



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE CIÊNCIAS DA SAÚDE
DEPARTAMENTO DE ENFERMAGEM
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM

Mobilidade Urbana da Pessoa Idosa no Brasil: Revisão integrativa

JESSICA DE SOUZA PAES LANDIM

Brasília - DF

2022

JESSICA DE SOUZA PAES LANDIM

Mobilidade Urbana da Pessoa Idosa no Brasil: Revisão integrativa

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao curso de graduação em Enfermagem na Faculdade Ciências da Saúde (FS) da Universidade de Brasília – UnB, campus Darcy Ribeiro, como requisito necessário para à obtenção do título de Bacharel em Enfermagem.

Orientadora: Profa. Dra. Leides Barroso Azevedo Moura

Brasília - DF

2022

JESSICA DE SOUZA PAES LANDIM

Mobilidade Urbana da Pessoa Idosa no Brasil: Revisão integrativa

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao curso de graduação em Enfermagem na Faculdade Ciências da Saúde (FS) da Universidade de Brasília – UnB, campus Darcy Ribeiro, como requisito necessário para à obtenção do título de Bacharel em Enfermagem.

Orientadora: Profa. Dra. Leides Barroso Azevedo Moura

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Profa. Dra. Leides Barroso Azevedo Moura

Membro Efetivo: Profa. Dra. Simone Roque Mazoni

Membro Efetivo: Profa. Esp. Maria Weila Coelho Almeida

Membro Suplente: Prof. M.e Fabio Cezar de Oliveira

Brasília - DF

2022

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho ao curso de Enfermagem da Universidade de Brasília, as pessoas, professores, amigades, a todos os acadêmicos do curso de graduação em Enfermagem de 2022, ao Grupo de pesquisa em envelhecimento e ageísmo coordenado pela professora Leides, que convivi e participaram e colaboraram na realização desta pesquisa nestes últimos anos.

A todos, o meu sincero obrigada.

Nada temas, porque estou contigo, não lances olhares desesperados, pois eu sou teu Deus; eu te fortaleço e venho em teu socorro, eu te amparo com minha destra vitoriosa. Isaías (41:10)

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, a seu filho Jesus e a sua mãe Maria virgem Imaculada, ao meu anjo da guarda e a todos os santo e santas que intercedem por mim na vida eterna, que sempre me deu virtude e discernimento nas realizações das minhas metas, de sonhos e a prática da humildade atualmente e sempre na minha vida.

Aos meus pais Everaldo e Maria Helena, que são presentes na minha vida para a formação profissional, apoio na realização dos meus sonhos nestes últimos 5 anos, e que sempre continuaram na minha vida.

Agradeço as minhas amizades, que estiveram presentes em todos os momentos da minha vida e que sempre continuarão.

A minha orientadora Professora Leides pela oportunidade, ofertando a orientação, apoio, dedicação, paciência, esforço, confiança e ensinamentos, que possibilitaram a realização deste Trabalho de Conclusão de Curso, oriundo da minha primeira iniciação científica na UnB.

A todos que forma direta e indiretamente fizeram parte da minha formação, meus sinceros agradecimentos.

RESUMO

Introdução: O direito de ir e vir é garantido na constituição brasileira e a acessibilidade aos equipamentos urbanos faz parte da garantia do direito à mobilidade de pessoas idosas na cidade. **Objetivo:** A pesquisa objetiva descrever as categorias temáticas que têm sido abordadas na produção acadêmica da literatura brasileira acerca da mobilidade urbana da pessoa idosa. **Metodologia:** Trata-se de revisão integrativa de literatura realizada no período de setembro de 2019 até março de 2020, nas bases de dados da Literatura Latino-Americano e do Caribe em Ciências da Saúde (LILACS), PubMed/Medline, Scopus e Web of Science, Scielo. **Resultados:** Foram identificadas seis categorias temáticas: acessibilidade, capacidade funcional, envelhecimento ativo e participativo, inclusão social, infraestrutura urbana, participação social. Predominância de publicação no ano de 2016. **Conclusão:** Evidencia-se a existência de obstáculos que a pessoa idosa brasileira enfrenta para exercer seu direito à mobilidade urbana, bem como a escassez de políticas públicas e de ações sociais que promovam o direito à cidade. Nos domínios Espaços abertos e prédios, Transporte, Moradia, Respeito e inclusão social, do Guia Global Cidade Amiga do Idoso (2008), as cidades brasileiras não cumprem o que é proposto, entretanto nos domínios Participação social, Participação cívica e emprego, Comunicação e informação, e Apoio comunitário e serviços de saúde, há o cumprimento, ainda que existam aspectos a serem aprimorados.

Palavras-chave: Pessoa Idosa; Cidade; Mobilidade Urbana; Ageísmo

ABSTRACT

Introduction: The right to come and go is guaranteed in the Brazilian constitution and the accessibility to urban equipment is part of the guarantee of the right to mobility of the older people in the city. **Objective:** This research aims to describe the thematic categories that have been addressed in the academic production of Brazilian literature on the urban mobility of the older people. **Methodology:** This is an integrative literature review carried out from September 2019 to March 2020 in the databases of Latin American and Caribbean Literature on Health Sciences (LILACS), PubMed/Medline, Scopus and Web of Science, Scielo. **Results:** Six thematic categories were identified: accessibility, functional capacity, active and participatory aging, social inclusion, urban infrastructure, and social participation. Predominance of publication in the year 2016. **Conclusion:** The existence of obstacles faced by Brazilian older person to exercise their right to urban mobility is evident, as well as the lack of public policies and social actions that promote the right to the city. In the domains Open spaces and buildings, Transportation, Housing, Respect and social inclusion, of the Global Guide to the Age-Friendly City (2008), Brazilian cities do not comply with what is proposed, however, in the domains Social participation, Civic participation and employment, Communication and information, and Community support and health services, there is compliance, although there are aspects to be improved.

Keywords: Aged; City; Urban Mobility; Ageism

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS.....	9
1. INTRODUÇÃO.....	10
2. METODOLOGIA.....	12
3. RESULTADOS.....	14
4. DISCUSSÃO.....	19
5. CONCLUSÃO.....	26
6. IMPACTO DA PESQUISA.....	27
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	28
8. ANEXO I.....	37
9. ANEXO II.....	71

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Apresentação da síntese dos artigos analisados. Brasília, DF, 2020.

1. Introdução

A Mobilidade Urbana é conceituada pelo Ministério das Cidades sendo um atributo da urbe, e fundamental para sua expansão ordenada, propicia a facilidade de deslocamento seguro e com autonomia das pessoas e dos bens no espaço urbano. O direito de ir e vir, a liberdade e estar nos logradouros públicos e nos espaços comunitários é garantido na constituição brasileira do Estatuto do Idoso da Lei n.º 10.741/03, e também a acessibilidade aos equipamentos urbanos, mobiliários, com segurança e independência, nos espaços e nos transportes urbanos, nas edificações, e nos sistemas de meios de comunicação, faz parte da garantia do direito à mobilidade de pessoas idosas na cidade. Segundo a OMS (2008) indivíduos com mais de 60 anos, são pessoas idosas e no Estatuto do Idoso estabelece que a garantia da acessibilidade à pessoa idosa na mobilidade urbana concretiza-se por meio da eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, em programas habitacionais públicos e nos financiados com recursos públicos (CONSELHO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO, 2014).

Diante de investigação da mobilidade urbana é preciso considerar as diversidades inerentes à população, e considerar as necessidades e limitações de cada grupo populacional, em razão desses fatores interferirem da qualidade de vida da população, em especial na mobilidade das pessoas idosas. A esse respeito, o estudo nacional estadunidense *Dangerous by Design* aponta que grupos de pessoas de cor preta, baixa renda, indígenas e pessoas idosas representam os grupos com maiores números de casos de vítimas de acidentes fatais de trânsito no período de 2008–2017 (ZACCARO, 2019). Outra pesquisa identificou na capital brasileira, São Luís, do estado do Maranhão, que as principais barreiras da mobilidade na cidade enfrentadas pelas pessoas idosas são: inexistência de um serviço de transporte comunitário, falta de segurança e superlotação no transporte público, as calçadas, pavimentos e ruas inadequados. Nesse sentido, a mobilidade urbana se articula diretamente com a possibilidade de autonomia e qualidade de vida de pessoas idosas (EVANGELISTA *et al.*, 2016).

Promover a saúde e o envelhecimento ativo envolve pensar na cidade, suas desigualdades e as necessidades de políticas urbanas, com infraestrutura e serviços

acessíveis a todos (SANTINHA; MARQUES, 2013). O envelhecimento na população é um fenômeno global, e no Brasil vem se apresentando de maneira predominante nos espaços urbanos das cidades brasileiras. Sendo assim, a mobilidade urbana tem sido descrita como essencial para a promoção da saúde de pessoas idosas, e também na prevenção de acidentes (MOURA; VERAS, 2017).

Ferreira (2016) ressalta que tanto o Estatuto da Cidade quanto a Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana garantem à população idosa, a acessibilidade urbana e a mobilidade como liberdade da cidadania na execução das necessidades cotidianas, com segurança e autonomia, em sua locomoção no espaço urbano. Os obstáculos urbanos dificultam essas conquistas e contribuem para o isolamento social de pessoas idosas no Brasil (GOMES; CAMACHO, 2017).

A Convenção Interamericana sobre a Proteção dos Direitos Humanos das Pessoas Idosas (2015) defende que a acessibilidade e a mobilidade pessoal da pessoa idosa são garantidas pela aplicação efetiva de medidas que identificam, eliminam obstáculos e barreiras de acesso, em zonas urbanas e rurais, a fim de que assegure o acesso da pessoa idosa, com igualdade de condições em relação às demais pessoas no espaço físico, no transporte, na utilização de sistemas e tecnologias de informação e comunicações, e na utilização de quaisquer outros serviços e instalações abertos de uso público.

Nesse contexto, esta pesquisa busca compreender as várias 'nuances' relacionadas às barreiras que impedem ou dificultam a interação social da pessoa idosa, à luz da mobilidade nas cidades, e aprofundar os desdobramentos para ampliar a defesa do desenvolvimento da urbe como condição para qualidade de vida dos indivíduos. Para tanto, faz-se necessário analisar a mobilidade urbana de pessoas idosas no Brasil a partir da literatura científica brasileira (ANTOS, M D *et al.*, 2017).

Para este trabalho, entende-se a mobilidade urbana como um atributo das cidades pertencente à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, que ocorre por veículos público e privado, vias e toda a infraestrutura, visando garantir o ir e vir cotidiano de cada indivíduo (PORTUGAL; LOYOLA, 2014). Com isso, vê-se a urgência de desenvolvimento de estruturas e equipamentos

urbanos que favoreçam os deslocamentos seguros, confortáveis e eficientes às pessoas idosas na cidade, de modo que promova a interação social, beneficiando a qualidade biopsicossocial (SILVA, 2013).

Como justificativa da importância do presente estudo, tem-se que o avanço da idade tende a ocasionar o declínio no aparelho locomotor, podendo acontecer independentemente da idade, ser reversível por ações comunitárias e individuais nas cidades urbanas, propiciando ambiente amigável da pessoa idosa e políticas públicas para a população que mais cresce no Brasil. O processo de urbanização brasileira teve a sua primeira fase no período colonial compreendendo a presença de crescimento urbano nos centros, e as pessoas que residem em áreas rurais tinham que se deslocaram para o centro das cidades, enquanto na segunda fase foi a expansão de sistemas agrícolas, posteriormente na Primeira República teve o crescimento da atividade industrial devido à exportação agrícola, nos anos de 1970 em consequência a modernização da agricultura em locais rurais, aumentou a atração na vida urbana pelas ofertas de melhores condições de vida, de trabalho e imigrações estrangeiras nas cidades, resultando na urbanização de maneira acelerada no Brasil, tendo o predomínio do crescimento urbano nas regiões Sudeste e Sul, causando o fenômeno de urbanização concentrada ou metropolização. (CRUZ, 2018). A iniciativa Cidade Amiga do Idoso, lançada em 2008 pela Organização Mundial da Saúde (OMS), defende o envelhecimento ativo como um impulso na garantia da mobilidade urbana sem restrições. (OMS, 2008)

Esta pesquisa tem por objetivo descrever as categorias temáticas que têm sido abordadas na produção acadêmica da literatura brasileira acerca da mobilidade urbana da pessoa idosa interessando-se: i) identificar os desafios para a garantia da mobilidade no espaço urbano; ii) relacionar os resultados dos estudos com os 8 domínios da Cidade Amiga da Pessoa Idosa proposto pela Organização Mundial de Saúde (OMS, 2007): (1) espaços abertos e prédios; (2) transporte; (3) moradia; (4) participação social; (5) respeito e inclusão social; (6) participação cívica e emprego; (7) comunicação e informação; e (8) apoio comunitário e serviços de saúde.

2. Metodologia

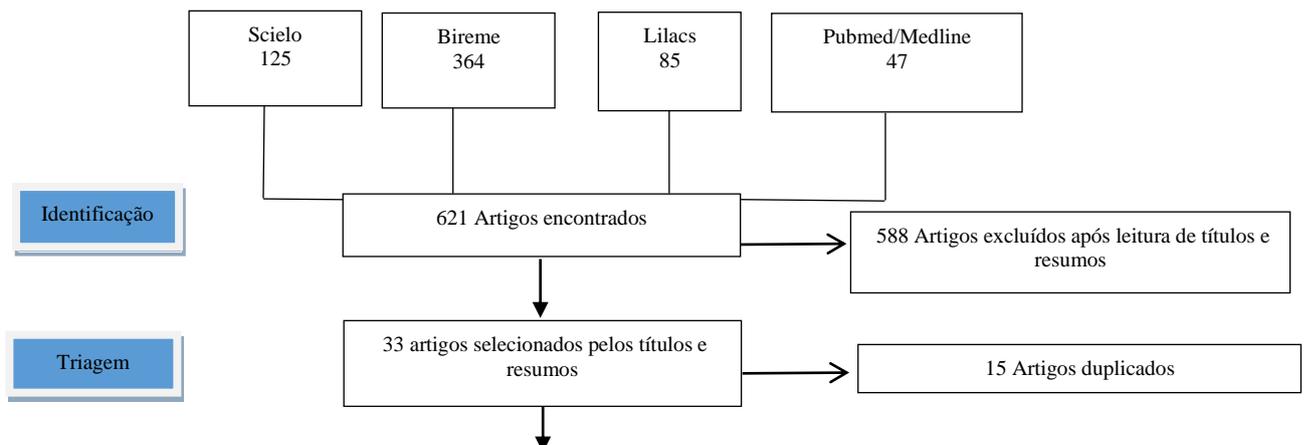
Trata-se de pesquisa de abordagem qualitativa de Revisão Integrativa de Literatura (GALVÃO; SAWADA; TREVISAN, 2004). Adotou-se a pergunta de pesquisa “Quais são os desafios encontrados na literatura para garantir a mobilidade da pessoa idosa no espaço urbano?”.

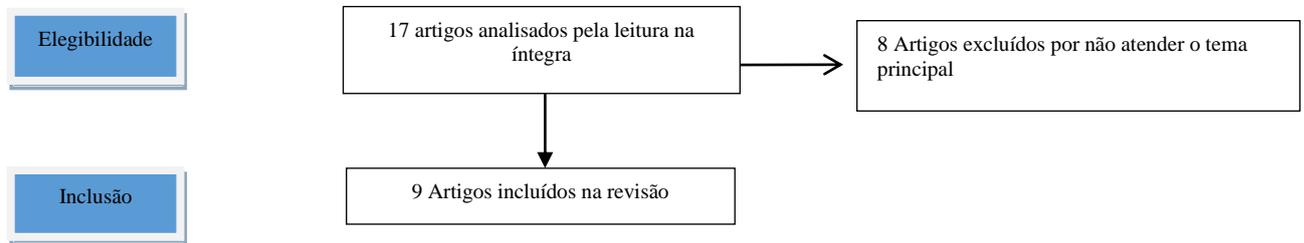
Nesta pesquisa foram incluídos artigos publicados no período entre 2015 a 2020, nos idiomas inglês e português, publicados no Brasil, referentes Tema do assunto principal. Efetuou-se a exclusão de artigos cujo o tema não abordado como parte do assunto principal, e de revisões de literatura.

A busca dos artigos foi realizada nas seguintes bases de dados: Literatura Latino-Americano e do Caribe em Ciências da Saúde (LILACS), PubMed/Medline, Scopus & Web of Science, Scielo. Os descritores controlados registrados no *Medical Subject Headings* (MESH) da *National Library of Medicine* (NLM) dos Estados Unidos e dos Descritores em Saúde (DECS) da Biblioteca Virtual em Saúde (BVS) do Brasil foram: *aged, social isolation, city planning, urban area, aging*, unidos pelo operador booleano AND. A coleta de dados ocorreu durante o período de setembro de 2019 até março de 2020.

