

*REPRESENTAÇÕES SOCIAIS DE IDOSOS  
SOBRE A MOBILIDADE URBANA NA  
PERSPECTIVA DO DIREITO À CIDADE*

Joanna de Paula Mynarski<sup>1</sup>  
Márcia Luíza Pit Dal Magro<sup>2</sup>

resumo

O envelhecimento populacional e a urbanização são dois fenômenos mundiais em crescimento e representam uma das transformações sociais mais significativas do século XXI. Esse cenário exige mudanças que envolvem a mobilidade urbana, a qual é vivenciada pelos idosos de modo particular. Objetivou-se analisar as representações sociais de idosos sobre a mobilidade urbana em Chapecó (SC), na perspectiva do direito à cidade. Trata-se de uma pesquisa qualitativa, em que foram realizados levantamento documental e entrevista semiestruturada. Participaram do estudo onze idosos integrantes do Projeto SUPERidade da Secretaria de Assistência Social de Chapecó. Para a análise das informações utilizou-se a técnica de análise temática de conteúdo, delimitando-se à categoria "Medo e Insegurança na relação com as barreiras". Os sentimentos de medo e insegurança

---

1 Graduada em Educação Física pela UFSM. Mestra em Políticas Sociais e Dinâmicas Regionais pela UnoChapecó. E-mail: joanna.mynarski@unochapeco.edu.br.

2 Doutora em Psicologia pela Universidade Federal de Florianópolis (UFSC). Professora Universitária. E-mail: mapit@unochapeco.edu.br.

constituem as representações sociais dos idosos sobre a mobilidade urbana quando estes se deparam com barreiras, como o tempo curto no semáforo, o degrau alto do transporte público coletivo e o desrespeito por parte dos condutores de veículos, cuja interação entre elas e as limitações funcionais oriundas do envelhecimento gera tais sentimentos. Tendo em vista que o envelhecimento é um processo progressivo, irreversível e previsível no curso de vida, é o espaço urbano que pode ser redimensionado e, assim, contribuir para a inclusão de idosos com diferentes graus de capacidade funcional no cotidiano da cidade. Eliminar as barreiras significa compensar as limitações funcionais e promover um espaço urbano mais justo, democrático e saudável.

palavras-chave

Mobilidade urbana. Mobilidade do idoso. Direito à cidade. Representações sociais.

## 1 Introdução

O envelhecimento populacional e a urbanização são dois fenômenos mundiais em crescimento e representam uma das transformações sociais mais significativas do século XXI. Em 1950, apenas 30% da população mundial vivia em áreas urbanas, uma proporção que cresceu em 55% em 2018 (ONU, 2018). A previsão é que em 2030 o índice de idosos alcance 1,4 bilhão e 2,1 bilhões em 2050, podendo chegar a 3,1 bilhões em 2100, sendo que a maior parte desse aumento ocorrerá nos países em desenvolvimento, cada vez mais urbanizados (ONU, 2017).

No Brasil, a população urbana correspondia a 36,16% do total em 1950, e atingiu 84,36% em 2010 (IBGE, 2010a). Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em 2018, a população com 60 anos ou mais era de 25,4 milhões em 2012 e somou 30,2 milhões em 2017, com importante tendência de envelhecimento da população para as próximas décadas (IBGE, 2018).

O envelhecimento populacional é considerado uma das principais conquistas da humanidade, resultado de avanços na área da saúde e da melhoria nas condições de vida da população. Todavia, esse fenômeno vem acompanhado de grandes desafios no que se refere à garantia da qualidade de vida para esse

novo contingente de idosos, o que remete ao papel do Estado e à implementação de políticas públicas direcionadas às necessidades dessa população.

A qualidade de vida dos idosos depende do meio em que vivem e se movem, logo, a mobilidade urbana tem fundamental importância para esta população, haja vista a exigência de infraestrutura que atenda suas necessidades e lhes garanta o acesso aos bens e serviços disponíveis na cidade. Observa-se que, nos últimos anos, as políticas de desenvolvimento urbano de diferentes países têm dado foco à necessidade de contemplar a mobilidade dos idosos com vistas à redução da exclusão social dessa parcela da população (GAGLIONE; GARGIULO; ZUCARO, 2018; OECD, 2015).

Destaca-se que condições favoráveis de deslocamento incentivam a independência funcional de idosos e a maior interação com o meio social e garantem o acesso para realização de suas atividades de forma autônoma e segura (FERREIRA *et al.*, 2012). De outro modo, eles podem ter sua qualidade de vida comprometida caso suas possibilidades de circulação e constituição de redes de sociabilidade se encontrem limitadas pelo ambiente construído. Ou seja, os ambientes fornecem uma gama de recursos ou barreiras que influenciam as pessoas, com um determinado nível de funcionalidade corporal, a fazer àquilo que consideram importante (OMS, 2015).

De acordo com o estudo de Colaço, Andrade e Schimidt (2020), as barreiras urbanas reportadas por idosos incluem um escasso acesso ao transporte público, descontinuação ou desnivelamento de calçadas, buracos e iluminação inadequada. Utida, Budib e Batiston (2016) destacam que quando o idoso encontra obstáculos no ambiente físico, sai menos de casa e fica mais inclinado ao isolamento, depressão, menor preparo físico, mais problemas de mobilidade e, conseqüente, aumento do medo de cair. Além disso, segundo um estudo publicado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (2019), os idosos são as maiores vítimas fatais de acidentes como pedestres, representando 36% do total de atropelamentos registrados no país. Esse quadro mostra a hostilidade das cidades para com os idosos em termos de mobilidade urbana.

Partindo da premissa de que a mobilidade urbana é vivenciada pelos idosos de modo particular e que suas experiências nesse contexto podem indicar novos parâmetros para tornar a cidade um espaço acolhedor, o presente estudo teve como objetivo analisar as representações sociais de idosos sobre a mobilidade urbana em Chapecó, na perspectiva do direito à cidade.

Buscou-se o diálogo a partir da Teoria das Representações Sociais, aprimorada por Jodelet (2011, p. 4), que define as representações sociais como “uma forma de conhecimento, socialmente elaborado e partilhado, que tem um objetivo prático e concorre para a construção de uma realidade comum a

um conjunto social”. Essa teoria sustenta a ideia de que o pensamento social tem relação direta com os eventos concretos da prática social e, portanto, há uma valorização do senso comum – crenças, valores, imagens, atitudes e opiniões – cujos elementos são carregados de significações que, ao serem compartilhadas pelos membros de um mesmo grupo, constroem uma visão consensual da realidade para esse grupo (JODELET, 2011). Assim, analisar a mobilidade urbana de idosos em Chapecó, à luz das representações sociais, trouxe a versão da realidade desse grupo social, tendo a comunicação como portadora dessas representações.

