
CIDADES, Comunidades e Territórios



Percorrendo a (c)idade com idosos: a construção urbana da vulnerabilidade

Teresa Amor¹, DINÂMIA'CET-IUL, Portugal

Abstract

This article is based on the results of a project that had the social isolation in late life as its object of study; one intended to look at 'Space' as a category of social understanding, checking, in particular, to what extent and in what ways urban space generates and/or strengthens situations of social isolation in old age. The results point out a strong relation between spatial configuration and the way(s) people reconfigure their daily routines in this phase of their life course. If, in theory and in the first instance, physical frailty tends to be associated with the physiological component of the ageing process, the information gathered shows the sociological relevance of the contextual dimensions of vulnerability. The 'City' tends to be seen as hostile and aggressive, and, from a phenomenological standpoint, people's perceptions about their own vulnerability are strongly rooted in these social and urban dimensions.

Keywords: Ageing; Elderly; Social Isolation; Urban Space; Vulnerability; Vulnerabilization.

Enquadramento

A construção das representações sociais dominantes sobre a velhice em torno da “ideologia do declínio” (Seale, 1998) está longe de ser um fenómeno contemporâneo. De acordo com Achenbaum, o documento mais antigo conhecido sobre a temática data de 2500AC e, nele, o poeta e filósofo egípcio Ptah-hotep destaca a decadência física dos mais velhos.

“How hard and painful are the last days of an aged man! He grows weaker every day; his eyes become dim, his ears deaf; his strength fades; his heart knows peace no longer; his mouth falls silent and he speaks no word. The power of his mind lessens and today he cannot remember what yesterday was like. All his bones hurt. Those things which not long ago were done with pleasure are painful now; and taste vanishes ... His nose is blocked, and he can smell nothing anymore.” (Simone de Beauvoir, citado por Achenbaum, 2005: 21)

¹ teresa.amor@sapo.pt

A título de exemplo, poder-se-ão citar ainda Cícero e Erasmo de Roterdão. No primeiro caso, em *De Senectute* (44DC), Cícero coloca os personagens a reflectir sobre as repercussões do envelhecimento na vida dos indivíduos e, em particular, sobre a inevitabilidade da perda de autonomia, do inevitável afastamento da esfera de participação económico-social e da supressão de ‘todos os prazeres da vida’. (Cícero, 1998); já no caso de Erasmo de Roterdão, a Loucura (personagem principal de *O Elogio da Loucura*) afirma: “... nada há tão simpático como a mocidade, e nada tão detestável como a velhice...” (Roterdão, 2000: 24).

Na origem da pesquisa na qual este artigo se baseia esteve a assunção de que a vulnerabilidade a que estas representações sociais aludem não decorre, exclusivamente, da componente fisiológica do processo de envelhecimento; propunha-se, assim, olhar para o Espaço enquanto categoria de entendimento social, aferindo, em particular, o (eventual) contributo da configuração do espaço urbano para o isolamento social dos idosos; na prática, pretendia-se investigar se (e, em caso afirmativo, em que domínios) as características do espaço² influíam na vivência quotidiana deste segmento populacional. Do ponto de vista sociológico, o objectivo era não só identificar e descrever eventuais barreiras urbanísticas, mas sobretudo conceptualizar as dimensões de construção social dos processos de vulnerabilidade individual.

Em termos do objecto empírico, o enfoque foi, deliberadamente, o espaço público; a opção sustenta-se em dois argumentos principais. Partilha-se com Madanipour a convicção de que ‘público’ e ‘privado’, sendo, em primeira instância, categorias de organização social, acabam por influenciar amplamente as percepções e as práticas quotidianas dos indivíduos (Madanipour, 2003); neste contexto, a exclusão do espaço doméstico do objecto empírico do projecto não significa a subalternização da sua importância, mas antes o reconhecimento que, do ponto de vista teórico-conceptual, a sua inclusão exigiria uma matriz analítica específica. Tratando-se, em geral, de uma fase de maior consolidação das estruturas de vida, a mobilidade residencial dos idosos tende a ser diminuta, o que não significa que, também nesta fase do curso de vida, eles não se confrontem com a necessidade de escolhas e opções relativas ao espaço doméstico (Lord, 2010; Fortin e Després, 2010). A este nível, a adaptação da habitação e/ou dos espaços comuns dos prédios³ à diminuição da autonomia funcional ou a situações de dependência por doença (temporária ou permanente), por exemplo, tende a ser um dos aspectos mais referenciados⁴.

Em segundo lugar, a opção reflecte o alcance do questionamento inicial da investigação: a referência ao isolamento social dos idosos designa também o seu gradual fechamento no espaço doméstico e, por esta via, a perda de interacções com o exterior, a diminuição e o enfraquecimento das redes de relações dos indivíduos, o que é, de acordo com vários autores de referência, um factor-chave dos processos de exclusão social dos indivíduos (Costa, 2001; Castel, 1995; Paugam, 1993). Mas na medida em que várias investigações têm demonstrado a correlação entre a participação social (em redes sociais alargadas) e a qualidade de vida nos idosos (Victor e Scharf, 2005), importa considerar a perda de interacções também nesta perspectiva; de acordo com Rowe e Khan, por exemplo, participação social e condições ambientais (contexto físico de inserção), têm, inclusivamente, maior influência na qualidade de vida dos idosos do que a genética (Rowe e Khan (1997), citado por Victor e Scharf, 2005: 100).

Olhada como vector de competitividade (Bauman, 1998), a ‘Mobilidade’ deve ser equacionada também pela sua vertente de integração social (Lord, 2010; Ruoppila e Raitanen, 2004); a relação entre mobilidade e autonomia é estreita e, de acordo com Mollenkopf, a importância da mobilidade aumenta à medida que se envelhece (Mollenkopf, 2004): mesmo que gradual, o eventual decréscimo da mobilidade funcional (pedonal, automóvel ou de transportes públicos) representa uma progressiva perda de autonomia e, assim, riscos acrescidos de isolamento e de dependência.

² Tanto nas suas componentes orográficas, como nas construídas.

³ Por exemplo, escadas.

⁴ A este respeito, de referir a existência de projectos em Portugal que visam o apoio à adaptação do espaço habitacional às necessidades de população idosa. A título de exemplo, refira-se o Plano de Desenvolvimento Social do Concelho de Beja (2004-2007) que, no âmbito do “Projecto Estruturante ‘Beja para todos’”, identificava o ‘Casa Acessível: Idosos’ como um dos seus sub-projectos (projecto a ser levado a cabo em parceria por diversas entidades locais). No Plano de Desenvolvimento Social de Beja relativo ao período entre 2008-2009, enquadrado no âmbito da Tipologia de Intervenção ‘Intervenção para o Bem-estar dos Idosos’, estava o ‘Programa Conforto Habitacional para Idosos’.

Aquele enfoque do objecto da pesquisa reflecte, assim, o propósito de aferir em que medida o espaço público, na sua actual configuração urbana, vulnerabiliza este segmento populacional, espoletando ou reforçando, por si só, situações de isolamento social. De realçar que, do ponto de vista analítico, o interesse não se circunscrevia à realização das tarefas quotidianas indispensáveis⁵: a maioria das pessoas valoriza a possibilidade de realização de múltiplas actividades (ir às compras, passear, conviver, trabalhar, aceder a serviços ou equipamentos públicos ou de uso público, etc.) e os idosos não são excepção (Holland et al., 2005). Subjacente a este posicionamento está também a convicção de que, para além da sua dimensão prática e operacional, a percepção sobre a autonomia individual é parte integrante do sentido identitário dos indivíduos (Guibentif, 2008; Holland et al., 2005), condicionando, portanto, as suas expectativas e os seus projectos de vida, mas também a forma como se envelhece.

Um número crescente de notícias sobre a morte de idosos que são encontrados apenas alguns dias após a sua morte tem chocado a opinião pública, mas, do ponto de vista sociológico, é preciso não esquecer que, frequentemente, a autonomia residencial é uma preferência dos próprios idosos. A preservação da autonomia individual tende a ser altamente valorizada pelos indivíduos (Ruoppila e Raitanen, 2004) e, uma vez mais, os idosos não são excepção.