A metodologia foi realizada por etapas da revisão de literatura segundo Galvão, Sawada e Trevisan (2004) incluem: (i) identificação, apresentando a somatória de 621 artigos das bases de dados selecionadas, (ii) triagem que resultou em 33 artigos, após leitura de títulos e resumos (iii) elegibilidade, realizado a leitura na íntegra de 17 artigos (iv) inclusão em que, optou-se pela exclusão de 8 artigos que não atenderam o tema principal da pesquisa, e obteve-se uma amostra final de 9 artigos (Figura1).

Figura 1 - Etapas do método de revisão integrativa para seleção de artigos





Fonte — Fluxograma artigos selecionados segundo método do estudo. Brasília, DF, 2020.

Realizou-se a análise da definição das informações apresentadas, categorização dos estudos, avaliação fundamentada no delineamento da pesquisa e do tema que busca responder à pergunta norteadora, síntese do conhecimento com construção de tabela dos resultados. Posteriormente, os resultados foram interpretados com base na perspectiva teórica do ageísmo (ROZENDO, 2016) e depois se efetivou a discussão de maneira articulada com a etapa da Pesquisa documental (CELLARD; POUPART, 2008) com o uso de relatórios da OMS referentes ao Guia Global: Cidade Amiga do idoso (OMS, 2008) e aos oito domínios identificados sendo: (1) espaços abertos e prédios; (2) transporte; (3) moradia; (4) participação social; (5) respeito e inclusão social; (6) participação cívica e emprego; (7) comunicação e informação; e (8) apoio comunitário e serviços de saúde, e com outros estudos atuais, incluindo pesquisa de literatura cinzenta¹ para identificar desafios e oportunidades da mobilidade de pessoas idosas, a fim da prevenção do isolamento social.

3. Resultados

Na compilação da análise da presente pesquisa, indicada pelos nove artigos brasileiros, predominam publicações no ano de 2016; os periódicos de maior publicação são: Ciências & Saúde Coletiva (22%) e Cadernos de Saúde Pública (22%), e de modo majoritário na metodologia de abordagem quantitativa (44%); a região brasileira de maior frequência publicada é a Sudeste (55%) e o estado de

¹ Literatura cinzenta, consiste em publicações que não são comerciais e convencionais, e indisponibilidade e/ou dificuldade em canais de distribuição tradicionais, habitualmente demanda realizações de mais pesquisas a fim de encontrá-la.

Minas Gerais (22%) sendo prevalente na produção da temática. As escalas e/ou instrumentos mais frequentes, de avaliação de mobilidade segundo a capacidade funcional de pessoas idosas, foram a escala de Lawton e Brody (22%), entretanto não são específicas da mobilidade urbana. As categorias temáticas encontradas na pesquisa foram: acessibilidade (33%), capacidade funcional (66%), envelhecimento ativo e participativo (44%), infraestrutura urbana (33%), inclusão social (22%) e participação social (11%). A tabela a seguir, mostra a síntese dos estudos analisados. (tabela 1).

Tabela 1 - Apresentação da síntese dos artigos analisados. Brasília, DF, 2020.

Título, Autores, Local, Língua	Aspecto da Mobilidade urbana relacionada à pessoa idosa	Conclusão dos estudos	Categoria temática
<p>BALBÉ, G.P <i>et al.</i> O contexto do ambiente percebido na atividade física de lazer e deslocamento em idosos. 2018. (16)</p> <p>Periódicos UFMG, Qualis Capes B5.</p> <p>Sul, Santa Catarina — Brasil.</p> <p>Português</p>	<p>O planejamento de ambientes saudáveis facilita o uso de transporte ativo, acessibilidade na área urbana, promove a realização de atividades físicas pelas pessoas idosas.</p>	<p>A elaboração de uma estética urbana adequada promove acessibilidade na realização de caminhada, propicia segurança no trânsito e garante condições às pessoas idosas de serem ativos em atividades físicas em áreas urbanas.</p>	<p>Acessibilidade</p> <p>Envelhecimento ativo e participativo.</p>
<p>CARDOSO, Joana Darc Chaves <i>et al.</i> Capacidade funcional de idosos residentes em zona urbana. 2019. (23)</p> <p>Revista de Enfermagem da UFSM, Qualis Capes B2.</p>	<p>A capacidade funcional está diretamente relacionada ao grau de escolaridade da pessoa idosa e à influência na realização de atividades</p>	<p>O comprometimento da capacidade funcional é mais recorrente em pessoas idosas com baixa escolaridade, afetando na utilização de meios de transporte. Identificou-se que homens idosos são mais independentes nas atividades</p>	<p>Capacidade funcional.</p>

<p>Centro Oeste, Mato Grosso — Brasil.</p> <p>Inglês, português.</p>	<p>instrumentais da vida diária como o uso de transportes urbanos.</p>	<p>diárias.</p>	
<p>CESAR, Cibele Comini <i>et al.</i> Capacidade funcional de idosos: análise das questões de mobilidade, atividades básicas e instrumentais da vida diária via Teoria de Resposta ao Item. 2015. (22)</p> <p>Cadernos de Saúde Pública, Qualis Capes B1.</p> <p>Sudeste, Rio Grande do Sul — Brasil.</p> <p>Português</p>	<p>A capacidade funcional referente à dificuldade de desenvolver atividades instrumentais da vida diária que podem captar as dimensões da funcionalidade.</p>	<p>A perda da capacidade funcional em pessoas idosas está relacionada à dificuldade na realização de atividades de mobilidade. Faz-se importante pesquisas de bases populacionais com elaboração de instrumentos com aprofundamento sobre a influência da capacidade funcional na execução das atividades de mobilidade.</p>	<p>Capacidade funcional.</p> <p>Envelhecimento ativo e participativo.</p>
<p>NAVARRO, Joel Hirtz do Nascimento <i>et al.</i> Percepção dos idosos jovens e longevos gaúchos quanto aos espaços públicos em que vivem. 2015. (19)</p> <p>Ciência & Saúde Coletiva, Qualis Capes A3.</p> <p>Sul, Rio Grande do Sul — Brasil.</p> <p>Português</p>	<p>As estruturas apropriadas do meio urbano são fundamentais para o envelhecimento ativo, ocasionando o desenvolvimento de mobilidade em transporte, em espaços abertos e em prédios abertos, promove a participação social, a empregabilidade, e o apoio dos serviços de saúde às pessoas idosas.</p>	<p>A diminuição da mobilidade urbana pela pessoa idosa é ocasionada pela ausência de segurança urbana, a incapacidade funcional, a exclusão social e a infraestrutura urbana inadequada.</p>	<p>Acessibilidade.</p> <p>Capacidade funcional.</p> <p>Inclusão social.</p> <p>Infraestrutura urbana.</p>

<p>NUNES, D.P <i>et al.</i> Padrão do desempenho nas atividades de vida diária em idosos no município de São Paulo, nos anos 2000, 2006 e 2010. 2018. (15)</p> <p>Revista Brasileira de Epidemiologia, Qualis Capes B1.</p> <p>Sudeste, São Paulo — Brasil.</p> <p>Português</p>	<p>O comprometimento na capacidade funcional, diminui o equilíbrio e impacta a mobilidade urbana de pessoas idosas.</p>	<p>A diminuição da capacidade funcional causada pelo avanço da idade dificulta o uso de transporte pelas pessoas idosas e barreiras no envelhecimento ativo, poderiam proporcionar mais autonomia e independência à pessoa idosa na mobilidade urbana.</p>	<p>Capacidade funcional.</p> <p>Envelhecimento ativo e participativo.</p>
<p>ORTIZ, Renzo Joel Flores <i>et al.</i> Características percebidas da vizinhança e o desempenho funcional de pessoas idosas na Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil: uma análise utilizando regressão quantitativa. 2016. (21)</p> <p>Cadernos de Saúde Pública, Qualis Capes, B1.</p> <p>Sudeste, Rio de Janeiro — Brasil.</p> <p>Inglês</p>	<p>A diminuição da mobilidade é causada pelas calçadas defeituosas que influenciam no desempenho das pessoas idosas caminharem e de fazerem compras, reduzindo as práticas das atividades sociais, ampliando o risco de quedas e do medo de quedas, levando ao aumento da dependência funcional.</p>	<p>Calçadas defeituosas afetam o desempenho funcional das pessoas idosas, e em pessoas idosas já comprometidos, elas potencializam progressivamente o comprometimento da capacidade funcional.</p>	<p>Capacidade funcional.</p> <p>Inclusão social.</p> <p>Infraestrutura urbana.</p>

<p>PAGLIUCA, Lorita Marlena Freitag <i>et al.</i> Acesso de idosos às unidades de Atenção Primária à Saúde. 2017. (20)</p> <p>Revista Mineira de Enfermagem, Qualis Capes B1.</p> <p>Nordeste, Ceará — Brasil.</p> <p>Português</p>	<p>A mobilidade e a acessibilidade desencadeiam um ambiente urbano saudável, provendo a saúde da pessoa idosa por meio da acessibilidade aos serviços de saúde.</p>	<p>A acessibilidade em vias públicas urbanas é inadequada para a pessoa idosa acessar aos serviços de atenção primária à saúde.</p>	<p>Infraestrutura urbana.</p>
<p>TAVARES, Darlene Mara dos Santos <i>et al.</i> Incapacidade funcional e fatores associados em idosos de área urbana: um estudo de base populacional. 2016a. (17)</p> <p>Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano, Qualis Capes B1.</p> <p>Sudeste, Minas Gerais — Brasil.</p> <p>Inglês, Português.</p>	<p>A incapacidade funcional causada pelo avanço da idade é prevalente na realização de atividades instrumentais da pessoa idosa urbana.</p>	<p>A incapacidade funcional em pessoas idosas dificulta o uso de meios de transporte. Ressalta-se a importância de desenvolver estratégias de impacto nos fatores causais da incapacidade em pessoas idosas e estimular a independência na realização das atividades instrumentais diárias.</p>	<p>Capacidade funcional.</p> <p>Envelhecimento ativo e participativo.</p>
<p>TAVARES, Darlene Mara dos Santos <i>et al.</i> Qualidade de vida e autoestima de idosos na comunidade. 2016b. (18)</p> <p>Ciência & Saúde Coletiva, Qualis Capes A3.</p>	<p>Área urbana como meio ambiente seguro facilita a pessoa idosa a utilizar os meios de transporte, caminhar nas calçadas e parques, possibilitando assim ser ativo</p>	<p>O ambiente urbanizado tendo equipamentos urbanos seguros, proporciona a qualidade de vida das pessoas idosas, facilita a realização de atividades físicas e sociais, enfatiza a relevância de deslocamentos com</p>	<p>Acessibilidade.</p> <p>Envelhecimento ativo e participativo.</p> <p>Participação social.</p>

Sudeste, Minas Gerais — Brasil Inglês, português.	fisicamente, socialmente e desfrutar de maior qualidade de vida.	segurança aos pedestres em calçadas e nos parques através dos meios de transportes.	
--	---	--	--

Fonte — Elaborado pela autora, 2020.

4. Discussão

Acessibilidade

Os estudos selecionados apontam que a promoção da acessibilidade das pessoas idosas é constitutiva da estética do espaço urbano agradável que estimula a prática de exercícios físicos, motiva a utilização de meios de transporte, incentiva a andar de bicicleta com segurança no trânsito, promove o deslocamento em calçadas e nos parques. (BALBÉ, *et al.*, 2018; TAVARES *et al.*, 2016b). Nos resultados de outra pesquisa alvo, as vias públicas urbanas são descritas sendo inadequadas em relação à sua estrutura urbana. A ausência de segurança e a presença de dificuldades com transporte público e privado impedem o acesso aos serviços de atenção básica, e logo afetam a mobilidade da pessoa idosa em seu percurso para promoção do autocuidado. Outro destaque desta pesquisa evidenciou que as calçadas estreitas nas vias públicas dificultam a acessibilidade da pessoa idosa aos serviços públicos de saúde na atenção primária. (NAVARRO *et al.*, 2015)

O Guia Global: Cidade Amiga do Idoso (2008), no domínio (1) – Espaços abertos e prédios – afirma que as pessoas idosas relatam que o destaque da beleza da cidade é amigável, a segurança do local motiva a realização do autocuidado físico contínuo, aumenta a socialização e o bem-estar. Destaca outras questões importantes são: calçadas e ciclovias com qualidade incentivam a promoção de saúde; o nivelamento da superfície em ruas e calçadas, e a existência de rampas adequadas, favorecem a mobilidade e a acessibilidade de pessoas idosas, e dos seus cuidadores, na utilização de cadeira de rodas; com calçadas planejadas possibilita-se o deslocamento por toda a cidade, também o acesso a bancos e banheiros públicos. Alega que as pessoas idosas possuem segurança quando estão

em estacionamento e em banheiros públicos, porém têm risco de sua segurança em grande fluxo de pessoas na urbanização, e os ciclistas predominantemente são responsáveis por ocasionarem acidentes nas calçadas.

O domínio (2) – Transporte – declara que a cidade que é amigável à pessoa idosa seja acessível e deve ter custo baixo nos transportes públicos. Afirma que quando os meios de transporte são confiáveis, frequentemente as pessoas idosas os utilizam, e também os destinos facilitam o acesso aos serviços essenciais em centros urbanos, nominado os “locais-chave” para as pessoas idosas. Além dessas características, os veículos acessíveis segundo relatos das pessoas idosas são: presença de degraus e pisos que rebaixam, assentos amplos tendo elevação, limpeza presente, boa sinalização indicando o número e a rota que realiza, disponibilidade de serviços de transporte especializados aos deficientes.

Em relação aos transportes públicos, as pessoas idosas alegam serem acessíveis pela presença de respeito vigente dos passageiros, por exemplo, ao darem a prioridade para as pessoas idosas se sentarem no transporte, motoristas respeitosos com as pessoas idosas, ter segurança combatente de crimes, conforto e ausência de superlotação; no que diz respeito aos pontos de paradas e de estações, devem portar boa localização próximo de residências, e também possuir rampas, com elevadores, escadas rolantes, plataformas e banheiros públicos apropriados, com abrigo, limpeza, segurança e iluminação adequada; e também a educação assídua dos funcionários nas paradas, nas estações e no transporte comunitário com as pessoas idosas, é fundamental na promoção de ida em eventos e na socialização das pessoas idosas, também isso se aplica a motoristas de táxis gentis às pessoas idosas que propicia acessibilidade e conforto durante a condução. (OMS, 2008)

A lei 12.587/12, denominada Política Nacional de Mobilidade Urbana, aponta que as cidades devem promover a mobilidade urbana sustentável mediante a expansão de fornecimentos em infraestrutura excelente, em segurança, em acessibilidade nos deslocamentos e também em serviços básicos, e compete à União delegar aos entes federativos, a organização nas prestações de serviços dos transportes públicos coletivos urbanos. Os estados, municípios e o Distrito Federal têm atribuição em desenvolverem o acréscimo na qualidade e fiscalização do

transporte urbano, em serviço de transporte público e privado, propiciando o melhoramento de condições urbanas em relação à acessibilidade e à mobilidade urbana em cidades (BRASIL, 2012). Entretanto, a literatura revelou que os meios de transporte não estão ajustados às necessidades das pessoas idosas. Os serviços de transporte precisam ser monitorados e soluções inclusivas encontradas para que a cidade seja ambiente amigável à pessoa idosa e favoreça a acessibilidade.

Em outro estudo brasileiro, as pessoas idosas descrevem que durante a realização de caminhadas e da travessia, as calçadas têm qualidade negativa, tendo buracos, irregularidades, os degraus sem declive lateral, a presença de lixos, postes e bancas que dificultam o deslocamento com pouco espaço, e relatam que evitam sair de casa por medo de andar desacompanhados nos deslocamentos, por medo de quedas causadas por calçadas irregulares e pelas rampas ausentes ou defeituosas.

