundo Leite e Pereira (2008), seguem as principais vias de circulação dos centros e subcentros, que são localizações estratégicas que recebem fluxos intra e interurbanos, ampliando as atividades comerciais e de serviços formais e informais. A expansão urbana e das atividades econômicas foram impulsionadas pelo sistema dos transportes e de fluxos constituídos de estradas, ferrovia e rodovias, que dinamizaram a atração e a circulação de pessoas e de investimentos, tendo um papel significativo na circulação de pessoas, de mercadorias e de serviços, sendo estes, os fatores determinantes na formação e na transformação da cidade de Montes Claros.

Na expansão da área urbana e das atividades econômicas no espaço urbano, a infraestrutura, os meios e os serviços de transportes são importantes na circulação de pessoas e mercadorias. Em Montes Claros, a circulação no espaço urbano ocorre através de transportes motorizados públicos (ônibus) e privados (veículos), e de transportes não motorizados como bicicletas, a pé e veículos de tração animal (carroças). Na política de mobilidade e de acessibilidade urbana, percebem-se que as intervenções do poder público estimulam o transportes em veículos automotores particulares. O gráfico 1 mostra a evolução do crescimento populacional e da frota de veículos automotores nos anos de 1970 a 2010.

Gráfico 1 - Montes Claros: evolução da população e da frota de veículos entre 1970 e 2010 (quantidade)

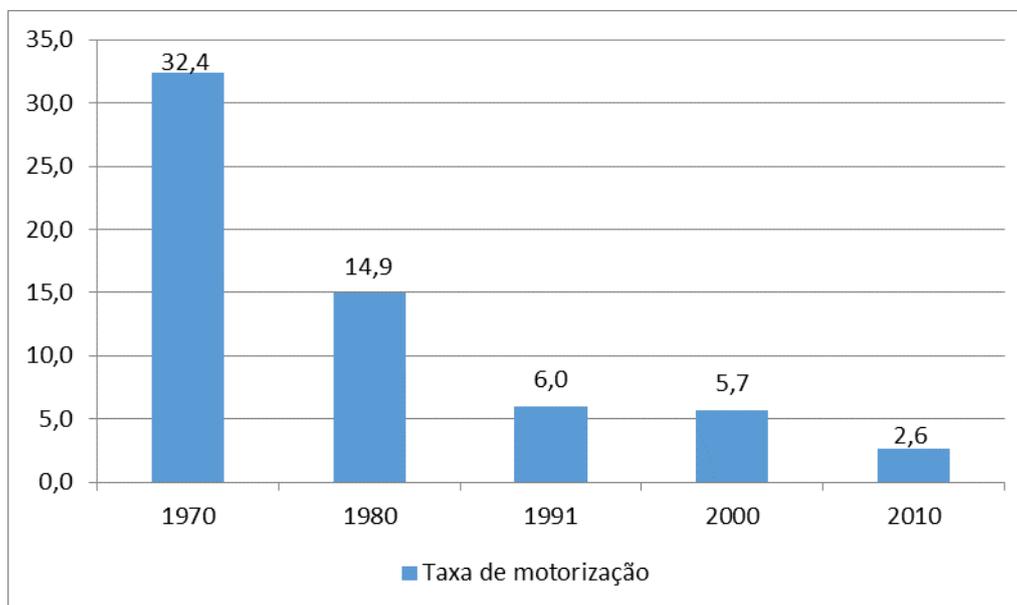


Fonte: DER/MG, 1972; 1980; 1990; 2002; IBGE, 2010. Org. BARBOSA, J. B., 2016.

De 1970 para 2010 a população cresceu cerca de 116 mil para aproximadamente 307 mil, já a frota de veículos, no mesmo período, cresceu de cerca de 3,6 mil para próximo de 138 mil veículos. Esses fatores de crescimento populacional e da frota de veículos pode ser visto no gráfico 2 que mostra a taxa de motorização, calculada pela fórmula (Taxa de

Motorização = população: número de veículos), sendo que em 1970 para um grupo de 32,4 pessoas existia um veículo e em 2010 para um grupo de 2,6 pessoas existe um veículo.