Por outro lado, e mesmo que salvaguardando a necessidade de se repensarem respostas residenciais específicas, parece inverosímil que a situação de isolamento social extremo que aquelas mortes reflectem se esgote no seu estatuto residencial. De resto, no seguimento de uma vaga de calor em Chicago no mês de Julho de 1995, durante a qual se estima terem morrido mais de 700 idosos isolados, Klinenberg propôs-se realizar uma ‘autópsia social’ àquelas mortes, concluindo pela diversidade de factores que, naquele contexto, contribuíram para a ocorrência⁶ (Klinenberg, 2001).

A importância do ‘Contexto’ é frequentemente designada, sendo também comum a emergência de um discurso que opõe representações de anonimato e de desumanização da vida social em meio urbano ao espírito de entreajuda e a redes de relações mais sólidas em meio rural. Na linha de outras pesquisas internacionais (Krouts e Coward, 1998, citado por Fonseca et al., 2004), resultados de investigações desenvolvidas em Portugal contrariam, no entanto, visões mais romantizadas e idílicas da vivência em espaço rural. De acordo com Fonseca et al., a crescente desertificação do interior rural do país⁷ não só dificulta o acesso dos idosos a inúmeros serviços, como limita, significativamente, a natureza e a intensidade das relações sociais: para muitos deles, a sua rede de relações quotidiana restringe-se aos (poucos) vizinhos, sendo que a relação é, recorrendo à terminologia dos próprios autores, sobretudo de “natureza instrumental” (Fonseca et al., 2004).

Em contrapartida, existem também pesquisas que evidenciam a existência de laços sociais fortes e redes de relações e de suporte consolidadas em meio urbano; a este respeito, a investigação de Firmino da Costa no bairro de Alfama pode ser tomada por paradigmática, até porque o autor identifica a configuração e as características da malha urbana como factores relevantes para a construção e consolidação de sentimentos de pertença ao bairro, de apropriação e de vivência do espaço público (Costa, 1999: 307).

Mesmo que fundada em critérios subjectivos, a diferença entre o ‘aqui’ e o ‘ali’ tende a estruturar a percepção dos indivíduos sobre o espaço: à familiaridade do ‘aqui’ opõe-se o ‘ali’ enquanto território desconhecido e, por isso, mais ameaçador para uns, mas também mais aliciante para outros, para os mais aventureiros (Gould e White (1986 [1974]: 1). Por relação aos idosos, interessava, então, aprofundar o conhecimento sobre as suas concepções de ‘aqui’ e de ‘ali’, saber até que ponto condicionam a sua vivência do espaço urbano, aferir se aquelas concepções tendem a ser influenciadas pela idade e, em caso afirmativo, quais os motivos e os impactos na vida quotidiana. Embora com pontos em comum, o propósito da pesquisa estruturava-se um pouco a montante da ‘autópsia social’ proposta por Klinenberg: propunha-se um diagnóstico das condições de vida destes cidadãos, investigando, como se afirmou, se a malha urbana, na sua configuração actual, providencia os atributos de

⁵ Por exemplo, aquisição de produtos alimentares essenciais ou consultas médicas.

⁶ Grosso modo, o autor identificou quatro factores principais: 1) a própria dinâmica demográfica (aumento do número de idosos a viver sozinhos); 2) dinâmica urbanística (alteração de funções urbanas); 3) receio face ao aumento dos índices de criminalidade; 4) organização e provisão de serviços específicos aos idosos.

⁷ Resultante dos processos de migração e de emigração que, por sua vez, têm conduzido ao gradual encerramento/ deslocalização de serviços locais.

“individualidade, independência, privacidade e familiaridade” reclamados pela maioria dos cidadãos (Brent, 1999: 63) ou se, pelo contrário, os relega progressivamente para o espaço doméstico.

Esta definição do objecto de estudo norteou, necessariamente, a definição do próprio perfil dos interlocutores do projecto: todos os idosos contactados no decurso da pesquisa mantinham mobilidade funcional⁸ e em nenhum caso havia indícios de que se tratassem já de pessoas em situação de solidão ou de isolamento social extremos.

Metodologicamente, adoptou-se uma abordagem qualitativa por ser aquela que permitiria, para além da identificação de eventuais obstáculos, uma maior compreensão da matriz de raciocínio dos idosos. A informação foi recolhida junto dos idosos por via da realização de Percursos Urbanos⁹ e de entrevistas individuais¹⁰. Os Percursos Urbanos foram realizados nas áreas de residência de cada um dos interlocutores, isto é, nos concelhos de Lisboa, Sintra, Amadora, Cascais, Almada e Seixal. A opção pela aplicação desta técnica de diagnóstico em diferentes contextos sócio-territoriais decorreu do pressuposto de que a especificidade social, urbana e até mesmo topográfica de cada um poderia aportar para a investigação dimensões e factores de análise diferenciados relevantes. O conjunto da informação recolhida foi depois trabalhado e sistematizado em categorias analíticas (análise de conteúdo).

A construção urbana da vulnerabilidade

Os dados recolhidos evidenciam, em primeiro lugar, a multiplicidade de factores que condicionam a mobilidade exterior dos indivíduos: nalguns casos, as dificuldades revelam-se pelo confronto directo com obstáculos físicos, noutras, emergem do receio ou pela antecipação dos riscos a que consideram expor-se. A despeito da percepção sobre os riscos ser mais de natureza física ou psicológica¹¹, observa-se que tanto uns como outros tendem a ser fortemente dissuasores da realização de actividades que impliquem a mobilidade exterior (mormente, as actividades não entendidas como indispensáveis¹²).

A gestão do espaço do próprio artigo não permite pormenorizar a apresentação de todas as categorias analíticas resultantes do processo de análise de conteúdo; assim, abordar-se-ão sobretudo as dimensões mais directamente relacionadas com o espaço físico propriamente dito, a saber: Acessibilidade, Legibilidade, Visibilidade, Segurança, e Equipamentos e Infra-estruturas de Apoio¹³.

De salvaguardar, antes de mais, que todas elas são balizadas por duas dimensões de carácter estrutural e complementar entre si: por um lado, cada uma das categorias enquadra factores ambientais, pessoais e de interacção; por outro, todas têm subjacente a natureza potencialmente cumulativa dos domínios e dos factores de vulnerabilidade.

⁸ Independentemente de, nalguns casos, identificarem já maior dificuldade em executar certas tarefas ou de se queixarem de dores, por exemplo, eram capazes de realizar as suas tarefas domésticas, ir à rua autonomamente, etc.

⁹ *Walk-through* ou *Diagnostic Marchant*. Os Percursos Urbanos foram realizados individualmente com cada idoso; em cada um deles, os interlocutores do projecto eram acompanhados por um membro de equipa de investigação que registava toda a informação (obstáculos identificados e respectiva justificação, implicações na mobilidade do idoso, etc.)

¹⁰ Para além dos Percursos Urbanos e das entrevistas individuais com idosos, foram ainda realizadas entrevistas colectivas (*focus-group*) com familiares de pessoas idosas. Neste artigo, e por uma questão de gestão do próprio espaço do mesmo, a reflexão baseia-se na informação recolhida junto dos idosos (Percursos Urbanos e Entrevistas); apenas pontualmente, isto é, nos casos em que tal se afigurar relevante para explicitar a posição dos próprios idosos se poderá fazer referência à informação recolhida junto dos familiares de pessoas idosas.

¹¹ Receio de ser assaltado, por exemplo (esta reflexão será retomada mais à frente).

¹² Por exemplo, ir ao médico ou compras de produtos essenciais.

¹³ Categorias analíticas como, por exemplo, as Relações Familiares, as Redes de Suporte e as Expectativas de Vida não serão abordadas.

Esquema 1. Domínios e factores de vulnerabilidade



Fonte: representação do autor.