Nas cidades urbanas a utilização dos propósitos da Agenda dos ODS (Objetivos de Desenvolvimento sustentável), relativo a "Cidades e comunidades sustentáveis" possui a garantia de cidades sustentáveis por intermédio de segurança e de acessibilidade nos transportes as pessoas idosas nas cidades, e conjuntamente o emprego das propostas da Década do Envelhecimento 2021-2030 com a finalidade de propiciar as pessoas idosas serem protagonistas na sociedade em âmbito nacional e internacional, a fim de desenvolvimento da qualidade de vida saudável das pessoas idosas, inclusive pessoas do seu convívio social e familiar, e da sociedade. (OMS, 2015, 2020)

O ageísmo foi identificado nos resultados dos estudos elegidos e evidenciam a baixa valorização do processo do envelhecimento, mediada por uma cultura que carece de reconhecimento do direito a envelhecer no meio urbano. (MONCLÚS; MELÉNDEZ, 2019; ROZENDO, 2019)

Capacidade funcional

Os estudos elegidos comprovam que a redução da capacidade funcional das pessoas idosas diminui a utilização de meios de transporte e a caminhabilidade urbana, evidenciado pelas escalas de indicadores de mobilidade. (CARDOSO, *et al.*,

2019; NAVARRO *et al.*, 2015; NUNES *et al.*, 2018; ORTIZ, *et al.*, 2016; TAVARES *et al.*, 2016a). O Guia Global Cidade Amiga do Idoso, correspondente ao domínio (7) – Comunicação e informação – alega que para a cidade ser mais amiga das pessoas idosas precisa disseminar informação rápida ao público idoso. Cabe ao Estado reduzir os obstáculos à comunicação associados ao analfabetismo e ao comprometimento funcional, efetuando informações de fácil acesso e compreensão, em locais de rotina cotidiana das pessoas idosas e também próximos de suas residências.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece em seus princípios e objetivos que a mobilidade urbana necessita de investimentos contínuos na qualidade de condições urbanas, isso reduz as barreiras e favorece a acessibilidade na cidade, sendo fundamental compromisso do governo com a sociedade a fim de que estes propósitos da lei sejam alcançados. (BRASIL, 2012).

Nesse sentido, os planejamentos governamentais para divulgar informações e comunicações públicas podem aumentar o acesso das pessoas aos serviços, principalmente as que possuem comprometimento locomotor, e pessoas idosas (OMS, 2016). No domínio (1) – Espaços abertos e prédios – o Guia Global confirma que as calçadas estreitas, desniveladas, possuindo meio-fio alto e rachaduras, afetam o desempenho da capacidade funcional de pessoas idosas. O ageísmo ainda é presente entre profissionais de saúde, e precisa de uma visão do cuidado mais integral (OMS, 2008; ROZENDO, 2016). Outras pesquisas comprovam que a redução da capacidade funcional em pessoas idosas é associada a um aumento de risco de morte no trânsito, além de reduzir o acesso em atividade cultural por intermédio da transitabilidade urbana. Recomenda a realização de pesquisas de bases populacionais para melhor elaboração de instrumentos de medida de capacidade funcional, conforme o nível do comprometimento da pessoa idosa. (CARDOSO, *et al.*, 2019; CESAR, *et al.*, 2015)

Envelhecimento ativo e participativo

Os estudos alvo desta pesquisa declaram que o envelhecimento ativo combate as iniquidades, incentiva as pessoas idosas a trabalharem, a praticarem

exercícios físicos e a se deslocarem, assim promove o aumento da socialização, da autonomia e da independência no meio urbano (NUNES *et al.*, 2018; TAVARES *et al.*, 2016a; TAVARES *et al.*, 2016b), segundo a OMS (2008) o envelhecimento ativo é o processo de envelhecer durante toda a vida, é sustentação para as cidades urbanas, pois beneficia a saúde, a segurança e a participação. O Guia Global: Cidade Amiga do Idoso (2008), no domínio (7) – Comunicação e informação – estabelece a importância do envelhecimento ativo na cidade. O domínio (8) – Apoio comunitário e serviços de saúde – considera o fornecimento de serviços de saúde, sociais e de apoio comunitário essencial para o envelhecimento ativo e indispensável nos critérios da cidade amiga da pessoa idosa. Ainda no Guia (2008), o domínio (2) – Transporte – declara que o transporte público com custo barato e acessível à pessoa idosa é primordial, e induz o envelhecimento ativo, porque possibilita à pessoa idosa se locomover pela cidade, levando à participação cívica e social, e a um maior acesso aos serviços de saúde e comunitários. O domínio (6) – Participação cívica e emprego – afirma que em cidades urbanas as pessoas idosas ativas em atividades produtivas ou voluntárias se beneficiam, obtendo a percepção de autovalorização, da manutenção da vida mais saudável e da importância das conexões sociais. A implementação de planos para o envelhecimento na população oportuniza o aumento de emprego digno, resultando na qualidade de vida urbana (OMS, 2016).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, da respectiva lei 12.587/12, declara que nos territórios os governos possibilitem a autonomia almejada por cidades em deslocamentos, pois promove a sua acessibilidade na mobilidade urbana por meio dos serviços, em modos de transporte e nas infraestruturas, neles tendo constante avaliação e qualificação do funcionamento, e inclusive sendo simultaneamente coordenados e organizados (BRASIL, 2012).

Monclús, Ortega e Meléndez (2019) afirmam que as pessoas idosas que acessam os meios de comunicação, sobretudo as redes sociais, são mais ativos e/ou proativos, têm maior nível de escolaridade e de condição financeira, e são críticos, interessados e preocupados em buscar informações, de modo a garantirem seus direitos na sociedade. Ainda afirmam que os obstáculos enfrentados pelas pessoas idosas com a nova tecnologia de meios virtuais de comunicação são

relacionados ao acesso à mídia de quantidade de canais suficientes, a dificuldade ao usufruírem com finalidade de relatarem seus problemas, a baixa condição econômica relacionada à maioria das pessoas idosas brasileiras, a ausência de interesse em aprender e de se comunicarem por meio da tecnologia. Desse modo, a inexistência de esclarecimentos para facilitar o acesso faz as pessoas idosas sentirem insegurança, baixa autoestima, se sentirem inferiorizados, o que pode causar o isolamento social na cidade, tudo isso evidenciado pela omissão de consciência do envelhecimento na população e da importância de comunicação com pessoas idosas, notando o ageísmo na cidade urbana. Rozendo (2016) reforça que a tecnologia amplia informações, auxiliando pessoas idosas a identificarem e se defenderem de situações de ageísmo nos espaços urbanos.

Inclusão social

Os estudos selecionados mostram que o declínio da mobilidade urbana da pessoa idosa é referente à exclusão social. (NAVARRO *et al.*, 2015; ORTIZ, *et al.*, 2016). O Guia Global: Cidade Amiga do Idoso (2008), no domínio (5) – Respeito e inclusão social – declara que a valorização da pessoa idosa, o respeito, e o reconhecimento são valores para a inclusão. Portanto, a desinformação sobre uma perspectiva da salutogênese objetivando na promoção da saúde no foco positivo do processo do envelhecimento e da longevidade saudável, bem como a diminuição do contato entre as gerações pode contribuir para a exclusão social das pessoas idosas. Desse modo, as mudanças societárias envolvem novas narrativas culturais que valorizem a velhice, mudanças na estrutura econômica, nas questões de gênero e raciais, bem como na abordagem integral às condições de saúde, para estruturar a inclusão social das pessoas idosas e o grau de participação social, cívica e econômica na sociedade.

Além disso, o Guia (2008) afirma que uma cidade amigável à pessoa idosa deve ter serviços respeitosos e inclusivos, valorizar imagens públicas do envelhecimento combatendo estereótipos e preconceitos, devendo favorecer espaços para convivência familiar e intergeracional, fomentar campanhas que oportunizem conscientização social sobre o envelhecimento e a inclusão de pessoas

idosas em educação escolar, inclusão comunitária pela participação ativa das pessoas idosas em tomadas de decisão nas comunidades.

Ainda, o domínio (8) do Guia (2008) – Apoio comunitário – afirma que em locais menos desenvolvidos, os serviços de saúde relatados pelas pessoas idosas são insuficientes, desagradáveis, de difícil acesso ou com baixa qualidade. A escassez de coordenação organizada entre os serviços, leva a complicações desnecessárias durante as solicitações formais, e de erros no seu fornecimento. No Guia (2008), o domínio (3) – Moradia – declara que a distância curta entre a moradia e os serviços comunitários sociais acessíveis estimula as pessoas idosas a maior interação social. No Brasil as políticas públicas e sociais, e também na educação, são alavancas na construção da cidadania e da participação social da pessoa idosa, incentivando a elevação ou a manutenção cognitiva e da autoestima (BRASIL, 2017).

Também, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana possui em seus objetivos a redução das desigualdades sociais e da promoção da inclusão social, sendo através da responsabilidade da população e de políticas públicas que são efetivadas pelos governos, em consequência aprimora a acessibilidade e a mobilidade urbana. (BRASIL, 2012).

Pessoas idosas com dificuldade de mobilidade urbana em acesso aos meios de transportes, com baixa escolaridade e de declínio na capacidade funcional possuem menor participação social e essas barreiras, em consequência, dificultam o contato com familiares e amigos, e impossibilitam a participação em eventos sociais (FREITAS, 2017; SANTOS, 2019). Segundo a OMS (2016), as estratégias políticas acessíveis de mobilidade urbana que priorizam as classes sociais mais baixas, ampliam a participação e a inclusão social de pessoas idosas em atividades sociais na cidade, que resultam na diminuição do isolamento social. As cidades urbanas que dispõem de maneira eficaz a Agenda dos ODS (Objetivos de Desenvolvimento sustentável), referido a "Cidades e comunidades sustentáveis" garante a inclusão social das pessoas idosas nas cidades mediante a planos integrados e políticas eficazes, estimulando a socialização das pessoas idosas na sua mobilidade urbana (OMS, 2015). Grupos de terceira idade combatem o ageísmo e são estratégias de enfrentamento aos preconceitos, e as pessoas idosas que frequentam esses grupos

relatam que nunca sofreram discriminação ao se socializarem. (ROZENDO, 2019)

Infraestrutura urbana

Os estudos elegidos comprovam que a infraestrutura urbana não adequada minimiza a mobilidade das pessoas idosas na cidade, dificultando o acesso a serviços essenciais, pode ampliar a incapacidade funcional já existente e afeta no desempenho funcional (NAVARRO *et al.*, 2015; ORTIZ *et al.*, 2016; PAGLIUCA *et al.*, 2017). O domínio (1) – espaços abertos e prédios – do Guia Global: Cidade Amiga do Idoso (2008) afirma que os prédios públicos e espaços abertos são imprescindíveis na estrutura urbana e nos critérios para expansão da urbe.

A lei 12.587/12 referente da Política Nacional de Mobilidade Urbana tem o objetivo de promoção da acessibilidade aos serviços básicos e equipamentos sociais em cidades, decorrentes de investimentos em infraestruturas na mobilidade urbana, por meio do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana coordenando e organizando as infraestruturas, os modos de transporte e dos serviços. (BRASIL, 2012)

A infraestrutura conservada proporciona a mobilidade urbana acessível à pessoa idosa, tornando a cidade mais amiga da pessoa idosa e da população em processo de envelhecimento. Deste modo o investimento diminui as barreiras no acesso aos serviços básicos para o combate de doenças e promove a saúde (BRASIL, 2017; JUNIOR *et al.*, 2015; MELÉNDEZ; MONCLÚS; ORTEGA, 2019; OMS, 2016). Pessoas idosas que sofreram o ageísmo na utilização de serviços públicos diminuem a sua frequência nesses serviços, porém, a aplicação de medidas políticas sociais concretas no combate a obstáculos semelhantes, impede o isolamento social das pessoas idosas na cidade. (ROZENDO, 2016).

Participação social

O estudo eleito destaca que a promoção da socialização às pessoas idosas sucede à cidade com meio ambiente agradável e seguro, resultando positivamente na utilização de transporte e na realização de deslocamentos em calçadas (TAVARES *et al.*, 2016b). O domínio (4) – Participação social – do Guia Global

Cidade Amiga do Idoso (2008) afirma que atividades culturais, tradicionais, religiosas e educacionais são oportunidades de socialização para pessoas idosas, com isso diminui o risco de isolamento social da pessoa idosa. O Guia informa que a cidade amiga da pessoa idosa proporciona a socialização e combate o isolamento realizando atividades e eventos diversificados e acessíveis. A Política Nacional de Mobilidade Urbana, referente a lei 12.587/12, possui em um dos seus princípios a promoção da inclusão social mediante criação do plano diretor nas cidades, dessarte reduz e combate as desigualdades sociais.

A socialização é afetada em pessoas idosas quando não participam em atividades culturais, oriunda do absenteísmo cultural, e também determinada pela desigualdade social referente ao nível de escolaridade, a categoria de etnia, o hábito cultural entre gerações, a baixa ocupação profissional e baixa renda (BRASIL, 2017). Por outro lado, o uso de meios de transporte e do deslocamento na cidade pelas pessoas idosas potencializa a participação social na sociedade (JUNIOR *et al.*, 2015). Oliveira e Martins (2022) apontam que pessoas idosas brasileiras, independente da sua classe social, sofrem exclusão e abandono social, devido ao ambiente urbano inseguro nas cidades e da ineficiência de políticas públicas e sociais, que impossibilitam a participação cívica e o engajamento social, e Rozendo (2016) mostra que as pessoas idosas que vivenciaram o ageísmo, e posteriormente passaram a se socializar em grupos de terceira idade, reduziram o seu isolamento social.

5. Conclusão

As categorias temáticas encontradas na literatura se referem à acessibilidade, capacidade funcional, envelhecimento ativo e participativo, inclusão social, infraestrutura urbana, e participação social. Fica evidente que as áreas urbanas brasileiras apresentam múltiplos obstáculos que afetam negativamente a mobilidade da pessoa idosa brasileira e impactam a agenda do envelhecimento saudável e participativo na cidade.

Desta forma a mobilidade prejudicada dificulta o combate do isolamento social e do ageísmo, no qual a responsabilidade é da sociedade e de políticas públicas

brasileiras. Nas cidades urbanas brasileiras apresenta dificuldade na execução dos métodos estratégicos propostos pelo Guia Global Cidade Amiga do Idoso pela OMS de 2008, presente nos domínios espaços abertos e prédios, transporte, moradia, respeito e inclusão social, enquanto tem o cumprimento nos domínios participação social, participação cívica e emprego, comunicação e informação, e apoio comunitário e serviços de saúde, mesmo que ainda mostrem aspectos a melhorarem, vista disso, comprovam ainda mais a necessidade de soluções serem mais eficazes nas cidades, com a finalidade que a mobilidade urbana da pessoa idosa no Brasil seja qualificada e que progrida de maneira alcançável nos próximos anos nas cidades urbanas brasileiras.

Desenvolver nas cidades urbanas brasileiras a agenda dos ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) de 2015 e da Década do Envelhecimento 2020-2030 em 2020, envolve promover “Cidades e comunidades sustentáveis” com base nas propostas nos domínios do Guia Global Cidade Amiga do Idoso da OMS em 2008.

Para além da ampliação do acesso à mobilidade urbana, os estudos evidenciam a premência em ampliar o acesso às ofertas de bens e serviços da rede de assistência social e da saúde, em articulação com a garantia do direito de satisfação das necessidades humanas universais e das condições dignas de vida das pessoas idosas brasileiras, tanto materiais quanto simbólicas.

Portanto a compreensão atual acerca das soluções e barreiras relacionadas à mobilidade urbana da pessoa idosa, são fundamentais para o processo do envelhecimento saudável em todas as faixas etárias na sociedade em cidades urbanas e serviria como base para que estudos futuros investiguem na temática de mobilidade e isolamento social no envelhecer na cidade, e que também aumente a realização de entrevistas com pessoas idosas, porque notou-se que alguns estudos brasileiros utilizaram dados antigos de pesquisas anteriores constatando ausência da compreensão aprofundada do ponto de vista da pessoa idosa sobre a mobilidade urbana e também na avaliação específica de desempenho para praticá-la.

Impacto da pesquisa

A pesquisa tem uma responsabilidade social e acadêmica, e seus resultados tem sido divulgados por intermédio de artigos (ANEXO I) e participação em evento científico (ANEXO II).

