



Envelhecimento ativo e mobilidade urbana: uma análise da percepção dos moradores 60+ do Bairro do Guamá, Belém - Pará.

Active Aging and Urban Mobility: An Analysis of the Perception of Residents Aged 60+ in the Guamá Neighborhood, Belém – Pará

Envejecimiento Activo y Movilidad Urbana: Un Análisis de la Percepción de los Residentes de 60+ en el Barrio de Guamá, Belém – Pará

Grupo Temático 03: Longevidade, Gênero e Raça

Mayro de Albuquerque Vasconcellos,

mestrando do Programa de Pós-graduação em Administração
Universidade da Amazônia - UNAMA

Jones Nogueira Barros,

Professor do Programa de Pós-graduação em Administração
Universidade da Amazônia - UNAMA

Resumo

O envelhecimento populacional tem provocado profundas transformações nas dinâmicas urbanas, exigindo novas abordagens no planejamento das cidades. Nesse contexto, a mobilidade urbana emerge como elemento central para a inclusão social e a garantia de direitos da pessoa idosa. O presente artigo tem como objetivo analisar a percepção dos moradores 60+ no bairro do Guamá, localizado no município de Belém, capital do Estado do Pará. Buscou-se identificar os desafios e as perspectivas da mobilidade urbana frente ao envelhecimento populacional, discutindo a contribuição da mobilidade para a construção de uma cidade inclusiva. Trata-se de um estudo qualitativo, de caráter exploratório, baseado em revisão bibliográfica, análise documental e entrevistas com pessoas idosas 60+. Os resultados evidenciam que as condições do bairro limitam a autonomia da população idosa, revelando a necessidade de políticas públicas integradas e de um planejamento urbano orientado para acessibilidade. Conclui-se que a mobilidade urbana inclusiva é condição essencial para o envelhecimento ativo e para a efetivação do direito à cidade.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Envelhecimento populacional; Pessoa idosa; Cidades inclusivas; Políticas públicas.

Abstract

Population aging has caused profound transformations in urban dynamics, requiring new approaches to city planning. In this context, urban mobility emerges as a central element for social inclusion and for guaranteeing the rights of older adults. This article aims to analyze the perception of residents aged 60 and over in the Guamá neighborhood, located in the municipality of Belém, capital of the State of Pará, Brazil. The study sought to identify the challenges and perspectives of urban mobility in the context of population aging, discussing the contribution of mobility to the construction of an inclusive city. This is a qualitative and exploratory study based on bibliographic review, document analysis, and interviews with older adults aged 60+. The results show that limitations in urban mobility restrict the autonomy of the elderly population, revealing the need for integrated public policies and urban planning oriented toward accessibility. It is concluded that inclusive urban mobility is an essential condition for active aging and for the realization of the right to the city.

Keywords: Urban mobility; Population aging; Older adults; Inclusive cities; Public policies.

Resumen

El envejecimiento poblacional ha provocado profundas transformaciones en las dinámicas urbanas, exigiendo nuevos enfoques en la planificación de las ciudades. En este contexto, la movilidad urbana emerge como un elemento central para la inclusión social y la garantía de los derechos de las personas mayores. El presente artículo tiene como objetivo analizar la percepción de los residentes de 60 años o más en el barrio del Guamá, ubicado en el municipio de Belém, capital del estado de Pará. Se buscó identificar los desafíos y las perspectivas de la movilidad urbana frente al envejecimiento poblacional, discutiendo la contribución de la movilidad para la construcción de una ciudad inclusiva. Se trata de un estudio cualitativo, de carácter exploratorio, basado en revisión bibliográfica, análisis documental y entrevistas con personas mayores de 60 años. Los resultados evidencian que las condiciones del barrio limitan la autonomía de la población mayor, revelando la necesidad de políticas públicas integradas y de una planificación urbana orientada a la accesibilidad. Se concluye que la movilidad urbana inclusiva es una condición esencial para el envejecimiento activo y para la efectividad del derecho a la ciudad.

Palabras clave: Movilidad urbana; Envejecimiento poblacional; Personas mayores; Ciudades inclusivas; Políticas públicas.

1 Introdução

O acelerado processo de envelhecimento populacional observado no Brasil e no mundo impõe novos desafios à organização das cidades, especialmente no que se refere à mobilidade urbana. A capacidade de deslocamento seguro, autônomo e acessível é condição fundamental para a participação social, o acesso a serviços e a garantia de direitos da pessoa idosa.

O espaço urbano ainda é planejado sob uma lógica produtivista, pouco sensível às limitações físicas, sensoriais e sociais decorrentes do envelhecimento, desconsiderando a mobilidade urbana como eixo estruturante das políticas públicas voltadas para a melhor qualidade de vida nas cidades.

Desde o ano de 2012 a questão da mobilidade urbana no Brasil, notadamente com a criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passou a integrar a agenda de políticas públicas, a qual confere ao Estado e municípios a obrigatoriedade da elaboração de seus planos e políticas voltadas para a melhoria de vida nos espaços urbanos, em especial, das pessoas idosas.

O Estatuto da Pessoa Idosa, criado no ano de 2003, importante instrumento legal para a garantia dos direitos da pessoa idosa, já tratava, em seu artigo 3º e artigo 38, do direito à dignidade, à autonomia e ao acesso aos serviços urbanos essenciais, incluindo o transporte e a mobilidade segura. A legislação estabelece que é dever do poder público assegurar condições adequadas de acessibilidade, eliminando barreiras físicas e sociais que limitam o deslocamento da população idosa. Nesse sentido, a mobilidade urbana passa a ser compreendida não apenas como infraestrutura de transporte, mas como condição para o exercício da cidadania e participação social.

O Estatuto reforça ainda a prioridade no atendimento e a adaptação dos espaços públicos, evidenciando que o planejamento urbano deve considerar as especificidades do envelhecimento populacional. Assim, garantir mobilidade acessível significa efetivar direitos fundamentais previstos na legislação brasileira, logo, cabe aos estados e municípios a elaboração e implementação de planos de mobilidade urbana que tornem as cidades mais acessíveis e inclusivas.

