



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
FACULDADE DE PSICOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

CELESTE FREITAS ALTINO

**CIDADE E ENVELHECIMENTO: A MOBILIDADE URBANA DE PESSOAS
IDOSAS NO TRANSPORTE PÚBLICO DE MANAUS-AM**

**MANAUS – AM
2026**



CELESTE FREITAS ALTINO

**CIDADE E ENVELHECIMENTO: A MOBILIDADE URBANA DE PESSOAS
IDOSAS NO TRANSPORTE PÚBLICO DE MANAUS-AM**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia, da Universidade Federal do Amazonas, como requisito para a obtenção do título de Mestre(a) em Psicologia.

Linha de Pesquisa: Processos Psicossociais.

Orientadora: Dayse da Silva Albuquerque

**MANAUS – AM
2026**

Ficha Catalográfica

Elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

A468c Altino, Celeste Freitas
 Cidade e envelhecimento: a mobilidade urbana de pessoas idosas no
 transporte público de Manaus–AM / Celeste Freitas Altino. - 2026.
 98 f. ; 31 cm.

 Orientador(a): Dayse da Silva Albuquerque.
 Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Amazonas, Programa
 de Pós-Graduação em Psicologia, Manaus (AM), 2026.

 1. Envelhecimento. 2. Cidade. 3. Transporte Público. 4. Psicologia
 Ambiental. I. Albuquerque, Dayse da Silva. II. Universidade Federal do
 Amazonas. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. III. Título

ALTINO, C. F. **Cidade e Envelhecimento: A Mobilidade Urbana de Pessoas Idosas no Transporte Público de Manaus-Am.** 98f. Dissertação. Universidade Federal do Amazonas. Orientadora: Dayse da Silva Albuquerque. Manaus – Amazonas.

Aprovado em 29/07/2026

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Dayse da Silva Albuquerque
Presidente - Universidade Federal do Amazonas (UFAM)

Profa. Dra. Inês Amanda Streit
Membro Interno - Universidade Federal do Amazonas (UFAM)

Profa. Dra. Ana Karina Moutinho Lima
Membro Externo - Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

Profa. Dra. Adria de Lima Sousa
Suplente Interno - Universidade Federal do Amazonas (UFAM)

Profa. Dra. Gleice Azambuja Elali
Suplente Externo- Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à minha querida avó, Felicidade Altino, que foi a primeira mulher idosa presente na minha infância e nas minhas aventuras pelos rios e florestas de Urucuri-Codajás. Saudades, Vovó.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à minha mãe, **Vanete Altino**, que sempre me motivou a buscar minha independência e o meu lugar no mundo através dos estudos. Além disso, sempre me ofereceu apoio e nunca mediu esforços para me possibilitar melhores condições de vida.

Às minhas irmãs e aos meus irmãos, que sempre me apoiaram e torceram pelas minhas conquistas.

À minha orientadora, **Profa. Dra. Dayse Albuquerque**, que sempre se mostrou disponível e humana diante das minhas limitações, me apoiando na ideia da pesquisa, me guiando diante dos desafios, mostrando ferramentas e sempre me motivando a continuar acreditando no meu potencial.

À **Coordenação, Professores**, e principalmente **aos meus queridos alunos idosos** do Programa Idoso Feliz Participa Sempre, agradeço pela disponibilidade e apoio para que este estudo pudesse se concretizar. Vocês fazem parte e são protagonistas nesta dissertação.

Aos meus queridos professores do tempo de graduação, **Hellen Yuki, Jaqueline Figueiredo e Marcelo Zacarias**, hoje meus colegas de profissão, agradeço por serem meus exemplos de psicólogos humanos e comprometidos com a realidade social. Vocês foram importantes na minha formação e a ponte para o mestrado.

Aos meus amigos **Amanda, Caio Leonardo, Caio Vinicius, Dayse, Larissa e Milena**, a trupe da ULBRA, agradeço por me ajudarem a viver a vida com mais leveza. Sinto saudades de vocês. E perdão, Larissa, sempre te amarei.