### 1.1 Plano Municipal de Mobilidade Urbana como instrumento para a efetivação do direito à cidade

O direito à cidade disposto no Estatuto da Cidade – Lei 10.257 de 2001 – compreende “[...] o direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 2001). O direito à cidade abrange uma longa trajetória de lutas sociais em busca de melhores condições de vida nas cidades, tendo como resultado a inserção de um capítulo específico para a política urbana na Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), o qual foi posteriormente regulamentado pelo referido estatuto.

Já para Lefebvre (2001), autor que cunhou o conceito de direito à cidade, este se refere ao direito de usufruir da vida urbana em uma lógica de produção do espaço que esteja voltada ao acesso, ao uso pleno da cidade, não subordinada ao comércio e ao lucro. Para o autor, o espaço faz parte das relações de produção e das forças produtivas e, portanto, é produto destas (LEFEBVRE, 2006). A cidade como produto histórico das relações sociais revela a dimensão da vida urbana subjugada à dimensão mercantil.

A visão de que a produção do espaço é resultado das práticas sociais remete às diversas ações que foram realizadas no processo de construção das cidades no contexto da industrialização e da urbanização brasileira que, por sua vez, abrange a trajetória histórica de luta pelo direito à cidade. Contudo, diferentemente de um direito contido no aparato legal do Estado, para Lefebvre, o direito à cidade se refere a uma reivindicação pelo direito à vida urbana como reino do uso, transformada, sob outra forma de organização social, numa condição de humanismo e democracia renovados (LEFEBVRE, 2001).

Sob a perspectiva legal, destaca-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012) e, como instrumento para sua efetivação, o Plano Municipal de Mobilidade, que deve ser elaborado pelos municípios com mais de 20 mil habitantes (BRASIL, 2012). Tal plano deve ser integrado ao Plano Diretor, sendo este o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, a fim de “[...] priorizar no conjunto de políticas de transporte e circulação, a mobilidade das pessoas e não dos veículos, o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e os modos não motorizados de transporte” (BRASIL, 2004, p. 63).

O plano de mobilidade urbana deve ser elaborado à luz dos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), entre os quais, destacam-se o acesso universal à cidade; a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo e no uso do espaço público de circulação; a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; e a segurança nos deslocamentos das pessoas. Nesse sentido, ressalta-se a importância de que na elaboração dos planos de mobilidade urbana seja dada especial atenção às necessidades das pessoas que apresentam dificuldades de locomoção. No caso dos idosos, diz respeito a oferecer suporte para compensar as alterações biológicas oriundas do envelhecimento e, assim, ampliar a mobilidade e a qualidade de vida dessa população.

Em Chapecó, município cujo porte se enquadra na referida Lei, a Administração Pública Municipal contratou a Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas (FEPESE) para a elaboração de um estudo, o qual foi instituído como Plano Municipal de Mobilidade Urbana por meio da Lei nº 6847, de 14 de março de 2016 (CHAPECÓ, 2015). Em relação às políticas de inclusão para idosos, o Estudo de Mobilidade Urbana do município apresenta o registro de políticas já existentes, como a gratuidade e a reserva de assentos no transporte público coletivo, e apresenta propostas de melhoria da mobilidade urbana como prover calçadas com vistas à acessibilidade universal e a aquisição de novos ônibus com piso rebaixado e melhoria das condições de conforto e segurança. Todavia, Gaglione, Gargiulo e Zucaro (2018) ressaltam que, apesar do crescimento da abordagem “cidade amiga do idoso” no mundo, raramente os documentos voltados ao planejamento urbano conseguem implementar as demandas dessa população de forma eficiente.

## 2 Metodologia

A pesquisa, de cunho qualitativo, foi realizada em Chapecó, município localizado na região oeste do estado de Santa Catarina, o qual possui uma área territorial de 624,846Km<sup>2</sup> e uma população de 183.530 habitantes, cuja população idosa já atingia 8,3% do total em 2010 (IBGE, 2010b). Dados do mesmo ano mostram que a população da área urbana correspondia a 91,59% e da área rural 8,41%, com estimativa de 224.013 habitantes para 2020 (IBGE, 2010b). Participaram da pesquisa idosos integrantes do Projeto SUPERidade da Secretaria de Assistência Social de Chapecó.

Foram selecionados onze idosos, seguindo o critério de saturação de dados de Fontanella, Ricas e Turato (2008), e realizado um sorteio mediante a lista de frequência dos integrantes do referido projeto, os quais são moradores dos bairros Santa Maria e Vila Real e região Colatto, no bairro Efapi. A pesquisadora contatou os selecionados e, após explicação sobre a pesquisa e seus objetivos, convidou-os para participarem da mesma. Diante do aceite, foram agendados dia, horário e local, conforme a disponibilidade dos participantes.

A faixa etária dos idosos varia entre 60 e 79 anos, sendo que o limite de idade foi definido a partir da expectativa de vida da população catarinense. Foram excluídos do estudo pessoas que apresentassem limitações cognitivas que comprometessem a compreensão no diálogo com a pesquisadora.

Para a produção das informações elegeu-se como técnicas o levantamento documental e a entrevista semiestruturada. As entrevistas foram realizadas nas residências dos idosos entre os meses de julho e setembro de 2019, sendo que o roteiro de perguntas abrangeu os seguintes temas: circulação do idoso nos espaços da cidade; avaliação da infraestrutura urbana para a mobilidade do idoso; acidentes e experiências relacionadas à mobilidade do idoso.

As informações foram examinadas por meio da análise temática de conteúdo, na perspectiva de Minayo (2004), a qual é composta pelas seguintes etapas: a) Pré-análise, em que foi realizada a transcrição na íntegra de todo o material colhido nas 11 entrevistas semiestruturadas e, posteriormente, realizou-se a leitura do mesmo por repetidas vezes; b) Exploração do material, na qual foram reunidas as informações obtidas para a escolha da categoria teórica; c) Tratamento dos resultados obtidos e interpretação, em que foram submetidas as informações para análise e interpretação em diálogo com o aporte teórico construído.

Essa técnica de tratamento de dados compõe as metodologias da pesquisa qualitativa e possibilita atribuir significados a partir dos relatos colhidos em

pesquisas. Destaca-se que a abordagem da pesquisa qualitativa e a teoria das representações sociais têm um estreito diálogo, visto que ambas valorizam a subjetividade e, assim, permitem apreender profundamente o objeto de estudo. Dessa maneira foi definida a seguinte categoria de análise: “Medo e Insegurança na relação com as barreiras”.

### 3 Resultados e Discussão

Os relatos dos idosos indicam que as representações sobre a mobilidade urbana em Chapecó são constituídas por medo e insegurança, gerados na relação com as barreiras existentes. Por barreira entende-se qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança (BRASIL, 2015).