No município de Belém o Plano de Mobilidade Urbana foi elaborado no ano de 2016, por meio do Decreto nº 86.545/2016, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana. O plano surge como instrumento estratégico para organizar os deslocamentos urbanos, priorizando o transporte coletivo, a acessibilidade universal e a democratização do acesso à cidade. No entanto, observa-se que ainda há muito a ser construído para que o direito à mobilidade urbana seja de fato efetivado, especialmente para grupos socialmente vulneráveis, como as pessoas idosas. Persistem desafios relacionados à qualidade do transporte público, às condições inadequadas das calçadas e à fragmentação do planejamento urbano. Essas limitações evidenciam a

distância entre o planejamento normativo e a realidade cotidiana dos cidadãos. Dessa forma, a efetivação do plano depende da continuidade das políticas públicas e da integração entre gestão urbana e inclusão social.

Dentre as várias iniciativas a nível nacional e internacional para a criação de políticas urbanas inclusivas ressalta-se a criação da Agenda 2030, no ano de 2015, pela Organização das Nações Unidas (ONU), a qual estabeleceu os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) como compromisso global para promoção do desenvolvimento social, econômico e ambiental. O ODS 11 destaca-se pois tem relação com as cidades e as comunidades sustentáveis que buscam tornar estes locais mais seguros, inclusivos e resilientes.

De acordo como o ODS 11, o crescimento urbano deve ser acompanhado por políticas públicas capazes de garantir acessibilidade, mobilidade eficiente e inclusão social para todos os grupos populacionais, especialmente os mais vulneráveis. A mobilidade urbana aparece como elemento estruturante para reduzir desigualdades e ampliar o acesso a oportunidades urbanas. Nesse contexto, alinhar políticas locais às metas da Agenda 2030 representa estratégia fundamental para promover qualidade de vida e justiça socioespacial.

Nesse sentido surge a questão de pesquisa: Como a mobilidade urbana no município de Belém tem sido implementada frente ao envelhecimento populacional, e em que medida contribui para a construção de cidades inclusivas? O objetivo geral da pesquisa consiste em analisar a mobilidade urbana frente ao envelhecimento populacional, considerando sua contribuição para a construção de cidades inclusivas, como preconiza o ODS 11. Especificamente, o artigo foca em discutir o envelhecimento populacional como fenômeno social e urbano e identificar a percepção das pessoas idosas sobre os desafios e perspectivas que afetam a mobilidade para os moradores do bairro do Guamá, município de Belém, capital do Estado do Pará.

A população do município de Belém, é de 1,3 milhões de habitantes distribuídos em 72 bairros, distribuídos em 8 distritos administrativos, sendo os mais populosos os bairros do Marco, Pedreira, Terra Firme e Guamá, este último com 81 mil habitantes (IBGE). Nesse sentido a pesquisa limitou-se no bairro do Guamá, em Belém, pois além de ser um dos mais populosos, também, é o terceiro em população com idade acima de 60 anos de idade, o que demanda atenção aos serviços de políticas públicas, em especial a de mobilidade urbana, além de que, o acesso às pessoas a respostas ao instrumento para coleta de dados foi de melhor facilidade.

2 Envelhecimento ativo e transformações urbanas

Dados do Observatório Nacional dos Direitos Humanos do Governo Federal - ObservaDH (2026), com base no Censo Demográfico de 2022 aponta o total de 32.113.490 pessoas com 60 anos de idade ou mais no Brasil, ou seja, a cada 100 brasileiros e brasileiras, aproximadamente 16 são pessoas idosas (IBGE, 2022), logo o envelhecimento precisa ser compreendido como fenômeno demográfico e social, o qual demanda impactos sobre políticas públicas, mercado de trabalho e organização das cidades, que possibilitem o envelhecimento saudável.

A Organização Mundial da Saúde (OMS), formulou e difundiu o conceito de envelhecimento ativo que surge como uma alternativa às transformações sociais e demográficas que associam-se ao crescimento da população idosa e às desigualdades que atravessam o processo de envelhecer. Em oposição a visões reducionistas que tratam a velhice apenas como um período de perdas orgânicas e declínio, a OMS (2005) propõe uma abordagem ampliada, que reconhece a pessoa idosa como sujeito de direitos e agente social, capaz de participar das decisões e dos espaços coletivos de sua comunidade. Nesse sentido, o envelhecimento ativo representa uma mudança de paradigma, pois desloca o foco da centralidade biomédica e curativa para uma compreensão que integra dimensões sociais, culturais e políticas do envelhecimento, o que requer cuidados, para além do aspecto biológico.

Sciama, Goulart e Villela (2020), na análise das representações sociais de profissionais de saúde atuantes em Unidades de Referência à Saúde do Idoso no município de São Paulo, evidencia tensões entre o discurso normativo das políticas públicas e as práticas cotidianas do cuidado. Os resultados indicam que, embora os profissionais reconheçam os princípios do envelhecimento ativo propostos pela OMS, o cuidado prestado ainda se mostra fragmentado, fortemente influenciado por um modelo biomédico e pela lógica da especialização. Questões como polifarmácia, encaminhamentos inadequados e fragilidade na articulação da rede de atenção revelam dificuldades concretas para a implementação de uma atenção integral e interdisciplinar, condição essencial para a promoção do envelhecimento ativo, como proposto pela OMS.

Vicente (2012) sugere um instrumento de avaliação multidimensional do envelhecimento ativo, alinhado aos determinantes definidos pela OMS. O autor reforça a necessidade de avaliar o idoso para além dos aspectos clínicos, incorporando dimensões como ambiente físico, redes de apoio social, participação comunitária, condições econômicas e determinantes comportamentais. Os resultados demonstram que, embora muitos idosos apresentem independência funcional e satisfação com a qualidade de vida, persistem desigualdades significativas entre os

diferentes determinantes do envelhecimento ativo, o que exige políticas públicas sensíveis às heterogeneidades do processo de envelhecer.

Nessa mesma direção, Kanashiro (2012) amplia o escopo analítico ao aplicar o referencial do envelhecimento ativo ao contexto das Instituições de Longa Permanência para Idosos (ILPI). A autora evidencia que ambientes institucionais podem tanto favorecer quanto limitar o envelhecimento ativo, dependendo das condições físicas, organizacionais e relacionais oferecidas. Aspectos como acessibilidade, respeito à individualidade, estímulo à participação, comunicação efetiva e gestão do cuidado emergem como elementos centrais para que essas instituições sejam consideradas “amigas da pessoa idosa”, conforme os parâmetros da OMS.

