



**DOSSIÊ**  
**ENVELHECIMENTO,**  
**TERRITÓRIO E AMBIENTE**

**Editores**

Alejandro Pérez e Patrícia Samora

**Conflito de interesses**

Não há conflito de interesses.

**Apoio**

Economic and Social Research Council  
– ESRC (Processo nº ES/N013220/1).

**Recebido**

19 maio 2024

**Versão Final**

12 fev. 2025

**Aprovado**

13 fev. 2025

# Caminhos para a mobilidade e acessibilidade urbana: desafios e percepções da Terceira Idade na cidade de Pelotas (Rio Grande do Sul)

## *Paths to urban mobility and accessibility: challenges and perceptions of older adults in the city of Pelotas (Rio Grande do Sul)*

Sinval Cantarelli Xavier<sup>1</sup> , Adriana Portella<sup>2</sup> , Eduardo Rocha<sup>3</sup> , Celina Brito Correa<sup>3</sup> , Ligia Maria Avila Chiarelli<sup>4</sup> , Thaís Debli Libardoni<sup>4</sup> 

<sup>1</sup> Universidade Federal do Rio Grande, Escola de Engenharia. Rio Grande, RS, Brasil. Correspondência para/  
*Correspondence to:* S. C. Xavier. *E-mail:* xavier.sinval@gmail.com

<sup>2</sup> Universidade Federal de Pelotas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Pelotas, RS, Brasil; Heriot-Watt University, Research Centre for Urban Studies. Edinburgh, Scotland, UK.

<sup>3</sup> Universidade Federal de Pelotas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Pelotas, RS, Brasil.

<sup>4</sup> Universidade Federal de Pelotas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Pelotas, RS, Brasil.

**Como citar este artigo/How to cite this article:** Xavier, S. C. *et al.* Caminhos para a mobilidade e acessibilidade urbana: desafios e percepções da Terceira Idade na cidade de Pelotas (Rio Grande do Sul). *Oculum Ensaios*, v. 22, e2512958, 2025. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v22e2025a12958>

### Resumo

Este estudo analisa a mobilidade e a acessibilidade urbana a partir da percepção de pessoas com 60 anos ou mais na cidade de Pelotas (RS), localizada no sul do Brasil. O objetivo é identificar os desafios que essas pessoas enfrentam cotidianamente ao se deslocarem e acessarem serviços, amenidades, espaços de lazer e de moradia em áreas urbanas caracterizadas por diferentes condições socioeconômicas. A coleta de dados partiu da aplicação de dois métodos qualitativos: o Mapeamento Participativo e o World Café. A metodologia buscou por meio de uma abordagem participativa potencializar a voz dos moradores e entender quais aspectos devem ser prioritariamente considerados para planejar comunidades amigas do envelhecimento, ou seja, que forneçam todo suporte necessário para um envelhecimento saudável com acesso a apoios e possibilidades de deslocamento seguro. Dados coletados em três comunidades são apresentados neste artigo: a área Central, representando uma renda econômica mais alta, um recorte do bairro Fragata, representando uma renda média, e o loteamento Navegantes, representando uma renda mais baixa. Os dados coletados e analisados fazem parte de um projeto internacional de pesquisa denominado “*Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities*”, realizado de 2016 a 2021 e financiado pela agência britânica ESRC. Os resultados destacaram questões fundamentais como segurança e caminhabilidade, indicando que a possibilidade de se manter ativo na vizinhança está diretamente ligada à percepção de segurança no deslocamento. Espera-se que as discussões apresentadas possam contribuir para pesquisas na área de políticas públicas de planejamento e desenho urbano para a terceira idade.

**Palavras-chave:** Cidade. Desenho urbano. Envelhecimento saudável. Planejamento urbano.

---

## Abstract

*This study analyzes urban mobility and accessibility based on the perception of older adults aged 60 and over in the city of Pelotas (RS), located in southern Brazil. The objective is to identify the challenges that these people face daily when moving and accessing services, amenities, leisure and housing spaces in urban areas characterized by different socioeconomic conditions. Data collection was based on the application of two qualitative methods: Participatory Mapping and World Café. The methodology sought, through a participatory approach, to enhance the voice of residents and understand which aspects should be considered as a priority to plan age-friendly communities, that is, that provide all the support necessary for healthy aging with access to support and possibilities for safe movement. Data collected in three communities are presented in this article: the Central area, representing a higher income, a section of the Fragata neighborhood, representing an average income, and the Navegantes subdivision, representing a lower income. The data collected and analyzed is part of an international research project called "Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities"; conducted between 2016 and 2021 and funded by the British agency ESRC. The results highlighted fundamental issues such as safety and walkability, indicating that the possibility of remaining active in the neighborhood is directly linked to the perception of safety when traveling. It is hoped that the discussions presented can contribute to research in the field of public police, urban planning, and urban design for older adults.*

**Keywords:** City. Urban design. Healthy aging. Urban planning.

---

## Introdução

Este artigo analisa questões relacionadas à mobilidade e à acessibilidade de pessoas com 60 anos ou mais na cidade de Pelotas, no sul do Brasil. São analisadas respostas governamentais e percepções de comunidades locais, que indicam soluções urbanas e/ou deficiências que demandam ações estruturantes de longo prazo. A mobilidade urbana consiste na condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e bens na cidade, nas áreas periurbanas e de interface urbano-rural, proporcionando maior fluidez ao espaço quando bem planejada (Brasil, 2004, 2012). A acessibilidade urbana, por sua vez, refere-se à facilidade ou dificuldade que as pessoas encontram no espaço urbano para realizar seus deslocamentos de forma autônoma (Cox, 1972; Taaffe; Gauthier; O'Kelly, 1996; Brasil, 2000, 2012). Portanto, a mobilidade e a acessibilidade urbana são conceitos interligados e, para serem plenamente alcançados, são dependentes do desenvolvimento de políticas públicas de planejamento urbano, que priorizem, na seguinte ordem de importância: (1) o pedestre e o ciclista, (2) os transportes coletivos, (3) os taxis/veículos de aplicativos, e (4) o carro privado.

A falta de apoio formal, entendido como políticas públicas de mobilidade inclusiva, serviços de transporte acessíveis e infraestrutura urbana adaptada, pode comprometer o bem-estar social das pessoas mais velhas. Esse impacto é especialmente relevante em contextos de países do sul global, onde tais serviços podem ser mais limitados, afetando a liberdade, a independência e a autonomia desse grupo para se deslocar na cidade (Ziegler; Schwanen, 2011; Stjernborg, 2017). Os ambientes urbanos podem se tornar locais hostis para pessoas com mais de 60 anos, desencorajando oportunidades de envelhecimento ativo e colocando-as em risco de isolamento e solidão (Buffel et al., 2012; Smith; Victor, 2019). O aumento da solidão na velhice pode acarretar problemas tanto de saúde física quanto mental (Herbolsheimer et al., 2017). Esse fenômeno pode impactar negativamente a coesão do indivíduo com a comunidade onde reside, bem como seu sentimento de utilidade, resultando em consequências adversas para a criação e/ou manutenção de redes de apoio e amizades, capital social e participação cívica (Woolrych et al., 2019). O isolamento da pessoa idosa também pode causar aumento na procura de serviços de saúde, morbidade prematura e institucionalização precoce (Longman et al., 2013). Na terceira idade, a participação em atividades externas, a coesão social e a identidade urbana provaram melhorar a saúde e o

bem-estar (Oswald; Konopik, 2015). Em resposta a isso, as políticas públicas têm apontado para a necessidade de apoiar a população mais velha a viver ativamente e participar de suas comunidades na cidade (Organização Mundial da Saúde, 2016).