O medo é classificado na categoria das emoções. De acordo com Jodelet (2017), o medo se refere a situações que representam uma ameaça, por exemplo, à integridade física como os acidentes de trânsito. Sob uma perspectiva social, a autora explica que diante de um episódio emocional, as pessoas têm a necessidade de falar sobre ele, de partilhar essa lembrança com outras pessoas, criando redes de compartilhamento que portem a marca das experiências sociais e das especificidades culturais. Em relação ao sentimento de insegurança, a análise desta pesquisa indicou que fatores individuais e ambientais contribuem para a construção desse sentimento, o qual é experimentado a partir da experiência do medo.

A capacidade de se mover de forma independente e segura diz respeito à mobilidade do idoso, a qual pode ser limitada por fatores individuais e fatores ambientais (SANTOS, M. D., *et al.*, 2017) associados a barreiras que interferem na mobilidade. As principais barreiras reportadas pelos idosos nas entrevistas foram: atitudinais, urbanísticas e nos transportes. De modo geral, as barreiras coexistem e se atravessam no contexto da mobilidade urbana.

A rotina dos idosos entrevistados requer deslocamentos para diversos lugares tais como mercado, lotérica, igreja, posto de saúde e espaços para a prática de exercícios físicos, onde costumam ir a pé – devido à disponibilidade de equipamentos urbanos próximos de suas residências – ou de transporte público coletivo.

Moradora do bairro Vila Real, Marilda (63 anos)<sup>3</sup> costuma ir ao Centro quando tem consulta médica ou precisa pagar contas. Ela narra uma situação que vivenciou em uma dessas ocasiões:

Eu acho que foi imprudência, era um motoqueiro até. Eu estava atravessando, era lá no calçadão. Não tem lugar para pedestre, eu acho. Eles fizeram as faixas [de pedestre] em cima da calçada. Acho que ali não é o lugar certo para passar e passei, e daí veio um motoqueiro com tudo, e eu estava passando e eu não corro, não consigo correr. Aí ele disse: 'Oh louca, quer morrer?' Mas na verdade ele é quem tinha que parar né?! E eu disse: 'É meu direito!' Mas tem que você se cuidar e não esperar que eles cuidem você. Muitas pessoas morreram na faixa.

Apesar de ser um lugar próprio para a passagem de pedestres, com frequência observa-se esse tipo de infração de trânsito no local referido pela idosa. O relato de Marilda demonstra a interação entre as limitações funcionais evidenciadas na fala “eu não corro, não consigo correr”, e a barreira atitudinal, concretizada nas palavras intimidadoras do motoqueiro, o qual desconsiderou a dificuldade de caminhar da idosa. Embora soubesse que estava certa, a ponto de exclamar “É meu direito!”, Marilda vivencia a insegurança pois reconhece o risco desse cenário e por isso faz um alerta para o cuidado na travessia. Já Manuela (72 anos) narra uma situação que vivenciou ao atravessar a rua fora da faixa de pedestre:

Entrevistadora: Você já levou algum susto na rua?

Manuela: Teve uma vez que dois moleques disseram: 'Oh velha, não enxerga?!' E aí me deu vontade de rir né?! E colocou a cabeça para fora (do carro) e disse: 'Além de cega é surda!' [Risos]. Talvez por que eu não respondi né?! Então é assim...

Entrevistadora: E como você se sente nessa situação?

Manuela: Eu tive que rir né?! Poxa, um dia você vai ser velho, pensei. Eles riam. Eu não estava na faixa, eles tinham razão de xingar [risos].

No trecho acima, a expressão “velha” foi evocada de modo pejorativo, atribuindo a responsabilidade de atravessar a rua com segurança somente à idosa, cujas limitações de visão e de audição dificultaram que ela percebesse a aproximação do carro. Por não ter atravessado a rua na faixa de pedestre, Manuela deu razão aos xingamentos que recebeu dos jovens e buscou um tom engraçado para narrar esse acontecimento. Entretanto, percebeu-se um

---

3 Os nomes atribuídos aos idosos são fictícios.



certo constrangimento em seus risos, principalmente quando ela disse “Então é assim...”, sinalizando a forma com que os idosos são tratados, por vezes, ao circularem pela cidade.

Concretizadas por atitudes de discriminação e preconceito para com a população idosa, as barreiras atitudinais podem tolher a dignidade do idoso, isto é, a consciência do próprio valor, quando elas circunscrevem e delimitam os lugares que ele deve ocupar e a maneira como deve fazê-lo. Dischinger *et al.* (2012) explicam que essas barreiras são estabelecidas na esfera social, quando as relações humanas centram-se nas dificuldades dos indivíduos e não em suas habilidades, criando empecilhos para a sua participação na sociedade.

Compreende-se que a fala de Manuela “Poxa, um dia você vai ser velho” remete à falta de compreensão das pessoas mais jovens quanto às dificuldades que os idosos enfrentam diante de uma mobilidade urbana que impõem barreiras às suas limitações funcionais. Essas entre outras situações contribuem para o sentimento de insegurança entre os idosos, como explicita Arlindo (77 anos):

Entrevistadora: Como você se sente ao atravessar as ruas?

Arlindo: Eu me sinto inseguro. Apesar de que eu me cuido muito porque tem o motorista que é legal, mas está cheio de louco aí na estrada.

Entrevistadora: Você costuma atravessar na faixa de pedestre?

Arlindo: Eu vou sempre pela faixa de pedestre, mas eu não confio na faixa de pedestre.

Entrevistadora: Você já levou algum susto ao atravessar a rua?

Arlindo: Na [Avenida] Getúlio Vargas, o carro parou, eu fui atravessar na faixa e o outro [carro] quase que me pegou. E aí tu está certo mas daí tu está aleijado. O que adiantou estar certo? Não adianta nada! [...] A minha irmã [idosa] foi pega por uma moto aqui em Chapecó, foi para o hospital e ela tem medo de moto. E o motoqueiro nem assistiu ela.

Diante deste relato, observa-se que o sentimento de insegurança advém de uma vivência anterior: a experiência do medo. No caso, o medo de ser atropelado. O susto que os idosos vivenciaram representa o medo em um ambiente inseguro, cujas barreiras o constituem.

Diversas são as situações vivenciadas pelos idosos em que as barreiras se fazem presentes, inclusive atravessar as ruas com semáforo. Questionados sobre o tempo do semáforo, eles relatam:

Darci (74 anos): Para gente que dá para caminhar meio ligeiro, dá. Mas tem muita gente que eu vi que tem que estar com um acompanhante segurando para atravessar a rua, daí o tempo tinha que ser um pouquinho mais.

Oswaldo (78 anos): Olha, pra mim ainda dá pra levar. Eu me previno e quando abre (o sinal), eu já saio meio rápido pra ir e chegar [do outro lado da rua]. Inclusive na Avenida [Getúlio Vargas], que é mais larga, talvez tenha um pouquinho mais de [rapidez], mas dá tempo. Mas aí é difícil para a terceira idade. Eu conheço muitos da terceira idade que têm, às vezes, 15 anos a menos que eu e andam menos que eu. A gente nota, eu vou e eles estão lá ainda [atravessando a rua]. Alguém segura um pouco, dê certo, pra dar a partida porque senão não dá.... Eu, por enquanto, estou me defendendo.