A primeira dimensão tem subjacente a multiplicidade de níveis a que as barreiras que, directa e indirectamente, contribuem para o isolamento social dos idosos, se colocam; analisando os elementos referenciados pelos indivíduos, verifica-se que algumas daquelas barreiras decorrem, prioritariamente, de factores ambientais, outras, de factores pessoais e, outras ainda, de factores de interacção:

- Os factores ambientais relacionam-se com os obstáculos físicos e sociais do meio ambiente (barreiras arquitectónicas, gestão do espaço público, transportes, representações sociais e atitudes face à terceira idade);
- Os factores pessoais remetem para os níveis de funcionalidade dos indivíduos nas suas componentes física, psicológica e cognitiva;
- Os factores de interacção associam-se sobretudo à necessidade de adaptação e às competências requeridas para a execução de determinadas práticas e actividades.

A segunda dimensão é essencial para a compreensão dos processos de gradual isolamento social dos idosos, pois dela decorre a consciência de que, na maior parte dos casos, é o acumular de factores que os idosos percebem como hostis ou ameaçadores que fomenta a progressiva contracção do seu raio de acção. Sendo certo que a percepção dos indivíduos pode ser influenciada por certas características pessoais¹⁴, a informação recolhida aponta no sentido de, raramente, a percepção sobre a hostilidade do espaço urbano depender de um único factor: tendencialmente, alicerça-se no acumular de factores de ‘perigosidade’ que os indivíduos atribuem ou antevêm no espaço (físico e social) exterior. Assim, é muito frequente assistir-se à identificação de toda uma série de elementos de constrangimento da vida social e quotidiana dos indivíduos, elementos esses que tanto se associam aos factores ambientais, pessoais e de interacção, como remetem para mais do que uma das categorias analíticas anteriormente designadas. Do ponto de vista compreensivo, a natureza cumulativa dos domínios e dos factores de vulnerabilidade com que os idosos se confrontam assume-se, assim, como um vector estruturante de análise, na medida em que, como se afirmou, é nela que assenta a construção de um sentimento de crescente insegurança por parte dos idosos e, assim, a progressiva redução do seu campo de acção (físico e social).

No que respeita às categorias analíticas propriamente ditas, restringi-las a uma lógica sectorial¹⁵ seria uma forma redutora e empobrecedora de trabalhar a informação recolhida; na construção das categorias adoptou-se, então, uma perspectiva temática que espelha com maior acuidade o peso e a transversalidade com que estes factores se

¹⁴ Por exemplo, a maior ou menor autonomia física dos indivíduos condiciona a sua avaliação sobre as barreiras arquitectónicas existentes na cidade, tal como o analfabetismo tende a potenciar a percepção sobre a (i)legibilidade do espaço urbano actual.

¹⁵ Sistematizando a informação apenas em grandes áreas sectoriais de estruturação da vida social, como, por exemplo, ‘Transportes Públicos’ ou ‘Saúde/ Equipamentos e Serviços de Saúde’.

tendem a fazer sentir na vida da população idosa, bem como os domínios de articulação que se estabelecem entre eles.

a) Acessibilidade

Tomada no sentido da mobilidade pedonal, a ‘Acessibilidade’ ocupou um lugar central no discurso dos interlocutores do projecto. A dimensão fisiológica do envelhecimento¹⁶ não está completamente ausente do seu discurso, mas o peso que certas opções arquitectónicas e de gestão urbanística detém é muito significativo: nuns casos porque se assumem, elas próprias, como obstáculos, noutros porque não atenuam dificuldades colocadas pela orografia do território.

Analicamente, os obstáculos identificados pelos interlocutores do projecto foram agrupados em três domínios principais: os relacionados com o acesso a transportes públicos, os relacionados com o acesso a equipamentos ou serviços urbanos e, sobretudo, os relacionados com a mobilidade pedonal per si, (salvuarda-se, uma vez mais, a frequente designação de mais do que um factor, isto é, o carácter cumulativo dos factores de vulnerabilidade).

No que se refere aos obstáculos associados à mobilidade pedonal são particularmente referenciados os desníveis e as escadas (agravados pela inexistência de pontos de apoio); a altura excessiva dos degraus e/ou a irregularidade dos mesmos; a altura excessiva dos passeios; a utilização de materiais que dificultam a aderência ao andar (piso escorregadio); a largura dos passeios¹⁷; a inexistência de passeios desnivelados; a inexistência de rampas de acesso e/ou a inclinação de algumas delas (nos casos em que existem).

“Às vezes bastaria um ‘corrimãozinho’ para ajudar a gente, só para a gente se apoiar. Dava mais segurança.”

“Sabe que, com a idade, custa mais a descer do que a subir. Subir custa, as pernas já pesam muito, mas a descer é que a gente sente mais o desequilíbrio. Uns apoios, por exemplo, naquelas grandes escadarias podia ser uma ajuda boa.”

“Sabe o que é que ainda é mais perigoso? São aquelas escadas em que os degraus (...) são assim ‘tortos’ [não são uniformes no seu dimensionamento]. Tenho que ir sempre com muita atenção.”

“Alguns degraus têm uma altura demasiado alta. Só mesmo com um corrimão para dar impulso...!”

“Aqui no bairro [bairro histórico], então, é uma tragédia. As ruas são muito estreitas, a calçada é escorregadia e às vezes nem se consegue passar com os carros.”

“A calçada portuguesa escorrega muito, com chuva é difícil para quem tem dificuldades já em caminhar, em manter o equilíbrio.”

“Quando fiz a operação à anca, depois quando já podia sair para a rua, no início ainda andava de muletas, assim só para amparar a marcha. Aí é que nós nos apercebemos das dificuldades que os deficientes têm para andar na rua, são muitas coisas que dificultam o andar. (...) As rampas podiam ajudar, sim senhora.”

“As rampas deviam ajudar, mas às vezes têm uma inclinação tal que mais vale ir pelas escadas! Por muito que custe já a subir e a descer ... (...)”

“Mesmo quando há rampas, também deviam pôr corrimão, só para a gente se amparar”

¹⁶ No sentido da menor agilidade ou da maior dificuldade na realização de certas tarefas.

¹⁷ Este elemento é especialmente referenciado pelos moradores nas zonas históricas da cidade de Lisboa.

Não tendo a mesma relevância que as dificuldades com a mobilidade pedonal em si, o acesso aos transportes públicos e a determinados equipamentos ou serviços urbanos está também presente no discurso dos idosos. Subjacente ao seu raciocínio está, predominantemente, a falta de atenção a elementos arquitectónicos que, podendo ser despididos para outros, são por eles percebidos como potencialmente atentatórios da sua integridade física. No que concerne ao acesso aos transportes públicos, destacam-se as características construtivas de certas infra-estruturas (por exemplo, plataformas de acesso aos comboios) e a inadequação da prestação do serviço de transporte às dificuldades de alguns passageiros (por exemplo, não cumprimento por parte de alguns motoristas do protocolo de entrada e a saída de passageiros). Já no que se refere ao acesso a equipamentos ou serviços, os obstáculos elencados prendem-se também com opções arquitectónicas, designadamente com o dimensionamento das mesmas (por exemplo, altura que são colocadas as caixas multibanco/outros dispositivos electrónicos ou o peso de certas infra-estruturas urbanas, como portas de edifícios públicos, por exemplo).

“... o facto dos autocarros não encostarem na paragem dificulta o acesso, já custa (...) puxar o corpo todo lá para cima.”

“Fizeram as estações quase todas novas [comboio da linha de Sintra] e nalguns sítios deixaram um espaço enorme entre a plataforma e o degrau de acesso para o comboio!”

“É preciso dar uma ‘passada’ grande, porque senão ainda se mete um pé ali no espaço vazio entre a gare e o degrau do comboio. Já viu o perigo que é?!”

“Já viu a altura a que estão algumas caixas multibanco?! Só se eu levar um banquinho para me pôr lá em cima...! São muito altas! Devem estar feitas para suecos, que são mais altos...”

