

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA  
SOUZA  
ETEC SYLVIO DE MATTOS CARVALHO  
Curso de Técnico em Enfermagem**

**ANA JÚLIA TSUBOUCHI DE OLIVEIRA  
ANTÔNIA ROSELI GOMES DO CARMO  
AUXILIADORA ALINE SARAIVA DE BARROS  
DANIELE CRISTINA FELIPE  
ESTER DOS SANTOS L. DA SILVA  
LESSANDRA RODRIGUES DA SILVA**

**ENVELHECER E ACESSIBILIDADE: DESAFIOS E OPORTUNIDADES  
PARA OS IDOSOS NA VIDA URBANA**

**Matão, SP  
2025**

**ANA JÚLIA TSUBOUCHI DE OLIVEIRA  
ANTÔNIA ROSELI GOMES DO CARMO  
AUXILIADORA ALINE SARAIVA DE BARROS  
DANIELE CRISTINA FELIPE  
ESTER DOS SANTOS LIMA DA SILVA  
LESSANDRA RODRIGUES DA SILVA**

**ENVELHECER E ACESSIBILIDADE: DESAFIOS E OPORTUNIDADES  
PARA OS IDOSOS NA VIDA URBANA**

Trabalho de Conclusão do Curso apresentado ao Curso Técnico em Enfermagem da Escola Técnica Estadual Sylvio de Mattos Carvalho, orientado pelo(a) Prof(a). Thiago Eduardo França, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Técnico em Enfermagem.

**Matão, SP  
2025**

## RESUMO

O presente trabalho aborda os desafios e as oportunidades relacionados à mobilidade e à acessibilidade dos idosos no ambiente urbano. Com o envelhecimento populacional crescente, torna-se fundamental repensar as cidades para que sejam inclusivas e seguras para todas as faixas etárias. Por meio de uma revisão bibliográfica integrativa, foram analisados estudos que tratam da importância das políticas públicas, da infraestrutura e das condições ambientais na promoção do envelhecimento ativo. Os resultados apontam que as principais barreiras enfrentadas pelos idosos estão ligadas à falta de acessibilidade física, comunicacional e tecnológica. Observou-se também que ações intersetoriais e políticas municipais, como o Plano de Mobilidade Urbana e a Lei de Acessibilidade de Matão, representam avanços significativos na inclusão social dessa população. Conclui-se que garantir mobilidade e acessibilidade é essencial para promover autonomia, independência e qualidade de vida ao idoso.

**Palavras-chave:** Envelhecimento. Acessibilidade. Mobilidade Urbana. Idoso. Inclusão Social.

## ABSTRACT

This study addresses the challenges and opportunities related to mobility and accessibility for the elderly in urban environments. With the growing aging population, it becomes essential to redesign cities to be inclusive and safe for all age groups. Through an integrative literature review, studies were analyzed regarding the importance of public policies, infrastructure, and environmental conditions in promoting active aging. The results show that the main barriers faced by older adults are related to the lack of physical, communicational, and technological accessibility. It was also observed that intersectoral actions and municipal policies, such as Matão's Urban Mobility Plan and Accessibility Law, represent significant advances in the social inclusion of this population. It is concluded that ensuring mobility and accessibility is essential to promote autonomy, independence, and quality of life for the elderly.

**Keywords:** Aging. Accessibility. Urban Mobility. Elderly. Social Inclusion.

## 1 INTRODUÇÃO

O envelhecimento é um “processo sequencial, individual, acumulativo, irreversível, universal, não patológico, de deterioração de um organismo maduro, inerente a todos os membros de uma espécie, de maneira que o tempo o torne menos capaz de fazer frente ao estresse do meio ambiente e, portanto, aumente sua possibilidade de morte” conforme definição da Organização Panamericana de Saúde (OPAS, 2003). Nesse processo ocorre a perda gradativa da capacidade funcional dos órgãos e sistemas, mas é importante ressaltar que nem sempre

essas alterações se traduzem em incapacidades, e que as alterações orgânicas e biológicas variam de um indivíduo para outro (Kawamoto *et al.*, 1995).

O envelhecimento populacional é um fenômeno global que desafia a estrutura das cidades contemporâneas. A mobilidade urbana, um dos principais aspectos da inclusão social e da qualidade de vida, torna-se um fator crítico na velhice. Idosos enfrentam dificuldades para se deslocar em espaços urbanos que, muitas vezes, não foram pensados para as suas necessidades. Neste contexto, torna-se essencial compreender os desafios e as oportunidades relacionados à mobilidade urbana para a população idosa. A urbanização e o envelhecimento da população são tendências do século XXI e devem ser estudadas em conjunto. Em um cenário que a população está cada vez mais envelhecida, as cidades devem se preocupar em integrar os idosos e não os excluir da sociedade.