O tempo curto do semáforo apresenta-se como barreira urbanística, sendo um fator que dificulta a travessia segura dos idosos. A necessidade de “caminhar meio ligeiro” e a fala “já saio meio rápido pra ir e chegar” evidenciam o tempo limitado para atravessar a rua, e o fato de já saberem como agir nessa situação representa a insegurança que vivenciam quando suas limitações funcionais não são levadas em consideração. Embora haja norma para que o tempo de travessia de pedestres esteja adequado à marcha de pessoas com mobilidade reduzida, de 0,4 m/s, parece haver um desajuste no que se refere ao atendimento deste quesito (ABNT, 2015).

Observa-se que as falas “Para gente que dá para caminhar meio ligeiro” e “pra mim ainda dá pra levar” dizem respeito à mobilidade dos idosos, cujas limitações funcionais ainda permitem que Darci e Oswaldo transpassem as barreiras existentes. Do mesmo modo é para Bernadete (63 anos), mas ela demonstra certa preocupação em relação a seus deslocamentos ao dizer: “Pra mim, hoje, é tranquilo, ainda né. Passa ligeirinho se a gente consegue andar mais rápido. Mas com o passar dos anos, com mais idade, a gente não vai ter agilidade de passar rapidinho”. A idosa se refere à diminuição gradual da capacidade funcional como uma das consequências do envelhecimento, a qual é progressiva e aumenta com a idade, causando limitações funcionais que dificultam a realização das atividades de vida diária (FERREIRA *et al.*, 2012).

Destaca-se que a mobilidade dos idosos acontece na interação com o espaço urbano, compreensão que vai ao encontro da Teoria do Modelo Social da Deficiência, a qual assevera que:

[...] a deficiência é uma experiência resultante da interação entre características corporais do indivíduo e as condições da sociedade em que ele vive, isto é, da combinação de limitações impostas pelo corpo com algum tipo de perda ou redução de funcionalidade [...] a uma organização social pouco sensível à diversidade corporal. (DINIZ; MEDEIROS, 2004, p. 108).

Isso quer dizer que a deficiência não está localizada exclusivamente no indivíduo, mas na limitação da sociedade em prever e ajustar-se à diversidade de corpos (DINIZ; MEDEIROS, 2004). Portanto, um ambiente hostil pode causar a deficiência, ou seja, a “[...] desvantagem ou restrição de atividade provocada pela organização social contemporânea que pouco ou nada considera àqueles que possuem lesões físicas e os exclui das principais atividades da vida social” (UPIAS, 1976, p. 14). O Estatuto da Pessoa com Deficiência expressa essa perspectiva ao considerar pessoa com deficiência àquela que apresenta impedimento corporal, o qual, em interação com barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade, em igualdade de condições com as demais pessoas (BRASIL, 2015). Essa abordagem permitiu inferir que as barreiras que afetam a mobilidade de idosos podem fazer com que suas limitações funcionais sejam causas de deficiência.

Deslocar-se com segurança é um direito fundamental e requer a adoção de medidas para que de fato seja assegurado. Entre as medidas relativas à travessia de idosos, M. I. Santos e Griep (2013) citam a adequação do tempo da sinalização semafórica; fiscalização mais rigorosa no trânsito, no que concerne aos limites de velocidade; e a tomada de medidas educativas e punitivas, visando reduzir e evitar a ocorrência de acidentes. A. Santos *et al.* (2018) também apontam a necessidade de melhorar a sinalização visual e de adotar a sinalização sonora, considerando as particularidades do pedestre idoso.

Destaca-se que as condições das calçadas têm um impacto na mobilidade do idoso, como comenta Doralice (76 anos):

Se estão bem feitas.... É bom ter o passeio porque você sabe que se você andar na rua mesmo, ali que vem o perigo. Se você tem a calçada, mas que seja uma calçada reta, que quando vão fazer, que seja bem feita né?! Tem umas aqui no bairro que ficam muito inclinadas, daí não dá pra andar. Eu procuro não andar ali, eu procuro ir na rua mesmo porque ali é que você pode cair.

De acordo com o relato da idosa, calçadas muito inclinadas ou com obstáculos apresentam risco de queda e se traduzem na insegurança de Doralice diante das condições precárias das calçadas que, por sua vez, são aspectos das barreiras urbanísticas. A ausência de calçadas é outro motivo pelo qual ela caminha no asfalto, junto aos veículos, o que aumenta o risco de acidentes.

Marilda faz caminhadas diariamente e relata: “Eu procuro caminhar no plano, como o médico falou. Então eu procuro os lugares que não têm muita subida. Aqui e no bairro próximo é muito bom de caminhar, então eu vou ali” [...]. A idosa sente dores nos joelhos e por isso prefere calçadas retilíneas para caminhar. Ela pontua aspectos do “bairro próximo” e do bairro onde mora:

Têm lugares que são péssimos, tem que andar na rua porque na calçada não dá. É detonada, é quebrada. Não aqui. Isso no bairro que eu vou. É bastante difícil, eu não consigo andar ali, daí eu vou no asfalto. Essa nossa rua que sobe aqui não tem passeio, aí a gente tem que andar na rua e é perigoso.

Para a idosa, as más condições das calçadas e a ausência delas também são motivo de caminhar no asfalto, cuja fala “a gente tem que andar na rua e é perigoso” representa a insegurança vivenciada nessas situações. Manuela comenta que teve que se afastar de suas atividades após uma queda e explica em que circunstâncias isso aconteceu:

Manuela: Na rua eu já tenho que me cuidar. A minha filha diz ‘Mãe tu não ergue mais o pé, tu tem que erguer mais o pé!’. Qualquer desnível, alguma coisa, a gente descuida e enrosca o pé. Um dia eu caí, mas também tinha um negócio grande de arame em cima da calçada do pedestre e eu não vi. E não é que eu não vi e pisei dentro com um pé e o outro pé na beira daquilo lá?! [Suspiro] E eu caí um tombo, saltei lá no meio do asfalto, rasguei a calça.

Entrevistadora: E machucou?

Manuela: Não. Levantei de lá e vim embora. Mas foi um tombo feio. [...] Outra vez eu caí também. Virou meu pé e simplesmente eu tive que sentar no meio fio e ligar para a minha filha me buscar porque eu não consegui andar mais. Fui ao médico e tive que me afastar de todas as atividades por um tempo.