“E o peso das portas de alguns edifícios?! É melhor comer papas de aveia antes para ter força para empurrar aquilo!”

b) Legibilidade

Designando a (crescente¹⁸) dificuldade de descodificação da informação que, nos mais variados locais e nos seus múltiplos suportes, é suposto orientar os cidadãos, a ‘Legibilidade’ foi uma das categorias analíticas que mais se destacou no discurso dos interlocutores idosos; a incapacidade de interpretar aquela informação ou a dificuldade em torna-la inteligível acrescenta dimensões de desconhecimento ao espaço urbano, gerando ou reforçando sentimentos de insegurança psicológica: frequentemente, o receio de se perder ou de ter de depender de outros para se conseguir orientar, reflecte a situação de vulnerabilidade acrescida para a qual muitos destes indivíduos sentem que a ilegibilidade da informação disponível os relega. Simultaneamente, o baixo nível de habilitação escolar que prevalece entre esta população potencia o confronto com situações de iliteracia funcional que, não só se repercute em termos de auto-imagem, como reforça ainda mais a sensação de perigo.

“Eu nunca fui muito esperta, menina; a minha cabeça nunca deu assim muito para a escola, mas agora parece que estou cada vez mais estúpida, até me dá raiva de mim própria.”

“Essas coisas modernas que eles usam agora para dar a informação (...) eu já me custa a perceber. Pois, porque agora os comboios (...) vão por linhas diferentes. Dantes ia tudo para o Rossio, pronto, agora não. E há estações em que até já passam os comboios da linha de Sintra e de outras linhas, tudo na mesma estação. Olhe que chega

¹⁸ Porque associada à tecnologização crescente da sociedade.

a dar-me ânsias quando, por alguma coisa, tenho mesmo de apanhar o comboio; só se não puder evitar mesmo, porque, de resto, olhe, prefiro estar sossegada no meu canto. Dão-me mesmo assim ânsias de nervos; na noite anterior até me custa a dormir, tenho medo de me meter no comboio errado e depois sei lá onde é que vou parar!”

“Eu com máquinas não me entendo, não sei ler nem escrever (...) tenho sempre que pedir ajuda. Os carros [autocarros] aqui desta paragem já de frente eu consigo saber, porque sei de cabeça os números, mas de resto não.”

A percepção sobre a perda de autonomia também não está ausente do conteúdo compreensivo desta categoria e, ao contrário do que por vezes parece ser a ideia dominante, nem sempre é a indisponibilidade dos outros para ajudar que está em causa, mas sim o confronto com a imagem que se tem (e que se quer manter) de si próprio: a dificuldade de compreensão acentua a noção da crescente dependência de terceiros, pelo que, evitar essas situações, representa também, nalguns casos, resguardar-se do confronto pessoal com a perda de autonomia. Desse ponto de vista, o recurso à expressão ‘pertencer a alguém’ para designar a necessidade de pedir ajuda (isto é, depender de alguém) é paradigmático (ver excerto abaixo).

“Não há muito tempo tive de apanhar o metro (...). Não queira saber o que foi por causa do bilhete. A casinha estava fechada e só havia a máquina, mas eu não me entendia com aquilo. Pedi ajuda a uns jovens; foram muito simpáticos comigo, mas dá-me assim uma certa tristeza, nestas coisas ou peço ajuda ou já não consigo.”

“Eu sempre andei para todo o lado sozinho! Vim trabalhar para Lisboa sozinho com 11 anos e sempre me orientei sem precisar de ajuda de ninguém e, agora, olhe, por vezes já sinto assim uma dificuldade em entender estas coisas modernas. Olhe, muitas vezes, se é para estar assim a pertencer a alguém [depende de alguém], prefiro ficar no meu canto, prefiro não ir, assim não tenho de estar a perguntar isto e mais aquilo e mais aqueloutro.”

De forma latente ou manifesta, a comparação com o passado é frequente no discurso dos interlocutores e, desse referencial de comparação, tende a surgir a noção de uma complexidade acrescida da vida urbana nos dias de hoje. A alteração de funções urbanas que estruturavam o quotidiano dos indivíduos¹⁹, o redimensionamento das redes de transportes ou a criação de interfaces/plataformas intermodais, por exemplo, são vistos, não só como disruptivos, mas, sobretudo, como mais complexos ou complexificadores do quotidiano.

Simultaneamente, a crescente tecnologização da sociedade e, no caso específico desta categoria, a crescente tecnologização dos dispositivos informativos²⁰ contribui significativamente para a sensação de inaptidão expressa por muitos dos idosos: por vezes, o desafio ou, dito por outras palavras, o obstáculo não chega sequer a colocar-se ao nível da interpretação do conteúdo, pois é o próprio veículo transmissor da informação que, pelo recurso à tecnologia, funciona como barreira.

Ao nível da Legibilidade, foram designados três domínios de incidência principais: a utilização de certos equipamentos e infra-estruturas, a mobilidade e o conhecimento da malha urbana e, sobretudo, o sistema de transportes públicos.

Sendo uma dimensão transversal a todos estes domínios, a questão da inovação tecnológica, da introdução de dispositivos automáticos/tecnológicos e, assim, da crescente complexidade da vivência urbana, faz-se sentir com particular acuidade ao nível dos transportes públicos. A introdução de dispositivos automáticos/tecnológicos de

¹⁹ Por exemplo, terciarização de certas zonas com correspondente desertificação populacional em certos períodos do dia ou o decréscimo do comércio local em detrimento de outros espaços de consumo.

²⁰ Painéis de informação ou dispositivos de aquisição de títulos de transporte nos transportes públicos, por exemplo.

aquisição dos títulos de transporte é um dos aspectos mais referenciados²¹, mas são designados também, por exemplo, a dificuldade em decifrar a informação relativa aos itinerários, aos horários ou ao funcionamento dos interfaces de transportes/plataformas intermodais. Note-se que, na maior parte dos casos, não são questionados a necessidade ou os benefícios associados à introdução destas alterações; assiste-se, sim, a uma internalização do que é visto como uma incapacidade pessoal para lidar com a mudança, dificuldade essa que os indivíduos tendem a associar à (sua) idade.

“O metropolitano já me faz muita confusão (...) são muitas linhas e não percebo bem onde é que tenho de mudar. Acabo sempre por ter de perguntar e pedir ajuda a alguém. Bom, mas isto é uma dificuldade minha, porque é bom que haja mais linhas, que o metro chegue até mais sítios.”

“Uma vez, já há bastante tempo (...) ia no comboio ali de Santa Apolónia. Não conseguia perceber qual era a linha para a qual tinha de ir. Têm lá assim um painel (...) grande, mas eu não conseguia perceber bem. Acabei por perguntar. Não é que seja assim muito grave, mas, pronto, se eu tivesse percebido logo escusava de estar a incomodar alguém.”

“Na linha de Sintra agora é uma confusão de linhas, porque agora existe mais do que uma linha em cada sentido (...), não se pode entrar assim ao acaso. Eles têm lá a informação nuns [placards], mas eu já não consigo ver bem, até porque estão afixados lá no alto, não estão assim à nossa altura, mais ou menos.”

As dificuldades reportadas em relação ao uso de certas infra-estruturas urbanas decorrem também, amplamente, da introdução de dispositivos tecnológicos: perante equipamentos ou infra-estruturas que, em si mesmas, eles entendem como úteis, os indivíduos confrontam-se agora com dúvidas quanto à sua utilização.

“(...) Eu lá vi umas casas de banho públicas muito modernas (...)... Bom, mas o certo é que quando as tentámos utilizar, era quase preciso tirar um curso para as utilizar! (...). Eram assim umas casas de banho que pareciam umas casinhas, estavam nas ruas, nos jardins públicos, não eram dentro de edifícios ou assim de cafés.”

“Agora até nos centros comerciais, por exemplo, às vezes é uma dificuldade ir à casa de banho... Já me aconteceu não conseguir perceber como é que conseguia lavar as mãos! Não saía água da torneira! Não era uma torneira daquelas normais, depois é que vi como as outras pessoas, como elas estavam a fazer: punham a mão assim por debaixo da torneira e esperavam um bocadinho, não éramos nós que tínhamos que abrir como se fossem as nossas torneiras de casa.”