Referências

1. ANTOS, M D *et al.* Falta de acessibilidade no transporte público e inadequação de calçadas: efeitos na participação social de pessoas idosas com limitações funcionais. **Revista brasileira de geriatria e gerontologia**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 161-174, abr. 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbagg/a/kpmsVnswSGGRkPxYt9mKpvd/?lang=pt>. Acesso em: 28 mar. 2020.
2. BALBÉ, G.P *et al.* O contexto do ambiente percebido na atividade física de lazer e deslocamento em idosos. **Periódicos UFMG**, Santa Catarina. v. 21, n. 02, p. 170-185, jun. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.35699/1981-3171.2018.1814>. Acesso em: 28 mar. 2020.
3. BOTELHO, R.G; OLIVEIRA, C.C. Literaturas branca e cinzenta: uma revisão conceitual. **Ciência da Informação**, Brasília, DF. v.44 n.3, p. 501-513, set./dez. 2015. Disponível em: <https://revista.ibict.br/ciinf/article/view/1804/3251>. Acesso em: 18 set. 2022.
4. BRASIL. **Brasil 2050 [recurso eletrônico]: desafios de uma nação que envelhece / Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa**; relator Cristiane Brasil; consultores legislativos Alexandre Cândido de Souza (coord.), Alberto Pinheiro ... [et al.]. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2017. – (Série estudos estratégicos; n. 8 PDF). Disponível: <https://livraria.camara.leg.br/brasil-2050-desafios-de-uma-nacao-que-envelhece>. Acesso em: 26 fev. 2022.
5. BRASIL. **Lei federal nº 12.587/12, de 3 de janeiro de 2012**. Institui Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República,

- Ministério Das Cidades, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. 2013. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acesso em: 20 jan. 2022.
6. CARDOSO, Joana Darc Chaves *et al.* Capacidade funcional de idosos residentes em zona urbana. **Revista de Enfermagem da UFSM**, Santa Maria. v.37, p. 1-14, ago/maio. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/reufsm/article/view/34095/pdf>. Acesso em: 28 mar. 2020.
 7. CHAVES, Sara Santos. **Envelhecer não é igual para todos**: significados de envelhecer bem para mulheres idosas que tiveram e que não tiveram filhos. Orientadora: Ana Cecília de Sousa Bastos. 2015. Tese (Doutorado em Saúde Pública) - Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia, Bahia, 2015. Disponível em: https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/34310/1/Tese_Sara_Santos_Chaves_2015.pdf. Acessado em: 18 set. 2022.
 8. CRUZ, Carlos Eduardo de Souza. Regularização Fundiária e Cidade Sustentável: panorama sobre tendencias atuais da urbanização brasileira. *Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade*, Salvador. v. 4, n. 1, p. 59-79 jan/jun. 2018 Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/210565646.pdf>. Acessado em 19 set. 2022.
 9. POUPART, Jean *et al.* **A pesquisa qualitativa enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: RJ: Vozes; 2008 – (Coleção Sociologia). Disponível em https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1932953/mod_resource/content/1/CELLARD%2C%20Andr%C3%A9_An%C3%A1lise%20documental.pdf. Acesso em: 1 abr. 2019.

10. CESAR, Cibele Comini *et al.* Capacidade funcional de idosos: análise das questões de mobilidade, atividades básicas e instrumentais da vida diária via Teoria de Resposta ao Item. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio Grande do Sul. v. 31, n. 05, p. 931-945, maio. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-311X00093214>. Acesso em: 28 mar. 2020.
11. EVANGELISTA, Fernanda *et al.* Transportes e espaços públicos amigáveis ao idoso em são luís (ma): breves considerações à luz do envelhecimento ativo. **Anais I CNEH**. Campina Grande: Realize Editora, 2016. Disponível em: <<https://www.editorarealize.com.br/artigo/visualizar/24728>>. Acesso em: 1 abr. 2019.
12. OLIVEIRA, Weliomar Antonio de; MARTRINS, Islane Cristina. Envelhecimento, saúde e direito à Cidade. A percepção de idosos quanto a acessibilidade e mobilidade no espaço urbano: uma revisão. **Revista Longeviver**, São Paulo, ano IV, n. 13, p. 51-61, jan/mar. 2022. Disponível em: <<https://revistalongeviver.com.br/index.php/revistaportal/article/view/951>> Acesso em: 09 maio. 2022.
13. FERREIRA, Fabiane Ribeiro *et al.* Aspectos da participação social e a percepção da vizinhança: ELSI-Brasil. **Revista de saude pública**, [S.]. v.52, p. 1–11. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/S1518-8787.2018052000647>. Acesso em: 15 out. 2020.
14. FERREIRA, M. dos S. Ergonomia do envelhecimento: Acessibilidade e mobilidade urbana no Brasil. **Revista ergodesign & HCI**: Rio de Janeiro. v.1, n.4, p. 31-40, 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.22570/ergodesignhci.v4i1.58>. Acesso em: 18 abr. 2020.
15. FREITAS, Vinicius *et al.* Influência do nível de atividade física e da mobilidade sobre o estresse emocional em idosos comunitários. **Revista de Psicologia**

- del Deporte**, [S.]. v.27, p. 75 - 81. 2017. Disponível em: <https://ddd.uab.cat/record/187811>. Acessado em: 04 nov. 2020
16. Galvão C.M, Sawada N.O, Trevisan M.A. Systematic review: a resource that allows for the incorporation of evidence into nursing practice. **Revista Latino-Americana de Enfermagem [online]**, [S.], v.12, n.3, p. 549–56. 2004. Disponível em: http://old.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-11692004000300014&script=sci_abstract. Acesso em: 1 abr. 2019.
17. GOMES, F. A; CAMACHO, A. C. L. F. O idoso e a mobilidade urbana: uma abordagem reflexiva para a enfermagem. *Revista de enfermagem, Recife*, v.11, n.12, p. 5066-73, dec. 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaenfermagem/article/view/23068/25344>. Acesso em: 1 abr. 2019.
18. JUNIOR, Waldir Silva Soares *et al.* Análise da qualidade das calçadas públicas de Maringá: garantindo o direito de ir e vir do idoso no ambiente urbano. **Universitas: Arquitetura e Comunicação Social**, [S.]. v.12, n.1, p. 9-15, maio. 2015. Disponível em: 10.5102/uc.v12i1.3308. Acesso em: 04 nov. 2020
19. LIMA, Ângela Roberta Alves *et al.* Possibilidades de formação em enfermagem rural: revisão integrativa. **Acta paulista enfermagem**, [S.], v.32, n.1, p. 113-9. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ape/a/YvwkrQhsBL7qjH7gv9svWKQ/abstract/?lang=pt>. Acessado em: 3 set. 2020.
20. MONCLÚS, Jesús; ORTEGA, Jorge; MELÉNDEZ, Marta. **Mobilidade da pessoa idosa**. Fundación MAPFRE, p. 1-136, set, 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/estudos/461/mobilidade-da-pessoa-idosa.html>. Acesso em: 04 nov. 2020

21. MOURA, M. M. D; VERAS, R. P. Acompanhamento do envelhecimento humano em centro de convivência. **Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 27, n. 1, p. 19-39, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-73312017000100002>. Acesso em: 1 abr. 2019.
22. NAVARRO, Joel Hirtz do Nascimento *et al.* Percepção dos idosos jovens e longevos gaúchos quanto aos espaços públicos em que vivem. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio Grande do Sul. v. 20, n. 02, p. 461-470, abr/jun. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-81232015202.03712014> Acesso em: 28 mar. 2020.
23. NOVA, F. V. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Cartilha de acessibilidade urbana: um caminho para todos. 2. ed. Recife: **Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco**. 2014. Disponível em: https://www.tce.pe.gov.br/ecotce/docs/cartilha_acessibilidade.pdf. Acessado em: 23 de abr. 2019.
24. NUNES, D.P *et al.* Padrão do desempenho nas atividades de vida diária em idosos no município de São Paulo, nos anos 2000, 2006 e 2010. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, São Paulo, v. 21, n. 02, p. 01-15, abr/jun. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1980-549720180019.supl.2>Acesso em: 28 mar. 2020.
25. OEA (Organização dos Estados Americanos). **Convenção Interamericana sobre a Proteção dos Direitos Humanos das Pessoas Idosas**: AG/RES.2875 (XLV-O/15) : (Aprovada na segunda sessão plenária, realizada em 15 de junho de 2015). p. ; cm. (OAS. Documentos oficiais ; OEA/Ser.P) ; (OAS. Documentos oficiais ; OEA/Ser.D). ISBN 978-0-8270-6764-6
26. Organização Mundial da Saúde [OMS]. **Agenda Urbana: HABITAT III - Declaração de Quito sobre cidades e assentamentos humanos sustentáveis**

- para todos. Quito, oct, 2016. Disponível em: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Portuguese-Brazil.pdf>. Acesso em: 04 nov. 2020
27. Organização Mundial da Saúde [OMS]. Guia Global: Cidade Amiga do Idoso. **Genebra**, OMS. 2008. Disponível em: <https://www.who.int/ageing/GuiaAFCPortuguese.pdf>. Acesso em: 1 abr. 2019.
28. Organização Mundial da Saúde [OMS]. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. OPAS Brasil. 2015. Disponível em: < https://www3.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5849:objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel&Itemid=875> . Acesso em 14 nov. 2020.
29. Organização Mundial da Saúde [OMS]. **Década do Envelhecimento 2021-2030**. OPAS Brasil. 2020. <https://www.paho.org/pt/decada-do-envelhecimento-saudavel-nas-americas-2021-2030>. Acesso em 14 nov. 2020.
30. ORTIZ, Renzo Joel Flores *et al.* Características percebidas da vizinhança e o desempenho funcional de pessoas idosas na Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil: uma análise utilizando regressão quantitativa. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro. v. 32, n. 11, p. 01-12, maio/nov. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-311X0007351>. Acesso em: 28 mar. 2020.
31. PAGLIUCA, Lorita Marlena Freitag *et al.* Acesso de idosos às unidades de Atenção Primária à Saúde. **Revista Mineira de Enfermagem**, Ceará. v. 21, p. 01-05, jan/jun. 2017. Disponível em: 10.5935/1415-2762.20170031. Acesso em: 28 mar. 2020.
32. PORTUGAL, M. E. G; LOYOLA, E. A.T. Mobilidade urbana adequada para os idosos: uma importante questão de saúde pública. **Revista gestão & Saúde**, [S.], v. 10, p. 26-34. 2014. Disponível em:

<https://www.herrero.com.br/files/revista/file2237968b4539a265033105c31a84538b.pdf>. Acesso em: 1 abr. 2019.

33. PRIETO, Luiza Neves Teles; MOURA, Leides Barroso de Azevedo. **A episiotomia de rotina é uma prática baseada em evidência? Uma revisão integrativa de literatura**. Monografia (Bacharelado em Enfermagem) - Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em: https://bdm.unb.br/bitstream/10483/10700/1/2015_LuizaNevesTelesPrieto.pdf. Acesso em: 1 abr. 2019.
34. RODRIGUES, Ivalda Silva *et al.* Violência contra a pessoa idosa nas pesquisas em saúde: Revisão integrativa. **Revista de enfermagem UFPE Online**, Recife, v.9, n.3, p. 7126-32, mar. 2015. Disponível em: [10.5205/reuol.7505-65182-1-RV.0903201515](https://doi.org/10.5205/reuol.7505-65182-1-RV.0903201515). Acesso em: 04 nov. 2020
35. ROZENDO, Adriano da Silva. Ageísmo: um estudo com grupos de Terceira Idade. **Revista Kairós**, [S.], v.19, n.3, p.79-89. set. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.23925/2176-901X.2016v19i3p79-89>. Acesso em: 04 nov. 2020
36. SANTINHA, G; MARQUES, S. Repensando o fenômeno do envelhecimento na agenda política das cidades: a importância da promoção da mobilidade de pedestres. **Revista brasileira de geriatria e de gerontologia**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 393-400, 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-98232013000200019&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 1 abr. 2019.
37. SANTOS, Jéssica Dellalibera dos *et al.* Participação social de idosos: associações com saúde, mobilidade e propósito de vida. **Psicologia, saúde & doenças**, [S.]. v.20, n.2, p. 367-383, jun. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/D.100.2019.tde-03062019-234252>. Acessado em: 04 nov. 2020

38. SILVA, Fernando Nunes da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Cadernos Metr pole**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 377-388, dec. 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2013-3001>. Acesso em: 1 abr. 2019.
39. TAVARES, Darlene Mara dos Santos *et al.* Incapacidade funcional e fatores associados em idosos de área urbana: um estudo de base populacional. **Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano**, Minas Gerais. v. 18, n. 05, p. 499-508, out/ago. 2016a. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1980-0037.2016v18n5p499>. Acesso em: 28 mar. 2020.
40. TAVARES, Darlene Mara dos Santos *et al.* Qualidade de vida e autoestima de idosos na comunidade. **Ciência & Saúde Coletiva**, Minas Gerais. v. 21, n. 11, p. 3557-3564, out/mar. 2016b. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-812320152111.03032016>. Acesso em: 28 mar. 2020.
41. ZACCARO, H. Dangerous by Design. **Washington**: AARP, 2019. Disponível em: <https://smartgrowthamerica.org/app/uploads/2019/01/Dangerous-by-Design-2019-FINAL.pdf>. Acesso em: 1 abr. 2019.

ANEXO I

Mobilidade Urbana da Pessoa Idosa no Brasil: Revisão integrativa *Urban Mobility of the Older Adult in Brazil: Integrative Review*

Jessica de Souza Paes Landim¹; Bárbara Katherine Ataide Barros Rodrigues²; Patrícia Araújo Bezerra³; Fabio Cezar de Oliveira⁴, Leides Barroso Azevedo Moura^{4*} Acadêmica do curso de enfermagem - Faculdade de Ciências da Saúde (FS) - Universidade de Brasília (UnB).¹ Pós-graduanda em Geriatria e Gerontologia, e em Enfermagem em Cardiologia e Hemodinâmica (CGESP)²; Pesquisadora do Laboratório de Inovação Tecnológica em Saúde (LAIS - UFRN)³; Doutorando do Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento, Sociedade e Cooperação Internacional (CEAM – PPGDSCI - UnB)⁴; Professora Associada do Departamento de Enfermagem da Faculdade de Ciências da Saúde (FS) - Universidade de Brasília (UnB).⁴

Autor correspondente- E-mail: jessica.d.s.p.l14@gmail.com

RESUMO

Introdução: O direito de ir e vir é garantido na constituição brasileira e a acessibilidade aos equipamentos urbanos faz parte da garantia do direito à mobilidade de pessoas idosas na cidade. **Objetivo:** A pesquisa objetiva descrever as categorias temáticas que têm sido abordadas na produção acadêmica da literatura brasileira acerca da mobilidade urbana da pessoa idosa. **Metodologia:** Trata-se de revisão integrativa de literatura realizada no período de setembro de 2019 até março de 2020, nas bases de dados da Literatura Latino-Americano e do Caribe em Ciências da Saúde (LILACS), PubMed/Medline, Scopus e Web of Science, Scielo. **Resultados:** Foram identificadas seis categorias temáticas: acessibilidade, capacidade funcional, envelhecimento ativo e participativo, inclusão social, infraestrutura urbana, participação social. Predominância de publicação no ano de 2016. **Conclusão:** Evidencia-se a existência de obstáculos que a pessoa idosa brasileira enfrenta para exercer seu direito à mobilidade urbana, bem como a

escassez de políticas públicas e de ações sociais que promovam o direito à cidade. Nos domínios Espaços abertos e prédios, Transporte, Moradia, Respeito e inclusão social, do Guia Global Cidade Amiga do Idoso (2008), as cidades brasileiras não cumprem o que é proposto, entretanto nos domínios Participação social, Participação cívica e emprego, Comunicação e informação, e Apoio comunitário e serviços de saúde, há o cumprimento, ainda que existam aspectos a serem aprimorados.

Palavras-chave: Pessoa Idosa; Cidade; Mobilidade Urbana; Ageísmo

ABSTRACT

Introduction: The right to come and go is guaranteed in the Brazilian constitution and the accessibility to urban equipment is part of the guarantee of the right to mobility of the older people in the city. **Objective:** This research aims to describe the thematic categories that have been addressed in the academic production of Brazilian literature on the urban mobility of the older people. **Methodology:** This is an integrative literature review carried out from September 2019 to March 2020 in the databases of Latin American and Caribbean Literature on Health Sciences (LILACS), PubMed/Medline, Scopus and Web of Science, Scielo. **Results:** Six thematic categories were identified: accessibility, functional capacity, active and participatory aging, social inclusion, urban infrastructure, and social participation. Predominance of publication in the year 2016. **Conclusion:** The existence of obstacles faced by Brazilian older person to exercise their right to urban mobility is evident, as well as the lack of public policies and social actions that promote the right to the city. In the domains Open spaces and buildings, Transportation, Housing, Respect and social inclusion, of the Global Guide to the Age-Friendly City (2008), Brazilian cities do not comply with what is proposed, however, in the domains Social participation, Civic participation and employment, Communication and information, and Community support and health services, there is compliance, although there are aspects to be improved.