Tanto o envelhecimento da população quanto o aumento da urbanização têm se revelado desafios significativos nas últimas décadas, especialmente a partir do início do século XXI, suscitando debates sobre como desenvolver comunidades que apoiem e promovam o bem-estar social e uma vida urbana saudável para as pessoas mais velhas (Buffel; Phillipson; Scharf, 2018). Os estados membros da Organização dos Estados Americanos (OEA) aprovaram no dia 15 de junho de 2015 a Convenção Interamericana sobre a Proteção dos Direitos Humanos das Pessoas Idosas. O Brasil foi o primeiro país a assinar essa convenção junto com Argentina, Chile, Costa Rica e Uruguai. Segundo a Convenção (Organização dos Estados Americanos, 2014), os estados membros devem garantir a segurança pessoal e o exercício da liberdade e mobilidade da pessoa mais velha, a fim de possibilitar ao cidadão na terceira idade o gozo efetivo de seus direitos humanos. O artigo 26 da Convenção que trata do direito à acessibilidade e à mobilidade pessoal diz que as pessoas com 60 anos ou mais têm direito à acessibilidade ao entorno físico, social, econômico e cultural e à sua mobilidade pessoal (Organização dos Estados Americanos, 2014). Para tanto, as autoridades governamentais devem adotar medidas que incluam a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras, a fim de assegurar que as pessoas idosas tenham acesso, em igualdade de condições com o restante da população, ao entorno físico, ao transporte, à informação e às comunicações, incluindo os sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ou de uso público. A mobilidade e a acessibilidade urbana devem ser entendidas como um direito que fornece ao cidadão acesso a outros direitos, como por exemplo a possibilidade de participar e de assumir um senso de cidadania no contexto da cidade (Gutiérrez, 2012).

Dessa maneira, torna-se necessário refletir sobre como as cidades podem promover um ambiente propício ao envelhecimento saudável, garantindo mobilidade e acesso pleno à saúde, à cultura, a serviços e a redes de apoio, levando em consideração a situação econômica e cultural tanto dos países quanto das populações mais vulneráveis. Esse enfoque deve se concentrar especialmente naqueles desfavorecidos em face das desigualdades estruturais urbanas, sociais e econômicas. Em contextos urbanos e culturais marcados pela escassez de apoios econômicos, ambientais e sociais, as pessoas mais velhas podem se tornar mais vulneráveis, pois, nesse grupo a capacidade de gerar renda geralmente é mais limitada, e podem não contar com os recursos comunitários essenciais para apoiar o envelhecimento no local. O risco de entrada e/ou permanência na pobreza para a terceira idade em países do sul global é alto, tornando as políticas públicas para esse grupo uma necessidade prioritária.

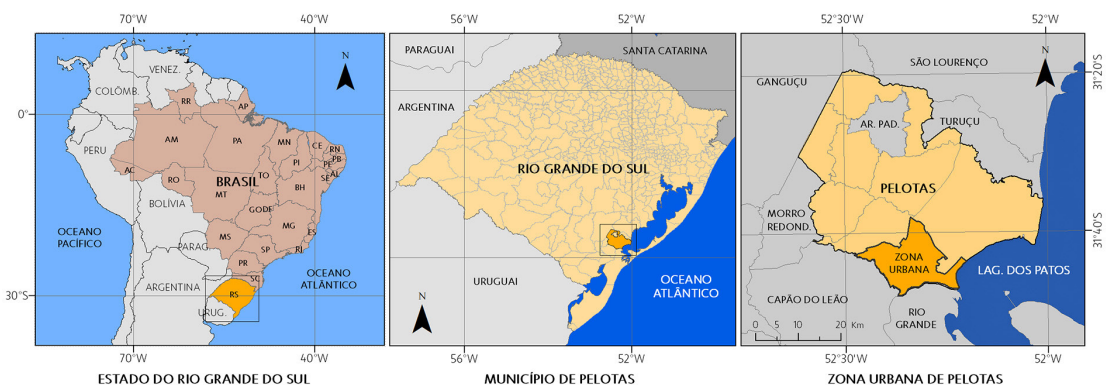
Segundo estudos da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), a América Latina é uma das regiões do mundo com mais pessoas com 60 anos ou mais em números absolutos e onde as populações estão envelhecendo mais rapidamente. Enquanto alguns países europeus tiveram mais de um século para responder ao envelhecimento da população, países como o Brasil deverão adaptar-se em um tempo menor (Kalache; Veras; Ramos, 1987; Bezerra; Almeida; Nobrega-Therrien, 2012). Na América Latina e no Caribe, a população da terceira idade somava 57 milhões de pessoas, correspondendo a 10% da população total (Comissão Econômica para a América Latina, 2011). Segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2021), a população brasileira com 60 anos ou mais correspondia a 14,7% do total de residentes no país, totalizando, em números absolutos, mais de 31 milhões de pessoas.

A seguir, nossa análise foca na discussão dos dados sobre mobilidade e acessibilidade urbana das pessoas mais velhas no Brasil, com foco nos dados investigados pelo projeto internacional de pesquisa denominado “*Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities*”, realizado de 2016 a 2021 e financiado pela agência britânica ESRC (Economical and Social Research Council).

## Projeto PlaceAge

A investigação sobre a mobilidade e acessibilidade urbana e a sua influência no envelhecimento da população foi um dos objetivos do projeto “*Place-Making with Older People: Towards Age Friendly Communities*”, também conhecido como “*PlaceAge*”. Esse foi um projeto de pesquisa internacional, financiado pelo Reino Unido durante cinco anos, envolvendo casos de estudo no Brasil, no Reino Unido e na Índia. O estudo foi desenvolvido em uma parceria liderada pela Heriot-Watt University no Reino Unido, a Universidade Federal de Pelotas no Brasil e a Sri Venkateswara University na Índia. O objetivo do estudo foi estabelecer e comparar como pessoas com 60 anos ou mais, de diferentes condições socioeconômicas, contextos urbanos e culturais, constroem o senso de lugar, focando na identificação de oportunidades, desafios, facilitadores e barreiras à participação social, independência e engajamento na comunidade. Isso foi investigado por meio da captura de rotinas diárias, mobilidade urbana, acesso aos espaços e comodidades da comunidade. Três cidades foram selecionadas para estudos de caso no Brasil (Pelotas, Belo Horizonte e Brasília), no Reino Unido (Edimburgo, Manchester e Glasgow) e na Índia (Hyderabad, Calcutta, Delhi). As cidades foram escolhidas por representarem um amplo espectro de áreas urbanas em termos demográficos (populações envelhecidas), econômicos (desigualdades sociais e de saúde entre grupos de alta, média e baixa condição socioeconômica), topografia (diferentes tipos de densidade e forma no espaço da cidade) e desenvolvimento urbano. Para definir as áreas investigadas em cada cidade, foram inicialmente produzidos mapas com base nos dados do Censo de cada país. Esses mapas foram elaborados levando em consideração a distribuição etária e de renda da população nas cidades estudadas. Foram selecionadas três áreas em cada cidade que representassem concentração de pessoas com 60 anos ou mais e abrangessem diferentes faixas de condição socioeconômica.