À **Larissa Takashima, Jovana Nogueira, Gisele Pereira, Cristian Gomes, Alice Oliveira, Manu Bandeira e Juliane Albuquerque**, agradeço por me incentivarem e darem-me total apoio na seletiva do mestrado. Obrigada pelo acolhimento.

Ao meu amigo **Maurílio Bruno Gomes de Aguiar**, agradeço por me apoiar e me dar incentivo a buscar meu espaço profissional. Sempre serei grata ao Escritório Jurídico 104.

Ao **Ronald Batista e Salomão Almeida**, agradeço por tanto amor, carinho, risadas e companheirismo. Eu amo vocês.

À **Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)**, ao **Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq)** e à **Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM)** pelo apoio ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Amazonas (PPGPSI-UFAM). Obrigada por todo suporte que possibilitou minha permanência e conclusão dessa etapa de mestrado.

ALTINO, C. F. **Cidade e Envelhecimento: A Mobilidade Urbana de Pessoas Idosas no Transporte Público de Manaus-AM.** 98f. Dissertação. Universidade Federal do Amazonas. Orientadora: Dayse da Silva Albuquerque. Manaus – Amazonas.

RESUMO

O envelhecimento populacional conjuntamente com a expansão do espaço urbano são fenômenos que a nível global têm ocorrido de forma disparada, despertando interesses e preocupações de cidades para a busca por ajustes dos seus espaços urbanos no alcance dos moldes de cidades amigáveis. A mobilidade urbana ganha destaque nesse âmbito de forma a garantir a acessibilidade e o direito à cidade de distintos grupos, entre eles as pessoas idosas, que diariamente enfrentam dificuldades no uso do transporte público e no acesso a serviços essenciais. Neste viés, esta pesquisa buscou compreender a mobilidade urbana da população idosa a partir das suas vivências no uso do transporte público oferecido na cidade de Manaus-Amazonas, narrando as suas vivências, descrevendo os facilitadores e barreiras e mapeando as principais demandas e estratégias de enfrentamento. O estudo de viés qualitativo foi realizado com pessoas idosas frequentadoras do Programa Idoso Feliz Participa Sempre (PIFPS) institucionalizado na Faculdade de Educação Física e Fisioterapia da Universidade Federal do Amazonas (FEFF/UFAM). Para a coleta, foram utilizadas metodologias coparticipativas, sendo o Mapeamento Participativo e a técnica World Café. Quanto à análise desses dados, utilizou-se o *software Iramuteq* em conjunto com a Análise de Conteúdo. As vivências de mobilidade urbana narradas pelas participantes idosas neste estudo evidenciam um cenário urbano desafiador que coloca Manaus cada vez mais distante do ideal de uma cidade amiga da pessoa idosa. As barreiras ambientais presentes nos entornos residenciais e, mais especificamente, no Transporte Público, cerceiam a acessibilidade segura, tornando a mobilidade dessa população cada vez mais desafiadora diante da pressão ambiental. Entretanto, sobre a busca para realizar suas atividades cotidianas e acessar os serviços disponíveis na cidade, as idosas trazem em seus discursos uma postura ativa e resiliente de modo a enfrentar os desafios impostos por essa mobilidade urbana pouco amigável e garantir um envelhecimento ativo e saudável. Ao refletirem sobre estratégias de melhorias para solucionar os problemas enfrentados, as participantes reforçam a importância do protagonismo das pessoas idosas nos processos de tomada de decisão sobre as mudanças na cidade que refletem diretamente na sua mobilidade e acessibilidade, sendo importante criar espaços de encontros, para que possam fortalecer as discussões e o engajamento coletivo com possibilidades de reivindicação do direito à cidade de modo a tornar cada vez mais Manaus uma cidade amiga da pessoa idosa.

Palavras-chave: Envelhecimento, Cidade, Transporte Público, Psicologia Ambiental

ALTINO, C. F. **City and Aging: The Urban Mobility of Older Adults in Public Transportation in Manaus, Amazonas.** 98f. Dissertation. Federal University of Amazonas. Supervisor: Dayse da Silva Albuquerque. Manaus – Amazonas.