De acordo com Kalache (2010) o fenômeno do envelhecimento deve ser compreendido com urgência, e se desenvolver uma cultura do envelhecimento, pois é necessário grandes mudanças nas cidades, e novos comportamentos ao longo da vida dos seus habitantes. À medida que a expectativa de vida aumenta, a mobilidade dos idosos se torna um tema central nas discussões sobre qualidade de vida e inclusão social. O conceito de envelhecimento ativo, discutido por Neri (2013), enfatiza a importância de políticas públicas que promovam a autonomia dos idosos, permitindo que eles participem ativamente da vida comunitária.

Nesse sentido, a mobilidade é um fator crucial, pois está diretamente relacionada à capacidade dos idosos de acessar serviços, participar de atividades sociais e manter sua independência. A acessibilidade urbana é um dos principais desafios enfrentados por essa população. Em suas observações Camargo & Ferraz (2020) destacam que o uso do transporte público muitas vezes é dificultado por barreiras físicas e estruturais, que limitam a capacidade dos idosos de se deslocarem com segurança e conforto. A infraestrutura urbana, incluindo calçadas, semáforos e áreas de descanso, desempenha um papel vital na promoção da mobilidade segura. Para Farias & Ribeiro (2019) um ambiente urbano bem planejado pode contribuir significativamente para a saúde e o bem-estar dos idosos, reduzindo o risco de quedas e promovendo a atividade física. É fato que o mundo está envelhecendo, é tão real que se estima para o ano de 2050 cerca de dois bilhões de pessoas acima sessenta anos no mundo, sendo a maior concentração em países em desenvolvimento (Freitas 2006).

No Brasil segundo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE de 2022, existem atualmente cerca de 32 milhões de idosos, o envelhecimento populacional se deve a uma resposta as mudanças nos indicadores de saúde, principalmente na queda de natalidade e mortalidade, e o aumento na qualidade de vida. Há fatores que ainda influenciam nos processos

de envelhecimento como a discriminação e exclusão associados ao gênero, a etnia, ao racismo, as condições sociais e econômicas, a região geográfica de origem e a localização de moradia. A Organização Mundial da Saúde - OMS (2007), em seu relatório sobre Cidades Amigas do Idoso, apresenta diretrizes que visam tornar as cidades mais acessíveis e inclusivas para essa faixa etária. Essas diretrizes são fundamentais para a criação de ambientes que favoreçam a mobilidade e a interação social dos idosos.

A percepção de segurança também é um aspecto importante a ser considerado. Nordbakke (2013) investiga como a mobilidade cotidiana dos idosos em países nórdicos é influenciada por fatores de segurança, destacando que a sensação de segurança é essencial para que os idosos se sintam encorajados a se deslocar. Rosenbloom (2004) analisa como a falta de opções de transporte acessíveis pode levar ao isolamento social, afetando negativamente a saúde mental e emocional dos idosos.

A comparação entre políticas urbanas voltadas à mobilidade de idosos no Brasil e na União Europeia, realizada por Marques, da Silva & Farina (2017), revela que, embora existam iniciativas em ambos os contextos, ainda há um longo caminho a percorrer para garantir que os idosos tenham acesso a uma mobilidade segura e eficiente.

Nesse contexto, A análise das políticas públicas, da infraestrutura urbana e das percepções dos idosos sobre sua mobilidade permitirá uma compreensão mais profunda das necessidades dessa população e contribuirá para a formulação de estratégias que promovam um envelhecimento ativo e saudável nas cidades.

Diante do exposto, este trabalho tem como objetivo analisar, por meio de uma revisão integrativa da literatura, os principais desafios e estratégias relacionados à mobilidade e à acessibilidade urbana da pessoa idosa, identificando políticas públicas, barreiras e ações que promovam o envelhecimento ativo e a inclusão social.

## **2 METODOLOGIA**

Este trabalho caracteriza como uma revisão bibliográfica integrativa, cujo objetivo foi reunir, analisar e sintetizar a produção científica nacional e internacional sobre a mobilidade e a acessibilidade de pessoas idosas, identificando barreiras, políticas públicas e estratégias que favorecem a inclusão e a qualidade de vida.