Keywords: Aged; City; Urban Mobility; Ageism

1. Introdução

A Mobilidade Urbana é conceituada pelo Ministério das Cidades sendo um atributo da urbe, e fundamental para sua expansão ordenada, propicia a facilidade de deslocamento seguro e com autonomia das pessoas e dos bens no espaço urbano. O direito de ir e vir, a liberdade e estar nos logradouros públicos e nos espaços comunitários é garantido na constituição brasileira do Estatuto do Idoso da Lei n.º 10.741/03, e também a acessibilidade aos equipamentos urbanos, mobiliários, com segurança e independência, nos espaços e nos transportes urbanos, nas edificações, e nos sistemas de meios de comunicação, faz parte da garantia do direito à mobilidade de pessoas idosas na cidade. Segundo a OMS (2008) indivíduos com mais de 60 anos, são pessoas idosas e no Estatuto do Idoso estabelece que a garantia da acessibilidade à pessoa idosa na mobilidade urbana concretiza-se por meio da eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, em programas habitacionais públicos e nos financiados com recursos públicos (CONSELHO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO, 2014).

Diante de investigação da mobilidade urbana é preciso considerar as diversidades inerentes à população, e considerar as necessidades e limitações de cada grupo populacional, em razão desses fatores interferirem da qualidade de vida da população, em especial na mobilidade das pessoas idosas. A esse respeito, o estudo nacional estadunidense *Dangerous by Design* aponta que grupos de pessoas de cor preta, baixa renda, indígenas e pessoas idosas representam os grupos com maiores números de casos de vítimas de acidentes fatais de trânsito no período de 2008–2017 (ZACCARO, 2019). Outra pesquisa identificou na capital brasileira, São Luís, do estado do Maranhão, que as principais barreiras da mobilidade na cidade enfrentadas pelas pessoas idosas são: inexistência de um serviço de transporte comunitário, falta de segurança e superlotação no transporte público, as calçadas, pavimentos e ruas inadequados. Nesse sentido, a mobilidade urbana se articula diretamente com a possibilidade de autonomia e qualidade de vida de pessoas idosas (EVANGELISTA *et al.*, 2016).

Promover a saúde e o envelhecimento ativo envolve pensar na cidade, suas desigualdades e as necessidades de políticas urbanas, com infraestrutura e serviços

acessíveis a todos (SANTINHA; MARQUES, 2013). O envelhecimento na população é um fenômeno global, e no Brasil vem se apresentando de maneira predominante nos espaços urbanos das cidades brasileiras. Sendo assim, a mobilidade urbana tem sido descrita como essencial para a promoção da saúde de pessoas idosas, e também na prevenção de acidentes (MOURA; VERAS, 2017).

Ferreira (2016) ressalta que tanto o Estatuto da Cidade quanto a Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana garantem à população idosa, a acessibilidade urbana e a mobilidade como liberdade da cidadania na execução das necessidades cotidianas, com segurança e autonomia, em sua locomoção no espaço urbano. Os obstáculos urbanos dificultam essas conquistas e contribuem para o isolamento social de pessoas idosas no Brasil (GOMES; CAMACHO, 2017).

A Convenção Interamericana sobre a Proteção dos Direitos Humanos das Pessoas Idosas (2015) defende que a acessibilidade e a mobilidade pessoal da pessoa idosa são garantidas pela aplicação efetiva de medidas que identificam, eliminam obstáculos e barreiras de acesso, em zonas urbanas e rurais, a fim de que assegure o acesso da pessoa idosa, com igualdade de condições em relação às demais pessoas no espaço físico, no transporte, na utilização de sistemas e tecnologias de informação e comunicações, e na utilização de quaisquer outros serviços e instalações abertos de uso público.

Nesse contexto, esta pesquisa busca compreender as várias 'nuances' relacionadas às barreiras que impedem ou dificultam a interação social da pessoa idosa, à luz da mobilidade nas cidades, e aprofundar os desdobramentos para ampliar a defesa do desenvolvimento da urbe como condição para qualidade de vida dos indivíduos. Para tanto, faz-se necessário analisar a mobilidade urbana de pessoas idosas no Brasil a partir da literatura científica brasileira (ANTOS, M D *et al.*, 2017).

Para este trabalho, entende-se a mobilidade urbana como um atributo das cidades pertencente à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, que ocorre por veículos público e privado, vias e toda a infraestrutura, visando garantir o ir e vir cotidiano de cada indivíduo (PORTUGAL; LOYOLA, 2014). Com isso, vê-se a urgência de desenvolvimento de estruturas e equipamentos

urbanos que favoreçam os deslocamentos seguros, confortáveis e eficientes às pessoas idosas na cidade, de modo que promova a interação social, beneficiando a qualidade biopsicossocial (SILVA, 2013).

Como justificativa da importância do presente estudo, tem-se que o avanço da idade tende a ocasionar o declínio no aparelho locomotor, podendo acontecer independentemente da idade, ser reversível por ações comunitárias e individuais nas cidades urbanas, propiciando ambiente amigável da pessoa idosa e políticas públicas para a população que mais cresce no Brasil. O processo de urbanização brasileira teve a sua primeira fase no período colonial compreendendo a presença de crescimento urbano nos centros, e as pessoas que residem em áreas rurais tinham que se deslocaram para o centro das cidades, enquanto na segunda fase foi a expansão de sistemas agrícolas, posteriormente na Primeira República teve o crescimento da atividade industrial devido à exportação agrícola, nos anos de 1970 em consequência a modernização da agricultura em locais rurais, aumentou a atração na vida urbana pelas ofertas de melhores condições de vida, de trabalho e imigrações estrangeiras nas cidades, resultando na urbanização de maneira acelerada no Brasil, tendo o predomínio do crescimento urbano nas regiões Sudeste e Sul, causando o fenômeno de urbanização concentrada ou metropolização. (CRUZ, 2018). A iniciativa Cidade Amiga do Idoso, lançada em 2008 pela Organização Mundial da Saúde (OMS), defende o envelhecimento ativo como um impulso na garantia da mobilidade urbana sem restrições. (OMS, 2008)

Esta pesquisa tem por objetivo descrever as categorias temáticas que têm sido abordadas na produção acadêmica da literatura brasileira acerca da mobilidade urbana da pessoa idosa interessando-se: i) identificar os desafios para a garantia da mobilidade no espaço urbano; ii) relacionar os resultados dos estudos com os 8 domínios da Cidade Amiga da Pessoa Idosa proposto pela Organização Mundial de Saúde (OMS, 2007): (1) espaços abertos e prédios; (2) transporte; (3) moradia; (4) participação social; (5) respeito e inclusão social; (6) participação cívica e emprego; (7) comunicação e informação; e (8) apoio comunitário e serviços de saúde.

2. Metodologia

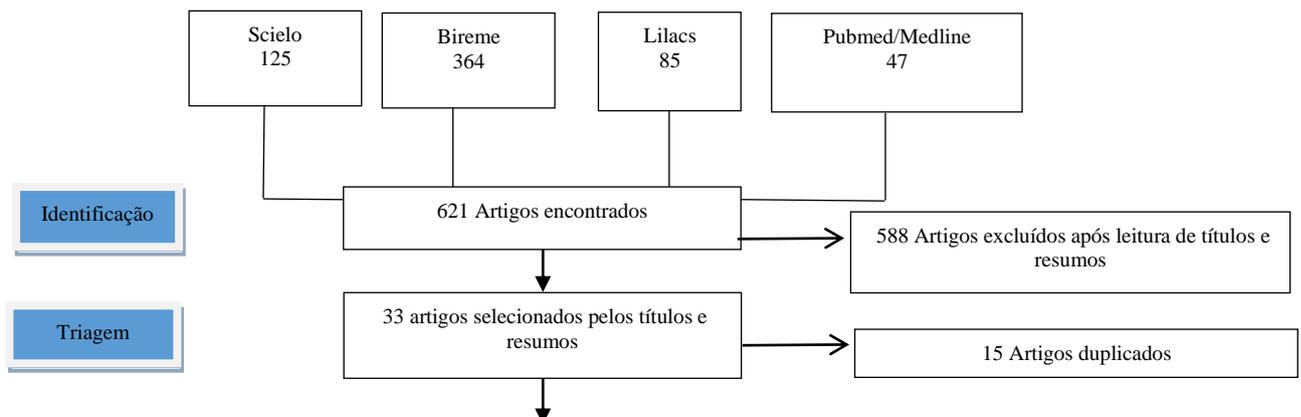
Trata-se de pesquisa de abordagem qualitativa de Revisão Integrativa de Literatura (GALVÃO; SAWADA; TREVISAN, 2004). Adotou-se a pergunta de pesquisa “Quais são os desafios encontrados na literatura para garantir a mobilidade da pessoa idosa no espaço urbano?”.

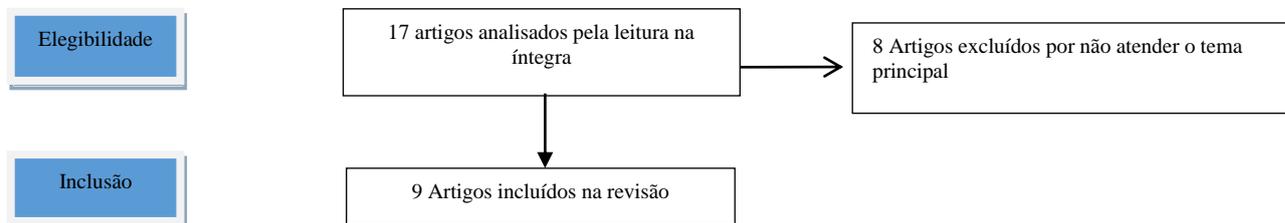
Nesta pesquisa foram incluídos artigos publicados no período entre 2015 a 2020, nos idiomas inglês e português, publicados no Brasil, referentes Tema do assunto principal. Efetuou-se a exclusão de artigos cujo o tema não abordado como parte do assunto principal, e de revisões de literatura.

A busca dos artigos foi realizada nas seguintes bases de dados: Literatura Latino-Americano e do Caribe em Ciências da Saúde (LILACS), PubMed/Medline, Scopus & Web of Science, Scielo. Os descritores controlados registrados no *Medical Subject Headings* (MESH) da *National Library of Medicine* (NLM) dos Estados Unidos e dos Descritores em Saúde (DECS) da Biblioteca Virtual em Saúde (BVS) do Brasil foram: *aged, social isolation, city planning, urban area, aging*, unidos pelo operador booleano AND. A coleta de dados ocorreu durante o período de setembro de 2019 até março de 2020.

A metodologia foi realizada por etapas da revisão de literatura segundo Galvão, Sawada e Trevisan (2004) incluem: (i) identificação, apresentando a somatória de 621 artigos das bases de dados selecionadas, (ii) triagem que resultou em 33 artigos, após leitura de títulos e resumos (iii) elegibilidade, realizado a leitura na íntegra de 17 artigos (iv) inclusão em que, optou-se pela exclusão de 8 artigos que não atenderam o tema principal da pesquisa, e obteve-se uma amostra final de 9 artigos (Figura1).

Figura 1 - Etapas do método de revisão integrativa para seleção de artigos





Fonte — Fluxograma artigos selecionados segundo método do estudo. Brasília, DF, 2020.

Realizou-se a análise da definição das informações apresentadas, categorização dos estudos, avaliação fundamentada no delineamento da pesquisa e do tema que busca responder à pergunta norteadora, síntese do conhecimento com construção de tabela dos resultados. Posteriormente, os resultados foram interpretados com base na perspectiva teórica do ageísmo (ROZENDO, 2016) e depois se efetivou a discussão de maneira articulada com a etapa da Pesquisa documental (CELLARD; POUPART, 2008) com o uso de relatórios da OMS referentes ao Guia Global: Cidade Amiga do idoso (OMS, 2008) e aos oito domínios identificados sendo: (1) espaços abertos e prédios; (2) transporte; (3) moradia; (4) participação social; (5) respeito e inclusão social; (6) participação cívica e emprego; (7) comunicação e informação; e (8) apoio comunitário e serviços de saúde, e com outros estudos atuais, incluindo pesquisa de literatura cinzenta² para identificar desafios e oportunidades da mobilidade de pessoas idosas, a fim da prevenção do isolamento social.

4. Resultados

Na compilação da análise da presente pesquisa, indicada pelos nove artigos brasileiros, predominam publicações no ano de 2016; os periódicos de maior publicação são: Ciências & Saúde Coletiva (22%) e Cadernos de Saúde Pública (22%), e de modo majoritário na metodologia de abordagem quantitativa (44%); a região brasileira de maior frequência publicada é a Sudeste (55%) e o estado de

² Literatura cinzenta, consiste em publicações que não são comerciais e convencionais, e indisponibilidade e/ou dificuldade em canais de distribuição tradicionais, habitualmente demanda realizações de mais pesquisas a fim de encontrá-la.

Minas Gerais (22%) sendo prevalente na produção da temática. As escalas e/ou instrumentos mais frequentes, de avaliação de mobilidade segundo a capacidade funcional de pessoas idosas, foram a escala de Lawton e Brody (22%), entretanto não são específicas da mobilidade urbana. As categorias temáticas encontradas na pesquisa foram: acessibilidade (33%), capacidade funcional (66%), envelhecimento ativo e participativo (44%), infraestrutura urbana (33%), inclusão social (22%) e participação social (11%). A tabela a seguir, mostra a síntese dos estudos analisados. (tabela 1).

Tabela 1 - Apresentação da síntese dos artigos analisados. Brasília, DF, 2020.

Título, Autores, Local, Língua	Aspecto da Mobilidade urbana relacionada à pessoa idosa	Conclusão dos estudos	Categoria temática
BALBÉ, G.P <i>et al.</i> O contexto do ambiente percebido na atividade física de lazer e deslocamento em idosos. 2018. (16) Periódicos UFMG, Qualis Capes B5. Sul, Santa Catarina — Brasil. Português	O planejamento de ambientes saudáveis facilita o uso de transporte ativo, acessibilidade na área urbana, promove a realização de atividades físicas pelas pessoas idosas.	A elaboração de uma estética urbana adequada promove acessibilidade na realização de caminhada, propicia segurança no trânsito e garante condições às pessoas idosas de serem ativos em atividades físicas em áreas urbanas.	Acessibilidade Envelhecimento ativo e participativo.
CARDOSO, Joana Darc Chaves <i>et al.</i> Capacidade funcional de idosos residentes em zona urbana. 2019. (23) Revista de Enfermagem da UFSM, Qualis Capes B2.	A capacidade funcional está diretamente relacionada ao grau de escolaridade da pessoa idosa e à influência na realização de atividades	O comprometimento da capacidade funcional é mais recorrente em pessoas idosas com baixa escolaridade, afetando na utilização de meios de transporte. Identificou-se que homens idosos são mais independentes nas atividades	Capacidade funcional.