“Eu até tenho algum receio de ir ao multibanco. Fico um bocadinho atrapalhada. Os meus filhos já me têm dito para eu pagar as contas no multibanco, mas eu não quero nada disso. Eu tenho o cartão e sei levantar dinheiro, mas o resto não. Depois atrapalho-me e aquilo dá-nos pouco tempo. (...) continuo a pagar as minhas contas nos Correios. Prefiro assim.”

A legibilidade da própria cidade, entendida aqui no sentido do conhecimento da estrutura/malha urbana (a localização de ruas, equipamentos, serviços, etc.) pode ser, ela própria, geradora de insegurança. Sendo um domínio com forte ligação a outras categorias analíticas²², a dimensão tecnológica faz-se sentir também aqui no sentido em que o recurso a dispositivos tecnológicos de informação e até mesmo a sinalização usada acrescenta dimensões de ‘desconhecido’ ao quotidiano dos indivíduos.

²¹ Ver excertos de entrevistas transcritos atrás.

²² Por exemplo, a alteração de funções urbanas ou desertificação populacional de certas zonas da cidade.

Imagem 1. Sinalética

Fonte: Do autor.

“Antigamente não tinha problemas em movimentar-me pela cidade, andava por todo o lado. Agora também não tenho se for nessas zonas mais antigas; nas mais novas já pouco conheço. Há pouca informação ou então eu não sei onde está ou não percebo... Se tenho de ir a algum sítio, tenho de perguntar. Geralmente até tento perguntar aos meus filhos e eles explicam-me. E até já tem acontecido serem eles a levarem-me, um deles passa por aqui e leva-me.”

“Nalgumas zonas da cidade há uns (...) mapas, mas é difícil ler aquilo.”

c) Visibilidade

A categoria ‘Visibilidade’ deve ser entendida numa dupla vertente: por um lado, enquanto perigo para a integridade física dos indivíduos; por outro, enquanto atentatória da sua integridade patrimonial.

A primeira designa, prioritariamente, a dimensão física e material da categoria, correspondendo, na prática, à colocação na via pública de infra-estruturas que, a despeito da sua utilidade, acabam por funcionar como barreiras arquitectónicas. As opções em termos dos materiais usados nalgum mobiliário urbano são especialmente criticadas, sob o argumento de que não têm em consideração a menor acuidade visual de alguns ou a sua menor capacidade de reacção perante obstáculos: o uso de materiais transparentes ou translúcidos²³ é frequentemente citado, pois torna difícil a visualização atempada do obstáculo.

²³ Em cabines telefónicas ou paragens de autocarros, por exemplo.

“Por ver muito mal, às vezes não me apercebo dos obstáculos que existem. Uma vez fui contra o vidro de uma cabina telefónica, sabe? Magoei-me a sério, (...) bati lá com a cara. Antigamente existiam as cabinas telefónicas que eram assim tipo umas casinhas; mas depois mudaram para aquelas coisas assim... (...) e há uns que são em vidro, sabe? Ora uma coisa dessas, quem tem dificuldades em ver, não se apercebe! Deviam ter mais atenção a quem tem estas dificuldades.”

“Não deviam utilizar materiais transparentes naquilo que põem na rua. Quem tem problemas de visão, muitas vezes não vê, não consegue ver até que vá de encontro àquilo!”

“Com a idade começam-se a ter mais dificuldades de visão, demora mais até vermos os obstáculos. É mais fácil cair e magoarmo-nos.”

Também nesta perspectiva, de considerar ainda a iluminação pública (permanente e temporária): na medida em que limitam a capacidade e/ou a celeridade de percepção da existência de barreiras na via pública, as deficientes condições de iluminação são percebidas como uma forte ameaça à integridade física dos indivíduos (perigo de quedas, acidentes).

Ainda que com menor incidência, a falta/insuficiência de contraste na semaforização na via pública é designada também como um obstáculo à mobilidade dos cidadãos mais idosos.

“Uma vez, ao final da tarde, meti o pé num buraco na calçada que não sei como não parti o pé ou uma perna. Eles andavam aí com obras, mas enquanto não acabaram, deixavam aquilo tudo mal-amanhado. Ora, já estava assim lusco-fusco, eu não vi ... Foi uma sorte mesmo assim, não me ter magoado mais.”

“Já tenho bastantes problemas de vista, vejo bastante mal mesmo com os óculos (...). Uma vez à noite, a rua estava pouco iluminada, não vi uma daquelas ‘coisas’ que eles põem à beira dos passeios para as pessoas não estacionarem ali, tropecei e caí. Magoei-me a valer na cabeça e num joelho.”

“Quando há obras na via pública, pelo menos deviam estar iluminadas à noite. Sempre se veriam melhor os desníveis existentes, não é?”

“Por vezes não consigo ver se o semáforo já está verde para os peões ou não (...) quando está mais claridade, então, é um castigo.”

Tanto do ponto de vista da integridade física dos indivíduos, como da segurança patrimonial²⁴, a iluminação pública detém ainda uma função central na percepção sobre a (in)segurança dos lugares. Neste particular, nem mesmo o conhecimento da zona ou a inexistência de evidência sobre efectivos problemas de criminalidade na área são, nalguns casos, suficientes para esbater a sensação de perigo antevista na falta de iluminação, sustentado, assim, a inibição de certas práticas e/ou ajustamentos de horários.

“E as ruas são estreitinhas, fica tudo muito escuro... Dá assim um certo receio, um certo medo, não é? Uma pessoa da minha idade andar por aí. Se algum está escondido e me dá um encontrão, caio logo para ali. Há pouca luz, as ruas estão mal iluminadas. Sobretudo no Inverno, não é?, que fica noite mais cedo; no Verão ainda dá mais um bocadinho...”

“Eu até levanto sempre dinheiro durante o dia, porque à noite tenho medo de estar ali a levantar dinheiro num sítio tão mal iluminado.”

²⁴ Segunda dimensão analítica mencionada atrás.

“Ali naquele jardim de além, à noite junta-se uma data de juventude. Aquilo é escuro e ficam ali tempos infinitos. Às vezes é uma algazarra pegada toda a noite. Eu tenho um bocadinho de medo. É verdade que nunca ouvi dizer que tenham feito mal a ninguém, mas eu não os conheço ... Não os conheço, bom, quero dizer, alguns sei que moram aqui, sei onde eles moram e as famílias, mas é muito escuro, é assim escondido. Não, à noite já nunca saio.”

d) Segurança

Enquanto categoria analítica, a ‘Segurança’ relaciona-se tanto com a questão da criminalidade, como, uma vez mais, com a integridade física dos idosos; neste último caso, os factores de insegurança associam-se, agora, às opções e aos modelos de crescimento urbanístico privilegiados, e à conduta profissional e cívica de outros actores urbanos.

No que concerne à percepção sobre a criminalidade, as preocupações dos interlocutores prendem-se sobretudo com:

- O aumento dos índices de criminalidade, em geral, e da criminalidade organizada e violenta, em particular (acréscimo esse que eles inferem, maioritariamente, a partir dos noticiários televisivos²⁵),
- A apropriação de determinados espaços urbanos (praças e jardins públicos, por exemplo) por grupos específicos (designadamente grupos de jovens/sociabilidades juvenis),
- A crescente especialização de funções e usos urbanos de determinadas áreas urbanas.

“Estão sempre a dar nas notícias os problemas, os assaltos que há nos comboios, e uma pessoa fica assim com medo, não é?”

“Há roubos até durante o dia, não é só à noite. Há muita bandidagem agora.”

“Para ali vão é grupos de jovens, aquilo é jovens o dia todo e até mesmo à noite; o sítio é agradável, sim senhora, mas eles estão por ali todo o dia, a conversar e a..., pronto, lá nas coisas deles, coisas de jovens. O sítio é agradável, sim, mas é mais deles [dos jovens], pois.”

“Isto à noite fica sem ninguém; é quase tudo escritórios. Tanto que durante o dia é um problema com o estacionamento, mas há noite o que não faltam são lugares. Há muita gente durante o dia, à noite é um deserto.”