De forma integrada, os estudos analisados demonstram que o envelhecimento ativo não pode ser reduzido a um ideal normativo ou a ações isoladas no campo da saúde. Trata-se de um projeto social e político, que requer mudanças estruturais na formação dos profissionais, na organização dos serviços, na articulação intersetorial, na construção e ou transformações urbanas ou não em ambientes físicos e sociais inclusivos. Assim, a efetivação do envelhecimento ativo depende da capacidade do Estado e da sociedade em reconhecer a pessoa idosa como sujeito de direitos, protagonista de sua trajetória e agente ativo na construção de uma sociedade mais justa, solidária e sustentável, o que requer a construção de espaços urbanos inclusivos.

O envelhecimento ativo difundida internacionalmente pela Organização Mundial da Saúde, no âmbito das diretrizes estabelecidas pelas Nações Unidas para o enfrentamento do envelhecimento populacional, representa uma mudança significativa na forma de compreender a velhice nas sociedades contemporâneas. Diferentemente de perspectivas tradicionais centradas na doença e na dependência, a ONU, por meio do documento elaborado pela OMS, estabelece que o envelhecimento ativo corresponde ao processo de otimização das oportunidades de saúde, participação e segurança, visando ampliar a qualidade de vida ao longo do curso da vida. Nesse sentido, o envelhecimento passa a ser entendido como resultado de múltiplos determinantes — sociais, econômicos, culturais, ambientais e comportamentais — que interagem continuamente e influenciam as condições de vida das pessoas idosas, reconhecendo que o processo de envelhecer não ocorre de maneira homogênea entre indivíduos e contextos sociais distintos (Gontijo, 2002).

A proposta da ONU enfatiza ainda que o termo “ativo” não se limita à permanência no mercado de trabalho ou à capacidade física, mas refere-se à participação plena das pessoas idosas nas dimensões sociais, culturais, econômicas, espirituais e civis da vida coletiva. Assim, o envelhecimento ativo fundamenta-se em uma abordagem baseada em direitos humanos, que valoriza autonomia, independência, dignidade e participação social como princípios orientadores das políticas públicas. O documento destaca que governos e sociedades devem promover ambientes favoráveis, acesso equitativo aos serviços de saúde e redes de proteção social capazes de reduzir desigualdades e prevenir incapacidades ao longo da vida, reforçando a necessidade de ações intersetoriais que integrem saúde, educação, trabalho, mobilidade urbana e inclusão social (Gontijo, 2002).

2.1 O Estatuto da Cidade como instrumento de política urbana

Constituição Federal de 1988. Seu principal objetivo é estabelecer diretrizes gerais para o desenvolvimento urbano, orientadas pela função social da cidade e da propriedade, pela justiça social e pela gestão democrática do espaço urbano. A promulgação dessa lei resulta de um longo processo histórico de lutas sociais e institucionais, especialmente vinculadas ao movimento pela reforma urbana, que ganhou força a partir da década de 1960 e se intensificou no período de redemocratização do país (Boeira, Santos, Santos, 2001).

Do ponto de vista jurídico, o Estatuto da Cidade reafirma o papel central do município na condução da política urbana, atribuindo ao Plano Diretor a função de principal instrumento de ordenamento territorial. Cabe ao Plano Diretor definir as condições pelas quais a propriedade urbana cumpre sua função social, estabelecendo parâmetros para o uso, a ocupação e o parcelamento do solo, de acordo com as necessidades locais e os interesses coletivos. Dessa forma, o direito de propriedade deixa de ser compreendido como absoluto e passa a ser condicionado ao atendimento do bem-estar coletivo, da qualidade de vida e do equilíbrio ambiental (Carvalho, 2001).

Entre os instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade destacam-se, entre outros, o parcelamento, a edificação ou utilização compulsórios, o IPTU progressivo no tempo, a desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública, o direito de preempção, a outorga onerosa do direito de construir e a

transferência do direito de construir. Tais instrumentos visam combater a especulação imobiliária, promover o uso socialmente justo do solo urbano e ampliar o acesso da população à terra urbanizada e à moradia digna. No caso específico da outorga onerosa e da transferência do direito de construir, observa-se a tentativa de equilibrar os interesses privados dos proprietários com os interesses públicos relacionados à preservação do patrimônio histórico, ao adensamento urbano controlado e ao financiamento de políticas urbanas (SANTIN, MARANGON, 2008).

Outro aspecto central do Estatuto da Cidade é a valorização da gestão democrática, entendida como a participação efetiva da população e de associações representativas nos processos de formulação, execução e fiscalização das políticas urbanas. A lei prevê mecanismos como audiências públicas, debates, conferências e acesso à informação, reconhecendo que o planejamento urbano não deve ser um processo exclusivamente técnico, mas também político e social. Essa diretriz amplia o conceito de democracia ao incorporar práticas participativas que buscam compartilhar decisões e fortalecer o controle social sobre a gestão das cidades (Goulart, Terci, Otero, 2012).

Apesar de seus avanços normativos, a implementação do Estatuto da Cidade enfrenta desafios significativos, relacionados à capacidade institucional dos municípios, às resistências de setores econômicos e à persistência de desigualdades socioespaciais históricas. Ainda assim, o Estatuto constitui um instrumento essencial para a construção de cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis, ao oferecer bases legais e políticas para a efetivação do direito à cidade e para a superação de modelos urbanos excludentes que marcaram o processo de urbanização brasileiro, notavelmente, nas questões relativas à mobilidade urbana.

2.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei nº 12.587/2012, criou a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e retrata um marco de extrema importância na regulamentação das ações que se relacionam a movimentação dos habitantes e cargas nas cidades brasileiras. Seu foco principal é o desenvolvimento sustentável, acessibilidade universal às cidades para efetivar condições melhores e seguras de mobilidade, em consonância à equidade no acesso de transporte público coletivo, espaço público de circulação, logradouros e vias. A PNMU, surgiu após um processo demorado de amadurecimento de legislação e, dialoga diretamente com o Estatuto da Cidade e com a criação do Ministério das Cidades, consolidando-se como um instrumento estratégico de política pública para o enfrentamento dos problemas históricos de mobilidade urbana no país.