O relato de Manuela demonstra claramente a interação entre os fatores individuais e ambientais relativos às circunstâncias de queda. O primeiro refere-se às alterações biológicas do envelhecimento e às disfunções que comprometem o equilíbrio e a marcha do idoso, ao passo que os fatores extrínsecos incluem os riscos ambientais tais como piso escorregadio ou irregular, degraus altos ou estreitos e má iluminação (AMBROSE; PAUL; HAUSDORFF, 2013). Com a visão reduzida e a dificuldade de levantar o pé, a presença de um obstáculo na calçada se torna uma barreira e foi o que propiciou a queda de Manuela, levando a idosa ao afastamento de suas atividades durante um período.

Estima-se que 30% dos idosos que vivem na comunidade caem a cada ano e, destes, metade cai de forma recorrente (MORAES, S. *et al.*, 2017). Cavalcante, Aguiar e Gurgel (2012) destacam que as quedas em idosos produzem importante perda de autonomia, prejuízo à qualidade de vida e constituem um problema de saúde pública devido à frequência, morbidade e elevado custo social e econômico decorrente das lesões provocadas. O estudo de Abreu *et al.* (2018) apresenta as taxas de internação e de mortalidade por quedas em idosos no país e destaca o alto custo que esse quadro provoca no Sistema Único de

Saúde (SUS). No entanto, as evidências mostram que a maioria das quedas é tanto previsível quanto evitável, por isso a importância de que as medidas de prevenção sejam apoiadas por políticas públicas (OMS, 2010).

Nesse sentido, considerar as especificidades do idoso no plano municipal de mobilidade urbana significa adequar as estruturas e os serviços da cidade, e assim promover a inclusão de idosos com diferentes necessidades. Sem saber que isso é possível, Manuela responde ao ser questionada:

Entrevistadora: Quais são os motivos das quedas? São as condições das calçadas?

Manuela: Não. É da própria idade da gente. A gente não ergue mais o pé. Qualquer desnível que tem e que tu não cuida, tu bate mesmo. Por isso que não uso mais salto, só rasteirinha. Em casa mesmo, por que tem que tirar os tapetes? Porque a gente não ergue o pé. Tu acha que está caminhando que nem sempre, e não é. Se tu não é bem firme nas pernas, tu enrosca e cai. É simplesmente porque tu não ergue mais o pé. [...] Não adianta, se um idoso te falar que ele caminha que nem sempre, é mentira [...].

A fala da idosa “A gente não ergue mais o pé” diz respeito a uma dificuldade causada por limitações funcionais oriundas do envelhecimento. Piovesan, Pivetta e Peixoto (2011) explicam que nesse processo, a dinâmica do aparelho locomotor sofre alterações com uma redução na amplitude de movimentos, tendendo a modificar a marcha, com passos mais curtos e mais lentos, com propensão a arrastar os pés.

Observa-se que Manuela atribui o motivo das quedas apenas às suas limitações funcionais, visto que em nenhum momento cita que adequações na mobilidade urbana poderiam oferecer mais segurança e facilitar seus deslocamentos. Ela assume para si a responsabilidade pelas dificuldades enfrentadas no contexto da mobilidade urbana ao dizer que o motivo das quedas “É da própria idade da gente. A gente não ergue mais o pé”.

Percebe-se quanto o modelo biomédico está representado na fala da idosa e influencia o modo de pensar sobre velhice associada a incapacidades, cujas dificuldades vivenciadas no contexto social são concebidas como um problema exclusivamente individual, pertencente apenas ao domínio do corpo. Na perspectiva do modelo biomédico, as quedas de Manuela são a consequência lógica e natural do corpo com limitações. Esta abordagem encontra-se culturalmente enraizada nas falas dos idosos e por isso eles assumem a responsabilidade pelas dificuldades enfrentadas no contexto da mobilidade urbana. Essa concepção também foi encontrada em um estudo sobre a influência do saber biomédico na percepção de idosos sobre o processo saúde-doença-envelhecimento, cujos

relatos demonstraram a valorização da biomedicina, a culpabilização dos indivíduos e a naturalização das doenças (MORAES, G. *et al.*, 2016).

O Modelo Social da Deficiência faz uma crítica a esta abordagem individualista, restrita ao corpo, e defende que a sociedade deve se ajustar para garantir a participação das pessoas que necessitam ter seu acesso facilitado ou desimpedido. Desse modo, tem-se a responsabilidade de realizar adequações na mobilidade urbana para que os idosos se sintam mais seguros e incentivados a usufruir dos espaços da cidade, de acordo com suas necessidades, desejos e possibilidades.

Quanto às calçadas em frente às residências, o Estudo de Mobilidade Urbana de Chapecó cita a Lei Municipal nº 16.137 de 2006, a qual define:

Os proprietários ou detentores diretos de imóveis que tenham frente para ruas, avenidas e servidões das vias públicas pavimentadas do território urbano deste Município [...] ficam obrigados a efetuar a construção, reforma ou substituição dos respectivos passeios públicos em frente aos imóveis, de acordo com os seguintes padrões [...]. (CHAPECÓ, 2015).

A lei estabelece prazos para que sejam providenciadas as adequações necessárias e, persistindo o descumprimento, o poder público municipal assume o serviço, mas as despesas são cobradas do proprietário. Destaca-se que as calçadas constituem bens públicos, do mesmo modo que a rua é via pública para os veículos, a calçada é via pública para os pedestres, então, não há motivo para diferenciação. A referida lei, entretanto, exime o poder público da responsabilidade de garantir as condições de acessibilidade para uma grande parcela de seus cidadãos, entre eles, idosos, cadeirantes, pessoas cegas, gestantes, além da passagem de carrinhos de bebê e demais pessoas com mobilidade reduzida.

De acordo com Patil *et al.* (2020), a possibilidade de utilizar o transporte público se destaca como um fator importante para apoiar o envelhecimento saudável. Nesse sentido, um aspecto enfatizado nas entrevistas refere-se ao embarque e desembarque no transporte público coletivo, cujas dificuldades enfrentadas se apresentam como uma barreira, como explica Severina (61 anos):

Para subir na lotação é complicado, eu me seguro, mas é difícil porque os degraus são bem longuinhos um do outro e aí para mudar os passos é difícil. E para descer também, desço me segurando. Saio com a minha bengala porque se eu cair e tropicar [...]. Eu sou muito de tropicar, o equilíbrio está indo para o espaço.

A idosa relata a sua experiência ao utilizar o transporte público coletivo e cita os degraus altos como uma barreira diante de suas limitações funcionais.

No estudo de M. D. Santos *et al.* (2017), os idosos também alegaram ter dificuldades ao subir e descer do ônibus e expuseram a altura do degrau como principal obstáculo de acesso.

Do mesmo modo, Marilda (63 anos) explica: “É difícil porque eu não consigo dobrar o joelho, então eu tenho que firmar bem na porta para subir. Ainda bem que tem tudo aquilo para a gente se segurar”. Já Darci (74 anos) diz: “Não tem problema, me agarro ali”. Para a idosa, a altura dos degraus do transporte público coletivo se apresenta como uma barreira e, embora não seja para Darci, ambos precisam “se agarrar” para conseguir embarcar. Observa-se, com frequência, situações em que os idosos se puxam com os braços nas barras de ferro da porta de embarque para conseguirem subir nos degraus, visto que a altura destes se torna uma barreira diante de suas limitações funcionais.