ABSTRACT

Population aging, together with urban expansion, are global phenomena that have been occurring at an unprecedented pace, raising interest and concern among cities seeking to adapt their urban environments to achieve the standards of age-friendly cities. Within this context, urban mobility plays a central role in ensuring accessibility and the right to the city for different population groups, including older adults, who face daily challenges in using public transportation and accessing essential services. From this perspective, this study aimed to understand the urban mobility of older adults based on their lived experiences using the public transportation system in the city of Manaus, Amazonas, Brazil. Specifically, it sought to document their experiences, describe the facilitators and barriers they encounter, and identify the main demands and coping strategies adopted by this population. This qualitative study was conducted with older adults attending the *Programa Idoso Feliz Participa Sempre* (PIFPS), an extension program offered by the Faculty of Physical Education and Physiotherapy at the Federal University of Amazonas (FEFF/UFAM). Data were collected using participatory methodologies, namely Participatory Mapping and the World Café technique. Data analysis was carried out using the IRaMuTeQ software in combination with Content Analysis. The urban mobility experiences reported by the older participants reveal a challenging urban context that places Manaus increasingly farther from the ideal of an age-friendly city. Environmental barriers present in residential neighborhoods and, more specifically, within the public transportation system, restrict safe accessibility, making mobility progressively more difficult for this population in the face of environmental pressures. Nevertheless, in their efforts to carry out daily activities and access the services available throughout the city, the participants demonstrated an active and resilient attitude, adopting strategies to cope with the challenges imposed by an urban mobility system that is not age-friendly and to promote active and healthy aging. When reflecting on possible strategies to address the problems they experience, the participants emphasized the importance of empowering older adults to take a leading role in decision-making processes concerning urban changes that directly affect their mobility and accessibility. They also highlighted the need to create spaces for dialogue and collective engagement, enabling older adults to strengthen advocacy efforts and claim their right to the city, thereby contributing to making Manaus a more age-friendly city.

Keywords: Aging, City, Public Transportation, Environmental Psychology

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	7
2. REFERENCIAL TEÓRICO	11
2.1 A Mobilidade Urbana e a População Idosa	12
2.2 Psicologia Ambiental e Gerontologia Ambiental: diálogos sobre mobilidade urbana e envelhecimento.....	17
2.3 Acessibilidade no Transporte Público para a População Idosa	23
3. OBJETIVOS	29
3.1 Objetivo geral.....	29
3.2 Objetivos específicos.....	29
4. MÉTODO	30
4.1 Delineamento metodológico	30
4.2 Local de Pesquisa e Participantes	30
4.3 Procedimentos Éticos	32
4.4 Procedimentos de coleta de dados	32
4.4 Procedimentos de análise de dados	36
5. RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	37
5.1 Mapeamento Participativo.....	39
5.1.1 Aspectos Temporais e Espaciais na Mobilidade da Pessoa Idosa	41
5.1.2 Relação Idoso-Bairro.....	44
5.1.3 Condições Ambientais e Desafios na Mobilidade da Pessoa Idosa	48
5.1.4 O Idoso no Transporte Público: Acessibilidade e Protagonismo	54
5.2 World Café	60
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	65
REFERÊNCIAS.....	67
APÊNDICES	80

1. INTRODUÇÃO

O envelhecimento populacional é uma realidade global que tem suscitado interesses e preocupações de países e governos, gerando a busca por adaptações das cidades para essa nova realidade. De acordo com a OMS (2008), o número de pessoas com 60 anos ou mais dobrará de forma proporcional, passando de 11% em 2006, para 22% previsto no ano de 2050. Para a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) mais de 8% da população em 2020 tinha 65 anos ou mais, estimando-se que essa porcentagem também dobre até o ano de 2050, excedendo 30% até o final do século.