Foi realizado levantamento da literatura, entre fevereiro e setembro de 2025, nas bases de dados Periódicos CAPES e Google Acadêmico, SciELO, LILACS, PubMed com os seguintes descritores: Mobilidade, Acessibilidade, Idoso na Vida Urbana, em todas as bases de

dados. Foram selecionados artigos, incluídos segundo os critérios de elegibilidade nos critérios de inclusão estão: artigos disponíveis na íntegra e de acesso gratuito nos idiomas inglês, português e espanhol, publicados nos últimos 10 anos, envolvendo os temas: envelhecimento, saúde e o direito à cidade, e a percepção de idosos quanto a acessibilidade e mobilidade no espaço urbano e convívio social.

Os critérios de exclusão foram; Trabalhos duplicados nas bases consultadas; Teses, dissertações, resumos expandidos e editoriais; Estudos cujo foco principal não envolvesse a população idosa ou não tratasse de mobilidade/acessibilidade.

### **3 DESENVOLVIMENTO**

#### **3.1 Conceito de Acessibilidade**

De acordo com a Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146/2015), acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, incluindo sistemas e tecnologias. Pode ser classificada em Física: adequação de calçadas, rampas, elevadores, transporte público adaptado; Sensorial: recursos para pessoas com deficiência visual ou auditiva, como sinalização tátil e sonora; Comunicacional: linguagem clara, uso de símbolos universais e informações acessíveis; Tecnológica: inclusão digital e acesso a dispositivos e aplicativos adaptados; Atitudinal: mudanças de comportamento e eliminação de preconceitos e estigmas.

#### **3.2 Barreiras Enfrentadas por Idosos**

A literatura aponta diversas barreiras que comprometem a mobilidade e a inclusão social dos idosos: Arquitetônicas: calçadas irregulares, ausência de rampas, degraus altos e tempo insuficiente em semáforos (Mynarski & Dal Magro, 2022). No transporte público: veículos não adaptados, motoristas sem treinamento para atendimento ao idoso e falta de prioridade (Colato & Correa, 2022). Digitais: dificuldade no uso de smartphones, aplicativos e serviços online, gerando exclusão tecnológica (Ferreira & Rodrigues, 2021). Comunicacionais: ausência de placas e informações de fácil compreensão, uso excessivo de linguagem técnica (Utida et al., 2016).

### **3.3 Políticas Públicas**

O Brasil conta com marcos legais relevantes: Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003): garante direitos à mobilidade, transporte e prioridade no atendimento. Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146/2015): estabelece diretrizes para a acessibilidade plena. NBR 9050: norma técnica que define parâmetros para acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Apesar disso, os estudos indicam que a aplicação efetiva dessas políticas ainda é limitada, com lacunas na fiscalização e na adaptação de espaços públicos (Colaço et al., 2020).

### **3.4 Boas Práticas e Estratégias de Promoção da Acessibilidade**

Experiências exitosas no Brasil e no exterior mostram que intervenções integradas podem melhorar a mobilidade dos idosos. Programas de “Cidades Amigas do Idoso” (Vasconcelos et al., 2024) destacam a importância de adequações urbanas, incentivo à atividade física e campanhas de conscientização. No contexto internacional, iniciativas de requalificação de calçadas, implantação de transporte adaptado e promoção de ambientes inclusivos têm demonstrado impacto positivo.

No cenário local, ações como manutenção de vias públicas, criação de academias ao ar livre e treinamentos para motoristas de transporte coletivo são estratégias viáveis e adaptáveis à realidade de municípios de médio porte, como Matão-SP.

### **3.5 O Idoso e a Mobilidade Urbana**

Com o crescente evento de envelhecimento populacional global, as mudanças ambientais se tornam inevitáveis. O processo de envelhecer é inerente ao ciclo de vida de todo ser humano, tratando-se de uma fase natural do desenvolvimento que acarreta transformações no organismo. Segundo Brito e Litvoc (2004, apud Fachine e Trompieri, 2012), “o envelhecimento é um fenômeno que atinge todos os seres humanos, independentemente. Sendo caracterizado como um processo dinâmico, progressivo e irreversível, ligados intimamente a fatores biológicos, psíquicos e sociais.”