Darci (74 anos) narra um acidente no embarque do transporte público coletivo envolvendo um idoso:

Muita gente idosa caiu na hora de embarcar. Um parente da [menciona o nome] se agarrou para embarcar na lotação, e quando a lotação arrancou ele caiu para trás. E se bate a cabeça no meio fio? Quem seria o culpado daí? Ele não esperou o idoso entrar. E outra vez, o motorista prensou ele na porta, machucou ele. Idoso também.

Como visto, os idosos são frequentemente expostos a riscos e consequentemente violados em seus direitos quando o assunto diz respeito ao transporte público coletivo. O relato de Darci evidencia que as quedas podem ser ocasionadas por aspectos relacionados ao envelhecimento como também por negligência dos atores envolvidos no transporte público coletivo. Para Minayo (2003) o desrespeito se expressa, sobretudo, na insensibilidade de motoristas e cobradores, visto que muitos não param nos pontos de ônibus quando veem idosos, arrancam e freiam bruscamente e, por vezes, usuários dos coletivos não lhes oferecem lugares de assento aos que teriam prioridade. Sobre o acidente ocorrido com o parente de Darci, questionou-se:

Entrevistadora: Você acha que essa situação poderia ter sido evitada se tivesse cobrador?

Darci: Sim, e o motorista deve ter mais atenção. Ainda mais com uma pessoa idosa. Ele tem que esperar embarcar, sentar. Porque já tem duas, três poltronas na frente para o idosos sentarem ali. Os que não podem ir para trás, tem que sentar ali, mas tem motorista que não espera. O cara embarcou, ele já arranca o carro depressa, e não pode. Com idosos eles têm que ter mais cuidado ainda.

Entrevistadora: Por que tem que ter mais cuidado ainda?

Darci: Porque idoso, coitado, ele não é ligeiro para se agarrar. Ele entra, vai passar o cartão e o motorista tem que cuidar, esperar ele passar ali, sentar, para depois tocar.

Os movimentos mais lentos dos idosos exigem um tempo maior de embarque e desembarque do transporte público coletivo e, portanto, motoristas que respeitem as necessidades desses usuários. Como destaca Darci, a pressa dos motoristas dificulta que os idosos se acomodem nos bancos antes de seguir viagem, fator que coloca em risco a segurança, principalmente se estiverem em pé, devido ao risco de queda. Para Ivone (70 anos), a retirada dos cobradores traz prejuízos:

Isso atrapalha bastante. A gente acabou acostumando mas atrapalha porque o motorista tem que dar o troco, tem que cuidar, dirigir [...]. Não é todo mundo que tem cartão, principalmente quem vem de fora, como quem vem da rodoviária. Mas isso eu acho que foi um acordo dos motoristas para ganhar um pouco mais né. E eles estão tendo dificuldade de motorista: o salário é pouco, a responsabilidade é grande e o psicológico do motorista que transporta gente. Tem gente de todo o tipo mas acho que se você respeitar, você é respeitado.

Operando dessa maneira, as empresas reduzem seus custos operacionais, maximizando seus lucros em detrimento das normas que visam assegurar a qualidade e a segurança desse serviço público, impondo aos usuários consequências como aumento do risco de acidentes, demora dos coletivos, já que o motorista deve contabilizar o troco, operar a rampa mecânica de acesso para as pessoas com deficiência e liberar a catraca de acesso, funções que até então eram do cobrador. Do mesmo modo, Arlindo (77 anos) comenta:

O cobrador ajudava não só a cobrar ali. Porque o motorista tem que fazer o troco porque nem todos têm cartão, então ficou um pouco mais ruim o serviço. Só que a empresa alega que mais um funcionário tem um gasto. Eles não ganham o deles então dizem que vão aumentar a passagem. Isso é uma coisa para ser discutida. Eu acharia melhor se tivesse cobrador, mas isso tem um custo. O cobrador pode ajudar em muita coisa. Por exemplo, ele pode observar aquele que for deficiente [...].

Ao apresentar questões acerca do serviço de transporte público coletivo, Arlindo diz que “Isso é uma coisa para ser discutida”, o que evidencia a importância de debater com a população assuntos que são de interesse coletivo, especialmente junto às populações mais vulneráveis no trânsito, a fim de que suas necessidades sejam atendidas.



A mobilidade urbana dos idosos participantes do estudo foi representada pela categoria de análise “Medo e Insegurança na relação com as barreiras”. Os sentimentos de medo e insegurança constituem as representações sociais dos idosos quando estes se deparam com barreiras como o tempo curto no semáforo, o degrau alto do transporte público coletivo e o desrespeito por parte dos condutores de veículos, cuja interação entre as barreiras e as limitações funcionais oriundas do envelhecimento gera tais sentimentos. Identificou-se que a experiência do medo ocorre quando o ambiente se mostra inseguro, com as barreiras que o constituem. A insegurança, por sua vez, advém desta experiência. O diálogo com a Teoria do Modelo Social da Deficiência possibilitou compreender que a restrição de mobilidade dos idosos não diz respeito apenas às limitações funcionais, mas também ao contexto em que vivem, cuja presente pesquisa identificou as barreiras na mobilidade urbana. Mesmo que em algum momento as limitações funcionais possam se apresentar como um impedimento, conforme a maior longevidade, a cidade deve oferecer condições favoráveis de deslocamento, a fim de estender a mobilidade dos idosos pelo maior tempo possível e, assim, contribuir para a sua saúde e qualidade de vida, sendo esta também uma questão da ordem dos direitos e de justiça social no que concerne ao uso equitativo do espaço urbano. Observa-se, portanto, a influência do espaço urbano na mobilidade do idoso e o quanto ele pode promover qualidade de vida ou exclusão social, na medida em que os sentimentos de medo e insegurança, gerados na relação com as barreiras, podem levar os idosos a se afastarem de suas atividades, tendo restringidas suas oportunidades de usufruir do que a cidade oferece.

Esta pesquisa pode contribuir para o debate sobre como o espaço urbano pode ser pensado de modo a torná-lo um espaço mais humanizado para que as pessoas envelheçam com saúde e qualidade de vida, tendo suas necessidades atendidas em termos de mobilidade urbana e, quiçá, subsidiar o planejamento de políticas de inclusão para idosos no Plano de Mobilidade Urbana do município. Ela também apresentou lacunas, as quais podem ser supridas por estudos futuros, a fim de ampliar os achados. Nesse sentido, destaca-se a necessidade de compreender a mobilidade dos idosos sob a perspectiva de gênero; a participação de gestores, trabalhadores e usuários do serviço de transporte público coletivo nos estudos; e pesquisas com idosos que apresentem limitações funcionais mais acentuadas e vivenciem condições precárias de deslocamento.