No Brasil, o processo de envelhecimento ocorreu de maneira rápida a partir da década de 60, chegando ao ápice nos anos 70 e 80. O censo demográfico de 2022 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023), registrou que nos anos 80, a taxa da população com 60 anos ou mais no Brasil era de aproximadamente 6,1%. No ano de 2022 o grupo representava cerca de 15,8% da população total, tendo um acentuado crescimento de 46,6% em relação aos dados do ano de 2010. Logo, o relatório, ao explicar que o índice de envelhecimento se dá em relação ao número de pessoas com 60 anos ou mais e o número de crianças de 0 a 14 anos, indica que em 2022 no Brasil o índice foi de 80, ou seja, havia 80 idosos para cada 100 crianças de 0 a 14 anos, sendo que em 2010 o índice era de 44,8, o que comprova um crescimento significativo da população idosa no país na última década.

Em paralelo, observa-se também o fenômeno da expansão urbana que tem ocorrido de forma disparada, colocando em discussão alternativas de cidades que sejam amigáveis para o processo de envelhecimento. Visto que hoje grande parte da população mundial está vivendo em cidades e prevendo que a proporção populacional no contexto urbano aumente cada vez mais nas próximas décadas, torna-se importante aprofundar essa discussão (Farias & Diniz, 2018; Santinha & Marques, 2013).

O estudo nasceu das minhas inquietações vivenciadas e compartilhadas enquanto usuário de transporte público na cidade de Manaus, que percebe a mobilidade urbana local como um problema vivenciado pela população que depende e utiliza esse tipo de modal para os deslocamentos diários. As reclamações dos usuários apontam para vários problemas: frota insuficiente de ônibus, superlotação, infraestrutura precária do transporte, das paradas de ônibus e dos terminais de integração, congestionamentos, tempo prolongado para deslocamentos, falta de segurança, dentre outros. A mobilidade

urbana para a população idosa torna-se ainda mais crítica, visto que há uma série de implicações sociais e estruturais que colocam este grupo à margem do direito gratuito do transporte público e, consequentemente, da circulação deste grupo pela cidade (Júnior & Oliveira, 2024; Neto & Nogueira, 2024).

A compreensão do acesso entre pessoas e ambientes requer e depende do entendimento da mobilidade para a elucidação das formas e maneiras que as pessoas acessam determinados espaços e os motivos que dificultam esse acesso. Seja este um espaço urbano ou rural, essa movimentação é atravessada por recursos ou barreiras que vão facilitar ou dificultar a mobilidade do sujeito a nível individual ou grupal (Garcia & Portella, 2020; Oliveira & Martins, 2022).

O conceito de mobilidade, de acordo com Cavalcante et al. (2018) pode ser compreendido como uma necessidade integrante da vida humana, o que o torna um ser móvel, que se movimenta seja saindo do seu espaço ou não. Tal entendimento extrapola a noção de mobilidade como uma simples ação física do deslocamento, logo, o conceito é polissêmico, pois também está relacionado a aspectos da subjetividade atrelada a necessidades básicas, simbólicas, afetivas, motivacionais, bem como limitações e imposições. A mobilidade urbana é uma forma de movimento cotidiano associado aos deslocamentos diários de pessoas e bens, expressando estilos de vida, hábitos de deslocamentos, práticas espaciais e modais utilizados dentro de um contexto urbano. Logo, é considerada um fenômeno multifacetado, visto que dimensões diferenciadas interagem para que ela ocorra, como aspectos sociais, econômicos e políticos, por exemplo (Cavalcante et al., 2018; Diniz, 2017).

Lorenzetti (2015) menciona como base legal da mobilidade urbana a sua constitucionalidade enquanto direito estabelecido na CF/88 no art. 21, inciso XX, que atribui o dever e responsabilidade da União na elaboração de diretrizes gerais acerca do desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico e transportes urbanos. Galindo (2011) ampliou as transformações do conceito de mobilidade urbana por meio do Estatuto da Cidade e de outras diretrizes complementares como a PL nº 1.687/2007, criadas a partir das multifaces do entendimento sobre a mobilidade.