“Isto a partir para aí das oito horas da noite, fica praticamente sem ninguém. Fica praticamente deserto, só passam alguns carros, mas quase não se vê ninguém na rua. Dá assim mais receio de sair à noite, não é?”

“A partir de certa hora também tenho medo de andar sozinha no comboio ali da linha. Já viu a quantidade de vezes que eles dão nas notícias que entram nos comboios grupos de ‘gandulagem’ e roubam tudo a quem lá está?”

“Aquele linha [de comboio] a partir de certa hora também é perigosa. Tenho visto já várias vezes no Telejornal.”

É particularmente interessante notar o peso que a dimensão psicológica do medo tem no discurso destes interlocutores: apesar de nenhum revelar ter sido alvo de assalto ou de tentativa de assalto, verifica-se a clara incorporação de referenciais de insegurança e de medo, com origem, sobretudo, nos meios de comunicação social. Nalguns casos, este sentimento de receio é ainda reforçado pela desertificação populacional de certas

²⁵ Esta associação é muito evidente, por exemplo, por relação aos transportes públicos, mormente, linhas ferroviárias suburbanas de Sintra e de Cascais.

zonas (mormente na cidade de Lisboa) e pela alteração de funções urbanas de outras (processos de terciarização, nomeadamente) que conduziu a que, a partir de certa hora, aqueles locais se tornem bastante isolados.

A apropriação de certos locais por grupos jovens enquanto espaços de sociabilidade também gera alguma distância. Se por referência ao período nocturno, as deficientes condições de iluminação potenciam, de facto, o medo²⁶, neste caso, trata-se, sobretudo, de uma reacção a formas de sociabilidade que tendem a ser muito presentes, muito visíveis e nem sempre ‘previsíveis’. Uma vez mais, a percepção sobre a estranheza ou a hostilidade potencial do espaço urbano revela-se aqui pelo receio do desconhecido, do imprevisível; mesmo que não seja considerada agressiva ou até mesmo abusiva, a apropriação de alguns espaços por certos grupos torna aquele espaço mais ‘deles’ do que ‘nosso’²⁷, inibindo, portanto, o seu uso por estes interlocutores mais idosos.

A prática profissional de alguns actores sociais urbanos e, numa perspectiva mais abrangente, a conduta cívica de muitos cidadãos é também frequentemente percebida pelos idosos como atentatória da sua integridade física (aqui no sentido dos acidentes).

A gestão de tráfego e as condições de circulação assumem, a este nível, especial destaque. Se a intensidade de tráfego é o pano de fundo do seu discurso, na prática, a convicção de que as entidades competentes tendem a privilegiar o trânsito automóvel em detrimento da mobilidade pedonal²⁸ é o aspecto mais salientado. Complementarmente, o incumprimento das regras de trânsito e o comportamento pouco cívico de alguns condutores (profissionais e não profissionais)²⁹ reforçam também aquela noção de perigosidade.

“Já nem falo nas passadeiras, mesmo nas passagens que têm sinais para os peões, às vezes passa tão rápido para o vermelho que uma pessoa nem consegue passar.”

“Já tenho algum medo de andar a pé pelas ruas, não é tanto pelas pessoas, mas mais pelos carros, pelo trânsito.”

“Há poucas passadeiras pela cidade. Às vezes temos que nos afastar bastante do sítio para onde queremos ir, se queremos passar na passadeira. Às vezes arrisco, olhe. Dou uma corridinha”

“Sempre que posso tento ver se mais alguém vai passar na passadeira, para eu passar junto com ela.”

“Já não foram nem uma nem duas vezes que tive ir para a estrada porque, com os carros estacionados, não conseguia passar no passeio. Não está certo.”

“Os condutores passam por nós como se não estivéssemos a passar na passadeira. Nem sei como é que não há mais acidentes! Por vezes vêm a aproximar da passagem e até aceleram para não nos darem passagem.”

“Já me aconteceu já estar mesmo na [passadeira] e até me contornaram, passaram assim mesmo ao meu lado.”

“Antigamente os motoristas ainda esperavam que uma pessoa se sentasse, se viam que ela tinha assim dificuldade. Agora?! Há uns que arrancam logo, uma pessoa anda ali aos trambolhões!”

“Uma vez foi por um triz que não me estatelei ao comprido dentro de um autocarro; se não fosse um senhor a amparar-me...”

²⁶ Ver categoria analítica anterior: ‘Visibilidade’.

²⁷ Dinâmica semelhante é observável, por exemplo, nos espaços (jardins públicos, designadamente) apropriados para jogos de cartas. Também neste caso, a presença muito visível destes grupos (geralmente, homens) tende a limitar o uso concomitante daqueles locais por outras pessoas.

²⁸ Insuficiência ou localização das zonas de atravessamento para peões; temporização dos semáforos/ tempo disponibilizado para atravessamento dos peões; insuficiência de zonas pedonais, etc.

²⁹ Por exemplo, estacionamento em cima dos passeios obrigando os peões a passar pela estrada, o desrespeito pelo atravessamento nas passadeiras ou a forma de condução de alguns motoristas de veículos pesados/ autocarros.

Imagem 2. Atravessamento pedonal

Fonte: Do autor.

Também por relação aos transportes públicos são ainda referenciadas as condições de espera (inexistência de pontos de abrigo) ou a localização de algumas paragens em locais considerados perigosos (por exemplo, ruas demasiado estreitas); em qualquer dos casos, não é a dimensão de conforto e bem-estar que está subjacente mas, sim, as deficientes condições de segurança que, na opinião deles, aquelas paragens oferecem.

“Há paragens de autocarro, que para além de não terem abrigo, estão situadas em passeios demasiado estreitinhos.”

Por fim, são apontadas ainda a realização de obras ou a colocação de contentores (ou outros materiais) na via pública sem sinalização que assegure que os transeuntes melhor identifiquem os obstáculos.

“E as obras?! Esburacam para aí tudo. É que mesmo enquanto fazem as obras deviam pôr aquilo em condições para as pessoas passarem com segurança.”

“Quando têm de arranjar alguma coisa, pronto, eu percebo que às vezes há arranjos e obras que têm de ser feitos, mas depois deviam deixar os passeios bem arranjadas e não assim todos aos altos e baixos. É que não só fica feio, como se torna perigoso para as pessoas, para todas, não é só para os velhos, também para as crianças, para todos.”

e) Equipamentos e Infra-estruturas de Apoio (Conforto e Bem-estar; Sociabilidades)

Designando a insuficiência e/ ou a inexistência de equipamentos e infra-estruturas de apoio à mobilidade pedonal, esta é uma das categorias mais consensuais entre os interlocutores. Genericamente, a categoria subdivide-se em dois eixos principais: as infra-estruturas de conforto e bem-estar (descanso, abrigo e satisfação de necessidades básicas) e as infra-estruturas de apoio às sociabilidades.

O valor compreensivo da variável ‘Idade’ é aqui considerável, discernindo-se factores relacionados não só com a fisiologia do envelhecimento, mas também, significativamente, com dimensões de socialização cultural e de condições de vida. No fundo, significa isto que, não se tratando de equipamentos ou infra-estruturas específicos para idosos³⁰, a premência com que estas necessidades se fazem sentir nesta fase pode ser maior, e que a ausência ou a insuficiência destas infra-estruturas tende a ter um impacto directo na sua qualidade de vida. Neste caso, a hostilidade do espaço urbano não se afere por elementos percebidos como atentatórios da integridade física dos indivíduos, mas pela falta de conforto que oferece: sem essas condições, o espaço público não convida à apropriação e fruição, induzindo, portanto, o crescente fechamento dos indivíduos no espaço doméstico.

Relativamente ao primeiro eixo, a inexistência de pontos de descanso e de abrigo (bancos no espaço público, por exemplo) é especialmente lamentada, pois essas infra-estruturas possibilitariam atenuar o maior cansaço físico com que os indivíduos sentem, em função da idade, confrontar-se agora.