<p>Centro Oeste, Mato Grosso — Brasil.</p> <p>Inglês, português.</p>	<p>instrumentais da vida diária como o uso de transportes urbanos.</p>	<p>diárias.</p>	
<p>CESAR, Cibele Comini <i>et al.</i> Capacidade funcional de idosos: análise das questões de mobilidade, atividades básicas e instrumentais da vida diária via Teoria de Resposta ao Item. 2015. (22)</p> <p>Cadernos de Saúde Pública, Qualis Capes B1.</p> <p>Sudeste, Rio Grande do Sul — Brasil.</p> <p>Português</p>	<p>A capacidade funcional referente à dificuldade de desenvolver atividades instrumentais da vida diária que podem captar as dimensões da funcionalidade.</p>	<p>A perda da capacidade funcional em pessoas idosas está relacionada à dificuldade na realização de atividades de mobilidade. Faz-se importante pesquisas de bases populacionais com elaboração de instrumentos com aprofundamento sobre a influência da capacidade funcional na execução das atividades de mobilidade.</p>	<p>Capacidade funcional.</p> <p>Envelhecimento ativo e participativo.</p>
<p>NAVARRO, Joel Hirtz do Nascimento <i>et al.</i> Percepção dos idosos jovens e longevos gaúchos quanto aos espaços públicos em que vivem. 2015. (19)</p> <p>Ciência & Saúde Coletiva, Qualis Capes A3.</p> <p>Sul, Rio Grande do Sul — Brasil.</p> <p>Português</p>	<p>As estruturas apropriadas do meio urbano são fundamentais para o envelhecimento ativo, ocasionando o desenvolvimento de mobilidade em transporte, em espaços abertos e em prédios abertos, promove a participação social, a empregabilidade, e o apoio dos serviços de saúde às pessoas idosas.</p>	<p>A diminuição da mobilidade urbana pela pessoa idosa é ocasionada pela ausência de segurança urbana, a incapacidade funcional, a exclusão social e a infraestrutura urbana inadequada.</p>	<p>Acessibilidade.</p> <p>Capacidade funcional.</p> <p>Inclusão social.</p> <p>Infraestrutura urbana.</p>

<p>NUNES, D.P <i>et al.</i> Padrão do desempenho nas atividades de vida diária em idosos no município de São Paulo, nos anos 2000, 2006 e 2010. 2018. (15)</p> <p>Revista Brasileira de Epidemiologia, Qualis Capes B1.</p> <p>Sudeste, São Paulo — Brasil.</p> <p>Português</p>	<p>O comprometimento na capacidade funcional, diminui o equilíbrio e impacta a mobilidade urbana de pessoas idosas.</p>	<p>A diminuição da capacidade funcional causada pelo avanço da idade dificulta o uso de transporte pelas pessoas idosas e barreiras no envelhecimento ativo, poderiam proporcionar mais autonomia e independência à pessoa idosa na mobilidade urbana.</p>	<p>Capacidade funcional.</p> <p>Envelhecimento ativo e participativo.</p>
<p>ORTIZ, Renzo Joel Flores <i>et al.</i> Características percebidas da vizinhança e o desempenho funcional de pessoas idosas na Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil: uma análise utilizando regressão quantitativa. 2016. (21)</p> <p>Cadernos de Saúde Pública, Qualis Capes, B1.</p> <p>Sudeste, Rio de Janeiro — Brasil.</p> <p>Inglês</p>	<p>A diminuição da mobilidade é causada pelas calçadas defeituosas que influenciam no desempenho das pessoas idosas caminharem e de fazerem compras, reduzindo as práticas das atividades sociais, ampliando o risco de quedas e do medo de quedas, levando ao aumento da dependência funcional.</p>	<p>Calçadas defeituosas afetam o desempenho funcional das pessoas idosas, e em pessoas idosas já comprometidos, elas potencializam progressivamente o comprometimento da capacidade funcional.</p>	<p>Capacidade funcional.</p> <p>Inclusão social.</p> <p>Infraestrutura urbana.</p>

<p>PAGLIUCA, Lorita Marlena Freitag <i>et al.</i> Acesso de idosos às unidades de Atenção Primária à Saúde. 2017. (20)</p> <p>Revista Mineira de Enfermagem, Qualis Capes B1.</p> <p>Nordeste, Ceará — Brasil.</p> <p>Português</p>	<p>A mobilidade e a acessibilidade desencadeiam um ambiente urbano saudável, provendo a saúde da pessoa idosa por meio da acessibilidade aos serviços de saúde.</p>	<p>A acessibilidade em vias públicas urbanas é inadequada para a pessoa idosa acessar aos serviços de atenção primária à saúde.</p>	<p>Infraestrutura urbana.</p>
<p>TAVARES, Darlene Mara dos Santos <i>et al.</i> Incapacidade funcional e fatores associados em idosos de área urbana: um estudo de base populacional. 2016a. (17)</p> <p>Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano, Qualis Capes B1.</p> <p>Sudeste, Minas Gerais — Brasil.</p> <p>Inglês, Português.</p>	<p>A incapacidade funcional causada pelo avanço da idade é prevalente na realização de atividades instrumentais da pessoa idosa urbana.</p>	<p>A incapacidade funcional em pessoas idosas dificulta o uso de meios de transporte. Ressalta-se a importância de desenvolver estratégias de impacto nos fatores causais da incapacidade em pessoas idosas e estimular a independência na realização das atividades instrumentais diárias.</p>	<p>Capacidade funcional.</p> <p>Envelhecimento ativo e participativo.</p>
<p>TAVARES, Darlene Mara dos Santos <i>et al.</i> Qualidade de vida e autoestima de idosos na comunidade. 2016b. (18)</p> <p>Ciência & Saúde Coletiva, Qualis Capes A3.</p>	<p>Área urbana como meio ambiente seguro facilita a pessoa idosa a utilizar os meios de transporte, caminhar nas calçadas e parques, possibilitando assim ser ativo</p>	<p>O ambiente urbanizado tendo equipamentos urbanos seguros, proporciona a qualidade de vida das pessoas idosas, facilita a realização de atividades físicas e sociais, enfatiza a relevância de deslocamentos com</p>	<p>Acessibilidade.</p> <p>Envelhecimento ativo e participativo.</p> <p>Participação social.</p>

Sudeste, Minas Gerais — Brasil Inglês, português.	fisicamente, socialmente e desfrutar de maior qualidade de vida.	segurança aos pedestres em calçadas e nos parques através dos meios de transportes.	
--	---	--	--

Fonte — Elaborado pela autora, 2020.

4. Discussão

Acessibilidade

Os estudos selecionados apontam que a promoção da acessibilidade das pessoas idosas é constitutiva da estética do espaço urbano agradável que estimula a prática de exercícios físicos, motiva a utilização de meios de transporte, incentiva a andar de bicicleta com segurança no trânsito, promove o deslocamento em calçadas e nos parques. (BALBÉ, *et al.*, 2018; TAVARES *et al.*, 2016b). Nos resultados de outra pesquisa alvo, as vias públicas urbanas são descritas sendo inadequadas em relação à sua estrutura urbana. A ausência de segurança e a presença de dificuldades com transporte público e privado impedem o acesso aos serviços de atenção básica, e logo afetam a mobilidade da pessoa idosa em seu percurso para promoção do autocuidado. Outro destaque desta pesquisa evidenciou que as calçadas estreitas nas vias públicas dificultam a acessibilidade da pessoa idosa aos serviços públicos de saúde na atenção primária. (NAVARRO *et al.*, 2015)

O Guia Global: Cidade Amiga do Idoso (2008), no domínio (1) – Espaços abertos e prédios – afirma que as pessoas idosas relatam que o destaque da beleza da cidade é amigável, a segurança do local motiva a realização do autocuidado físico contínuo, aumenta a socialização e o bem-estar. Destaca outras questões importantes são: calçadas e ciclovias com qualidade incentivam a promoção de saúde; o nivelamento da superfície em ruas e calçadas, e a existência de rampas adequadas, favorecem a mobilidade e a acessibilidade de pessoas idosas, e dos seus cuidadores, na utilização de cadeira de rodas; com calçadas planejadas possibilita-se o deslocamento por toda a cidade, também o acesso a bancos e banheiros públicos. Alega que as pessoas idosas possuem segurança quando estão

em estacionamento e em banheiros públicos, porém têm risco de sua segurança em grande fluxo de pessoas na urbanização, e os ciclistas predominantemente são responsáveis por ocasionarem acidentes nas calçadas.

O domínio (2) – Transporte – declara que a cidade que é amigável à pessoa idosa seja acessível e deve ter custo baixo nos transportes públicos. Afirma que quando os meios de transporte são confiáveis, frequentemente as pessoas idosas os utilizam, e também os destinos facilitam o acesso aos serviços essenciais em centros urbanos, nominado os “locais-chave” para as pessoas idosas. Além dessas características, os veículos acessíveis segundo relatos das pessoas idosas são: presença de degraus e pisos que rebaixam, assentos amplos tendo elevação, limpeza presente, boa sinalização indicando o número e a rota que realiza, disponibilidade de serviços de transporte especializados aos deficientes.

Em relação aos transportes públicos, as pessoas idosas alegam serem acessíveis pela presença de respeito vigente dos passageiros, por exemplo, ao darem a prioridade para as pessoas idosas se sentarem no transporte, motoristas respeitosos com as pessoas idosas, ter segurança combatente de crimes, conforto e ausência de superlotação; no que diz respeito aos pontos de paradas e de estações, devem portar boa localização próximo de residências, e também possuir rampas, com elevadores, escadas rolantes, plataformas e banheiros públicos apropriados, com abrigo, limpeza, segurança e iluminação adequada; e também a educação assídua dos funcionários nas paradas, nas estações e no transporte comunitário com as pessoas idosas, é fundamental na promoção de ida em eventos e na socialização das pessoas idosas, também isso se aplica a motoristas de táxis gentis às pessoas idosas que propicia acessibilidade e conforto durante a condução. (OMS, 2008)

A lei 12.587/12, denominada Política Nacional de Mobilidade Urbana, aponta que as cidades devem promover a mobilidade urbana sustentável mediante a expansão de fornecimentos em infraestrutura excelente, em segurança, em acessibilidade nos deslocamentos e também em serviços básicos, e compete à União delegar aos entes federativos, a organização nas prestações de serviços dos transportes públicos coletivos urbanos. Os estados, municípios e o Distrito Federal têm atribuição em desenvolverem o acréscimo na qualidade e fiscalização do

transporte urbano, em serviço de transporte público e privado, propiciando o melhoramento de condições urbanas em relação à acessibilidade e à mobilidade urbana em cidades (BRASIL, 2012). Entretanto, a literatura revelou que os meios de transporte não estão ajustados às necessidades das pessoas idosas. Os serviços de transporte precisam ser monitorados e soluções inclusivas encontradas para que a cidade seja ambiente amigável à pessoa idosa e favoreça a acessibilidade.

Em outro estudo brasileiro, as pessoas idosas descrevem que durante a realização de caminhadas e da travessia, as calçadas têm qualidade negativa, tendo buracos, irregularidades, os degraus sem declive lateral, a presença de lixos, postes e bancas que dificultam o deslocamento com pouco espaço, e relatam que evitam sair de casa por medo de andar desacompanhados nos deslocamentos, por medo de quedas causadas por calçadas irregulares e pelas rampas ausentes ou defeituosas.

Nas cidades urbanas a utilização dos propósitos da Agenda dos ODS (Objetivos de Desenvolvimento sustentável), relativo a "Cidades e comunidades sustentáveis" possui a garantia de cidades sustentáveis por intermédio de segurança e de acessibilidade nos transportes as pessoas idosas nas cidades, e conjuntamente o emprego das propostas da Década do Envelhecimento 2021-2030 com a finalidade de propiciar as pessoas idosas serem protagonistas na sociedade em âmbito nacional e internacional, a fim de desenvolvimento da qualidade de vida saudável das pessoas idosas, inclusive pessoas do seu convívio social e familiar, e da sociedade. (OMS, 2015, 2020)

O ageísmo foi identificado nos resultados dos estudos elegidos e evidenciam a baixa valorização do processo do envelhecimento, mediada por uma cultura que carece de reconhecimento do direito a envelhecer no meio urbano. (MONCLÚS; MELÉNDEZ, 2019; ROZENDO, 2019)

Capacidade funcional

Os estudos elegidos comprovam que a redução da capacidade funcional das pessoas idosas diminui a utilização de meios de transporte e a caminhabilidade urbana, evidenciado pelas escalas de indicadores de mobilidade. (CARDOSO, *et al.*,

2019; NAVARRO *et al.*, 2015; NUNES *et al.*, 2018; ORTIZ, *et al.*, 2016; TAVARES *et al.*, 2016a). O Guia Global Cidade Amiga do Idoso, correspondente ao domínio (7) – Comunicação e informação – alega que para a cidade ser mais amiga das pessoas idosas precisa disseminar informação rápida ao público idoso. Cabe ao Estado reduzir os obstáculos à comunicação associados ao analfabetismo e ao comprometimento funcional, efetuando informações de fácil acesso e compreensão, em locais de rotina cotidiana das pessoas idosas e também próximos de suas residências.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece em seus princípios e objetivos que a mobilidade urbana necessita de investimentos contínuos na qualidade de condições urbanas, isso reduz as barreiras e favorece a acessibilidade na cidade, sendo fundamental compromisso do governo com a sociedade a fim de que estes propósitos da lei sejam alcançados. (BRASIL, 2012).

Nesse sentido, os planejamentos governamentais para divulgar informações e comunicações públicas podem aumentar o acesso das pessoas aos serviços, principalmente as que possuem comprometimento locomotor, e pessoas idosas (OMS, 2016). No domínio (1) – Espaços abertos e prédios – o Guia Global confirma que as calçadas estreitas, desniveladas, possuindo meio-fio alto e rachaduras, afetam o desempenho da capacidade funcional de pessoas idosas. O ageísmo ainda é presente entre profissionais de saúde, e precisa de uma visão do cuidado mais integral (OMS, 2008; ROZENDO, 2016). Outras pesquisas comprovam que a redução da capacidade funcional em pessoas idosas é associada a um aumento de risco de morte no trânsito, além de reduzir o acesso em atividade cultural por intermédio da transitabilidade urbana. Recomenda a realização de pesquisas de bases populacionais para melhor elaboração de instrumentos de medida de capacidade funcional, conforme o nível do comprometimento da pessoa idosa. (CARDOSO, *et al.*, 2019; CESAR, *et al.*, 2015)

Envelhecimento ativo e participativo

Os estudos alvo desta pesquisa declaram que o envelhecimento ativo combate as iniquidades, incentiva as pessoas idosas a trabalharem, a praticarem

exercícios físicos e a se deslocarem, assim promove o aumento da socialização, da autonomia e da independência no meio urbano (NUNES *et al.*, 2018; TAVARES *et al.*, 2016a; TAVARES *et al.*, 2016b), segundo a OMS (2008) o envelhecimento ativo é o processo de envelhecer durante toda a vida, é sustentação para as cidades urbanas, pois beneficia a saúde, a segurança e a participação. O Guia Global: Cidade Amiga do Idoso (2008), no domínio (7) – Comunicação e informação – estabelece a importância do envelhecimento ativo na cidade. O domínio (8) – Apoio comunitário e serviços de saúde – considera o fornecimento de serviços de saúde, sociais e de apoio comunitário essencial para o envelhecimento ativo e indispensável nos critérios da cidade amiga da pessoa idosa. Ainda no Guia (2008), o domínio (2) – Transporte – declara que o transporte público com custo barato e acessível à pessoa idosa é primordial, e induz o envelhecimento ativo, porque possibilita à pessoa idosa se locomover pela cidade, levando à participação cívica e social, e a um maior acesso aos serviços de saúde e comunitários. O domínio (6) – Participação cívica e emprego – afirma que em cidades urbanas as pessoas idosas ativas em atividades produtivas ou voluntárias se beneficiam, obtendo a percepção de autovalorização, da manutenção da vida mais saudável e da importância das conexões sociais. A implementação de planos para o envelhecimento na população oportuniza o aumento de emprego digno, resultando na qualidade de vida urbana (OMS, 2016).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, da respectiva lei 12.587/12, declara que nos territórios os governos possibilitem a autonomia almejada por cidades em deslocamentos, pois promove a sua acessibilidade na mobilidade urbana por meio dos serviços, em modos de transporte e nas infraestruturas, neles tendo constante avaliação e qualificação do funcionamento, e inclusive sendo simultaneamente coordenados e organizados (BRASIL, 2012).

Monclús, Ortega e Meléndez (2019) afirmam que as pessoas idosas que acessam os meios de comunicação, sobretudo as redes sociais, são mais ativos e/ou proativos, têm maior nível de escolaridade e de condição financeira, e são críticos, interessados e preocupados em buscar informações, de modo a garantirem seus direitos na sociedade. Ainda afirmam que os obstáculos enfrentados pelas pessoas idosas com a nova tecnologia de meios virtuais de comunicação são

relacionados ao acesso à mídia de quantidade de canais suficientes, a dificuldade ao usufruírem com finalidade de relatarem seus problemas, a baixa condição econômica relacionada à maioria das pessoas idosas brasileiras, a ausência de interesse em aprender e de se comunicarem por meio da tecnologia. Desse modo, a inexistência de esclarecimentos para facilitar o acesso faz as pessoas idosas sentirem insegurança, baixa autoestima, se sentirem inferiorizados, o que pode causar o isolamento social na cidade, tudo isso evidenciado pela omissão de consciência do envelhecimento na população e da importância de comunicação com pessoas idosas, notando o ageísmo na cidade urbana. Rozendo (2016) reforça que a tecnologia amplia informações, auxiliando pessoas idosas a identificarem e se defenderem de situações de ageísmo nos espaços urbanos.

Inclusão social

Os estudos selecionados mostram que o declínio da mobilidade urbana da pessoa idosa é referente à exclusão social. (NAVARRO *et al.*, 2015; ORTIZ, *et al.*, 2016). O Guia Global: Cidade Amiga do Idoso (2008), no domínio (5) – Respeito e inclusão social – declara que a valorização da pessoa idosa, o respeito, e o reconhecimento são valores para a inclusão. Portanto, a desinformação sobre uma perspectiva da salutogênese objetivando na promoção da saúde no foco positivo do processo do envelhecimento e da longevidade saudável, bem como a diminuição do contato entre as gerações pode contribuir para a exclusão social das pessoas idosas. Desse modo, as mudanças societárias envolvem novas narrativas culturais que valorizem a velhice, mudanças na estrutura econômica, nas questões de gênero e raciais, bem como na abordagem integral às condições de saúde, para estruturar a inclusão social das pessoas idosas e o grau de participação social, cívica e econômica na sociedade.