A articulação entre estudos sobre o envelhecimento populacional e a expansão urbana tem gerado iniciativas globais na transformação de cidades mais acolhedoras para essa população. Exemplo disso é a proposta “Cidades e Comunidades Amigáveis à Pessoa Idosa” (*Age-Friendly Cities and Communities*) e o “Guia Global: Cidade Amiga da Pessoa Idosa”. Até a data de 20 de junho de 2024, tem-se o registro na base de dados da

Rede Global de um total de 53 países que têm implementado 682 práticas amigáveis à pessoa idosa. Tais práticas buscam promover o envelhecimento ativo e saudável dessa população a partir do protagonismo na luta pelo direito à cidade, por meio de transformações de políticas e práticas urbanas (WHO, s.d; Nespolo *et al*, 2024).

Em contexto brasileiro, as observações e análises da relação entre idosos e seus entornos, apontam para a importância dos espaços urbanos amigáveis na promoção de bem-estar e qualidade de vida da população idosa. Tais estudos reconhecem que algumas cidades brasileiras que já vivenciam o aumento populacional de idosos enfrentam o desafio de adaptar seus espaços urbanos para sanar tais problemáticas vivenciadas cotidianamente por idosos na mobilidade, no acesso e no direito à cidade. Logo, estes achados reconhecem que promover cidades amigáveis aos idosos requer um diálogo articulado e integrado entre disciplinas e áreas que possam contribuir para o envelhecimento ativo e saudável da população (Albuquerque & Günther, 2023; Albuquerque *et al.*, 2018; Garcia & Portella, 2020).

No Brasil, algumas cidades têm buscado adotar políticas urbanas baseadas nos pressupostos de cidades amigáveis à população idosa. Fortaleza destaca-se como a primeira a se adequar às diretrizes da Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa, implementando o projeto “Fortaleza Cidade Amiga do Idoso”. As ações do projeto se organizam em eixos como Esporte e Bem-Estar, Tecnologia e Comunicação e Qualidade de Vida e Segurança Alimentar, contemplando atividades variadas: aulas de natação e hidroginástica em Parque Aquático; Programa Idoso Bom de Bola; Academia na Praça, cursos de Informática e de Mídias Sociais, ações de empreendedorismo e iniciativas de cultivo comunitário por meio das Hortas Sociais. O Estado de São Paulo também implementou o Programa São Paulo Amigo do Idoso, que propõe o Selo Amigo do Idoso como uma ação implementada pelo Decreto nº 58.047/2012, que objetiva o estímulo e o reconhecimento dos Municípios, Entidades Públicas e da Sociedade Civil na implantação de ações alinhadas ao programa. Assim, o programa determina como critério para garantia do selo a criação do Conselho Municipal do Idoso, onde cada prefeitura deve comprometer-se a traçar planos de metas, análise e diagnóstico de políticas existentes e incluir ações nos Planos Municipais de Saúde e Assistência Social (Cinat, 2016; Oliveira, 2022).

No campo científico das relações pessoa-ambiente, e mais especificamente, para a Psicologia Ambiental (PA), cujo foco é o estudo do sujeito em seu contexto na inter-relação mútua pessoa-ambiente, a mobilidade urbana tem se tornado uma temática

importante ao tratar dos impactos benéficos e nocivos que irão atuar em fenômenos como vinculação ao lugar, apropriação do espaço, percepção ambiental e comportamentos socioespaciais, dentre outros temas relacionados. Discussões sobre esses aspectos irão subsidiar explicações de problemáticas associadas à maneira como a mobilidade urbana é pensada e, conseqüentemente, os seus efeitos na vida das pessoas. Logo, é possível vislumbrar possíveis contribuições da PA em propor análises acerca dos problemas atuais relacionados à mobilidade urbana, a partir da relação idoso-ambiente (Conselho Federal de Psicologia [CFP], 2010; Moser, 1998).