“O que faz muita falta é mais bancos assim nas ruas. Quando preciso de ir a algum lado, chego estafada. Se tivesse onde o fazer, podia sentar-me um bocadinho e descansar um pouco. Não tinha que fazer assim tudo de seguida.”

“Nalgumas ruas eles têm posto assim uns pilares no chão, para impedir que os carros estacionem em cima dos passeios, e às vezes encosto-me aí para descansar um bocadinho.”

“Seria agradável se existissem mais sítios onde nos pudéssemos abrigar do sol, por exemplo. De manhã ou ao final da tarde, sempre podia ir bocadinho até à rua, ficar a ver ‘as modas passarem’! Sempre dava para distrair mais um bocadinho. Mas aqui assim não há nada. Para estar só a andar de um lado para o outro, as minhas pernas já não dão.”

“Com muito calor ou com chuva, não há assim lugares onde nos abrigarmos.”

³⁰ No sentido da exclusividade ou, até mesmo, da especificidade do uso.

Imagem 2. Equipamentos de conforto e bem-estar

Fonte: Do autor.

Ainda que com menor incidência, a inexistência de casas de banho públicas ou de bebedouros é também referenciada, expondo o modo como as alterações fisiológicas também influenciam a percepção sobre a maior ou menor atractividade do espaço exterior.

“Dantes havia as casas de banho públicas, o que é muito importante para as pessoas, principalmente para os velhos. Ainda é muito novinha, não sabe, mas com a idade tudo envelhece. Dá-nos uma aflição e depois?”

“Dantes até nos comboios existiam casas de banho (...).”

“Antigamente havia mais bebedouros pela cidade. Nos dias de Verão, sobretudo com muito calor, era muito agradável: refrescávamo-nos ali um bocadinho, sentávamo-nos num ‘banquito’ do jardim, de preferência numa sombra...”

Estes últimos são, de resto, dois exemplos paradigmáticos de como o isolamento dos idosos assenta numa teia complexa de factores com origens potencialmente muito diversas. De notar que, num dos casos, o incómodo perante a inexistência de casas de banho públicas não decorre da assunção da inexistência de alternativas, mas sim da incorporação de um papel de género (marcado certamente também por questões e socialização geracional) que leva a entrevistada a concluir pela inadequação social de uma mulher viúva ir sozinha para um café. No outro caso, a dificuldade remete, especificamente, para os constrangimentos económicos que alguns idosos enfrentam.

“Quando o meu marido era vivo, não tinha assim problemas, porque ele estava sempre comigo; mas agora [que enviuvou] não me sinto assim à vontade em ir para um café. Ir assim para lá estar na conversa não vou mesmo, só quando o meu [marido] era vivo; e depois também entrar sem ter lá estado, assim, entrar só para usar o quarto de banho também não me parece bem, não me sinto bem. As pessoas daqui conhecem-me, não se importariam, mas eu é que não me sinto bem. As casas de banho públicas podiam ajudar, isso é verdade, lá isso podiam.

“Ter-se que pagar para utilização de uma casa de banho não está certo. A maioria dos reformados não pode ter essa despesa. Ali na [pastelaria] paga-se, não é muito mas paga-se.”

Se, como se afirmou, por uma questão de gestão do espaço do próprio artigo não é possível pormenorizar esta análise, importa dizer que, neste plano, a rede de relações familiares tende a ocupar também um lugar central; a informação recolhida mostra a preocupação que alguns familiares de pessoas idosas evidenciam por relação ao eventual isolamento ou solidão dos seus ascendentes. Da mesma forma, de notar que, frequentemente, são os próprios idosos a relatar a dificuldade que os seus descendentes têm em manter uma relação presencial mais assídua com eles (o que associam ao ritmo de vida das sociedades contemporâneas). Mais significativo ainda é o facto de todos os factores enunciados ao longo deste artigo serem muitas vezes apontados como a justificação para eles próprios (idosos) se inibirem de ir até casa dos seus familiares, isto é, frequentemente, o conjunto de elementos de agressividade atribuídos ao espaço urbano (acessibilidade, legibilidade, visibilidade, insegurança, etc.) é, justamente, o que os inibe de, eles próprios, se deslocarem mais frequentemente a casa dos seus familiares.

Em relação ao segundo eixo, alguns dos equipamentos e infra-estruturas reclamados são equivalentes aos designados imediatamente atrás, com a diferença que, neste caso, a racionalidade subjacente não é a do conforto e do bem-estar no sentido restrito, mas sim a da promoção de espaços de suporte às sociabilidades; a inexistência de mais parques e jardins públicos com mobiliário urbano adequado é lamentada, no sentido em que poder-se-iam assumir como lugares privilegiados de lazer e de convívio. Latente está a noção de que a ausência destes espaços restringe as interacções que poderiam ter com outros, reforçando, assim, a tendência para encarar a mobilidade exterior sobretudo pela funcionalidade e necessidade e, conseqüentemente, o progressivo fechamento no espaço doméstico.

“Podiam existir assim mais jardins públicos, onde nos pudéssemos sentar um bocadinho a conversar, quando está bom tempo. Seria agradável. Aqui há muitas pessoas de idade, muitas senhoras, podíamos juntar-nos ali um bocadinho.”

“Podia haver assim mais praças, com uns bancos e umas mesas, uns canteiros com umas flores. É bonito de se ver.”

“Eu saio de casa para ir para onde? Aqui não há nada. Só se for para o café, mas não gosto muito de estar ali. Para estar fechada, então prefiro estar em casa.”

“Não há muito tempo fizeram ali uma ‘jardinzito’ e às vezes, depois de ir à bica, agora costumo lá ir um bocadinho, para apanhar um bocadinho de sol. Tem assim uns ‘banquinhos’ e o jardim está muito arranjadinho. Tomara que não o deixem estragar. Até já conheci lá umas senhoras que também moram aqui na zona.”

“É muito agradável ir para ali. Também têm lá aqueles cafés e aquelas esplanadas e, então, fica assim com muito movimento, gente de todas as idades. Dá gosto ver. De manhã estão ali muitos velhotes, mas depois também vão para ali muitos jovens. Dá gosto ver. É bom estar ali (...).”

Ainda no sentido da convivialidade, de realçar que os interlocutores do projecto identificam também a alteração do ritmo de vida urbano e das formas de organização da vida quotidiana como elementos que têm influído na reconfiguração das formas de sociabilidade; paralelamente, elementos como a perda de população residente em certas zonas ou o encerramento do comércio local é visto como contribuindo também para o enfraquecimento das redes de relações locais. Também por isso, a promoção de actividades para os idosos por parte de entidades públicas como, por exemplo, as Juntas de Freguesia, é por vezes designada.

“Antigamente é que as pessoas estavam assim mais nos bairros, havia mais convívio. Hoje a vida é diferente. Mesmo aos fins-de-semana as pessoas ficam em suas casas. Algumas até vão passar os fins-de-semana para fora.”

“Aqui nestas zonas mais novas não há tanto convívio como havia em Lisboa, nos bairros populares. Eu morei durante alguns anos na Graça (Lisboa) e era muito diferente. Os vizinhos conheciam-se todos, havia mais convívio. Assim nestas construções mais recentes, nestes bairros mais recentes isso já não acontece tanto, a maioria das pessoas durante o dia vai trabalhar, as crianças e os jovens vão para a escola (...).”

“Cada vez mais fecham as lojas aqui do bairro, dizem que é por causa desses grandes supermercados. Se é ou não, não sei; o que sei é que cada vez há menos coisas aqui abertas e temos que ir ao supermercado além abaixo. Bom, pelo menos sempre se caminha um bocado, não é? Mas com o comércio aqui mais perto, também se por lá ficava um bocadinho na conversa. Há pouco tempo fechou aqui uma retrosaria (...) e era por lá que muitas vezes me encontrava com as vizinhas daqui, ficávamos por lá a dar dois dedinhos de conversa. Sempre se passava um bocadito. Depois às vezes até se ia beber um cafezinho, e assim.”