Cruz e Fonseca (2018) argumentam que o planejamento da mobilidade urbana no Brasil tem sido historicamente tensionado pelas dinâmicas do capitalismo contemporâneo, especialmente em sua fase financeirizada que influencia diretamente o uso e a ocupação do solo urbano. Segundo os autores, a mobilidade é consequência direta das decisões locacionais do capital, o que resulta em processos de espraiamento urbano, segregação socioespacial e deslocamentos pendulares cada vez mais longos, sobretudo para as populações de baixa renda. Nesse sentido, os autores defendem que a mobilidade deve ser compreendida como política de urbanismo, integrada ao planejamento territorial e ao uso do solo, superando abordagens setoriais restritas à infraestrutura de transporte.

Essa perspectiva é reforçada por Rubim e Leitão (2013), que analisam a trajetória histórica da mobilidade urbana e demonstram como o automóvel, inicialmente concebido como solução para os problemas urbanos, tornou-se o “cavalo do século XXI”, responsável por congestionamentos, acidentes, poluição atmosférica e perdas econômicas expressivas. Os autores evidenciam que o modelo rodoviarista adotado no Brasil, incentivado por décadas de políticas públicas, resultou em um sistema de mobilidade socialmente injusto e ambientalmente insustentável. A PNMU surge, nesse contexto, como uma tentativa de ruptura, ao estabelecer a priorização dos transportes coletivos e não motorizados e ao exigir a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana como instrumentos de planejamento de médio e longo prazo.

Entretanto, a efetividade dessa política enfrenta desafios institucionais significativos. A ausência de sanções rigorosas, a fragilidade da cultura de planejamento nos municípios e a falta de capacitação técnica são apontadas como entraves recorrentes à implementação dos planos. Além disso, há o risco de que os Planos de Mobilidade Urbana se tornem documentos meramente formais, sem força normativa ou continuidade entre gestões governamentais.

A análise comparativa realizada por Rodrigues, Maia e Carvalho (2022) entre Campinas e Groningen, aprofundar esse debate ao evidenciar que políticas de mobilidade sustentável dependem não apenas de infraestrutura, mas de fatores institucionais, coerência política e ações consistentes de desestímulo ao uso do automóvel. O contraste entre as duas cidades demonstra que o sucesso da mobilidade ativa está associado à

integração entre planejamento urbano, uso do solo, restrições ao transporte individual e continuidade das políticas públicas ao longo do tempo

Dessa forma, os documentos analisados convergem ao indicar que a mobilidade urbana no Brasil deve ser compreendida como fenômeno estrutural, profundamente articulado às dinâmicas econômicas, ao planejamento territorial e às escolhas políticas.

A consolidação dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana exige não apenas marcos legais, mas também capacidade institucional, participação social e enfrentamento das lógicas que historicamente subordinam o espaço urbano aos interesses do capital, em detrimento do direito à cidade e à mobilidade para todos, em especial, para as pessoas idosas. Nesse sentido, a criação dos planos de mobilidade urbana, no nível municipal, faz-se imprescindível para garantir que políticas públicas mais assertivas sejam planejadas e implementadas para melhorar as condições de vida nas cidades e mitigar os impactos negativos que a mobilidade há muito impõem às pessoas.

2.3 Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Belém

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Belém constitui um instrumento de planejamento urbano voltado à organização dos deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, em consonância com as diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana. O plano discute principalmente a estrutura do sistema de transporte público coletivo, a integração entre diferentes modos de transporte, a organização da infraestrutura viária e a promoção de condições de deslocamento mais acessíveis e eficientes para a população. Nesse sentido, o planejamento da mobilidade urbana é compreendido como parte fundamental da política de desenvolvimento urbano, uma vez que influencia diretamente o acesso da população aos serviços, ao trabalho e às atividades econômicas da cidade.

Entretanto, Pereira e Flores (2020) apontam que os instrumentos de planejamento urbano em Belém frequentemente apresentam uma distância significativa entre a formulação normativa e sua implementação efetiva. De acordo com os autores, destaca-se que diversos planos e instrumentos de gestão urbana no município acabam assumindo um caráter mais formal do que operacional, sendo elaborados para atender exigências legais, mas apresentando limitações quanto à sua execução concreta no território urbano. Essa situação evidencia uma fragilidade na articulação entre planejamento urbano, orçamento público e políticas de mobilidade, o que compromete a capacidade do poder público de transformar as diretrizes estabelecidas em ações efetivas.

A problemática da mobilidade urbana em Belém também está associada ao intenso crescimento populacional e à expansão metropolitana, fatores que ampliaram a demanda por deslocamentos diários e pressionaram a infraestrutura viária existente. Conforme analisado por Soares (2017), o aumento expressivo da frota veicular, aliado à ausência histórica de um sistema de transporte coletivo eficiente, contribuiu para o agravamento dos congestionamentos e para a deterioração das condições de circulação, especialmente nos principais corredores urbanos de acesso à capital, como a avenida Almirante Barroso e a rodovia BR-316. Esse processo reflete a dispersão urbana da Região Metropolitana de Belém, marcada pela expansão de áreas residenciais periféricas e pelo aumento dos deslocamentos pendulares em direção ao centro urbano.

Soares (2017) diz que às transformações socioespaciais ocorridas na Região Metropolitana de Belém, impactam diretamente o funcionamento do sistema de mobilidade urbana. O crescimento populacional, a expansão da mancha urbana e o aumento significativo da frota de veículos contribuíram para o agravamento dos congestionamentos e para a sobrecarga do sistema viário, especialmente nos principais corredores de acesso à cidade. Nesse contexto, observa-se que a infraestrutura de transporte não acompanhou de forma adequada o ritmo de crescimento urbano, resultando em dificuldades estruturais para garantir deslocamentos eficientes à população.

Além disso, a dinâmica metropolitana intensifica a dependência de determinados eixos viários, como o corredor formado pela Avenida Almirante Barroso e pela rodovia BR-316, que concentra grande parte dos fluxos de deslocamento entre Belém e os municípios da região metropolitana. Essa concentração de fluxos evidencia a fragilidade da estrutura de mobilidade urbana da cidade, marcada pela centralização das atividades econômicas e pela necessidade de deslocamentos diários de longa distância por parte da população residente em áreas periféricas. Como consequência, observa-se um aumento do tempo de deslocamento, maior pressão sobre o transporte público e ampliação das desigualdades no acesso à cidade.

Embora o Plano Municipal de Mobilidade Urbana apresente diretrizes relevantes para a melhoria da circulação urbana e para a promoção de um sistema de transporte mais integrado e sustentável, sua efetividade depende da capacidade de articulação entre planejamento urbano, políticas públicas e investimentos estruturais. A ausência

dessa integração tende a reduzir o plano a um instrumento normativo com limitada capacidade de transformação da realidade urbana, evidenciando a necessidade de fortalecer os mecanismos de governança, participação social e gestão pública voltados à mobilidade urbana no município de Belém.

