

MOBILIDADE URBANA PARA IDOSOS

Gustavo Mingorance Munhoz¹
Denis Vogel²

¹ SENAC São Paulo. munhozgus@gmail.com

² SENAC São Paulo. psicode1@bol.com.br

Resumo: Este estudo observacional, conduzido em diferentes linhas, pontos e horários do transporte público de São Paulo, analisou as barreiras enfrentadas por pessoas idosas no ato de embarque e desembarque, articulando achados ambientais e psicossociais sob a lente da Teoria Social Cognitiva de Albert Bandura. Esta teoria propõe de forma geral que comportamento, ambiente e fatores pessoais interagem continuamente, e o aprendizado ocorre na observação de outras pessoas e na crença da capacidade individual de conseguir realizar algo, envolvendo o pensamento, ambiente e comportamento que se influenciam mutuamente. Ao longo das observações de campo, verificou-se que a altura dos degraus, o desalinhamento entre calçada e veículo e a escassez de barras de apoio em posições funcionalmente acessíveis constituem obstáculos recorrentes, convertendo uma tarefa cotidiana em exigência físico-postural elevada. Esses elementos de micro acessibilidade estiveram frequentemente associados a sinais comportamentais e emocionais de hesitação, receio e busca de apoios improvisados, indicando impacto direto sobre a autoeficácia situacional, isto é, sobre a crença do idoso de ser capaz de executar a tarefa com segurança. Observou-se ainda que interações com operadores (tempo de parada, comunicação calma e instruções sucintas) modulam estados emocionais e podem funcionar como persuasão verbal, um dos mecanismos postulados por Bandura para fortalecer expectativas de sucesso. Quando o alinhamento ao meio-fio era adequado e havia um primeiro ponto de contato estável como uma barra posicionada ao alcance imediato, registrou-se menor latência para iniciar o movimento e maior estabilidade postural, sugerindo que experiências de êxito repetidas em ambientes facilitadores retroalimentam a crença de capacidade, reduzindo a ansiedade antecipatória e a evitação de uso do serviço. Em contraste, contextos com degraus altos e apoios distantes intensificaram a insegurança, favorecendo dependência de terceiros e estratégias de desistência, com provável repercussão na participação social e no acesso a serviços essenciais. Os achados sustentam que a acessibilidade não se limita a soluções arquitetônicas macroscópicas; depende, sobretudo, de ajustes finos que promovam previsibilidade, controle percebido e oportunidades de “pequenas vitórias” motoras que elevem a autoeficácia. Conclui-se que políticas públicas integradas combinando melhorias de micro acessibilidade (degraus rebaixados, barras adicionais no primeiro alcance, calçadas elevadas e melhor alinhamento do veículo), protocolos de condução centrados no tempo adequado de embarque e comunicação empática, e ações psicoeducativas voltadas à gestão do medo de queda e ao fortalecimento da autoconfiança têm potencial para instaurar ciclos virtuosos de experiência bem-sucedida. Tais medidas, ao mesmo tempo simples e de alto impacto, favorecem a segurança, a autonomia e a continuidade do uso do transporte coletivo por idosos, configurando a mobilidade urbana como um campo de intervenção que integra corpo, mente e ambiente.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Acessibilidade; Idosos; Autoeficácia (Bandura); Medo de queda; Transporte público; Psicogerontologia.