Essas alterações, por sua vez, influenciam diretamente nas condições e na forma de como os idosos vivenciarão essa etapa, podendo resultar tanto em quadros patológicos quanto

em um envelhecimento saudável. Segundo Fachine e Trompieri (2012), o processo do envelhecimento pode se dar de maneiras diferentes para cada indivíduo, sendo que para algumas pessoas pode se dar de maneira gradativa, ao passo que para outras pode ser mais rápido, dependendo de fatores como as condições socio-econômicas, o estilo de vida e ainda a existência de doenças crônicas.

Conforme Soares (2019), um dos fatores que mais influenciam na qualidade de vida da terceira idade é a mobilidade urbana, pois é partir desta que a pessoa idosa poderá obter condições favoráveis para se locomover, conforme suas necessidades. No entanto, este fator nem sempre faz parte da realidade dos indivíduos, sendo que muitas vezes, as condições ruins acerca da mobilidade acabam por se tornar empecilhos para os idosos que precisam se locomover.

O envelhecimento já é uma preocupação mundial, com os brasileiros, não é diferente, a vulnerabilidade que o envelhecimento gera no indivíduo, acarretando fragilidades e situações que podem levar à perda da independência ou da saúde do idoso.

Estamos vivendo a Quarta Revolução Industrial, caracterizada pela fusão de tecnologias digitais, físicas e biológicas, como a Inteligência Artificial, a Internet das Coisas (IoT), a robótica avançada e a biotecnologia (Schwab, 2019). Essa revolução está transformando a forma como vivemos, trabalhamos e nos relacionamos, integrando o mundo físico e o digital de maneira sem precedentes. O idoso encontra-se em um ambiente urbano que, com seus equipamentos, mobiliário e sistemas de transporte complexos, rompe com as referências físicas e familiares de outrora. Terminais de embarque multimodais, automatizados e impessoais representam um desafio significativo para essa geração principalmente nas grandes cidades, com o contraste de cidades interioranas que padecem de infraestruturas básicas de locomoção segura, e idosos que vivenciou outro momento tecnológico.

Esse novo cenário é hostil aos idosos devido à ausência de referências visuais e temporais conectadas com suas experiências passadas. Para mitigar essa hostilidade, é essencial que soluções urbanas considerem as características físicas e cognitivas desse grupo, tornando o ambiente físico menos inóspito e mais adaptado a essa parcela crescente da população.

Ao acompanhar essa realidade principalmente em território brasileiro, nota-se mecanismos sendo criados para adaptar à nova realidade, houve um aumento na utilização dos sistemas de serviços públicos acessíveis aos idosos ativos. E demonstra a importância da mobilidade para a manutenção da autonomia, independência e saúde da pessoa idosa, sendo imprescindível a qualidade dos serviços oferecidos aos idosos para que a mobilidade ofereça sua função com qualidade e acessibilidade. É fundamental que as ações estratégicas para o

deslocamento urbano sejam modificadas e adaptadas à nova realidade, a fim de oferecer serviços adequados às necessidades da população.

As barreiras ambientais urbanas relatadas por grande parte da população idosa incluem dificuldades de acesso ao transporte público, calçadas irregulares ou desniveladas, presença de buracos e iluminação inadequada. Além desses obstáculos físicos, destacam-se o tráfego intenso, o excesso de ruído e a precariedade das vias, que contribuem para a limitação da mobilidade.

A perda gradual da acuidade visual, comum no processo de envelhecimento, é outro fator que compromete significativamente a mobilidade e a segurança dos idosos, sendo um dos principais elementos associados ao risco de quedas.

Estudos indicam que a presença dessas barreiras ambientais está diretamente relacionada ao aumento do medo de cair — sentimento amplamente relatado entre os idosos, especialmente aqueles com maior vulnerabilidade física. Esse medo limita a autonomia, reduz a participação social e contribui para o isolamento, depressão, declínio funcional e agravamento da mobilidade.

Em contrapartida, intervenções urbanísticas como calçadas acessíveis e desobstruídas, sinalização visual adequada, semáforos adaptados e espaços públicos voltados ao lazer contribuem para a promoção da autonomia, segurança e bem-estar da população idosa. Assim, ambientes urbanos inclusivos desempenham papel fundamental na prevenção de quedas e na promoção da qualidade de vida no envelhecimento.

Há também outros fatores de risco para quedas que interferem na mobilidade dos idosos, entre elas estão: idade avançada, comprometimento cognitivo, polifarmácia, problemas de equilíbrio e marcha, fraqueza nas extremidades, doença neurodegenerativas, hipertensão, artrite e riscos ambientais.