2.4 Cidades inclusivas

A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, adotada pela Organização das Nações Unidas em 2015, representa um marco global no enfrentamento dos principais desafios sociais, econômicos e ambientais contemporâneos. Composta por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), a Agenda tem como princípio orientador a universalidade e a indivisibilidade das metas, destacando a necessidade de adaptação dos objetivos às realidades nacionais e subnacionais. Nesse conjunto, o ODS 11 que se relaciona com Cidades e Comunidades Sustentáveis assume papel central, ao propor tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, em um contexto de crescente urbanização global.

O artigo de Silva e Bazzoli (2021) evidencia que a efetividade do ODS 11 depende diretamente do processo de territorialização da Agenda 2030, isto é, da capacidade de traduzir metas globais em ações locais concretas. A análise das experiências desenvolvidas em Palmas (TO) demonstra que ações acadêmicas e extensionistas podem atuar como catalisadoras da Agenda 2030, especialmente quando articuladas ao debate do Direito à Cidade, conforme previsto no Estatuto da Cidade. Os autores destacam que o direito à moradia, à mobilidade, ao saneamento, à infraestrutura urbana e aos serviços públicos encontra forte convergência com as metas do ODS 11, reforçando a necessidade de integração entre planejamento urbano, políticas públicas e participação social.

De forma complementar, o estudo publicado na *Brazilian Journal of Development* analisa a conjuntura dos indicadores do ODS 11 no Brasil, apontando avanços e limitações no monitoramento das metas pactuadas. Os autores demonstram que, embora exista um arcabouço institucional para acompanhamento dos indicadores que trabalham em conjunção com o IBGE, nem todas as metas possuem dados atualizados ou completos, o que compromete a avaliação do progresso efetivo. A pesquisa evidencia que temas como habitação adequada, sustentabilidade urbana e políticas públicas de moradia permanecem como gargalos estruturais, demandando maior articulação entre Estado, sociedade civil e academia para o cumprimento das metas até 2030.

Entretanto, de acordo com Cruz (2018) busca ampliar o debate ao discutir o ODS 11 sob uma perspectiva teórica e gerencial, associando o desenvolvimento de cidades sustentáveis a modelos de inovação e governança, como a quintupla hélice. O autor argumenta que a sustentabilidade urbana não pode ser alcançada apenas por meio de políticas setoriais isoladas, mas exige arranjos institucionais complexos que integrem governo, universidades, setor produtivo, sociedade civil e meio ambiente. Nesse sentido, cidades sustentáveis são compreendidas como espaços dinâmicos, nos quais inovação, planejamento urbano, mobilidade, habitação e gestão ambiental devem operar de forma articulada para garantir qualidade de vida e inclusão social.

O Objetivo da ODS 11 tem relação direta e transversal da Agenda 2030, diretamente relacionado ao direito à cidade, à sustentabilidade urbana e à justiça social. A implementação exige não apenas indicadores e marcos legais, mas também capacidade institucional, participação social ativa e integração entre políticas públicas, planejamento urbano e produção de conhecimento. Assim, o ODS 11 revela-se não apenas um objetivo técnico, mas um projeto político e social, fundamental para a construção de cidades mais justas, resilientes e sustentáveis até 2030 e se alinha com o conceito de cidades amigas da pessoa idosa.

2.4.1 Cidades Amigas da Pessoa Idosa (OMS)

O conceito de Cidades Amigas da Pessoa Idosa foi sistematizado internacionalmente a partir do lançamento, em 2007, do *Global Age-friendly Cities: A Guide*, elaborado pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Essa iniciativa emerge em um contexto marcado por dois fenômenos globais convergentes: o acelerado envelhecimento populacional e o intenso processo de urbanização, especialmente nos países em desenvolvimento. Segundo a OMS, cidades amigas da pessoa idosa são aquelas que otimizam oportunidades de saúde, participação social e segurança, promovendo qualidade de vida ao longo do envelhecimento (OMS, 2007).

O guia da OMS estrutura o conceito a partir do paradigma do envelhecimento ativo, compreendido como um processo ao longo do curso de vida, influenciado por determinantes sociais, econômicos, ambientais, culturais e individuais. Nesse sentido, uma cidade amiga da pessoa idosa não se restringe a adaptações físicas ou arquitetônicas, mas envolve a construção de ambientes urbanos inclusivos, capazes de reconhecer a heterogeneidade do envelhecimento e as múltiplas vulnerabilidades associadas à idade, gênero, renda, mobilidade e condições de saúde (OMS, 2017).

A análise crítica da produção científica realizada por Maciel e Moura (2023), por meio de uma revisão de escopo, evidencia que o conceito de cidades amigas da pessoa idosa tem sido amplamente utilizado na literatura internacional, porém com significativa fragilidade teórica. Dos 227 estudos analisados, mais da metade (59,5%) não explicita qualquer perspectiva teórica, limitando-se à reprodução do conceito normativo da OMS. Quando presentes, as abordagens teóricas mais recorrentes são a teoria ecológica, os modelos de ajuste pessoa-ambiente e os referenciais da gerontologia ambiental, que enfatizam a interação dinâmica entre o indivíduo idoso e o espaço urbano (Macial, Moura, 2023).

Além disso, a ideia da cidade amiga da pessoa idosa é utilizada frequentemente como sinônimo de envelhecimento ativo, envelhecimento no lugar (*aging in place*), bem-estar e inclusão social, o que reforça seu caráter multidimensional, mas também revela a ausência de consenso conceitual. Tal lacuna é especialmente relevante na América Latina, onde as desigualdades socioespaciais, o déficit de infraestrutura urbana e a fragilidade das políticas públicas ampliam os desafios para a implementação efetiva dessas iniciativas (Macial, Moura, 2023).

No guia da OMS, a operacionalização do conceito se organiza em oito eixos centrais: espaços abertos e edificações, transporte, moradia, participação social, respeito e inclusão social, participação cívica e emprego, comunicação e informação, e apoio comunitário e serviços de saúde. Esses eixos refletem a compreensão de que a mobilidade urbana, a acessibilidade aos serviços, a segurança e o pertencimento social são elementos indissociáveis para um envelhecimento saudável e cidadão nas cidades (OMS, 2017).