Neste artigo, são discutidas e apresentadas as percepções de três comunidades no estudo de caso da cidade de Pelotas, localizada no sul do Brasil (Figuras 1 e 2, Tabelas 1 e 2): a área central, representando uma renda econômica mais alta, um recorte do bairro Fragata, representando uma renda média, e o loteamento Navegantes, indicando uma renda economicamente mais vulnerável.



**Figura 1** – Localização do caso de estudo da cidade de Pelotas (RS, Brasil).

Fonte: elaborada pelos autores (2024).

**Tabela 1** – Características demográficas da cidade de Pelotas (RS, Brasil).

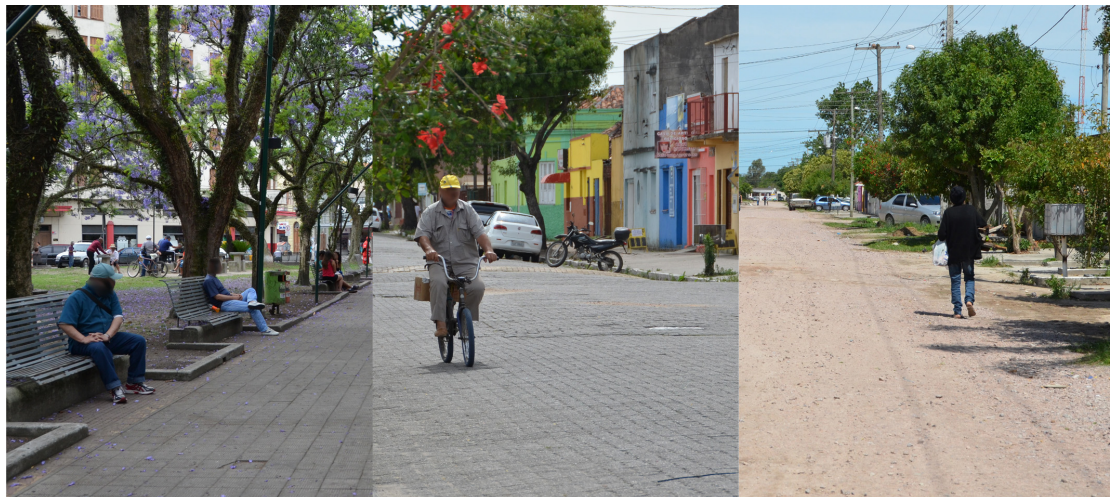
Cidade de Pelotas	
População	325.689 pessoas
Densidade	202,44 pessoas/km <sup>2</sup>
Total de moradores com 60 anos ou mais	49.794 pessoas (15,28%)
Expectativa de vida	75 anos
IDH	0,739

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022).

**Tabela 2** – Características demográficas das áreas estudadas na cidade de Pelotas (RS, Brasil).

Variável	Áreas estudadas na cidade de Pelotas		
	Centro	Fragata	Navegantes
Área em km <sup>2</sup>	1,28	1,10	0,70
População	10.335	8.375	9.389
Densidade	8.074 pessoas/km <sup>2</sup>	7.613 pessoas/km <sup>2</sup>	13.412 pessoas/km <sup>2</sup>
Total de moradores com 60 anos ou mais	2.569 pessoas (24%)	1.748 pessoas (21%)	1.014 pessoas (11%)
Renda média por habitação	R\$6.208,74	R\$2.988,62	R\$1.767,77

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022).



Centro

Fragata

Navegantes

**Figura 2** – Paisagem urbana das áreas estudadas nos bairros do Centro, Fragata e loteamento Navegantes da cidade de Pelotas (RS, Brasil).

Fonte: PlaceAge (2019).

## Procedimentos Metodológicos

A pesquisa buscou, por meio de uma abordagem participativa, amplificar a voz dos moradores das áreas estudadas e compreender quais aspectos devem ser prioritariamente considerados para planejar comunidades amigas do envelhecimento e garantir o suporte necessário para um envelhecimento saudável, incluindo acesso a apoios e possibilidades de deslocamento seguro. Para tanto, a coleta de dados partiu da aplicação de dois métodos qualitativos: o “Mapeamento Participativo” e o “World Café”.

## Mapeamento Participativo

De uma forma geral, os processos cartográficos de mapeamento objetivam produzir uma representação visual e simbólica da realidade, sem se restringirem à natureza dos dados. Dessa maneira, diferentes tipos de conhecimento das ciências sociais podem ser mapeados, já que a territorialidade é um fenômeno tanto espacial quanto sociocultural (Emmel, 2008; Lawson, 2000). O Mapeamento Participativo é um recurso que permite às comunidades articularem seu conhecimento sobre o ambiente que as cerca (Anderson *et al.*, 2017), buscando representar a relação entre o lugar e as pessoas. Os mapas participativos fornecem uma representação singular de como uma comunidade percebe o lugar e permitem identificar seus significados físicos e socioculturais (Cochrane; Corbett, 2018). Trata-se de uma abordagem interativa que utiliza métodos visuais acessíveis, visa à produção de dados qualitativos e à identificação de elementos significativos para a população-alvo (Emmel, 2008; Araújo; Anjos; Rocha-Filho, 2017).

O Mapeamento Participativo desenvolvido em cada comunidade estudada na cidade de Pelotas caracterizou-se por discussões em grupo em torno de um mapa impresso das áreas analisadas. Os pesquisadores atuaram como moderadores, enquanto os moradores de cada área interagem com o mapa, identificando espacialmente as demandas necessárias em cada local para tornar sua vizinhança mais amigável do envelhecimento. Essa atividade foi acompanhada de uma refeição, com o objetivo de tornar o encontro agradável e menos formal. Os convites para cada encontro foram entregues pessoalmente para as pessoas em suas casas e em grupos de encontros da terceira idade, como os que acontecem nos Centros de Referência de Assistência Social (CRAS) de cada comunidade (Quadro 1).

**Quadro 1** – Mapeamento Participativo realizado em cada comunidade estudada da cidade de Pelotas (RS, Brasil).

Variável	Centro Comunidade de melhor condição socioeconômica	Fragata Comunidade de condição socioeconômica média	Navegantes Comunidade de menor condição socioeconômica
Data	06/12/2017	23/03/2018	06/11/2017
Local	Museu do Doce	Salão de festa da Cohaduque	CRAS Navegantes
Endereço	Praça Cel. Pedro Osório, 8	Rua Domingos Guedes Cabral	Rua Dona Darci Vargas
Duração	03 horas (das 14 às 17h)	03 horas (das 14 às 17h)	03 horas (das 14 às 17h)
Participantes	13 (09 mulheres e 04 homens)	19 (04 homens e 15 mulheres)	28 (24 mulheres e 04 homens)
Idades	62 a 78 anos	62 a 83 anos	61 a 84 anos

Fonte: PlaceAge (2019).