Além dos fatores já citados, as quedas podem ser causadas por uma combinação de elementos externos e internos. Entre os fatores ambientais, destacam-se a má conservação das calçadas, a falta de iluminação, o uso de tapetes e a má disposição dos móveis. Já as causas relacionadas ao idoso incluem a fragilidade geral, alterações sensoriais (visual, auditiva, tátil e de equilíbrio), perda de força muscular ou alterações cardíacas e vasculares mais severas.

O Sistema Único de Saúde (SUS) registra, anualmente, elevados custos associados ao tratamento de fraturas decorrentes de quedas entre idosos, totalizando mais de R\$ 51 milhões. Além disso, aproximadamente R\$ 24,77 milhões são destinados à aquisição de medicamentos para o tratamento da osteoporose, condição caracterizada pela fragilidade óssea e prevalente, sobretudo, em mulheres na pós-menopausa.

As fraturas osteoporóticas, em especial as de fêmur, representam um grave risco à saúde da população idosa, podendo levar a óbito em casos mais severos. Diante desse cenário, o Ministério da Saúde instituiu o Comitê Assessor de Políticas de Prevenção e Promoção dos Cuidados da Osteoporose e de Quedas na População Idosa. Tal iniciativa, composta por representantes de diferentes instituições médicas, tem promovido oficinas e ações educativas com o objetivo de reduzir a morbimortalidade associada a essas ocorrências.

Evidências científicas apontam que a prática regular de exercícios físicos está diretamente relacionada ao fortalecimento muscular em idosos, fator essencial na prevenção de quedas. A atividade física atua não apenas na manutenção da força e equilíbrio, mas também na melhora da funcionalidade geral, contribuindo significativamente para a autonomia e qualidade de vida na velhice.

Estudo realizado no Japão com indivíduos com 65 anos ou mais buscou analisar se a redução da frequência de saídas de casa e o isolamento social apresentavam efeitos sinérgicos ou independentes sobre o declínio funcional futuro. Os resultados demonstraram que o isolamento social é um importante preditor do comprometimento funcional subsequente, evidenciando a necessidade de estratégias que promovam a integração social e a mobilidade nessa faixa etária (Kondo, 2018). Além disso, as limitações fisiológicas associadas ao processo de envelhecimento coincidem com a demanda por ambientes urbanos mais inclusivos. Políticas públicas que promovam acessibilidade, segurança e infraestrutura adequada podem contribuir significativamente para um envelhecimento ativo, prevenindo quedas e reduzindo os custos com saúde pública.

Dessa forma, medidas intersetoriais, que integrem saúde, urbanismo e assistência social, são fundamentais para a construção de uma rede eficaz de cuidado e prevenção voltada à população idosa.

### **3.6 Acessibilidade e mobilidade do Idoso: Desafios e Perspectivas**

A qualidade de vida do indivíduo está diretamente ligada a independência e qualidade de vida. E se tratando da pessoa idosa, tal acesso é ainda mais importante, devido as dificuldades de locomoção que a idade pode trazer, motivo este que a Cartilha Mobilidade Urbana e Pessoa Idosa do Projeto Corrida Amiga, define:

A manutenção da mobilidade é fundamental para o envelhecimento ativo e não depende somente das condições clínicas e de saúde dos idosos, mas

também da adequação do meio onde vivem Mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas, (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro. (Brasil,2019, p. 03).

Gomes e Camacho (2020) indicam que na legislação brasileira há instrumentos legais a este respeito, como a Lei Ordinária Federal 10.098/2000, que estabelece normas e critérios para promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, incluindo parte da população idosa. Essa legislação é complementada por normas técnicas, como a NBR 9050, que define requisitos específicos para ambientes acessíveis. Parte da população idosa integra o grupo de pessoas com mobilidade reduzida e, portanto, deve ser contemplada nas políticas públicas de inclusão.

Atualmente, muitos municípios já implementam legislações próprias e planos diretores setoriais voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana. Indicam ainda que com a incorporação de novos conceitos de ambiente urbano, em acordo com as novas visões de acessibilidade e mobilidade urbanas, é possível pensar uma sociedade voltada para os idosos ativos, mesmo com a sua mobilidade reduzida (Gomes & Machado, 2020). Cabe ao poder público garantir a função social da cidade, incorporando a acessibilidade como eixo central das políticas públicas, com o objetivo de reduzir desigualdades e promover qualidade de vida.