Apesar de seu reconhecimento internacional e da ampliação de iniciativas locais inspiradas pelo modelo da OMS, os textos analisados apontam que a consolidação de cidades amigas da pessoa idosa ainda enfrenta entraves institucionais, políticos e culturais. A efetividade dessas políticas depende da articulação intersetorial, da participação ativa das pessoas idosas no planejamento urbano e da incorporação de abordagens teóricas críticas que considerem as especificidades territoriais, sobretudo nos contextos urbanos latino-americanos.

3 Metodologia

O estudo adota uma abordagem qualitativa, de caráter exploratório e descritivo, fundamentada em: revisão bibliográfica; análise documental de legislações, planos urbanos e políticas públicas; e estudo de caso, que deu-se em três etapas. A primeira foi a revisão bibliográfica e documental. A segunda se refere a coleta de dados com a aplicação do instrumento elaborado sobre a percepção dos moradores 60+ do Bairro do Guamá.

A pesquisa limitou-se no bairro do Guamá, em Belém, pois além de ser um dos mais populosos, também, é o terceiro em população com idade acima de 60 anos de idade, o que demanda atenção aos serviços de políticas públicas, em especial a de mobilidade urbana, além de que, o acesso às pessoas a respostas ao instrumento para coleta de dados foi de melhor facilidade, pois contou-se com a colaboração de diretores de escolas públicas estaduais, localizadas em diferentes áreas do bairro, o que garante uma heterogeneidade espacial e social dos respondentes.

Para a coleta de dados acerca da percepção das pessoas idosas sobre a mobilidade urbana no bairro do Guamá, foi elaborado um questionário eletrônico por meio da plataforma Google Forms, permitindo a aplicação do instrumento de forma acessível e ampla aos participantes da pesquisa. O questionário foi composto por 12 perguntas, sendo 10 questões objetivas, destinadas à identificação do perfil dos respondentes e de suas experiências relacionadas ao transporte público, condições das calçadas e planejamento urbano, e 2 questões subjetivas, voltadas à compreensão das percepções, opiniões e sugestões dos participantes acerca da mobilidade urbana. No total, 142 pessoas responderam o forms.

A terceira etapa da pesquisa refere-se à análise dos dados. Ressalta-se que as perguntas objetivas foram analisadas a partir dos gráficos gerados pelo próprio forms. Já as perguntas abertas foram analisadas com o auxílio do software Atlas.ti, ferramenta amplamente utilizada em pesquisas qualitativas para organização, codificação e interpretação de dados textuais.

O software permite ao pesquisador sistematizar respostas discursivas, identificar padrões semânticos e categorias emergentes, além de possibilitar análises baseadas na frequência e associação de termos presentes nos relatos dos participantes. A partir desse processo, foram geradas nuvens de palavras, conforme Figuras 1 e 2, apresentadas na seção 4 e que sintetizam visualmente os termos mais recorrentes nas respostas dos participantes, auxiliando na identificação dos principais desafios e perspectivas apontados pelas pessoas idosas em relação à mobilidade urbana.

Esse procedimento metodológico contribuiu para fortalecer a análise qualitativa, permitindo interpretar de forma estruturada as percepções dos respondentes e relacioná-las aos debates teóricos sobre mobilidade urbana inclusiva e envelhecimento populacional.

4 Percepção da Pessoa Idosa sobre a Mobilidade Urbana no Bairro do Guamá

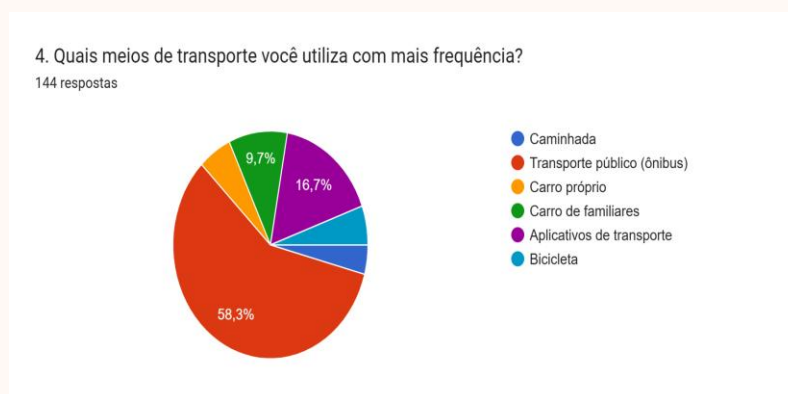
Nesta seção analisar-se-á a percepção dos moradores 60+ sobre a mobilidade urbana no bairro do Guamá. No total foram 142 pessoas que responderam o forms. Dentre os respondentes 59 compreendem a faixa etária de 60 a 64 anos, 33 na faixa etária 65 a 69 anos, 20 na faixa etária 70 a 74 anos, 12 na faixa de 75 a 79 e 18 acima de 80 anos. Do total de 142 respondentes, 70,1% declararam ser do gênero feminino e 29,9% do masculino. De acordo com as respostas, 93% moram com familiares e 7% sozinhos.

4.1 Os desafios da mobilidade: a percepção dos moradores 60+

Buscou-se saber a percepção acerca dos desafios da mobilidade no bairro. O *forms* contemplou perguntas sobre: os meios de transporte utilizados, as condições das calçadas e o planejamento urbano.

No que se refere ao meio de transporte utilizado, o total de respondentes foi de 144 pessoas, conforme mostra o gráfico 1, abaixo.

Gráfico 1 - Meio de transporte utilizado



Fonte: pesquisa de campo (2026)

Observa-se que 58,3% dos respondentes utilizam o transporte público tipo ônibus para se mover. Isso reflete a necessidade do transporte público ser de qualidade e principalmente garantir acessibilidade às pessoas idosas, de modo a garantir o seu direito de ir e vir aos diversos espaços urbanos.

Quando questionados se o transporte público atende às suas necessidades, 55,9% responderam que atende parcialmente, para 25,2% não atende, 13,3% atendem. Os dados evidenciam que a população idosa do bairro carece de transporte público que atenda às suas necessidades. Pode-se inferir que as respostas estejam relacionadas às péssimas condições dos transportes públicos ou da insuficiência de veículos disponibilizados pelas empresas para atender a população, fatores que podem refletir que para 78,9% dos respondentes as dificuldades de mobilidade já fizeram deixarem de realizar alguma atividade.