Gráfico 2 - Montes Claros: taxa de motorização entre 1970 e 2010

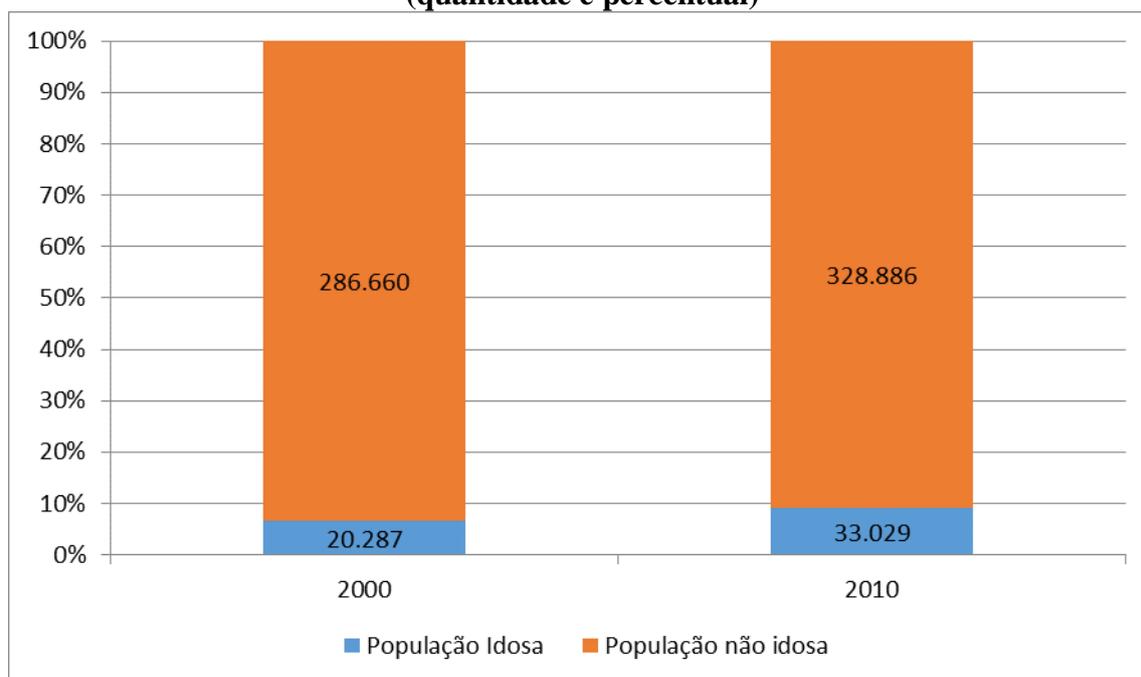


Fonte: DER/MG, 1972; 1980; 1990; 2002; IBGE, 2010. Org. BARBOSA, J. B., 2016.

Analisando o crescimento populacional, o aumento da frota de veículos e a taxa de motorização, é possível perceber um crescimento do acesso das pessoas aos veículos motorizados, em especial o carro particular. Para Pereira; Morais e Ferreira (2012), o crescimento da frota de veículos está associado à facilidade de créditos para aquisição de veículos, a ampliação da infraestrutura urbana para atender os fluxos de automóveis e as deficiências no transporte público. Isso estimula o uso de veículos automotores particulares em vias públicas, os reflexos disso são os congestionamentos e os acidentes de trânsito.

Diante da complexidade nas deficiências das políticas de mobilidade e de acessibilidade urbana para a população em geral, existe um grupo populacional que apresenta mobilidade reduzida e encontra deficiências para circular no espaço urbano, que é a população idosa. O gráfico 3 mostra o crescimento da população idosa em Montes Claros entre 2000 e 2010.

**Gráfico 3 - Montes Claros: população idosa entre 2000 e 2010
(quantidade e percentual)**



Fonte: IBGE, 2000; 2010. Org. BARBOSA, J. B., 2016.

Verificando os dados, em 2000, a população idosa era de 20.287 habitantes, representando 6,6% da população montes-clarense. E em 2010, o segmento populacional idoso é de 33.029 habitantes, que representa 9,1% da população de Montes Claros. O processo de envelhecimento populacional em Montes Claros passa a exigir bons projetos, boas ações e mudanças na mobilidade e na acessibilidade urbana segura, visando qualidade de vida para população idosa.

Ao considerar a qualidade do envelhecimento da população, Blanco et al (2014) destacaram que o deslocamento adequado precisa de planejamento, de organização e de gestão para atender as necessidades dos indivíduos. A população idosa necessita de mobilidade relacionada à qualidade das vias públicas, dos transportes e da redução de barreiras, que criam dificuldades para mobilidade. Na realidade, a população idosa encontra diversas dificuldades para se locomover e acessar os lugares no espaço urbano, devido a calçadas esburacadas, degraus, bloqueios físicos, falta de calçamentos, os degraus inadequados de acesso a prédios e ao transporte coletivo, a falta de sinalização e travessias adequadas. Essas deficiências são marcantes na mobilidade e na acessibilidade no espaço urbano, inclusive em Montes Claros.