Após a apresentação do estudo, de seus objetivos e da dinâmica do encontro, os participantes e os pesquisadores se sentaram em cadeiras em volta de mesas, onde os mapas das áreas estudadas estavam posicionados. Foi estabelecido o número máximo de 7 participantes por mesa. A discussão foi iniciada a partir da seguinte pergunta: “Quais serviços de apoio, lazer, infraestrutura, áreas públicas, transporte, caminhabilidade e outras características são necessárias para que sua comunidade se torne melhor para você?” Os mapas foram impressos em tamanho A1 e retrataram uma imagem fotográfica aérea de cada área estudada. “Post-its” e tachas coloridas foram utilizados pelos moradores e pesquisadores para indicar, no mapa, os locais das residências de cada participante e de outros locais importantes para eles, bem como registrar os conteúdos relativos às falas. Além disso, caneta e papel foram utilizados para anotações das principais falas durante as discussões. Os participantes também indicaram, no mapa, as dificuldades e os aspectos

positivos que identificavam em suas comunidades e o uso que faziam dos espaços públicos. Para registro do encontro, gravadores foram posicionados sobre as mesas, com a permissão dos participantes, para posterior transcrição e análise de dados (Figura 3).



**Figura 3** – Registro da aplicação do Mapeamento Participativo na área do loteamento Navegantes na cidade de Pelotas (RS, Brasil).  
Fonte: PlaceAge (2019).

## World Café

O termo “World Café” refere-se ao método qualitativo proposto por Brown e Isaacs (2001), que objetiva criar diálogos colaborativos e promover o conhecimento entre grupos de participantes reunidos ao redor de mesas em uma atmosfera acolhedora e informal. O termo é uma metáfora que retrata o mundo como uma roda de conversa em torno de uma mesa de café (Necochea; Cline, 2008; Löhr; Weinhardt; Sieber, 2020). Esse encontro consiste em um espaço de conversação que ajuda os grupos a se engajar em um diálogo construtivo em torno de questões críticas e temas específicos, através de um aprendizado colaborativo. Em relação a outras abordagens colaborativas, o World Café se destaca em termos do uso da polinização cruzada de ideias através de rodadas de conversa sobre diferentes temáticas e do uso de um contexto social, buscando o compartilhamento de informações de forma equitativa (Fouché; Light, 2011).

O World Café foi proposto com o intuito de reunir moradores com 60 anos ou mais das comunidades estudadas, juntamente com secretários da prefeitura municipal da cidade, empresários, ONGs, ativistas e grupos responsáveis por intervenções na cidade. Foram entregues convites aos moradores para participarem do World Café: os pesquisadores bateram de porta em porta e divulgaram o encontro em reuniões do CRAS de cada bairro, onde foram identificadas atividades de grupos da terceira idade. Os demais grupos de participantes foram identificados pelo grupo de pesquisa, considerando as temáticas discutidas pelos moradores nos mapeamentos participativos, e foram convidados por meio de contato direto (pessoal ou telefônico) ou por e-mail, direcionados aos órgãos e/ou entidades a que pertenciam. Os locais escolhidos para realização do World Café foram de fácil acesso aos participantes, dentro de suas próprias vizinhanças. O número de mesas temáticas para discussão foi definido no início de cada encontro em função do número de pessoas que compareceram. A proposta foi distribuir os participantes em mesas que variaram de cinco a oito pessoas. Devido a isso, em alguns bairros houve um maior número de mesas temáticas.

Assim como nas oficinas de Mapeamento Participativo, houve uma apresentação inicial do estudo, seus objetivos e da dinâmica da oficina. Logo após, os participantes e os pesquisadores (que atuaram como moderadores) sentaram-se em cadeiras em volta das mesas de forma que todos pudessem participar das discussões. Sobre as mesas foram colocadas folhas brancas, e canetas coloridas foram disponibilizadas aos participantes para que eles pudessem anotar comentários importantes sobre cada tema no papel (Figura 4). As discussões foram iniciadas a partir de perguntas relativas as temáticas de cada mesa, sendo esses questionamentos embasados nos resultados obtidos das oficinas de Mapeamento Participativo. As falas foram gravadas e posteriormente transcritas e analisadas. A tabela abaixo apresenta os dados dos encontros do World Café nas áreas estudadas na cidade de Pelotas (Quadro 2).

**Quadro 2** – Atividades do World Café realizadas em cada comunidade estudada da cidade de Pelotas (RS, Brasil).

Variável	Centro Comunidade de melhor condição socioeconômica	Fragata Comunidade de condição socioeconômica média	Navegantes Comunidade de menor condição socioeconômica
Data	25/05/2018	09/05/2018	19/04/2018
Local	Museu do Doce	Salão da Igreja N.Sa. do Horto	CRAS Navegantes
Endereço	Praça Cel Pedro Osório, 2	Avenida Visconde da Graça	Dona Darci Vargas
Duração	3 horas (das 14 às 17h)	3 horas (das 14 às 17h)	3 horas (das 14 às 17h)
Participantes da comunidade	12 (8 mulheres e 4 homens)	20 (15 mulheres e 5 homens)	29 (26 mulheres e 3 homens)
Idades	64 a 78 anos	60 a 78 anos	61 a 83 anos
Participantes/representantes de setores locais	3 da Secretaria Municipal de Educação e Esporte; 3 representantes da Secretaria de Gestão e Mobilidade Urbana; 2 da Secretaria de Habitação e Regularização Fundiária; 1 da Secretaria Municipal de Assistência Social.	2 da Secretaria de Saúde; 2 da Guarda Municipal; 1 da Secretaria Municipal de Educação e Esporte; 1 da Secretaria de Gestão e Mobilidade Urbana; 1 Vereadora de Pelotas; 1 do Sistema Nacional de Emprego. 1 do Condomínio Cohaduque	1 do Conselho Municipal do Idoso; 1 do Instituto Nacional do Seguro Social; 3 representantes da Secretaria Municipal de Cultura; 2 da Secretaria de Gestão e Mobilidade Urbana 3 três representantes da Guarda Municipal; 1 da Secretaria de Segurança Pública da cidade. 1 do setor privado da construção civil
Temas discutidos	Áreas Verdes, Serviços e Comércio, Mobilidade Urbana e Segurança, Inclusão, Participação Social, Emprego, Saúde e Moradia e Memória e Identidade	Saúde, Políticas públicas, Memória, Identidade, Segurança e Mobilidade Urbana, Lazer, Áreas Verdes	Segurança, Políticas Sociais e Saúde, Espaços Públicos e Manutenção, Mobilidade Urbana e Lazer, Memória e Moradia e Construção Civil

Fonte: PlaceAge (2019).



**Figura 4** – Registro da aplicação do World Café na área do bairro Fragata na cidade de Pelotas (RS, Brasil).

Fonte: PlaceAge (2019).