Tais dados revelam-se como barreiras e obstáculos que se transformam em problemas diários para as pessoas 60+ do bairro, reflete na necessidade do planejamento urbano como aponta Pereira; Flores(2020), que atenda ao Objetivo da ODS 11 da ONU e possibilite a transformação do espaço com equipamentos públicos inclusivos, capaz de tornar a cidade amiga da pessoa idosa (OMS,2017). Outro dado importante apresentado no Gráfico 1 acima, é que os moradores 60+ pouco caminham pelo bairro, resultado das condições das calçadas, conforme gráfico 2 a seguir.

Gráfico 2 - Condições das calçadas no bairro



Fonte: pesquisas de campo (2026)

De acordo com a percepção dos respondentes, as condições das calçadas não contribuem para a mobilidade no bairro, sendo apontado como muito ruim para 44,1%, ruim para 35% e 17,5% como regular.

Compreende-se que os desafios enfrentados pelos respondentes tanto no que diz respeito ao transporte público e as condições das calçadas, equipamentos importantes para a mobilidade urbana, especialmente para as pessoas idosas, estejam relacionados ao planejamento urbano, uma vez que, para 85,3% dos respondentes o bairro não é planejado considerando as necessidades das pessoas idosas, logo, a política pública de mobilidade urbana, não é inclusiva e faz com que a mobilidade torne-se um problema para as pessoas idosas, pois os dados da pesquisa revelam que para 67,1% dos respondentes a mobilidade urbana influencia sua qualidade de vida.

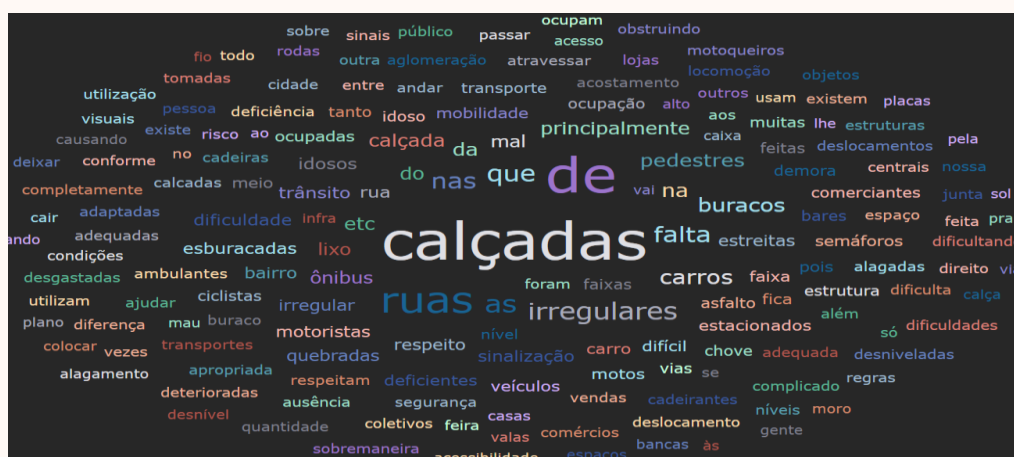
4.2 As perspectivas acerca da mobilidade no bairro: com a voz os 60+

A análise das respostas discursivas permitiu identificar, por meio das nuvens de palavras geradas no software Atlas.ti, os principais desafios e demandas relacionados à mobilidade urbana no bairro do Guamá.

Esses resultados evidenciam que a mobilidade urbana no bairro apresenta limitações estruturais que comprometem a acessibilidade e a segurança dos deslocamentos, especialmente para a população idosa. A presença de calçadas irregulares, ocupação indevida por veículos ou comerciantes e ausência de manutenção adequada são fatores que dificultam a circulação e aumentam o risco de acidentes.

Além disso, as percepções reforçam o debate presente sobre cidades inclusivas e cidades amigas da pessoa idosa, que defendem a necessidade de ambientes urbanos acessíveis, seguros e planejados para diferentes grupos populacionais (OMS, 2007; Maciel & Moura, 2023). Desse jeito, os resultados da pesquisa mostram em evidência que a imagem de uma mobilidade urbana inclusiva não depende apenas de investimentos em infraestrutura, mas também de planejamento urbano integrado e participação social na formulação das políticas públicas.

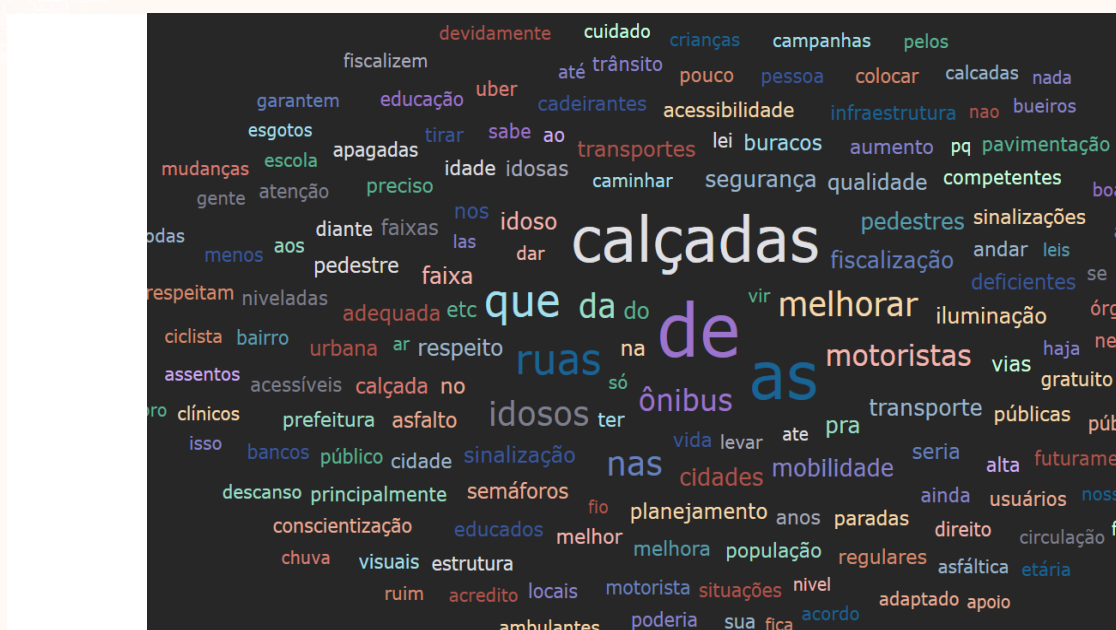
FIGURA 1. Nuvem de palavras gerada a partir das respostas discursivas, evidenciando os termos mais recorrentes sobre as dificuldades enfrentadas para se deslocar no bairro.