No espaço urbano, segundo Blanco et al (2014), os usuários dos serviços públicos, principalmente em destaque para os transportes coletivos de idosos para mantê-los autônomos, independentes e saudáveis através de mobilidade e acessibilidade de qualidade. As ações estratégicas desenvolvidas no deslocamento urbano de qualidade para os idosos trás segurança para eles circularem na cidade.

Na política de mobilidade urbana, a população idosa encontra vários obstáculos para locomoção no espaço urbano. No caso do transporte urbano por ônibus, principalmente no horário de pico, o idoso pode encontrar problemas nos pontos para acessar os ônibus como falta de lugar para sentar. E ao embarcar no ônibus, ele (idoso) não tem lugar garantido para sentar, apesar de a lei garantir isso. Esses dois fatores colocam em risco a segurança do idoso para se locomover. A figura 2 mostra uma faixa exclusiva para ônibus, mas uma pavimentação em péssimas condições levando a vários acidentes envolvendo veículos e pedestre.

Além das deficiências da mobilidade para idosos, outro elemento que chama atenção em Montes Claros é a acessibilidade, que também apresenta deficiências. A figura 1 apresenta um mosaico de uma rede de acessibilidade deficiente, como: calçadas não padronizadas; pontos de ônibus sem abrigo e sem lugar para sentar; falta de faixas elevadas em frente aos prédios públicos; passarelas somente com degraus e sem rampas de acesso; e viadutos com acesso por escadas com degraus.

O mosaico abaixo representa a paisagem de deficiências na infraestrutura de acessibilidade em Montes Claros, que pode dificultar a mobilidade de pessoas idosas, cadeirantes, cegos, gestantes, dentre outros. Na política de planejamento e de gestão urbana, o grande desafio para o poder público e para a sociedade, é priorizar ações para a redução dos obstáculos na mobilidade e na acessibilidade, que na verdade comprometem a segurança da população, principalmente da população como mobilidade reduzida, como é o caso da população idosa.

Figura 1: Mosaico de representação das deficiências na acessibilidade em Montes Claros



Fonte: BARRETO, J. B., 2016. Legenda: A) Calçada não padronizada; B) Calçada não padronizada; C) Calçada não padronizada; D) Falta de abrigo e de bancos nos pontos de ônibus; E) Falta de faixa elevada em frente prédios públicos; F) Passarela sem rampa de acesso; G) Passarela sem rampa de acesso; H) Passarela sem rampa de acesso.

São necessárias medidas para melhorar a mobilidade, a acessibilidade e a segurança no trânsito, principalmente para os idosos, destacando-se: padronização das

calçadas; rampas de acesso aos prédios e as vias públicas; abrigos e bancos nos pontos de ônibus, inclusive dentro do ônibus; isso também envolve educação e conscientização de usuários, respeitando às vagas de estacionamento para população com mobilidade reduzida; fiscalização, sinalização semafórica, vertical e horizontal no trânsito. A implantação dessas medidas deverá ser uma prioridade e contribuirá com uma mobilidade e acessibilidade urbana sustentável, para torná-las mais seguras para a população idosa. A figura A vem mostrar a não padronização das calçadas dificultando a locomoção de cadeirantes até mesmo pedestre. A figura E vem mostrando a acessibilidade de órgão público sem nenhum tipo de sinalização para transpor a via.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implantação das políticas públicas de mobilidade e de acessibilidade urbana pode resultar na segurança do trânsito para os deslocamentos de idosos na cidade de Montes Claros. Na mobilidade urbana tem se uma priorização do transporte por veículos particulares em detrimento ao transporte público, caracterizado por um aumento na taxa de motorização da população montes-clarense, pois em 2010, existia um veículo para cada 2,6 habitantes. As ações desenvolvidas pelo poder público estão voltadas para priorização da circulação de veículos automotores particulares. Isso resultou em deficiências na mobilidade e na acessibilidade urbana, gerando uma espécie de insegurança no trânsito.

No espaço urbano de Montes Claros, são várias as deficiências na mobilidade e na acessibilidade urbana, com destaque para a não padronização de calçadas, que são esburacadas e cheias de degraus; falta de calçamentos e/ou pavimentação de ruas; degraus inadequados de acesso aos prédios e ao transporte coletivo; falta de rampas em espaços coletivos; deficiências na sinalização; travessias inadequadas, etc. Essas deficiências na infraestrutura da mobilidade e da acessibilidade urbana dificultam a mobilidade de pessoas idosas, de cadeirantes, de cegos e de gestantes. Na política de planejamento e de gestão urbana, o grande desafio para o poder público e para a sociedade, é o desenvolvimento de ações de redução dos obstáculos na mobilidade e na acessibilidade, que afetam a segurança da população com mobilidade reduzida, tendo como exemplo: a população idosa.