Especificamente no que se refere à mobilidade urbana da população idosa, Albuquerque e Günther (2023) e Albuquerque *et al.* (2018) sinalizam que a mobilidade da população idosa é um item importante a ser considerado nos estudos sobre cidades amigáveis. Tratar desse assunto implica na superação de barreiras ambientais voltadas para uma mobilidade urbana que seja congruente na relação idoso-ambiente.

Na região norte, estudos nesta área descrevem-o como um problema resultante da ausência de um planejamento adequado, resultado da qualidade do transporte público que é oferecido à população, pouco articulado com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e tampouco com outras políticas atuais que desenham estratégias na construção de cidades inteligentes. Tais políticas objetivam melhorias do planejamento urbano para um melhor fluxo de movimentações dos diversos meios de transportes e para a promoção de uma mobilidade mais sustentável, eficiente e acessível. Diante das transformações urbanas, os estudos reconhecem a necessidade de mais pesquisas que possam retratar as condições atuais da mobilidade nortista em parceria com a comunidade para o desenvolvimento de políticas públicas eficazes (Barbosa, 2023; Pinto & Santos, 2023; Oliveira & Martins, 2022).

Pesquisas sobre a temática na cidade de Manaus revelam que os espaços urbanos da cidade considerados desfavoráveis (ruas esburacadas, calçadas inadequadas etc.) e a precarização do transporte público oferecido resultam na dificuldade da mobilidade da população idosa manauara. Assim, as limitações dos estudos apontam a importância de debates interdisciplinares que tratam da mobilidade urbana e do envelhecimento populacional local (Amâncio, 2018; Diniz *et al.*, 2019; Diniz, 2017).

Embora os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023) indiquem que a população idosa no estado do Amazonas ainda representa uma parcela pequena, correspondendo a 9,1%, em comparação com outros grupos etários e com outras unidades da federação com maior taxa de idosos, observa-se uma tendência de

crescimento da população idosa amazonense, evidenciada pelo índice que passou de 12,2 em 2010 para 21,7 em 2022. A partir das estimativas de estudos que preveem o crescimento dessa população, e diante da necessidade de expandir o conhecimento sobre o tema no contexto amazônico, a pesquisa vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia (PPGSI-UFAM) na linha de pesquisa em processos psicossociais teve como objetivo compreender as vivências da população idosa manauara sobre sua mobilidade urbana a partir do uso do transporte público.

A justificativa para a condução da pesquisa está atrelada à necessidade de produzir análises contextuais sobre as dificuldades e barreiras enfrentadas por esses idosos no uso do transporte público e ao mesmo tempo identificar formas de possibilitar o protagonismo da população idosa no direito à cidade, proporcionando seu engajamento social através do compartilhamento de suas vivências, opiniões e propostas de melhorias para a mobilidade urbana, na busca de uma Manaus amiga da população idosa. Nesse sentido, o estudo buscou responder a seguinte pergunta norteadora: “Como o transporte público oferecido hoje na cidade Manaus/AM afeta a mobilidade urbana da população idosa?”.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico está organizado em três tópicos que abordam aspectos relacionados às cidades, à mobilidade urbana e ao transporte público na intersecção da discussão sobre o envelhecimento no campo dos estudos da relação pessoa-ambiente. O primeiro tópico “A mobilidade Urbana e a População Idosa” propõe elucidar os conceitos de mobilidade e mobilidade urbana a partir do debate sobre Direito à Cidade e o caráter mercadológico das cidades na produção de modos de vidas urbanas marcadas por desigualdades socioespaciais. Assim, pontua as mudanças do papel social da população idosa e evidencia as contradições e tensões da vida urbana à medida que o envelhecimento populacional tem se tornado expressivo no contexto brasileiro.

O segundo tópico “Psicología Ambiental e Gerontología Ambiental: diálogos sobre mobilidade urbana e envelhecimento” explora os conceitos e teorias do envelhecimento que permitem o diálogo entre a psicologia ambiental e a gerontologia ambiental, com o objetivo de desenvolver subsídios para uma compreensão mais abrangente acerca do envelhecimento ativo e saudável e a promoção de Cidades Amigáveis para a Pessoa Idosa, proposta discutida pela Organização Mundial da Saúde.