Fonte: pesquisa de campo, fevereiro 2026

Na Figura 1, observa-se que os termos mais recorrentes nas respostas estão relacionados a “calçadas”, “ruas”, “buracos”, “irregulares” e “falta”, indicando que a precariedade da infraestrutura urbana constitui o principal obstáculo enfrentado pelas pessoas idosas no cotidiano.

FIGURA 2. Nuvem de palavras gerada a partir das respostas discursivas, destacando as principais sugestões e percepções dos participantes sobre melhorias na mobilidade urbana.



Fonte: Pesquisa de campo, fevereiro 2026

Na figura 2, a pesquisa mostra os termos que mais destacam-se são “calçadas”, sinalização, “melhorar”, “motoristas”, “transportes” “respeito” “sAs sugestões dos participantes para melhoria da mobilidade urbana na figura 2, destacam-se termos como “melhorar”, “calçadas”, “sinalização”, “motoristas”, “transporte” e “respeito”, indicando que as propostas dos respondentes concentram-se na melhoria da infraestrutura urbana, no aumento da fiscalização e na necessidade de maior educação no trânsito. As respostas revelam ainda a demanda por políticas públicas voltadas à acessibilidade, como padronização das calçadas, ampliação da sinalização e melhoria do transporte público.

5 Considerações finais

O artigo conclui que a mobilidade urbana constitui um elemento central para a promoção do envelhecimento ativo e da inclusão social. Ressalta-se a necessidade de políticas públicas integradas, planejamento urbano sensível às questões geracionais e fortalecimento da participação das pessoas idosas nos processos decisórios. Defende-se que cidades inclusivas não beneficiam apenas a população idosa, mas promovem qualidade de vida para toda a sociedade.

O estudo revela que os principais desafios enfrentados pelos moradores 60+ estão relacionados às condições precárias das calçadas, à insuficiência do transporte público e à ausência de planejamento urbano sensível às necessidades da população idosa. A predominância do transporte público como principal meio de deslocamento reforça a importância de políticas públicas voltadas à melhoria da qualidade e da acessibilidade desse serviço. Além disso, a análise das respostas abertas demonstrou que os participantes reconhecem a

necessidade de intervenções estruturais no espaço urbano, especialmente no que se refere à padronização das calçadas, ampliação da sinalização viária, melhoria do transporte público e maior fiscalização das vias públicas. Essas demandas evidenciam que a mobilidade urbana deve ser compreendida como dimensão fundamental do direito à cidade e do envelhecimento ativo.

Conclui-se que a promoção de cidades inclusivas exige a integração entre planejamento urbano, políticas públicas de mobilidade e participação social. A efetivação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Belém, alinhado às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 da Agenda 2030, constitui passo fundamental para garantir deslocamentos mais seguros, acessíveis e inclusivos para a população idosa.

Referências

Falcão, M. F. O., Carvalho Neto, M. R., & Silva, A. L. C. (2021). Cidades amigas: acessibilidade e mobilidade como determinante social na saúde do idoso. *Revista Ibero-Americana de Ciências Ambientais*.

Maciel, T. F., & Moura, L. B. A. (2023). Pressupostos epistemológicos das cidades amigas das pessoas idosas: Revisão de escopo. *Acta Paulista de Enfermagem*.

Rodrigues, L. P. C., Araújo, P. S. C., & Baptista, T. J. R. (2020). O direito esquecido pelo tempo consumido: Lazer e mobilidade urbana em Belém-PA. *Revista do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer*, 23(2), 180–195.

Muniz, A. S., & Ferreira, W. R. (2022). Objetivo de desenvolvimento sustentável 11: Compreendendo cidades e comunidades sustentáveis no contexto da gestão capitalista do território. *Revista Territorial*, 11(1), 1–11.

Cruz, A. C. (2019). Sustainable cities and communities: What are the “best” ways to develop them? Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Soares, L. R. S. (2017). A dispersão metropolitana e seus efeitos sobre a mobilidade urbana nos principais corredores viários da Região Metropolitana de Belém-PA (Dissertação de mestrado). Universidade Federal do Pará.

Pereira, D. R., & Flores, R. L. (2020). Planejamento urbano e instrumentos de gestão municipal: Desafios da política urbana no município de Belém (PA). *Revista AOS – Amazônia, Organizações e Sustentabilidade*, 9(2), 81–102.

World Health Organization. (2007). Global age-friendly cities: A guide. World Health Organization.

Silva, É. N., & Bazzoli, J. A. (2021). Objetivos do desenvolvimento sustentável (ODS-11) e o direito à cidade. *Revista Desafios*, 8 (Número especial PIBIC).



ARTIGO

Fraga, A. A. C., & Alves, J. L. (2022). Conjuntura dos indicadores dos objetivos de desenvolvimento sustentável em relação ao ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis. *Brazilian Journal of Development*.

Rubim, B., & Leitão, S. (2013). O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. *Estudos Avançados*, 27(79), 55–66.

Rodrigues, L. F. V., Maia, A. G., & Carvalho, C. S. (2022). Políticas públicas e mobilidade urbana sustentável: Análise comparativa entre Groningen e Campinas.

Gontijo, S. (2002). *Envelhecimento ativo: Uma política de saúde*.

ento ativo (Dissertação de mestrado). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil.

Kanashiro, M. M. (2012). *Envelhecimento ativo: Uma contribuição para o desenvolvimento de instituições de longa permanência amigas da pessoa idosa* (Dissertação de mestrado). Universidade de São Paulo, Faculdade de Saúde Pública.

Albuquerque, S. M. R. L. (2005). *Envelhecimento ativo: Desafio dos serviços de saúde para a melhoria da qualidade de vida dos idosos* (Tese de doutorado). Universidade de São Paulo, Faculdade de Medicina, São Paulo, Brasil.

ciama, D. S., Goulart, R. M. M., & Villela, V. H. L. (2020). Active ageing: Social representations of health professionals in elderly health reference units. *Revista da Escola de Enfermagem da USP*, 54, e03605. <https://doi.org/10.1590/S1980-220X2018056503605>