O município de Matão tem se empenhado na área de mobilidade e acessibilidade inclui a recente aprovação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PL 153/2024), a implementação de obras de calçamento e acessibilidade, a criação da Lei Municipal de Acessibilidade e Movimento (Lei Ordinária nº 6.091/2024) e a orientação para que proprietários de imóveis particulares construam passeios públicos acessíveis. Além disso, a prefeitura está trabalhando em diretrizes como a padronização de rampas, modernização do transporte público com elevadores, adequação de pontos de ônibus com informações em braille e fiscalização para garantir a circulação livre em calçadas e canteiros.

Dentro do projeto apresentado estão obras de calçamento e acessibilidade: A prefeitura está realizando obras de calçamento e acessibilidade em várias áreas da cidade. Fiscalização: A administração municipal intensifica a fiscalização nas calçadas centrais para impedir a obstrução por mesas, cartazes ou outros equipamentos, e nos canteiros centrais para coibir a afixação de propagandas que impeçam ou dificultem a mobilidade.

A rápida evolução tecnológica na sociedade contemporânea tem dificultado a adaptação dos idosos às novas ferramentas e sistemas urbanos. Ao contrário do que ocorria na sociedade industrial, onde havia mais tempo para assimilação de mudanças, a atual velocidade de

transformação limita o aprendizado e compromete o uso seguro dos recursos disponíveis por essa população.

Entre os principais desafios enfrentados pelos idosos destacam-se: dificuldades motoras no manuseio de equipamentos urbanos, como bilheteiras eletrônicas e catracas; barreiras no uso de aplicativos de transporte; redução da destreza manual; déficits de memória e compreensão de sinais urbanos; alterações sensoriais; e obstáculos cognitivos relacionados à linguagem e ao conteúdo cultural das mensagens veiculadas no ambiente urbano.

Diante disso, é imprescindível que o planejamento urbano considere as características fisiológicas e cognitivas do envelhecimento, adotando medidas como o aprimoramento da sinalização, controle da iluminação e inclusão de sistemas de informação acessíveis.

Esse cenário impõe uma nova realidade às cidades no que se refere aos planos de desenvolvimento urbano. Nesse contexto, há um consenso global — respaldado, inclusive, pela Organização Mundial da Saúde (OMS) — de que o envelhecimento deve ser um processo ativo, pautado na autonomia e na participação social das pessoas idosas (SOARES, 2019). De acordo com OMS (2005):

O envelhecimento da população exige que os padrões de urbanização evoluam. Planejar as condições de mobilidade de cidades de todo o porte, considerando o crescente contingente de idosos, além das pessoas com deficiência, é indispensável, urgente e salutar. Garantir políticas que garantam a mobilidade de pessoas nos espaços urbanos e promover a capacidade funcional do indivíduo são premissas para uma participação cidadã no cotidiano da sociedade. (OMS, 2005, p.08).

Assim, torna-se cada vez mais relevante planejar a ocupação e a organização dos espaços urbanos de modo a promover a qualidade de vida dessa população.

#### **4 CONCLUSÃO**

A revisão da literatura possibilitou reunir evidências relevantes sobre os principais desafios enfrentados pelos idosos em relação à mobilidade e à acessibilidade no espaço urbano. Os estudos analisados apontam que as barreiras arquitetônicas, comunicacionais e tecnológicas continuam sendo os maiores entraves à inclusão e à independência da pessoa idosa.

Observou-se que, apesar da existência de políticas públicas e legislações específicas, como o Estatuto do Idoso, a Lei Brasileira de Inclusão e a NBR 9050, a aplicação prática ainda é limitada, especialmente em municípios de pequeno e médio porte. Essa falta de efetividade reforça a importância da fiscalização e da conscientização social sobre o tema.

Além disso, a literatura evidencia que a promoção da mobilidade urbana adequada influencia diretamente na saúde física e mental da população idosa, reduzindo o isolamento social, prevenindo quedas e aumentando a autonomia. Experiências bem-sucedidas em cidades que adotaram o programa “Cidades Amigas do Idoso” demonstram que intervenções simples, como a adequação de calçadas, a melhoria do transporte público e a criação de espaços de convivência, trazem impactos positivos significativos.

Em Matão-SP, iniciativas locais como o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e a Lei Municipal de Acessibilidade representam avanços importantes, mostrando o comprometimento do município com a inclusão e o bem-estar dos idosos. Ainda assim, é necessário ampliar a participação dos profissionais de saúde, especialmente da enfermagem, no planejamento e execução dessas ações, garantindo um cuidado integral e humanizado.