Além disso, o Guia (2008) afirma que uma cidade amigável à pessoa idosa deve ter serviços respeitosos e inclusivos, valorizar imagens públicas do envelhecimento combatendo estereótipos e preconceitos, devendo favorecer espaços para convivência familiar e intergeracional, fomentar campanhas que oportunizem conscientização social sobre o envelhecimento e a inclusão de pessoas

idosas em educação escolar, inclusão comunitária pela participação ativa das pessoas idosas em tomadas de decisão nas comunidades.

Ainda, o domínio (8) do Guia (2008) – Apoio comunitário – afirma que em locais menos desenvolvidos, os serviços de saúde relatados pelas pessoas idosas são insuficientes, desagradáveis, de difícil acesso ou com baixa qualidade. A escassez de coordenação organizada entre os serviços, leva a complicações desnecessárias durante as solicitações formais, e de erros no seu fornecimento. No Guia (2008), o domínio (3) – Moradia – declara que a distância curta entre a moradia e os serviços comunitários sociais acessíveis estimula as pessoas idosas a maior interação social. No Brasil as políticas públicas e sociais, e também na educação, são alavancas na construção da cidadania e da participação social da pessoa idosa, incentivando a elevação ou a manutenção cognitiva e da autoestima (BRASIL, 2017).

Também, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana possui em seus objetivos a redução das desigualdades sociais e da promoção da inclusão social, sendo através da responsabilidade da população e de políticas públicas que são efetivadas pelos governos, em consequência aprimora a acessibilidade e a mobilidade urbana. (BRASIL, 2012).

Pessoas idosas com dificuldade de mobilidade urbana em acesso aos meios de transportes, com baixa escolaridade e de declínio na capacidade funcional possuem menor participação social e essas barreiras, em consequência, dificultam o contato com familiares e amigos, e impossibilitam a participação em eventos sociais (FREITAS, 2017; SANTOS, 2019). Segundo a OMS (2016), as estratégias políticas acessíveis de mobilidade urbana que priorizam as classes sociais mais baixas, ampliam a participação e a inclusão social de pessoas idosas em atividades sociais na cidade, que resultam na diminuição do isolamento social. As cidades urbanas que dispõem de maneira eficaz a Agenda dos ODS (Objetivos de Desenvolvimento sustentável), referido a "Cidades e comunidades sustentáveis" garante a inclusão social das pessoas idosas nas cidades mediante a planos integrados e políticas eficazes, estimulando a socialização das pessoas idosas na sua mobilidade urbana (OMS, 2015). Grupos de terceira idade combatem o ageísmo e são estratégias de enfrentamento aos preconceitos, e as pessoas idosas que frequentam esses grupos

relatam que nunca sofreram discriminação ao se socializarem. (ROZENDO, 2019)

Infraestrutura urbana

Os estudos elegidos comprovam que a infraestrutura urbana não adequada minimiza a mobilidade das pessoas idosas na cidade, dificultando o acesso a serviços essenciais, pode ampliar a incapacidade funcional já existente e afeta no desempenho funcional (NAVARRO *et al.*, 2015; ORTIZ *et al.*, 2016; PAGLIUCA *et al.*, 2017). O domínio (1) – espaços abertos e prédios – do Guia Global: Cidade Amiga do Idoso (2008) afirma que os prédios públicos e espaços abertos são imprescindíveis na estrutura urbana e nos critérios para expansão da urbe.

A lei 12.587/12 referente da Política Nacional de Mobilidade Urbana tem o objetivo de promoção da acessibilidade aos serviços básicos e equipamentos sociais em cidades, decorrentes de investimentos em infraestruturas na mobilidade urbana, por meio do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana coordenando e organizando as infraestruturas, os modos de transporte e dos serviços. (BRASIL, 2012)

A infraestrutura conservada proporciona a mobilidade urbana acessível à pessoa idosa, tornando a cidade mais amiga da pessoa idosa e da população em processo de envelhecimento. Deste modo o investimento diminui as barreiras no acesso aos serviços básicos para o combate de doenças e promove a saúde (BRASIL, 2017; JUNIOR *et al.*, 2015; MELÉNDEZ; MONCLÚS; ORTEGA, 2019; OMS, 2016). Pessoas idosas que sofreram o ageísmo na utilização de serviços públicos diminuem a sua frequência nesses serviços, porém, a aplicação de medidas políticas sociais concretas no combate a obstáculos semelhantes, impede o isolamento social das pessoas idosas na cidade. (ROZENDO, 2016).

Participação social

O estudo eleito destaca que a promoção da socialização às pessoas idosas sucede à cidade com meio ambiente agradável e seguro, resultando positivamente na utilização de transporte e na realização de deslocamentos em calçadas (TAVARES *et al.*, 2016b). O domínio (4) – Participação social – do Guia Global

Cidade Amiga do Idoso (2008) afirma que atividades culturais, tradicionais, religiosas e educacionais são oportunidades de socialização para pessoas idosas, com isso diminui o risco de isolamento social da pessoa idosa. O Guia informa que a cidade amiga da pessoa idosa proporciona a socialização e combate o isolamento realizando atividades e eventos diversificados e acessíveis. A Política Nacional de Mobilidade Urbana, referente a lei 12.587/12, possui em um dos seus princípios a promoção da inclusão social mediante criação do plano diretor nas cidades, dessarte reduz e combate as desigualdades sociais.

A socialização é afetada em pessoas idosas quando não participam em atividades culturais, oriunda do absenteísmo cultural, e também determinada pela desigualdade social referente ao nível de escolaridade, a categoria de etnia, o hábito cultural entre gerações, a baixa ocupação profissional e baixa renda (BRASIL, 2017). Por outro lado, o uso de meios de transporte e do deslocamento na cidade pelas pessoas idosas potencializa a participação social na sociedade (JUNIOR *et al.*, 2015). Oliveira e Martins (2022) apontam que pessoas idosas brasileiras, independente da sua classe social, sofrem exclusão e abandono social, devido ao ambiente urbano inseguro nas cidades e da ineficiência de políticas públicas e sociais, que impossibilitam a participação cívica e o engajamento social, e Rozendo (2016) mostra que as pessoas idosas que vivenciaram o ageísmo, e posteriormente passaram a se socializar em grupos de terceira idade, reduziram o seu isolamento social.

5. Conclusão

As categorias temáticas encontradas na literatura se referem à acessibilidade, capacidade funcional, envelhecimento ativo e participativo, inclusão social, infraestrutura urbana, e participação social. Fica evidente que as áreas urbanas brasileiras apresentam múltiplos obstáculos que afetam negativamente a mobilidade da pessoa idosa brasileira e impactam a agenda do envelhecimento saudável e participativo na cidade.

Desta forma a mobilidade prejudicada dificulta o combate do isolamento social e do ageísmo, no qual a responsabilidade é da sociedade e de políticas públicas

brasileiras. Nas cidades urbanas brasileiras apresenta dificuldade na execução dos métodos estratégicos propostos pelo Guia Global Cidade Amiga do Idoso pela OMS de 2008, presente nos domínios espaços abertos e prédios, transporte, moradia, respeito e inclusão social, enquanto tem o cumprimento nos domínios participação social, participação cívica e emprego, comunicação e informação, e apoio comunitário e serviços de saúde, mesmo que ainda mostrem aspectos a melhorarem, vista disso, comprovam ainda mais a necessidade de soluções serem mais eficazes nas cidades, com a finalidade que a mobilidade urbana da pessoa idosa no Brasil seja qualificada e que progrida de maneira alcançável nos próximos anos nas cidades urbanas brasileiras.

Desenvolver nas cidades urbanas brasileiras a agenda dos ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) de 2015 e da Década do Envelhecimento 2020-2030 em 2020, envolve promover “Cidades e comunidades sustentáveis” com base nas propostas nos domínios do Guia Global Cidade Amiga do Idoso da OMS em 2008.

Para além da ampliação do acesso à mobilidade urbana, os estudos evidenciam a premência em ampliar o acesso às ofertas de bens e serviços da rede de assistência social e da saúde, em articulação com a garantia do direito de satisfação das necessidades humanas universais e das condições dignas de vida das pessoas idosas brasileiras, tanto materiais quanto simbólicas.

Portanto a compreensão atual acerca das soluções e barreiras relacionadas à mobilidade urbana da pessoa idosa, são fundamentais para o processo do envelhecimento saudável em todas as faixas etárias na sociedade em cidades urbanas e serviria como base para que estudos futuros investiguem na temática de mobilidade e isolamento social no envelhecer na cidade, e que também aumente a realização de entrevistas com pessoas idosas, porque notou-se que alguns estudos brasileiros utilizaram dados antigos de pesquisas anteriores constatando ausência da compreensão aprofundada do ponto de vista da pessoa idosa sobre a mobilidade urbana e também na avaliação específica de desempenho para praticá-la.

Impacto da pesquisa

A pesquisa tem uma responsabilidade social e acadêmica, e seus resultados tem sido divulgados por intermédio de artigos (ANEXO I) e participação em evento científico (ANEXO II).

Referências

42. ANTOS, M D *et al.* Falta de acessibilidade no transporte público e inadequação de calçadas: efeitos na participação social de pessoas idosas com limitações funcionais. **Revista brasileira de geriatria e gerontologia**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 161-174, abr. 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbgg/a/kpmsVnswSGGRkPxYt9mKpvd/?lang=pt>. Acesso em: 28 mar. 2020.
43. BALBÉ, G.P *et al.* O contexto do ambiente percebido na atividade física de lazer e deslocamento em idosos. **Periódicos UFMG**, Santa Catarina. v. 21, n. 02, p. 170-185, jun. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.35699/1981-3171.2018.1814>. Acesso em: 28 mar. 2020.
44. BOTELHO, R.G; OLIVEIRA, C.C. Literaturas branca e cinzenta: uma revisão conceitual. **Ciência da Informação**, Brasília, DF. v.44 n.3, p. 501-513, set./dez. 2015. Disponível em: <https://revista.ibict.br/ciinf/article/view/1804/3251>. Acesso em: 18 set. 2022.
45. BRASIL. **Brasil 2050 [recurso eletrônico]: desafios de uma nação que envelhece / Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa**; relator Cristiane Brasil; consultores legislativos Alexandre Cândido de Souza (coord.), Alberto Pinheiro ... [et al.]. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2017. – (Série estudos estratégicos; n. 8 PDF). Disponível: <https://livraria.camara.leg.br/brasil-2050-desafios-de-uma-nacao-que-envelhece>. Acesso em: 26 fev. 2022.
46. BRASIL. **Lei federal nº 12.587/12, de 3 de janeiro de 2012**. Institui Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República,

- Ministério Das Cidades, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. 2013. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acesso em: 20 jan. 2022.
47. CARDOSO, Joana Darc Chaves *et al.* Capacidade funcional de idosos residentes em zona urbana. **Revista de Enfermagem da UFSM**, Santa Maria. v.37, p. 1-14, ago/maio. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/reufsm/article/view/34095/pdf>. Acesso em: 28 mar. 2020.
48. CHAVES, Sara Santos. **Envelhecer não é igual para todos**: significados de envelhecer bem para mulheres idosas que tiveram e que não tiveram filhos. Orientadora: Ana Cecília de Sousa Bastos. 2015. Tese (Doutorado em Saúde Pública) - Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia, Bahia, 2015. Disponível em: https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/34310/1/Tese_Sara_Santos_Chaves_2015.pdf. Acessado em: 18 set. 2022.
49. CRUZ, Carlos Eduardo de Souza. Regularização Fundiária e Cidade Sustentável: panorama sobre tendencias atuais da urbanização brasileira. *Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade*, Salvador. v. 4, n. 1, p. 59-79 jan/jun. 2018 Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/210565646.pdf>. Acessado em 19 set. 2022.
50. POUPART, Jean *et al.* **A pesquisa qualitativa enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: RJ: Vozes; 2008 – (Coleção Sociologia). Disponível em https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1932953/mod_resource/content/1/CELLARD%2C%20Andr%C3%A9_An%C3%A1lise%20documental.pdf. Acesso em: 1 abr. 2019.

51. CESAR, Cibele Comini *et al.* Capacidade funcional de idosos: análise das questões de mobilidade, atividades básicas e instrumentais da vida diária via Teoria de Resposta ao Item. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio Grande do Sul. v. 31, n. 05, p. 931-945, maio. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-311X00093214>. Acesso em: 28 mar. 2020.
52. EVANGELISTA, Fernanda *et al.* Transportes e espaços públicos amigáveis ao idoso em são luís (ma): breves considerações à luz do envelhecimento ativo. **Anais I CNEH**. Campina Grande: Realize Editora, 2016. Disponível em: <<https://www.editorarealize.com.br/artigo/visualizar/24728>>. Acesso em: 1 abr. 2019.
53. OLIVEIRA, Weliomar Antonio de; MARTRINS, Islane Cristina. Envelhecimento, saúde e direito à Cidade. A percepção de idosos quanto a acessibilidade e mobilidade no espaço urbano: uma revisão. **Revista Longeviver**, São Paulo, ano IV, n. 13, p. 51-61, jan/mar. 2022. Disponível em: <<https://revistalongeviver.com.br/index.php/revistaportal/article/view/951>> Acesso em: 09 maio. 2022.
54. FERREIRA, Fabiane Ribeiro *et al.* Aspectos da participação social e a percepção da vizinhança: ELSI-Brasil. **Revista de saúde pública**, [S.]. v.52, p. 1–11. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/S1518-8787.2018052000647>. Acesso em: 15 out. 2020.
55. FERREIRA, M. dos S. Ergonomia do envelhecimento: Acessibilidade e mobilidade urbana no Brasil. **Revista ergodesign & HCI**: Rio de Janeiro. v.1, n.4, p. 31-40, 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.22570/ergodesignhci.v4i1.58>. Acesso em: 18 abr. 2020.
56. FREITAS, Vinicius *et al.* Influência do nível de atividade física e da mobilidade sobre o estresse emocional em idosos comunitários. **Revista de Psicologia**

- del Deporte**, [S.]. v.27, p. 75 - 81. 2017. Disponível em: <https://ddd.uab.cat/record/187811>. Acessado em: 04 nov. 2020
57. Galvão C.M, Sawada N.O, Trevisan M.A. Systematic review: a resource that allows for the incorporation of evidence into nursing practice. **Revista Latino-Americana de Enfermagem [online]**, [S.], v.12, n.3, p. 549–56. 2004. Disponível em: http://old.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-11692004000300014&script=sci_abstract. Acesso em: 1 abr. 2019.
58. GOMES, F. A; CAMACHO, A. C. L. F. O idoso e a mobilidade urbana: uma abordagem reflexiva para a enfermagem. *Revista de enfermagem, Recife*, v.11, n.12, p. 5066-73, dec. 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaenfermagem/article/view/23068/25344>. Acesso em: 1 abr. 2019.
59. JUNIOR, Waldir Silva Soares *et al.* Análise da qualidade das calçadas públicas de Maringá: garantindo o direito de ir e vir do idoso no ambiente urbano. **Universitas: Arquitetura e Comunicação Social**, [S.]. v.12, n.1, p. 9-15, maio. 2015. Disponível em: 10.5102/uc.v12i1.3308. Acesso em: 04 nov. 2020
60. LIMA, Ângela Roberta Alves *et al.* Possibilidades de formação em enfermagem rural: revisão integrativa. **Acta paulista enfermagem**, [S.], v.32, n.1, p. 113-9. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ape/a/YvwkrQhsBL7qjH7gv9svWKQ/abstract/?lang=pt>. Acessado em: 3 set. 2020.
61. MONCLÚS, Jesús; ORTEGA, Jorge; MELÉNDEZ, Marta. **Mobilidade da pessoa idosa**. Fundación MAPFRE, p. 1-136, set, 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/estudos/461/mobilidade-da-pessoa-idosa.html>. Acesso em: 04 nov. 2020