Notas finais

Começou-se o artigo por evidenciar como, desde há séculos, as representações sociais sobre a velhice têm sido fortemente marcadas pela dimensão fisiológica do processo, reforçando a imagem de fragilidade e de dependência física dos idosos. O objectivo não era, evidentemente, questionar a inexorabilidade do processo de envelhecimento (embora uma visão excessivamente padronizada sobre o mesmo possa e deva ser questionada), mas, sim, aferir em que medida e em que sentidos a configuração sócio-espacial urbana actual reforçava eventuais situações de vulnerabilidade dos idosos e, nesse sentido, contribuía para o seu isolamento social. Mesmo que analisados aqui de forma sintética, os resultados alcançados demonstram a influência do espaço urbano na progressiva contracção do raio de acção dos idosos, influência essa que não só deriva de inúmeros factores (orográficos/ não-construídos; e arquitectónicos e urbanísticos/ construídos), como tende a ser cumulativa (interligação entre os vários domínios de vulnerabilidade).

Analicamente, e tendo em conta o questionamento inicial do projecto, os resultados alcançados devem ser equacionados em duas perspectivas. Em primeiro lugar, porque demonstram que a eventual maior vulnerabilidade deste segmento populacional está longe de decorrer apenas da dimensão fisiológica do envelhecimento: mesmo que fundada numa concepção de maior fragilidade física associada à idade, a percepção dos indivíduos é, eminentemente, contextual e relacional, isto é, a percepção sobre a agressividade do meio urbano informa amplamente a auto-concepção sobre a vulnerabilidade individual.

O segundo aspecto prende-se com a conceptualização da influência daqueles factores na trajectória de vida dos indivíduos: para além do seu carácter contextual e relacional, os resultados evidenciam também a sua natureza processual; exceptuando os casos em que existe uma ruptura no estado de saúde dos indivíduos que acarrete uma perda abrupta de autonomia funcional, a mudança tende a ser gradual, pelo que, compreensivamente, parece mais adequado conceptualizá-la em termos de vulnerabilização (processo) e não apenas em termos de vulnerabilidade (estado).

Se a distinção entre o 'ali' e o 'aqui' (Gould e White, 1986 [1974]) influencia a percepção que os indivíduos têm sobre o Espaço, a informação recolhida junto dos idosos indicia uma gradual recomposição daqueles critérios e, em particular, sobre a relação entre distância/proximidade física e a familiaridade/(in)segurança dos lugares: por via da multiplicidade de obstáculos materiais e simbólicos identificados, a margem de insegurança outrora atribuída sobretudo ao 'ali' invade progressivamente o espaço familiar, fomentando uma gradual contracção do perímetro do 'aqui'.

Ainda que apresentados de forma necessariamente sintética, os resultados demonstram que a situação de isolamento social extremo que tem vindo a ser denunciada pela comunicação social não pode ser subsumida ao estatuto residencial dos idosos; o isolamento social assenta numa teia complexa de factores, com múltiplas origens, e nas quais as opções urbanísticas ocupam um lugar de destaque (o que destaca, por sua vez, a relevância de, do ponto de vista da intervenção, levar em consideração os contributos de instrumentos como, por exemplo, o Conceito Europeu de Acessibilidade, o Protocolo de Vancouver ou os fundamentos do Design Universal/ Design para todos).

A hostilidade identificada ou atribuída ao espaço urbano configura-se como um elemento central de recomposição da vida quotidiana dos idosos, o qual favorece a perda gradual de interacções com outros e, assim, o seu progressivo isolamento social. É pois nesse sentido que se chama a atenção para as dimensões urbanas de construção da vulnerabilidade.

BIBLIOGRAFIA

Achenbaum, W. A. (2005), "Ageing and Changing: International Historical Perspectives on Ageing", in M. L. Johnson, V. L. Bengston, P. G. Coleman, T. B. L. Kirkwood (Eds.), *The Cambridge Handbook of Age and Ageing*, Cambridge, Cambridge University Press.

Bauman, Z. (1998), *Globalisation*, Cambridge, Polity Press.

Brent, R. (1999), *Gerontopia: A Place to Grow Old and Die*, in B. Schwarz, R. Brent (Eds.), *Aging, Autonomy, and Architecture*, Baltimore/ Maryland, The Johns Hopkins University Press, pp.63-80.

Castel, R. (1995), *Les métamorphoses de la question sociale : Une chronique du salariat*, Paris, Gallimard.

Cícero (1998), *Da Velhice*, Lisboa, Cotovia.

Costa, A. B. da (2001), *Exclusões Sociais*, Lisboa, Gradiva, Cadernos Democráticos.

Costa, A. B. da (1999), *Sociedade de Bairro: Dinâmicas Sociais da Identidade Cultural*, Oeiras, Celta Editora.

Fonseca, A. M., Paúl, C., Martín, I., Amado, J. (2004), "Condição psicológica de idosos rurais numa aldeia do interior de Portugal: Um estudo de caso", Comunicação apresentada no II Congresso de Estudos Rurais, disponível em http://www.sper.pt/IICER/pdfs/Tema2/A_Fonseca.pdf

Fortin, A., Després, C. (2010), "Vieillir en milieu urbain au Québec: le choix résidentiel des aînés", in J-Y. Authier, C. Bonvalet, J-P. Lévy (Dir.), *Élire Domicile: La construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, pp.271-292.

Gould, P., White, R. (1986 [1974]), *Mental Maps*, London, Routledge.

- Grafmeyer, Y. (2010), "Approches sociologiques des choix résidentiels", in J-Y. Authier, C. Bonvalet, J-P. Lévy (Dir.), *Élire Domicile: La construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, pp.35-52.
- Guibentif, P. (2008), "Espaço e Diferenciação Funcional", *CIDADES, Comunidades e Territórios*, n.º 17, Lisboa, CET-ISCTE.
- Holland, C., Kellaher, L., Peace, S., Scharf, T., Breeze, E., Gow, J., Gilhooly, M. (2005), "Getting out and about", in A. Walker (Ed.), *Understanding Quality of Life in Old Age*, Berkshire, Open University Press.
- Klinenberg, E. (2001), "Dying alone: The social production of urban isolation", *Ethnography*, Vol. 2(4), pp. 501-531.
- Krouts, J., Coward R. (1998), "Aging in rural environments", in R. Coward, J. Krouts (Eds.), *Aging in rural settings: Life circumstances and distinctive features*, New York, Springer Publishing Company.
- Lord, S. (2010), "Vieillir en banlieue pavillonnaire au Québec: entre choix et contraintes", in J-Y. Authier, C. Bonvalet, J-P. Lévy (Dir.), *Élire Domicile: La construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon.
- Madanipour, A. (2003), *Public and Private Spaces of the City*, London & New York, Routledge.
- Mollenkopf, H. (2004), "The Challenge of Outdoor Mobility in Old Age", in H. Mollenkopf, F. Marcellini, I. Ruopilla, M. Tacken (Eds.), *Ageing and Outdoor Mobility: A European Study*, Amsterdam/ Berlin/ Oxford/ Tokyo/ Washington DC, IOS Press.
- Paugam, S. (1993), *La déqualification sociale: essai sur na nouvelle pauvreté*, Paris, Presses Universitaires de France.
- Roterdão, E. de (2000), *O Elogio da Loucura*, Lisboa, Edições Cosmos.
- Rowe, J. W., Kahn, R. L. (1997), "Successful Aging", *The Gerontologist*, 37(4), pp. 433-40.
- Ruoppila, I., Raitanen, T. (2004), "Outdoor Mobility and Health", in H. Mollenkopf, F. Marcellini, I. Ruopilla, M. Tacken (Eds.), *Ageing and Outdoor Mobility: A European Study*, Amsterdam/ Berlin/ Oxford/ Tokyo/ Washington DC, IOS Press.
- Seale, C. (1998), *Constructing Death: The Sociology of Dying and Bereavement*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Victor, C., Scharf, T. (2005), "Social isolation and loneliness", in A. Walker (Ed.), *Understanding Quality of Life in Old Age*, Berkshire, Open University Press.