O presente estudo permitiu compreender que a mobilidade e a acessibilidade urbana são fatores essenciais para garantir qualidade de vida, independência e inclusão social das pessoas idosas. O envelhecimento populacional exige cidades mais preparadas, com infraestrutura segura, políticas públicas efetivas e ações intersetoriais que integrem saúde, urbanismo e assistência social.

## REFERENCIAS

ALMEIDA, Márcia Furquim de *et al.* Prevalência de doenças crônicas auto-referidas e utilização de serviços de saúde, PNAD/1998, Brasil. *Ciência & Saúde Coletiva*, v. 7, p. 743-756, 2002. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/csc/a/rBLsKyZf6ZQw6G8WstYtLrn/?format=html&lang=pt> Acesso em: 03 jul. 2025.

ANDREOTTI, Rosana Aparecida; OKUMA, Silene Sumire. Validação de uma bateria de testes de atividades da vida diária para idosos fisicamente independentes. *Revista Paulista de Educação Física*, v. 13, n. 1, p. 46-66, 1999. Disponível em:

<https://revistas.usp.br/rpef/article/view/137759> Acesso em: 06 jul. 2025.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). *NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Rio de Janeiro: ABNT, 2020. Disponível em:

[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/NBR9050\\_20.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/NBR9050_20.pdf) Prefeitura de São Paulo Acesso em: 06 jul. 2025.

BOLONEZI, Janaina. **Quedas em idosos: um problema de saúde pública**. Brasília, 8 jan. 2019. Disponível em: <http://www.blog.saude.gov.br/index.php/promocao-da-saude/53685-quedas-em-idosos-um-problema-de-saude-publica>. Acesso em: 21 dez. 2019.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Cartilha Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>. Acesso em: 21 dez. 2019.

CAMARGO, L. O. L.; FERRAZ, D. Mobilidade urbana e envelhecimento: uma análise da acessibilidade dos idosos em São Paulo. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, v. 23, n. 1, 2020.

CÂMARA LEGISLATIVA. Comissão aprova inclusão da mobilidade urbana como direito fundamental do idoso. *Cidades e Transportes*. Brasília, 19 jun. 2017. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/516782-comissao-aprova-inclusao-da-mobilidade-urbana-como-direito-fundamental-do-idoso>. Acesso em: 3 nov. 2019.

CHARLSON, Mary E. *et al.* Outcomes of community-based social service interventions in homebound elders. *International Journal of Geriatric Psychiatry*, v. 23, n. 4, p. 427-432, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1002/gps.1898> . Acesso em: 06 nov. 2025.

DARDENGO, Cassia Figueiredo Rossi; MAFRA, Simone Caldas Tavares. *Os conceitos de velhice e envelhecimento ao longo do tempo: contradição ou adaptação?* *Revista de Ciências Humanas*, v. 18, n. 2, jul./dez. 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufv.br/RCH/article/view/8923>. Acesso em: 02 out. 2025.

DA SILVA, José Agenor Álvares. **Portaria nº 2.528, de 19 de outubro de 2006**. Brasília: Ministério da Saúde, 2006. Disponível em: [https://bvsm.sau.gov.br/bvs/sau/legis/gm/2006/prt2528\\_19\\_10\\_2006.html](https://bvsm.sau.gov.br/bvs/sau/legis/gm/2006/prt2528_19_10_2006.html) Acesso em: 06 nov. 2025.

DE SOUSA-FISCHER, Milena Abreu Tavares; DA SILVA FILHO, Irênio Gomes. **Desafios de mobilidade enfrentados por idosos em seu meio**. [S.l.: s.n.], [s.d.]. Disponível em: [https://editora.pucrs.br/anais/Vmostra/V\\_MOSTRA\\_PDF/Gerontologia\\_Biomedica/83846-MILENA\\_ABREU\\_TAVARES\\_DE\\_SOUSA\\_FISCHER.pdf](https://editora.pucrs.br/anais/Vmostra/V_MOSTRA_PDF/Gerontologia_Biomedica/83846-MILENA_ABREU_TAVARES_DE_SOUSA_FISCHER.pdf) Acesso em: 06 nov. 2025.

FECHINE, Basílio Rommel Almeida; TROMPIERI, Nicolino. O processo de envelhecimento: as principais alterações que acontecem com o idoso com o passar dos anos. *Inter Scienci Place*, 2012. Disponível em: <http://www.fonovim.com.br/arquivos/534ca4b0b3855f1a4003d09b77ee4138.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2019.