62. MOURA, M. M. D; VERAS, R. P. Acompanhamento do envelhecimento humano em centro de convivência. **Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 27, n. 1, p. 19-39, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-73312017000100002>. Acesso em: 1 abr. 2019.
63. NAVARRO, Joel Hirtz do Nascimento *et al.* Percepção dos idosos jovens e longevos gaúchos quanto aos espaços públicos em que vivem. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio Grande do Sul. v. 20, n. 02, p. 461-470, abr/jun. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-81232015202.03712014> Acesso em: 28 mar. 2020.
64. NOVA, F. V. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Cartilha de acessibilidade urbana: um caminho para todos. 2. ed. Recife: **Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco**. 2014. Disponível em: https://www.tce.pe.gov.br/ecotce/docs/cartilha_acessibilidade.pdf. Acessado em: 23 de abr. 2019.
65. NUNES, D.P *et al.* Padrão do desempenho nas atividades de vida diária em idosos no município de São Paulo, nos anos 2000, 2006 e 2010. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, São Paulo, v. 21, n. 02, p. 01-15, abr/jun. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1980-549720180019.supl.2>Acesso em: 28 mar. 2020.
66. OEA (Organização dos Estados Americanos). **Convenção Interamericana sobre a Proteção dos Direitos Humanos das Pessoas Idosas**: AG/RES.2875 (XLV-O/15) : (Aprovada na segunda sessão plenária, realizada em 15 de junho de 2015). p. ; cm. (OAS. Documentos oficiais ; OEA/Ser.P) ; (OAS. Documentos oficiais ; OEA/Ser.D). ISBN 978-0-8270-6764-6
67. Organização Mundial da Saúde [OMS]. **Agenda Urbana: HABITAT III - Declaração de Quito sobre cidades e assentamentos humanos sustentáveis**

- para todos. Quito, oct, 2016. Disponível em: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Portuguese-Brazil.pdf>. Acesso em: 04 nov. 2020
68. Organização Mundial da Saúde [OMS]. Guia Global: Cidade Amiga do Idoso. **Genebra**, OMS. 2008. Disponível em: <https://www.who.int/ageing/GuiaAFCPortuguese.pdf>. Acesso em: 1 abr. 2019.
69. Organização Mundial da Saúde [OMS]. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. OPAS Brasil. 2015. Disponível em: < https://www3.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5849:objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel&Itemid=875> . Acesso em 14 nov. 2020.
70. Organização Mundial da Saúde [OMS]. **Década do Envelhecimento 2021-2030**. OPAS Brasil. 2020. <https://www.paho.org/pt/decada-do-envelhecimento-saudavel-nas-americas-2021-2030>. Acesso em 14 nov. 2020.
71. ORTIZ, Renzo Joel Flores *et al.* Características percebidas da vizinhança e o desempenho funcional de pessoas idosas na Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil: uma análise utilizando regressão quantitativa. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro. v. 32, n. 11, p. 01-12, maio/nov. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-311X0007351>. Acesso em: 28 mar. 2020.
72. PAGLIUCA, Lorita Marlena Freitag *et al.* Acesso de idosos às unidades de Atenção Primária à Saúde. **Revista Mineira de Enfermagem**, Ceará. v. 21, p. 01-05, jan/jun. 2017. Disponível em: 10.5935/1415-2762.20170031. Acesso em: 28 mar. 2020.
73. PORTUGAL, M. E. G; LOYOLA, E. A.T. Mobilidade urbana adequada para os idosos: uma importante questão de saúde pública. **Revista gestão & Saúde**, [S.], v. 10, p. 26-34. 2014. Disponível em:

<https://www.herrero.com.br/files/revista/file2237968b4539a265033105c31a84538b.pdf>. Acesso em: 1 abr. 2019.

74. PRIETO, Luiza Neves Teles; MOURA, Leides Barroso de Azevedo. **A episiotomia de rotina é uma prática baseada em evidência? Uma revisão integrativa de literatura**. Monografia (Bacharelado em Enfermagem) - Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em: https://bdm.unb.br/bitstream/10483/10700/1/2015_LuizaNevesTelesPrieto.pdf. Acesso em: 1 abr. 2019.
75. RODRIGUES, Ivalda Silva *et al.* Violência contra a pessoa idosa nas pesquisas em saúde: Revisão integrativa. **Revista de enfermagem UFPE Online**, Recife, v.9, n.3, p. 7126-32, mar. 2015. Disponível em: [10.5205/reuol.7505-65182-1-RV.0903201515](https://doi.org/10.5205/reuol.7505-65182-1-RV.0903201515). Acesso em: 04 nov. 2020
76. ROZENDO, Adriano da Silva. Ageísmo: um estudo com grupos de Terceira Idade. **Revista Kairós**, [S.], v.19, n.3, p.79-89. set. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.23925/2176-901X.2016v19i3p79-89>. Acesso em: 04 nov. 2020
77. SANTINHA, G; MARQUES, S. Repensando o fenômeno do envelhecimento na agenda política das cidades: a importância da promoção da mobilidade de pedestres. **Revista brasileira de geriatria e de gerontologia**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 393-400, 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-98232013000200019&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 1 abr. 2019.
78. SANTOS, Jéssica Dellalibera dos *et al.* Participação social de idosos: associações com saúde, mobilidade e propósito de vida. **Psicologia, saúde & doenças**, [S.]. v.20, n.2, p. 367-383, jun. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/D.100.2019.tde-03062019-234252>. Acessado em: 04 nov. 2020

79. SILVA, Fernando Nunes da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Cadernos Metr pole**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 377-388, dec. 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2013-3001>. Acesso em: 1 abr. 2019.
80. TAVARES, Darlene Mara dos Santos *et al.* Incapacidade funcional e fatores associados em idosos de área urbana: um estudo de base populacional. **Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano**, Minas Gerais. v. 18, n. 05, p. 499-508, out/ago. 2016a. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1980-0037.2016v18n5p499>. Acesso em: 28 mar. 2020.
81. TAVARES, Darlene Mara dos Santos *et al.* Qualidade de vida e autoestima de idosos na comunidade. **Ciência & Saúde Coletiva**, Minas Gerais. v. 21, n. 11, p. 3557-3564, out/mar. 2016b. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-812320152111.03032016>. Acesso em: 28 mar. 2020.
82. ZACCARO, H. Dangerous by Design. **Washington**: AARP, 2019. Disponível em: <https://smartgrowthamerica.org/app/uploads/2019/01/Dangerous-by-Design-2019-FINAL.pdf>. Acesso em: 1 abr. 2019.



[Home](#)
[Sobre a RAGG](#)
[Publicações Recentes](#)
[Edições RAGG](#)
[Guia para autores](#)
[Equipe editorial](#)
[Envio de trabalhos](#)

Bem vindo novamente Jessica

[Painel de controle](#)
[+ Novo resumo](#)

[Meu Perfil](#)
[Logout](#)

Meus Resumos

Show 10 entries

Search:

ID	Título	Review	Status	Preference	Submit Date	Ação
2	Mobilidade Urbana da Pessoa Idosa no Brasil: Revisão de Literatura	No reviews as yet.	Pendente		30/08/2022 17:41	3 Editar Apagar

Showing 1 to 1 of 1 entries

[Previous](#)
1
[Next](#)

Portal de Conferências da UnB, 26º CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UNB E 17º DO DF

[Portal De Conferências Da UnB](#)[Sobre](#)[Acesso](#)[Cadastro](#)[Pesquisa](#)[Conferências Atuais](#)[Conferências Anteriores](#)[Notícias](#)[Página Do Programa De Iniciação Científica - ProIC](#)

Portal de Conferências da UnB > Congresso de Iniciação Científica da Unb e Congresso de Iniciação Científica do DF > 26º

CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UNB E 17º DO DF > Submissões gerais > Landim

Tamanho da fonte:

Mobilidade Urbana da Pessoa Idosa no Brasil

Jéssica de Souza Paes Landim

Última alteração: 2021-01-08

Resumo

Orientador (a): Leides Barroso Azevedo Moura

Resumo:

Introdução O direito a ir e vir é garantido na constituição brasileira e a acessibilidade aos equipamentos urbanos faz parte da garantia do direito à mobilidade de pessoas idosas na cidade. Com isso, a garantia da mobilidade urbana permite acessibilidade de pessoas de todas as idades para o efetivo exercício do direito à cidade.

O artigo tem por objetivo realizar revisão de literatura acerca das categorias temáticas relacionadas à mobilidade urbana da pessoa idosa no Brasil a fim de: i) identificar os desafios para a garantia da mobilidade no espaço urbano do Distrito Federal; ii) relacionar os resultados dos estudos com os 8 domínios da Cidade Amiga da Pessoa Idosa proposto pela Organização Mundial de Saúde (OMS, 2007): (1) espaços abertos e prédios, (2) transporte, (3) moradia, (4) participação social, (5) respeito e inclusão social, (6) participação cívica e emprego, (7) comunicação e informação, e (8) apoio comunitário e serviços de saúde.

Metodologia Trata-se de pesquisa de abordagem qualitativa do tipo Revisão Integrativa de Literatura, a partir da pergunta "Quais são as categorias temáticas que têm sido abordadas na produção acadêmica da literatura brasileira acerca da mobilidade urbana da pessoa idosa?". Incluiu-se artigos publicados no período entre 2015 a 2020, nos idiomas inglês e português, publicados no Brasil, referente a mobilidade de pessoas idosas e relacionados ao contexto urbano. A exclusão foi de artigos que não abordam a mobilidade urbana de maneira direta e artigos duplicados. As bases de dados consultadas foram: Literatura Latino-Americano e do Caribe em Ciências da Saúde (LILACS), PubMed/Medline, Scopus, Web of Science e Scielo por intermédio dos seguintes termos e descritores controlados: idoso, isolamento social, planejamento de cidade, área urbana e mobilidade, com uso do operador booleano AND. A amostra final foi de nove artigos e a perspectiva teórica do ageísmo foi adotada para análise dos resultados.

Resultados O tema da mobilidade urbana de idosos ainda é recente na publicação brasileira. A compilação da análise da pesquisa pelos artigos brasileiros selecionados mostra um predomínio de publicação no ano de 2016, nos periódicos de saúde da Ciência & Saúde Coletiva (22%) e Cadernos de Saúde Pública (22%), com abordagem quantitativa (44%), com artigos referentes a região brasileira do Sudeste (55%), sendo o estado de Minas Gerais (22%) com a maior produção na temática. As escalas e/ou instrumentos mais utilizado para avaliar a mobilidade segundo capacidade funcional de pessoas idosas foram Lawton e Brody (22%), mas não específicos da mobilidade urbana. As categorias temáticas identificadas foram seis: Acessibilidade (33%), Socialização (11%), Capacidade funcional (66%), Envelhecimento ativo (44%), Infraestrutura urbana (33%) e Inclusão e participação social (11%). Os oito domínios da Cidade Amiga da Pessoa Idosa estão parcialmente contemplados nas categorias identificadas na literatura.

Discussão/Conclusão As categorias temáticas encontradas na literatura foram: acessibilidade, socialização, capacidade funcional, envelhecimento ativo, infraestrutura urbana, inclusão e participação social evidenciando a denúncia de as áreas urbanas brasileiras ainda apresentam múltiplos obstáculos que afetam negativamente o acesso à mobilidade urbana do idoso brasileiro. As oportunidades para uma maior

longevidade dependem de um Envelhecimento Saudável e Participativo que envolve reduzir as barreiras que promovem o isolamento social e o ageísmo, operacionalizar a defesa do direito do idoso à mobilidade urbana e proporcionar estratégias de protagonismo do idoso. Desenvolver a agenda dos ODS e da Década do Envelhecimento 2020-2030 (OMS 2020) envolve promover "Cidades e comunidades sustentáveis" com base nos domínios do Guia Global Cidade Amiga do Idoso. A participação de pessoas idosas pode qualificar o debate acadêmico e dos gestores sobre mobilidade urbana do idoso nas cidades brasileiras.

Colaboradores: Barbara Katherine Ataíde Barros Rodrigues e Patricia Araújo Bezerra

Palavras-Chave

Idoso, Cidade, Mobilidade Urbana, Ageísmo

MOBILIDADE URBANA DA PESSOA IDOSA NO BRASIL: UMA REVISÃO DE LITERATURA

Jessica de Souza Paes Landim^a

^aUniversidade de Brasília (UnB). Email: jessica.d.s.p.114@gmail.com

Bárbara Katherine Ataide Barros Rodrigues^b

^bFaculdade Venda Nova do Imigrante (FAVENI). Email: barbarakatherineenf@gmail.com

Patrícia Araújo Bezerra^c

^cUniversidade de Brasília (UnB). Email: pat.araujobezerra@gmail.com

Simone Bezerra Franco^e

^eUniversidade de Brasília (UnB). Email: simone.bezerrafranco@gmail.com

Leides Barroso Azevedo Moura^d

^dUniversidade de Brasília (UnB). Email: leidesm74@gmail.com

INTRODUÇÃO

A população idosa no Brasil cresce aceleradamente, o direito a ir e vir é garantido na constituição brasileira e a acessibilidade aos equipamentos urbanos faz parte da garantia do direito à mobilidade de pessoas idosas na cidade. Visto que a promoção da mobilidade urbana é um desafio global e nacional para o envelhecimento ativo e saudável é essencial decifrar melhor essa questão na literatura brasileira.

OBJETIVO(S)

A pesquisa objetivou realizar revisão de literatura acerca de temáticas relacionadas à mobilidade urbana da pessoa idosa no Brasil, a fim de identificar os desafios para a garantia da locomoção no espaço urbano considerando os oito domínios da Cidade Amiga da Pessoa Idosa proposto pela Organização Mundial de Saúde (OMS, 2007) a partir da pergunta norteadora: “*Quais são as categorias temáticas que têm sido abordadas na produção acadêmica da literatura brasileira acerca da mobilidade urbana da pessoa idosa?*”.

MÉTODOS

Trata-se de Revisão Integrativa da Literatura. Foram incluídos artigos publicados no Brasil, no período entre 2015 a 2020, nos idiomas inglês e português, referente a mobilidade de pessoas idosas relacionados ao contexto urbano. Excluiu-se artigos cujo tema proposto não foi abordado de forma direta, textos duplicados, revisões de literatura e literatura cinza. A coleta de dados ocorreu entre setembro/2019 e março/2020 nas bases de dados da LILACS, PubMed/Medline, Scopus, Web of Science e Scielo por intermédio dos descritores controlados do MESH e DECS: *Aged, Social isolation, City planning, Urban area e Aging*, unidos pelo operador booleano AND.

RESULTADOS

Na análise dos 9 artigos incluídos na amostra final houve predomínio de publicações no ano de 2016 (33%), nos periódicos da Ciência & Saúde Coletiva (22%) e Cadernos de Saúde Pública (22%), com abordagem quantitativa (44%), pesquisas da região Sudeste (55%) e com uso da escala Lawton e Brody (22%) para avaliação da mobilidade urbana de idosos. Identificou-se as seguintes categorias temáticas:

Capacidade funcional (66%), Envelhecimento ativo (44%), Infraestrutura urbana (33%), Acessibilidade (33%), Socialização (11%) e Inclusão com participação social (11%).

CONCLUSÃO

As seis categorias temáticas quando discutidas articuladamente com o Guia confirmam a presença de obstáculos enfrentados pelos idosos brasileiros na mobilidade urbana moderna, faltando planejamentos efetivos, políticas públicas e ações sociais para combater o isolamento social e o ageísmo no Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Ageísmo; Idoso; Mobilidade Urbana.

ANEXO II



Certificamos que **Jéssica de Souza Paes Landim** apresentou oralmente o trabalho intitulado **Mobilidade Urbana da Pessoa Idosa no Brasil**, sob a orientação do(a) Prof.(a) **Leides Barroso Azevedo Moura**, no 26º Congresso de Iniciação Científica da UnB e do 17º Congresso de Iniciação Científica do DF, realizado no período de 17 a 20 de novembro de 2020, na Universidade de Brasília.

Brasília, 8 de dezembro de 2020.

Profa. Dra. **Adalene Moreira Silva**
Decana de Pós-Graduação – DPG/UnB

Prof. Dr. **Sérgio Ronaldo Granemann**
Diretor de Fomento à Iniciação Científica – DPG/UnB

Realização



A comissão científica e organizadora do I Congresso Nacional em Ciências do Envelhecimento: desafios da contemporaneidade, certifica que o trabalho intitulado **“MOBILIDADE URBANA DA PESSOA IDOSA NO BRASIL: UMA REVISÃO DE LITERATURA”** de autoria de **Jessica de Souza Paes Landim** foi aprovado e apresentado na forma de pôster no I Congresso Nacional em Ciências do Envelhecimento: desafios da contemporaneidade, ocorrido no período de 01 a 02 de Outubro de 2021.



Profª Drª Adriana Saldiba Machado de Lima
Coordenadora do Programa de Pós Graduação
Stricto Sensu em Ciências do Envelhecimento



Profª Drª Sandra Regina Mota Ortiz
Diretora de Pesquisa e Pós Graduação *Stricto Sensu*



Patrocinador



Realizadores