## Resultados e Discussão

Na oficina de Mapeamento Participativo da área estudada do bairro Centro foram organizadas duas mesas com a participação de 13 pessoas ao todo (nove mulheres e quatro homens). Na mesa 1 havia seis moradores e na mesa 2 havia sete, sempre com a presença de um pesquisador moderador em cada mesa. As seguintes categorias temáticas emergiram da análise das falas dos participantes, em ordem de prioridade e considerando a quantificação das informações discutidas: (1) mobilidade urbana e caminhabilidade; (2) lazer e turismo; (3) saúde e saneamento; (4) trabalho voluntário; (5) participação social; (6) insegurança; (7) relação entre vizinhos; (8) serviços e comércio; (9) tecnologia, comunicação e informação; e (10) memória. Considerando os dados analisados, as questões de mobilidade urbana e caminhabilidade predominaram nas falas. A maioria dos idosos (9 dos 13 participantes) relatou gostar muito de caminhar pela vizinhança, entretanto as condições das calçadas, a existência de poucas faixas de travessia para o pedestre, a altura do meio fio e as precárias condições das rampas de acessibilidade foram citadas não apenas como barreiras que dificultam e até mesmo impedem a mobilidade do pedestre idoso, mas também como fator de insegurança que afeta negativamente a confiança e a autonomia dos idosos ao se deslocarem. Foi destacado também a falta de consideração dos motoristas em relação aos idosos durante a caminhada ou quando aguardam na parada de ônibus. Adicionalmente, a existência de “*parklets*” na região central, frequentemente destinados exclusivamente ao benefício do comércio privado, é percebida de forma negativa. Dos 13 participantes, seis mencionaram que não consideram os “*parklets*” como um espaço público, mas sim como a privatização indevida do espaço viário. Somente um dos idosos demonstrou perceber esses equipamentos como uma inserção positiva no meio urbano. Por outro lado, diversos aspectos positivos foram mencionados, incluindo a presença de ciclovias e a disponibilidade de numerosos pontos de táxi, que são especialmente úteis para os idosos com recursos financeiros, facilitando seus deslocamentos em distâncias mais longas.

Na oficina de Mapeamento Participativo da área estudada do bairro Fragata, houve a participação de 19 moradores (quatro homens e quinze mulheres) divididos em duas mesas: na mesa 1 havia nove participantes e na mesa 2 havia dez, sempre com a participação de um pesquisador moderador em cada mesa. As seguintes categorias foram identificadas como prioritárias para a comunidade com base nas falas dos moradores: (1) mobilidade urbana e caminhabilidade; (2) relações entre vizinhos; (3) saúde e saneamento; (4) serviços e infraestrutura; (5) insegurança; (6) lazer e atividades de grupo; e (7) respeito. Mais uma vez, as narrativas relacionadas à mobilidade urbana e à caminhabilidade emergiram como especialmente enfáticas em comparação com as demais, conforme analisado nos relatos dos participantes. Assim como na oficina do bairro Centro, a maior parte dos participantes (11 dos 19) relatou gostar de caminhar pela vizinhança e percebia o desenho urbano e as precárias condições das calçadas como fatores limitadores do deslocamento e, por consequência, da interação social. Foram registradas muitas reclamações relacionadas aos buracos na pavimentação, à dificuldade de atravessar as vias devido à ausência de faixas de pedestres e ao comportamento desrespeitoso de motoristas que transitam em alta velocidade na avenida principal do bairro. As limitações impostas por essa realidade dificultam a apropriação e a utilização do bairro pelos moradores. Apesar da variedade de serviços e estabelecimentos comerciais disponíveis na comunidade, frequentemente os moradores idosos enfrentam dificuldades para acessá-los. O transporte coletivo, especialmente os ônibus, é amplamente utilizado, porém, apresenta uma série de desafios para pessoas com 60 anos ou mais, uma vez que não são projetados levando em consideração a acessibilidade, a mobilidade e o conforto específicos dessa faixa etária. A ausência de bancos nas paradas de ônibus representa uma lacuna significativa

na cidade, especialmente considerando seus esforços para se tornar uma “Cidade Amiga do Idoso”, conforme definido pela Organização Mundial da Saúde.

Na oficina de Mapeamento Participativo do bairro Navegantes, houve a participação de 28 moradores (24 mulheres e 4 homens). É importante destacar que nesse bairro sempre houve uma grande adesão das pessoas às atividades propostas pela pesquisa. No Navegantes houve a organização de quatro mesas para a realização das conversas, sendo a mesa 1 formada por sete moradores, a mesa 2 por nove moradores, a mesa 3 por cinco e a mesa 4 por sete. Com base na análise das narrativas coletadas neste encontro, as temáticas emergentes das falas dos moradores foram classificadas na seguinte ordem de importância: (1) mobilidade urbana e caminhabilidade; (2) serviços e infraestrutura; (3) lazer e atividades de grupo; (4) saúde e saneamento; (5) insegurança; (6) lazer; (7) tecnologia, comunicação e informação; (8) senso de lugar; e (9) moradia. As questões relacionadas à mobilidade urbana e à caminhabilidade são igualmente proeminentes nas falas dos moradores do bairro Navegantes, com as solicitações centradas principalmente no transporte coletivo. O horário reduzido dos ônibus no fim de semana, a pouca infraestrutura das paradas de ônibus, a desinformação sobre os horários e linhas de ônibus em cada parada, e a revogação da gratuidade nas passagens de ônibus para as pessoas de 60 a 64 anos foram questões muito debatidas. A falta de pavimentação da maioria das vias e a ausência de calçadas também emergiram como fatores limitadores à caminhabilidade.

O destaque da temática da mobilidade e caminhabilidade nas três oficinas de mapeamento participativo reflete o impacto direto que essas questões têm na vida dos idosos. As dificuldades de locomoção afetam não apenas a capacidade física de se deslocarem, mas também geram emoções negativas, como frustração e sensação de insegurança. Esses fatores tornam-se barreiras significativas à participação comunitária e social, contribuindo para o isolamento e prejudicando o bem-estar e a qualidade de vida da população idosa.

Apesar dos problemas identificados a partir do material produzido nas oficinas de Mapeamento Participativo das três áreas, a análise da percepção geral sobre o local, baseada na narrativa dos participantes, revela que a grande maioria deles aprecia o lugar onde residem e afirma que não o trocaria por outro. Isso evidencia que as redes de vizinhança exercem um papel crucial na vida das pessoas, as quais, mesmo enfrentando condições adversas de mobilidade e acessibilidade urbana, estabelecem laços entre vizinhos e familiares que superam as deficiências de infraestrutura. Na área de estudo com condições socioeconômicas mais vulnerável, os residentes reconhecem a presença de indivíduos na comunidade em situação de extrema vulnerabilidade, desprovidos até mesmo de moradia. No entanto, eles identificam essa questão como um problema que deve ser abordado pelas autoridades municipais e estaduais, não a considerando um fator que depreciaria o bairro.