FERDMAN, Avigail. *Well-being and mobility: a new perspective*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 146, p. 44-55, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.02.003> Acesso em: 06 nov. 2025.

FREITAS, Elizabete Viana de. *Demografia e epidemiologia do envelhecimento*. In: PY, Lígia; et al. (org.). *Tempo de envelhecer: percursos e dimensões psicossociais*. Rio de Janeiro: Nau, 2004. p. 19-38. Disponível em: <https://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/v08n11a09.pdf>. Acesso em: 06 nov. 2025.

GANGULI, Mary et al. *Characteristics of rural homebound older adults: a community-based study*. *Journal of the American Geriatrics Society*, v. 44, n. 4, p. 363-370, 1996. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1532-5415.1996.tb06403.x> . Acesso em: 06 nov. 2025.

GOMES, F. A.; CAMACHO, A. C. L. F. *O idoso e a mobilidade urbana: uma abordagem reflexiva para a enfermagem*. **Revista de Enfermagem (UFPE On-line)**, v. 11, n. 12, p. 5066-5073, dez. 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaenfermagem/article/view/23068/25344> . Acesso em: 06 nov. 2025.

JACOBS, Jeremy M. *et al.* *Going outdoors daily predicts long-term functional and health benefits among ambulatory older people*. **Journal of Aging and Health**, v. 20, n. 3, p. 259-272, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0898264308315427> . Acesso em: 06 nov. 2025.

KONDO, Yoshiyuki *et al.* *Exploring 2.5-year trajectories of functional decline in older adults by applying a growth mixture model and frequency of outings as a predictor: a 2010–2013 JAGES longitudinal study*. **Journal of Epidemiology**, v. 28, n. 8, p. 315-322, 2018. Disponível em: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/29937470/>. Acesso em: 06 nov. 2025.

MATÃO (SP). *Lei nº 6.091, de 19 de setembro de 2024. Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Matão e o Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob Matão*. Matão: Prefeitura Municipal, 2024. Disponível em: <https://www.legislacaodigital.com.br/Matao-SP/LeisOrdinarias/6091-2024>. Acesso em: 06 jul. 2025.

MATÃO (SP). *Projeto de Lei nº 153/2024. Dispõe sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana – PlanMob Matão*. Matão: Câmara Municipal de Matão, 2024. Disponível em: <https://www.legislativo.camaramatao.sp.gov.br/proposicoes/Projetos-de-Lei/0/9/0/6528>. Acesso em: 06 jul. 2025.

OMS – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Envelhecimento ativo: uma política de saúde**. Brasília, 2005. Disponível em: [http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/envelhecimento\\_ativo.pdf](http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/envelhecimento_ativo.pdf). Acesso em: 4 jan. 2020.

PLOUFFE, Louise; KALACHE, Alexandre. *Towards global age-friendly cities: determining urban features that promote active aging*. **Journal of Urban Health**, v. 87, p. 733-739, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s11524-010-9466-0> . Acesso em: 23 out. 2025.

ROSENBLOOM, Sandra. *The mobility needs of older Americans: implications for transportation reauthorization*. Washington, DC: **Transportation Research Board**, 2005. Disponível em: <https://www.brookings.edu/articles/the-mobility-needs-of-older-americans-implications-for-transportation-reauthorization/>. Acesso em: 10 ago. 2025.

SCHWAB, Klaus. **A Quarta Revolução Industrial**. São Paulo: Edipro, 2019. Disponível em: <https://ria.ufrn.br/jspui/handle/123456789/1826>. Acesso em: 06 nov. 2025.

SOARES, Lynia. **Idosos e mobilidade urbana**. 2 jan. 2019. Disponível em: <https://viverbemnaterceiridadeblog.wordpress.com/2019/01/02/idosos-e-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 4 jan. 2020.

TOMÉ, A.; PINHEIRA, V.; MOREIRA, M. J. G. *Mobilidade urbana das pessoas idosas: o papel das estruturas de mobilidade vertical para a participação social – o caso da cidade da Covilhã*. **INFAD Revista de Psicologia**, v. 3, n. 2, p. 289-298, 2019. Disponível em: <https://revista.infad.eu/index.php/IJODAEP/article/view/1919>. Acesso em: 06 nov. 2025.

VASCONCELOS, M. S. *et al.* Cidades amigas do idoso: estratégias para o envelhecimento ativo. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, v. 27, n. 1, 2024.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). *Global age-friendly cities: a guide*. Geneva: WHO, 2007. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241547307>. Acesso em: 06 nov. 2025.