

Tempo de travessia para pedestre e a velocidade de marcha de pessoas idosas

Etienne Duim¹

José Leopoldo Ferreira Antunes²

¹Fisioterapeuta e Doutoranda da Faculdade de Saúde Pública – USP

²Professor Titular no Departamento de Epidemiologia da Faculdade de Saúde Pública - USP

Na cidade de São Paulo, o semáforo para pedestre é regulado considerando que o pedestre caminhe a uma velocidade de 1,20 metros por segundo quando a luz verde é sinalizada. Ao iniciar a luz vermelha piscante, considera-se que a pessoa se desloque com velocidade igual ou superior à 1,40 metros por segundo¹. No entanto, quais são as pessoas que conseguem se deslocar a esta velocidade estipulada? Ou ainda, quais são aqueles cidadãos prejudicados por não conseguirem atingir tal velocidade?

No intuito de buscar respostas a segunda questão, realizamos uma pesquisa com amostra representativa de idosos residentes na cidade de São Paulo. Utilizando dados do Estudo SABE (Saúde, Bem-estar e Envelhecimento), um estudo longitudinal de múltiplas coortes que avalia condições de vida e saúde da população idosa do município, analisamos a velocidade de marcha de 1191 idosos e qual a proporção de indivíduos que conseguiam caminhar com velocidade igual ou superior à estipulada pela Companhia de Engenharia e Tráfego para travessia de pedestre.

Desta forma, estipulamos três pontos de corte para estudo. Dividimos a amostra em idosos que caminhavam com velocidade igual ou superior à 1,20m/s. No segundo ponto estabelecido, consideramos 1,10m/s (velocidade considerada na cidade de Nova York e avaliada pela CET como passível de adoção para o município²) e por fim, adotamos um ponto de corte mais condescendente, idêntico ao adotado em cidades como Barcelona e Valência (ambas na Espanha), locais em que a regulação de semáforos de pedestre considera velocidade de caminhada igual ou superior à 0,90m/s³. Por fim, analisamos quais as características das pessoas idosas que não conseguiam apresentar velocidade de caminhada maior ou igual àquelas estabelecidas.

Os resultados são alarmantes. A velocidade média com que uma pessoa idosa residente na maior cidade brasileira se desloca é de 0,75m/s. Ao considerar velocidade de caminhada de 1,20m/s, a grande maioria das pessoas idosas (97,8%) não atinge tal velocidade. O cenário não é muito promissor quando considerada velocidade de 1,10m/s, sendo que apenas 4,3% dos indivíduos acima de 59 anos conseguem atingir ou superar tal velocidade. Quando consideramos a velocidade adotada por cidades espanholas, verificamos que 30,3% das pessoas idosas conseguem se deslocar em segurança.

Os resultados podem apresentar uma perspectiva ainda pior se levarmos em consideração o estresse pelo qual a pessoa idosa é submetida durante a travessia de ruas e avenidas movimentadas, com condutores ansiosos pelo sinal verde para veículos. Outro ponto que deve ser levado em consideração é que antes do início da travessia, existe um preparo físico e psicológico que influenciam a tomada de decisão. Momentos e movimentos antecipatórios que podem tomar tempo crucial para a travessia em segurança⁴.

Notamos que idosos mais idosos (acima dos 69 anos), mulheres, pessoas com menor nível educacional, com dificuldade para realizar atividades cotidianas e apresentando diminuição da força de preensão palmar são aquelas com maior chance de apresentar velocidade de caminhada inferior à estipulada. Essas características são pouco ou em nada modificáveis, o que reforça a necessidade de revisão do tempo de travessia em semáforos da capital.

A insegurança gerada pelo tempo de travessia inconsistente com a velocidade com que estas pessoas se deslocam pode gerar um processo de exclusão social. Além disso, temos a alimentação de um ciclo vicioso relacionado à diminuição de atividades em ambientes públicos e urbanos e consequente diminuição da velocidade de caminhada.

Ações que podem ser benéficas posto o presente problema são a redução da velocidade permitida para tráfego de veículos, favorecendo direção mais consciente e cuidadosa dos motoristas para com pedestres. No intuito de tornar a cidade mais inteligente, a cidade de Curitiba aplicou um sistema de regulação de tempo de travessia considerando o pedestre. Utilizando o Smart Cards, idosos e pessoas com deficiência física podem solicitar tempo prolongado para travessia em faixas de pedestre⁵. Quando a solicitação é realizada, considera-se velocidade de deslocamento de 0,80m/s. Sistema similar também é utilizado em Hong Kong⁶.

Na perspectiva do acelerado processo de envelhecimento populacional, este estudo foi desenhado. No entanto, nossos resultados não devem ser restringidos apenas a população acima de 59 anos. Pessoas com dificuldade de locomoção, deficientes físicos, gestantes, pessoas acompanhando crianças ou com carrinho de bebê, entre outros, sofrem os prejuízos de regulações pautadas no tráfego de veículos e não no tráfego de pedestre. Uma vez que todos somos pedestres, e naturalmente mais indefesos, as regulações de trânsito devem nos proteger. Esta é uma questão de segurança, cidadania e saúde pública, devendo ser devidamente atendida por gestores e órgãos responsáveis.

***O presente estudo é um resumo do trabalho “Walking speed of older people and pedestrian crossing time”, publicado no Journal of Transport and Health (ahead of print).**

Referências

1. Ejzenberg S. Tempo de vermelho intermitente/piscante em semáforos de pedestres, segundo o CTB – Código de Trânsito Brasileiro - e a boa prática de segurança na engenharia de tráfego. 2011. p. 15.
2. Cucci Neto J, Vilanova LM, Costa WL da. Visita técnica a Nova York para analisar a prioridade ao pedestre. São Paulo; 2010.
3. Romero Ortuño R. The regulation of pedestrian traffic lights in Spain: do older people have enough time to cross the road? Rev española Geriatr y Gerontol. 2016;45(4):199–202.
4. Zito GA, Cazzoli D, Scheffler L, Jäger M, Muri RM, Mosimann UP, et al. Street crossing behavior in younger and older pedestrians: an eye- and head-tracking study. BMC Geriatr. 2015;15(1):176.
5. Agência de Notícias da Prefeitura de Curitiba. Curitiba implanta semáforos especiais para pessoas com mobilidade reduzida [Internet]. curitiba.pr.gov.br. 2015.
6. Ng N. Left behind by the hustle and bustle of Hong Kong, city's elderly could get smart cards for extra walking time at pedestrian crossings. South China Morning Post. 2016.