Os dados coletados e analisados a partir da aplicação do World Café indicaram que a temática da mobilidade urbana se integra a de segurança na percepção dos moradores das três áreas estudadas. As falas dos moradores se concentraram numa crítica sobre as condições das calçadas, dos leitos carroçáveis das vias públicas, da modalidade de transporte utilizada por cada participante e de como eles se sentiam diante dos desafios físicos impostos pelo desenho urbano da cidade ao sair de casa. A principal reclamação dos participantes foi a precariedade das calçadas, especialmente destacada pelos idosos, para os quais é crucial que estejam em boas condições, dado que não se locomovem com a mesma destreza dos mais jovens. Assim, eles expressaram a necessidade de uma regularização da pavimentação para evitar desníveis nas calçadas (Figura 5).



No bairro de maior vulnerabilidade socioeconômica, discussões realizadas na mesa do tema segurança confirmamos dados da oficina do Mapeamento Participativo, uma vez que os moradores se sentem inseguros em caminhar pelo bairro à noite em função de assaltos, falta de iluminação pública e do tráfico de drogas na região. Alguns participantes lembram que no passado o bairro era seguro, mas que atualmente não é, conforme citado a seguir: *“Um bairro que sempre tinha segurança não tem mais. Não tem ninguém para falar por nós. Só nós mesmos”* (moradora do loteamento Navegantes, 75 anos). Como ponto positivo, foi apontado pelos moradores do Navegantes apenas o fato de ainda poderem andar pelo bairro com tranquilidade durante o dia. Foi também apontado por esses moradores, como fator que aumenta a percepção de violência e insegurança do bairro, a quantidade de crianças que ficam nas ruas durante o turno em que não estão na escola. Muitas delas ficam sozinhas, pois os pais trabalham em tempo integral, e acabam por se juntar a grupos que vandalizam o bairro, o mobiliário urbano e as árvores, o que aumenta a percepção de medo ao caminhar no local. Como solução, juntamente com o representante da Secretaria de Segurança da cidade, que fazia parte da mesa de discussão, foi sugerida a possibilidade de implementar o chamado “turno inverso” nas escolas: atividades educativas e práticas para crianças e adolescentes no período em que não estão na escola. Essas atividades seriam promovidas pela Prefeitura ou Estado de forma gratuita. As seguintes falas ilustram essa proposta:

*Segurança da criança, andam muito na rua e os pais têm que trabalhar fora e não tem quem cuide. O mais velho que cuida dos irmãos, isso é errado. Teria que ter um local para essas crianças fazerem atividades. Os adolescentes também. No turno inverso ter um local, alguém que auxilie a fazer os temas, dar atividades para as crianças. Deveria ter um órgão responsável por essas crianças e adolescentes. As crianças menores de 15 anos e adolescentes andando de skate na rua e fazendo o que querem* (morador do loteamento Navegantes, 61 anos).

*Seria muito legal, se os meios públicos pudessem oferecer alguns cursos para os jovens e dessem um pouco de educação e até um tratamento psíquico, nós iríamos ser mais felizes e ter melhor segurança* (morador do loteamento Navegantes, 70 anos).

Além disso, os moradores do loteamento Navegantes solicitaram que a escola do bairro oferecesse aulas para os idosos, pois muitos deles não são alfabetizados e desejam aprender, ou gostariam de concluir o ensino fundamental e/ou médio. Os moradores relataram no encontro do World Café que essas aulas eram oferecidas pela escola estadual do bairro, mas ocorriam no turno da noite, e resolveram cancelá-las por medo de assaltos e violência durante os deslocamentos escola-casa. Nota-se que a população idosa acaba por não ter atividades para participar, pois não se sente segura para se deslocar pelo bairro, seja de transporte ou caminhando. A percepção de insegurança impõe maiores barreiras à mobilidade e acessibilidade urbana na terceira idade do que os próprios obstáculos físicos, gerando, por consequência, o isolamento desse grupo em suas residências.

Como principais reivindicações, os moradores do loteamento Navegantes apontam que é importante reabrir o posto policial militar do bairro, localizado em frente do prédio do Centro de Referência de Assistência Social (CRAS). A presença do posto policial no passado inibia ações criminosas e os moradores se sentiam mais seguros para se deslocar e utilizar os espaços públicos do bairro. Foi possível observar que a principal preocupação das pessoas com 60 anos ou mais é com a segurança delas, de seus familiares e do bairro em geral. A participação do representante municipal do Departamento de Segurança de Pelotas no World Café foi no sentido de concordar com as reivindicações dos moradores, mas salientar que o município e o estado não possuem verbas para atender aos pedidos. Sobre a reabertura do posto policial, não houve indicação por parte das autoridades de que isso seria uma possibilidade viável. Com relação às atividades para as crianças e

adolescentes no turno em que não estão na escola, os funcionários da Prefeitura presentes apenas indicaram que algumas iniciativas educacionais já estão sendo realizadas no CRAS com crianças do bairro, em colaboração com agentes da Guarda Municipal. Os agentes visitam o bairro uma vez por semana, por uma hora, para conscientizar as crianças sobre a importância de cuidar do bairro e de não vandalizar os equipamentos urbanos. Eles explicam que as áreas públicas também são de propriedade delas e, portanto, devem ser mantidas e bem cuidadas por todos.

Quanto à mobilidade urbana e ao lazer, no loteamento Navegantes, as discussões focaram na precária infraestrutura física do bairro, onde as ruas na maioria não são pavimentadas e as calçadas são inexistentes. A mobilidade do pedestre é severamente prejudicada, principalmente durante períodos de chuva, já que algumas ruas ficam completamente alagadas. Alguns moradores declararam que não conseguem sair de casa em função dos alagamentos. O transporte público é motivo de divergência de opiniões entre os participantes, pois para alguns moradores o serviço está adequado, mas para outros não. As falas dos moradores também refletem um sentimento de falta de respeito, pois alguns motoristas de ônibus não param nas paradas quando há apenas pessoas mais velhas, já que elas não pagam passagem e levam mais tempo para subirem as escadas do veículo. Sobre o lazer, os moradores narraram que gostariam de contar com áreas de lazer públicas, como uma pista de caminhada adequada ao redor da praça principal. Entretanto, os locais atualmente existentes no bairro carecem de infraestrutura básica que possibilite atividades para a terceira idade. A pista de caminhada possui pavimentação precária e não há sanitários públicos, áreas de descanso ou qualquer estrutura que estimule uma vida mais ativa e saudável fora das residências.

A crescente consciência sobre uma vida mais saudável e autônoma ressalta a prioridade de políticas de planejamento urbano que promovam um estilo de vida ativo, saudável e independente na terceira idade. Os idosos de hoje desejam manter sua autonomia física e permanecer ativos ao longo de toda a velhice. Muitos entrevistados pelo Projeto não se identificam com a palavra “idoso”, pois a consideram pejorativa e associada a pessoas dependentes e sem autonomia. Atualmente, pessoas com 60 anos ou mais procuram manter-se saudáveis e ainda se consideram jovens. Muitos participantes deste estudo expressaram o desejo de que seu bairro se torne mais propício para caminhadas, com opções de serviços e equipamentos conectados por uma rede de percursos que favoreça atividades para pedestres e ciclistas.