As políticas públicas de planejamento e de gestão urbana necessitam de medidas que visam às melhorias na mobilidade, na acessibilidade e na segurança no trânsito, principalmente para a população idosa. Essas medidas são: padronização das calçadas; rampas de acesso aos prédios e as vias públicas; abrigos e bancos nos pontos de ônibus, inclusive dentro do ônibus; respeito às vagas de estacionamento para população com mobilidade reduzida; sinalização semafórica, vertical e horizontal no trânsito. A implantação dessas medidas deverá ser uma prioridade e contribuirá com uma mobilidade e acessibilidade urbana sustentável, para torná-las mais seguras para a população idosa.

REFERÊNCIAS

BLANCO, Priscilla Hellen Martinez *et al.* Mobilidade urbana no contexto do idoso. *Revista Cesumar – Ciências Humanas e Sociais Aplicadas*, Maringá, v.19, n.1, p. 143-155, 2014.

BRASIL. Lei n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 1989.

DIAS, Diego; SOUZA, Raquel; COUTO, Tania, 2010. Artigo: “Perfil Demográfico da População Idosa de Montes Claros, Minas Gerais e Brasil”. *Revista de Enfermagem do Centro Norte Mineiro* - v.1, n.1, jul./dez. 1997. Belo Horizonte: Coopmed, 1997.

DRUCIAK, Vinícius Polzin. **Transporte público metropolitano nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial**. 2014. 205 f. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista – UNESP, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 2014.

FONSECA, Luciana Silva. **Planejamento urbano: análise da configuração do espaço da cidade de Montes Claros – MG**. 2010. 148 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social), Universidade Estadual de Montes Claros, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, Montes Claros, 2008.

LEITE, Marcos Esdras; PEREIRA, Anete Marília. **Metamorfose do espaço intra-urbano de Montes Claros-MG**. Montes Claros: Unimontes, 2008.

MENDES, Márcia R.S.S. Barbosa et al. A situação social do idoso no Brasil: uma breve consideração. *Acta Paulista de Enfermagem, São Paulo*, v. 18, n. 4, p. 422-426, 2005.

OLIVEIRA, Flávio Mário Alves. **O sistema de transporte urbano e os reflexos sobre a (in) segurança no trânsito**. 2013. 190 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social),

Universidade Estadual de Montes Claros, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, Montes Claros, 2013.

PEREIRA, Luiz Andrei G.; MORAIS, Sandra Dalvi Q.; FERREIRA, William Rodrigues. A Geografia dos Transportes na organização do espaço urbano: mobilidade e acidentes de trânsito. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 13, n. 42, 2012.

RESENDE, Luiza de; FERREIRA, William Rodrigues. Mobilidade Urbana: diferentes visões de apropriação do espaço. In: RAMIRES, Júlio César de Lima; PESSÔA, Vera Lúcia Salazar (Org.). Geografia e Pesquisa Qualitativa: Na trilhas da investigação. Uberlândia: Assis Editora, 2009.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Direito à cidade e Estatuto da Cidade. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 2, n. 3, p. 89-110, 2005.

SILVA, LindonJonhson Dias. **A modernidade no sertão**: a experiência do I Plano Diretor de Montes Claros na década de 1970. 2008. 99 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social), Universidade Estadual de Montes Claros, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, Montes Claros, 2008.

SIMMEL, Georg. **Fidelidade e gratidão e outros textos**. Lisboa: Relógio D'Água, 2004.

VASCONCELLOS, Eduardo. Alcântara. **O que é trânsito**. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1992.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

Autores:

Jorge Barbosa Barreto – Possui Graduação em Gestão Pública pela Universidade Presidente Antônio Carlos (UNIPAC) e foi aluno especial no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros (PPGDS/UNIMONTES). Atualmente é graduando em Geografia pela Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES).

César Henrique de Queiroz Porto – Possui graduação em História pela Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES), Mestrando em História pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e Doutorado em História pela Universidade de São Paulo (USP). Atualmente é professor do Departamento de História, atuando também no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES).

Artigo recebido em: 10 de maio de 2016.

Artigo aceito em: 22 de dezembro de 2016.