Por fim, tendo em vista que o envelhecimento é um processo progressivo, irreversível e previsível no curso de vida, é o espaço urbano que pode ser redimensionado e, assim, contribuir para a inclusão de idosos, com diferentes graus de capacidade funcional, no cotidiano da cidade. Nesse sentido, eliminar as barreiras significa compensar as limitações funcionais decorrentes do envelhecimento e promover um espaço urbano mais justo, democrático e saudável.

*SOCIAL REPRESENTATIONS OF THE ELDERLY  
ABOUT URBAN MOBILITY FROM THE  
PERSPECTIVE OF THE RIGHT TO THE CITY*

abstract

Population aging and urbanization are two growing global phenomena and represent one of the most significant social transformations of the 21st century. This scenario requires changes that involve urban mobility, which is experienced by the elderly in a particular way. The objective was to analyze the social representations of the elderly about urban mobility in Chapecó-SC from the perspective of the right to the city. This is qualitative research, in which a documentary survey and semi-structured interview were carried out. Participated in the study, eleven elderly members of SUPERidade Project of the Secretaria de Assistência Social de Chapecó. For the analysis of information, the thematic content analysis technique was used, delimiting the category "Fear and Insecurity concerning barriers". Feelings of fear and insecurity constitute the social representations of the elderly about urban mobility, when they face barriers such as short time at traffic lights, the high step of public transportation, and disrespect on the part of vehicle drivers, whose interaction between barriers and functional limitations resulting from aging generate such feelings. Considering that aging is a progressive, irreversible, and predictable process in life, the urban space should be adapted to contribute to the inclusion of older adults with different degrees

of functional capacity in the city's daily life. Eliminating the barriers means compensating for the functional limitations and promoting a fairer, more democratic, and healthier urban space.

#### keywords

Urban mobility. Mobility of the elderly. Right to the city. Social representation.

#### referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT) 2015. *ABNT NBR 9050:2015*: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015. Disponível em: [http://acessibilidade.unb.br/images/PDF/NORMA\\_NBR-9050.pdf](http://acessibilidade.unb.br/images/PDF/NORMA_NBR-9050.pdf). Acesso em: 24 out. 2021.

ABREU, Débora Regina de Oliveira Moura *et al.* Internação e mortalidade por quedas em idosos no Brasil: análise de tendência. *Revista Ciência & Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 23, n. 4, p. 1131-1141, 2018. Disponível em: [https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-81232018000401131](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232018000401131). Acesso em: 12 dez. 2020.

AMBROSE, Anne Felicia; PAUL, Geet; HAUSDORFF, Jeffrey M. Fatores de risco para quedas entre idosos: uma revisão de literatura. *Maturitas*, Limerick, v. 75, n. 1, 2013. Disponível em: [https://www.maturitas.org/article/S0378-5122\(13\)00054-6/fulltext](https://www.maturitas.org/article/S0378-5122(13)00054-6/fulltext). Acesso em: 12 jul. 2020.

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República, [1988]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 10 jan. 2018.

BRASIL. Estatuto da Cidade. *Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2001]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em: 15 dez. 2018.

BRASIL. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Ministério das Cidades: Brasília, DF, 2012. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site/banco/7manuais/6politicanacionalmobildadeurbanasustentavel.pdf>. Acesso em: 15 set. 2018.

BRASIL. *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável*. Ministério das Cidades: Brasília, DF, 2004. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>. Acesso em: 10 out. 2019.

BRASIL. *Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015*. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF: Presidência da República, [2015]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm). Acesso em: 24 out. 2021.

CAVALCANTE, André Luiz Pimentel; AGUIAR, Jaina Bezerra de; GURGEL, Luíla Albuquerque. Fatores associados a quedas em idosos residentes em um bairro de Fortaleza, Ceará. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 1, 2012. Disponível em: [https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1809-98232012000100015](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-98232012000100015). Acesso em: 16 jun. 2020.

CHAPECÓ. *Lei nº 6847, de 14 de março de 2016*. Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Chapecó e dá outras providências. Chapecó: Prefeitura Municipal, [2015]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/c/chapeco/lei-ordinaria/2016/684/6847/lei-ordinaria-n-6847-2016-institui-o-plano-municipal-de-mobilidade-urbana-de-chapeco-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 10 maio 2018.

COLAÇO, Kleber R.; ANDRADE, Pedro H. S.; SCHMIDT, Clayton F. Análise da Acessibilidade e Mobilidade Urbana para a Terceira Idade no Município de Santos/SP. *UNISANTA Bioscience*, Santos, v. 9, n. 1, p. 69-78, 2020. Disponível em: <https://periodicos.unisanta.br/index.php/bio/article/view/2215/1776>. Acesso em: 28 out. 2020.

DINIZ, Débora; MEDEIROS, Marcelo. Envelhecimento e Deficiência. In: CAMARANO, Ana Amélia (org.). *Os novos idosos brasileiros: Muito além dos 60?* Rio de Janeiro, 2004. p. 107-120. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/Arq\\_29\\_Livro\\_Completo.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/Arq_29_Livro_Completo.pdf). Acesso em: 18 set. 2018. p. 107-120.

DISCHINGER, Marta *et al.* *Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos: Programa de Acessibilidade às Pessoas com Deficiência ou Mobilidade Reduzida nas Edificações de Uso Público*. Florianópolis: Ministério Público do Estado de Santa Catarina, 2012. Disponível em: [https://www.mpam.mp.br/attachments/article/5533/manual\\_acessibilidade\\_compactado.pdf](https://www.mpam.mp.br/attachments/article/5533/manual_acessibilidade_compactado.pdf). Acesso em: 27 maio 2020.

FERREIRA, Olívia G. L. *et al.* Envelhecimento Ativo e sua relação com a independência funcional. *Texto Contexto Enfermagem*, Florianópolis, v. 21, n. 3, p. 513-518, 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/tce/v21n3/v21n3a04.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2019.

FONTANELLA, Bruno *et al.* Amostragem por saturação em pesquisas qualitativas em saúde: contribuições teóricas. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 24, n. 1, p. 7-27, 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/Zbfsr8DcW5YNWVkyMvByhrN/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 16 abr. 2019.

GAGLIONE, Federica; GARGIULO Carmela; ZUCARO Floriana. Um Conjunto de Variáveis de Acessibilidade de Idosos em Áreas Urbanas. *TeMA Journal of Land Use, Mobility and Environment*, Nápoles, p. 53-66, 2018. Disponível em: <http://www.politics.unina.it/index.php/tema/article/view/5738>. Acesso em: 10 set. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *População de Chapecó*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010a. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/chapeco/panorama>. Acesso em: 10 fev. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *População idosa em Chapecó*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010b. Disponível em: [https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=42&dados=26#topo\\_piramide](https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=42&dados=26#topo_piramide). Acesso em: 12 jun. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *População idosa no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/20980-numero-de-idosos-cresce-18-em-5-anos-e-ultrapassa-30-milhoes-em-2017>. Acesso em: 17 jul. 2020.