## Considerações Finais

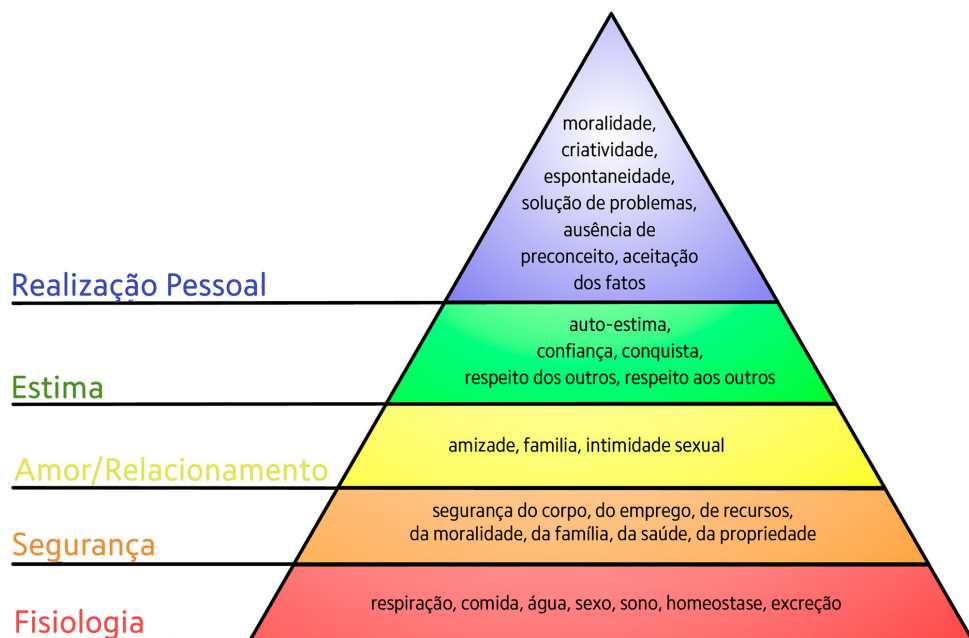
Os resultados obtidos a partir dos dados coletados e apresentados evidenciam que a população idosa demanda questões ainda bastante fundamentais de ambiência e infraestrutura urbana na cidade de Pelotas. Observando a hierarquia das necessidades de Maslow, percebe-se que os moradores participantes do Mapeamento Participativo e do World Café ainda reivindicam questões da base da pirâmide, fundamentais para o bem-estar humano, como a segurança (Figura 6). Ao abordar o tema da mobilidade e acessibilidade urbana, os resultados demonstraram que os idosos reconhecem a existência de uma ligação direta entre as condições do ambiente físico e as doenças crônicas na velhice. As condições dos espaços caminháveis, como desníveis acentuados e a falta de acessibilidade, favorecem quedas e outros acidentes. A ausência de mobiliário urbano para descanso desencoraja a caminhada, enquanto a escassez de espaços de lazer acessíveis reforça a sensação de isolamento.

Fatores relacionados à caminhabilidade do bairro destacam-se em todas as falas, independentemente das diferentes características econômicas dos grupos. A caminhabilidade dos

idosos é negativamente afetada tanto pela precária ou até inexistente pavimentação das calçadas e vias públicas quanto pela sensação de insegurança devido a criminalidade e outras questões relacionadas à segurança pública.

A falta de acessibilidade no transporte público também foi amplamente comentada, pois as pessoas mais velhas enfrentam dificuldades para subir as escadas dos ônibus, que não são adaptados ao conceito de desenho universal, e precisam esperar o transporte coletivo em paradas que não possuem bancos ou proteção contra intempéries. Além disso, alguns motoristas, devido à gratuidade da passagem e ao maior tempo necessário para o embarque, não param em pontos onde há apenas idosos esperando, prejudicando ainda mais a mobilidade dessa população.

Para melhorar a qualidade do transporte público e a caminhabilidade, é crucial implementar medidas como a adaptação dos ônibus ao conceito de desenho universal, a instalação de bancos e proteção nas paradas, e a manutenção regular das calçadas. A implementação de incentivos fiscais para que os proprietários realizem a manutenção das calçadas poderia ser uma solução eficaz para reduzir os riscos de quedas e estimular as caminhadas, que são a forma mais comum de exercício físico para pessoas de todas as idades. Além disso, é fundamental adotar ações que melhorem a segurança pública, tais como a melhoria da iluminação das vias e aumento do policiamento, para aumentar a sensação de segurança e, assim, incentivar o uso dos espaços públicos.



**Figura 6** – A hierarquia de necessidades de Maslow é frequentemente representada como uma pirâmide, com as necessidades mais básicas na parte inferior.

Fonte: Modificado de Finkelstein (2007).

Também é importante considerar que as políticas públicas voltadas para a promoção da qualidade de vida dos atuais adultos são essenciais para garantir um envelhecimento saudável. Estudos mostram que viver em bairros com melhores condições de caminhabilidade está associado a uma redução significativa nas chances de desenvolver doenças crônicas relacionadas ao sedentarismo. Conforme demonstrado por Speck (2016), viver em um bairro com melhores condições para a caminhada está associado a uma redução de 35% nas chances de desenvolver doenças crônicas, enquanto residir em áreas com menor propensão à caminhada aumenta essa

probabilidade para 60%. Portanto, é fundamental planejar cidades que incentivem a caminhada e priorizem espaços públicos seguros e de qualidade.

A concentração da população nas áreas urbanas é alta no Brasil. Em 2022, 124,1 milhões de pessoas, correspondendo a 61% da população total do país, viviam em áreas urbanas (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022). É essencial transformar a realidade dos idosos no contexto urbano, proporcionando oportunidades para que se sintam integradas na sociedade ao longo de toda a sua velhice. Para alcançar esse objetivo, é crucial ouvir suas experiências e vivências e desenvolver políticas públicas que atendam às suas necessidades reais.

As metodologias participativas utilizadas neste estudo são amplamente conhecidas e eficazes em estudos na área da percepção ambiental. Sua aplicação a diferentes contextos urbanos pode fornecer insights valiosos para o desenvolvimento de políticas públicas e a criação de ambientes adequados e amigáveis aos idosos em todo o país. O grande desafio, como em outras áreas da pesquisa, é assegurar que os resultados desses estudos sejam efetivamente apropriados pelos agentes públicos e utilizados na criação de políticas e ações públicas que promovam o bem-estar e a inclusão dos idosos na sociedade, criando cidades que sejam verdadeiramente acessíveis e adaptadas para todas as idades. Espera-se que este artigo possa contribuir para essas discussões e para futuras pesquisas na área do envelhecimento global.