JODELET, Denise. *Representações Sociais e mundos de vida*. Tradução de Lillian Ulup. Curitiba: Pucpress, 2017. 544 p.

JODELET, Denise. Représentations sociales: un domaine en expansion. In: JODELET, Denise (ed.) *Les représentations sociales*. Tradução de Tarso Bonilha Mazzotti. Paris: PUF, 2011. p. 31-61.

LEFEBVRE, Henry. *A produção do espaço*. 4. ed. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. Paris: Éditions Anthropos, 2006.

LEFEBVRE, Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

MINAYO, Maria Cecília. *O Desafio do Conhecimento: Pesquisa Qualitativa em Saúde*. 8. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 2004.

MINAYO, Maria Cecília. Violência contra idosos: relevância para um velho problema. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 783-791, 2003. Disponível em: <https://www.scielo.org/pdf/csp/2003.v19n3/783-791.pt>. Acesso em: 20 mar. 2020.

MORAES, Suzana Albuquerque *et al.* Características das quedas em idosos que vivem na comunidade: estudo de base populacional. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, Rio de Janeiro, v. 20, n. 5, p. 693-704, 2017. Disponível em: [https://www.scielo.br/pdf/rbagg/v20n5/pt\\_1809-9823-rbagg-20-05-00691.pdf](https://www.scielo.br/pdf/rbagg/v20n5/pt_1809-9823-rbagg-20-05-00691.pdf). Acesso em: 10 abr. 2020.

MORAES, Gustavo Vaz *et al.* A percepção dos idosos sobre o saber biomédico no cuidado à velhice e às "coisas da idade". *Physis: Revista de Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 26, n. 1, 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/physis/v26n1/0103-7331-physis-26-01-00309.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2020.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). *Taxa de óbitos no trânsito por 100 mil habitantes idosos*, Indaiatuba: ONSV, 2019. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/idosos-sao-os-que-mais-morrem-em-atropelamentos-no-brasil/>. Acesso em: 10 jul. 2020.

ORGANIZATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT (OECD). *Ageing in Cities*. Paris: OECD, 2015. Disponível em: [https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/ageing-in-cities\\_9789264231160-en](https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/ageing-in-cities_9789264231160-en). Acesso em: 10 set. 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). The speed of urbanization around the world. *Population Division*, New York, n. 2018/1, December 2018. Disponível em: [https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-PopFacts\\_2018-1.pdf](https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-PopFacts_2018-1.pdf). Acesso em: 31 mar. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). *World Population Prospects: The 2017 Revision, Key Findings and Advance Tables*. Department of Economic and Social Affairs. Population Division. New York: ONU, 2017. Disponível em: [https://esa.un.org/unpd/wpp/publications/files/wpp2017\\_keyfindings.pdf](https://esa.un.org/unpd/wpp/publications/files/wpp2017_keyfindings.pdf). Acesso em: 10 set. 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). *Relatório Global da OMS sobre prevenção de quedas na velhice*. São Paulo: Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo, 2010. Disponível em: [https://disciplinas.usp.br/pluginfile.php/445664/mod\\_resource/content/1/relatorio\\_global\\_da\\_oms\\_sobre\\_prevencao\\_de\\_quedas\\_na\\_velhice.pdf](https://disciplinas.usp.br/pluginfile.php/445664/mod_resource/content/1/relatorio_global_da_oms_sobre_prevencao_de_quedas_na_velhice.pdf). Acesso em: 10 ago. 2010.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). *Relatório Mundial de Envelhecimento e Saúde*. Suíça: ONU, 2015. Disponível em: [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/186468/WHO\\_FWC\\_ALC\\_15.01\\_por.pdf?sequence=6](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/186468/WHO_FWC_ALC_15.01_por.pdf?sequence=6). Acesso em: 15 jun. 2019.

PATIL, Divya Sussana *et al.* Developing an evidence-informed framework for safe and accessible urban mobility infrastructures for older adults in low - and middle -income countries: a protocol for realist synthesis. *Systematic Reviews Journal*, Suíça, v. 9, n. 196, 2020. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1186/s13643-020-01456-w>. Acesso em: 15 set. 2020.

PIOVESAN, Ana Carla; PIVETTA, Hedioneia Maria Foletto; PEIXOTO, Jaqueline Medianeira de Barros. Fatores que predisõem a quedas em idosos residentes na região oeste de Santa Maria, RS. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 75-83, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rbagg/v14n1/a09v14n1>. Acesso em: 18 maio 2020.

SANTOS, Ana Maria *et al.* Acidentes de trânsito com idosos: demandas e responsabilidades sociais e governamentais. *Revista Mineira de Enfermagem*, Belo Horizonte, v. 22, 2018. Disponível em: <http://www.reme.org.br/artigo/detalhes/1244>. Acesso em: 24 jul. 2020.

SANTOS, Maria Izabel P.; GRIEP, Rosane H. Capacidade funcional de idosos atendidos em um programa do SUS em Belém (PA). *Revista Ciência & Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 3, p. 753-761, 2013. Disponível em: [https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-81232013000300021](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232013000300021). Acesso em: 10 jan. 2020.

SANTOS, Michelle Didone *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, 2017. Disponível em: [https://www.scielo.br/pdf/rbagg/v20n2/pt\\_1809-9823-rbagg-20-02-00161.pdf](https://www.scielo.br/pdf/rbagg/v20n2/pt_1809-9823-rbagg-20-02-00161.pdf). Acesso em: 12 ago. 2019.

UNION OF THE PHYSICALLY IMPAIRED AGAINST SEGREGATION (UPIAS). *Fundamental principles of disability*. Londres: UPIAS, 1976. Disponível em: <https://disability-studies.leeds.ac.uk/wp-content/uploads/sites/40/library/UPIAS-fundamental-principles.pdf>. Acesso em: 16 maio 2020.

UTIDA, Karina Ayumi Martins; BUDIB, Mariana Bogoni; BATISTON, Adriane Pires. Medo de cair associado a variáveis sociodemográficas, hábitos de vida e condições clínicas em idosos atendidos pela Estratégia de Saúde da Família em Campo Grande-MS. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 441-452, 2016. Disponível em: [https://www.scielo.br/pdf/rbagg/v19n3/pt\\_1809-9823-rbagg-19-03-00441.pdf](https://www.scielo.br/pdf/rbagg/v19n3/pt_1809-9823-rbagg-19-03-00441.pdf). Acesso em: 17 fev. 2020.

Data de Submissão: 26/05/2021

Data de Aprovação: 18/07/2021