## Referências

- Anderson, S. et al. Participatory resource mapping. *International Institute for Environment and Development*, 2017. Disponível em: <https://www.iied.org/sites/default/files/pdfs/migrate/174011IED.pdf>. Acesso em: 5 maio 2024.
- Araújo, F. E.; Anjos, R. S.; Rocha-Filho, G. B. Mapeamento participativo: conceitos, métodos e aplicações. *Boletim de Geografia*, v. 35, n. 2, p. 128-140, 2017. Doi: <http://dx.doi.org/10.4025/bolgeogr.v35i2.31673>.
- Bezerra, F. C.; Almeida, M. I.; Nobrega-Therrien, S. M. Estudos sobre envelhecimento no Brasil: Revisão Bibliográfica. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, v. 15, n. 1, p. 155-167, 2012. Doi: <https://doi.org/10.1590/S1809-98232012000100017>.
- Brown, J.; Isaacs, D. The World Café: living knowledge through conversations that matter. *The Systems Thinker*, v. 12, n. 5, p. 1-5, 2001. Disponível em: <https://thesystemsthinker.com/the-world-cafe-living-knowledge-through-conversations-that-matter/>. Acesso em: 5 maio 2024.
- Buffel, T.; Phillipson, C.; Scharf, T. Ageing in urban environments: Developing 'age-friendly' cities. *Critical Social Policy*, v. 38, n. 3, p. 493-513, 2018. Doi: <https://doi.org/10.1177/0261018311430457>.
- Buffel, T.; et al. Theorising the Relationship between Older People and their Immediate Social Living Environment. *International Journal of Lifelong Education*, v. 30, n. 1, p. 13-32, 2012. Doi: <http://dx.doi.org/10.1080/02601370.2012.636577>.
- Brasil. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 20 dez. 2000.
- Brasil. Ministério das Cidades. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. *Cadernos MCidades*, n. 6, 2004.
- Brasil. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Lei n. 3.194, de 24 de janeiro de 1941, e 3.198, de 27 de fevereiro de 1941, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 2012.
- Comissão Econômica para a América Latina. *Panorama social da América Latina 2011*. Santiago: CEPAL, 2011.
- Cochrane, L.; Corbett, J. Participatory Mapping. In: Servaes, J. (ed.). *Handbook of Communication for Development and Social Change*. Cham: Springer, 2018. p. 375-395. Doi: [http://dx.doi.org/10.1007/978-981-7035-8\\_6-1](http://dx.doi.org/10.1007/978-981-7035-8_6-1).

- Cox, K. R. *Man, Location and Behavior: an introduction to human geography*. New York: Wiley, 1972.
- Emmel, N. P. Participatory Mapping: An innovative sociological method. Toolkit #03. Real Life Methods. *ESRC National Centre for Research Methods*, 2008. Disponível em: <https://eprints.ncrm.ac.uk/id/eprint/540/2/2008-07-toolkit-participatory-map.pdf>. Acesso em: 5 maio 2024.
- Finkelstein, J. Diagrama da hierarquia das necessidades de Maslow. *Wikipedia*, 2007. Disponível em: [https://en.wikipedia.org/wiki/Image:Maslow%27s\\_hierarchy\\_of\\_needs.svg](https://en.wikipedia.org/wiki/Image:Maslow%27s_hierarchy_of_needs.svg). Acesso em: 19 maio 2024.
- Fouché, C.; Light, G. An invitation to dialogue: 'The World Café' in social work research. *Qualitative Social Work*, v. 10, n. 1, p. 28-48, 2011. Doi: <http://dx.doi.org/10.1177/1473325010376016>.
- Gutiérrez, A. *Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad?* Aprendiendo a delimitar los deseos. XV CLATPU, Buenos Aires, 2012. Disponível em: <https://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/movilidad-o-inmovilidad-que-es-la-movilidad-aprendiendo-a-delimitar-los-deseos.pdf>. Acesso em: 5 maio 2024.
- Herbolsheimer, F. et al. Relationship between social isolation and indoor and outdoor physical activity in community-dwelling older adults in Germany: Findings from the ActiFE study. *Journal of Aging and Physical Activity*, v. 25, n. 3, p. 387-394, 2017. Doi: <https://dx.doi.org/10.1123/japa.2016%2D0060>.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Pesquisa nacional por amostra de domicílios contínua: características gerais dos domicílios e dos moradores 2021*. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira 2022*. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.
- Kalache, A.; Veras, R. P.; Ramos, L. R. O Envelhecimento da população mundial. um desafio novo. *Revista Saúde Pública*, v. 21, n. 3, p. 200-210, 1987. Doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-89101987000300005>.
- Lawson, B. *The Language of Space*. Architectural Press. Oxford, UK: Routledge, 2000. Doi: <http://dx.doi.org/10.4324/9780080509969>.
- Löhr, K.; Weinhardt, M.; Sieber, S. The "World Cafe" as a Participatory Method for Collecting Qualitative Data. *International Journal of Qualitative Methods*, v. 19, p. 1-15, 2020. Doi: <https://doi.org/10.1177/1609406920916976>.
- Longman, J. et al. The role of social isolation in frequent and/or avoidable hospitalisation: rural community-based service providers' perspectives. *Australian Health Review*, v. 37, n. 2, p. 223-231, 2013. Doi: <http://dx.doi.org/10.1071/AH12152>.
- Necochea, L.; Cline, S. Border Pedagogy Cafes: Grassroots Conversations that Matter. *Educational Forum*, v. 72, n. 3, p. 245-259, 2008. Doi: <http://dx.doi.org/10.1080/00131720802046057>.
- Organização dos Estados Americanos. *Direitos humanos e o envelhecimento na América Latina*. Washington, D.C.: OEA, 2014.
- Organização Mundial da Saúde. *Relatório mundial sobre envelhecimento e saúde*. Genebra: OMS, 2016.
- Oswald, F.; Konopik, N. Impact of out-of-home activities, neighborhood and urban-related identity on well-being in old age. *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie*, v. 48, n. 5, p. 401-407, 2015. Doi: <https://doi.org/10.1007/s00391-015-0912-1>.
- Smith, A. E.; Victor, C. R. Typologies of loneliness, living alone and social isolation, and their associations with physical and mental health. *Ageing & Society*, v. 39, n. 8, p. 1709-1730, 2019. Doi: <https://doi.org/10.1017/S0144686X18000132>.
- Speck, J. *Cidade caminhável: como o design urbano pode salvar a nossa economia e a nossa saúde*. São Paulo: Perspectiva, 2016.
- Stjernborg, V. The meaning of social participation for daily mobility in later life: an ethnographic case study of a senior project in a Swedish urban neighbourhood. *Ageing International*, v. 42, n. 3, p. 374-391, 2017. Doi: <https://doi.org/10.1007/s12126-017-9296-4>.
- Taaffe, E. J.; Gauthier, H. L.; O'Kelly, M. E. *Geography of Transportation*. New Jersey: PrenticeHall, 1996.
- Woolrych, R. Constructing and negotiating social participation in old age: Experiences of older adults living in urban environments in the UK. *Ageing and Society*, v. 41, n. 6, p. 1-23, 2019. Doi: <https://doi.org/10.1017/S0144686X19001569>.

Ziegler, F.; Schwanen, T. I like to go out to be energised by different people': An exploratory analysis of mobility and wellbeing in later life. *Ageing and Society*, v. 31, n. 5, p. 758-781, 2011. Doi: <http://dx.doi.org/10.1017/S0144686X10000498>.

### Colaboração

Todos os autores colaboraram na conceituação, curadoria de dados, análise formal, investigação, metodologia e escrita (rascunho original). S. C. Xavier colaborou na escrita (revisão e edição). A. Portella colaborou com a aquisição de financiamento e administração do projeto.