O último tópico intitulado “Acessibilidade no Transporte Público para a População Idosa” aborda o conceito de acessibilidade no transporte público garantido em

leis, políticas de mobilidade urbana e normas técnicas de acessibilidade e desenha um breve retrato problemático da mobilidade urbana na cidade de Manaus. Ao fornecer conceitos e explicações a partir das teorias do envelhecimento e do contexto urbano, costura-se uma linha de raciocínio voltada para a relação da população idosa com as cidades atuais, buscando compreender os reflexos dessa urbanidade, em específico no uso do transporte público.

2.1 A Mobilidade Urbana e a População Idosa

A palavra mobilidade reúne em si uma teia de explicações por várias epistemologias que a tornam um conceito plurívoco de caráter complexo, sendo imprescindível considerar no campo dos estudos da relação pessoa-ambiente os desdobramentos dos fenômenos ligados à mobilidade. Souza (2023) afirma que os estudos sobre a mobilidade têm sofrido influências significativas a partir dos deslocamentos de debates epistemológicos nas ciências sociais, ocasionado pelas epistemologias ecológicas ao proporem a interseção entre vida social e condições ecológicas naturais, levando a considerar um campo de realidade que se modifica a partir de práticas e ações que emergem nas relações entre humanos e não-humanos e seus espaços/ambientes de existência, que estão entrelaçados, em constante movimento e em transformação recíproca.

A partir desse movimento epistemológico nas ciências sociais, o direcionamento do olhar científico para as narrativas das experiências e pensamentos sobre as condições de elementos facilitadores ou não-facilitadores dos movimentos dos sujeitos, considerando os marcadores de gênero, territorialidade, classe social, idade, local de moradia, modais de deslocamentos, dentre outros, tornam-se subsídios de pesquisas valiosos nos atuais estudos sobre mobilidade. Além disso, a diversidade das pesquisas produzidas sobre a temática, ao incluírem tais elementos e marcadores que delimitam populações e espaços, gera um leque de possibilidades que devem ser especificadas em pesquisas científicas para então contribuir numa leitura mais ampla acerca do tema na atualidade (Marandola Jr., 2008; Souza, 2023).

A mobilidade pode ser compreendida como um processo vital e constitutivo do ser humano que o coloca em movimento para ações físicas, virtuais ou simbólicas, atendendo necessidades básicas e conferindo sentido aos estilos, meios e modos de vida, ultrapassando a noção de deslocamento físico entre dois pontos. A mobilidade urbana por

sua vez, é um subtipo de mobilidade cotidiana que expressa a complexidade da vida na cidade a partir dos deslocamentos, seja a pé ou com uso de modais como ônibus, carros e bicicletas, que ocorrem a partir de necessidades e motivações dos cidadãos para acessar serviços como lazer, habitação, educação, trabalho, saúde e alimentação. Dessa forma, a mobilidade urbana configura-se como teia dinâmica que articula pessoas e espaços, interligando-se aos aspectos sociais, econômicos e de planejamento urbano, que são constantemente moldadas por políticas públicas voltadas à estruturação de espaços e logísticas de transporte e fluxo nas cidades (Cavalcante *et al.*, 2018; Günther, 2003; Marandola Jr., 2008; Souza, 2023).

Dentro desse campo de discussão, ao considerar os discursos de experiências que ocorrem no eixo de tempo e espaço, a mobilidade urbana surge como ramificação do tema central, a fim de concentrar compreensões, discussões e reflexões dos deslocamentos realizados por pessoas de forma individual ou coletiva no contexto urbano. Tais movimentos expressam rotinas, estilos de vida, necessidades, motivações, sentimentos e outros aspectos subjetivos que incluem os modais de transporte, seja este público ou privado, com o intuito de realizar micro e macro deslocamentos, assim, dando sentido à vida na cidade (Cavalcante *et al.*, 2018; Souza, 2023).

A compreensão sobre mobilidade e questões urbanas direciona esta discussão para o questionamento dos significados e suposições prévias atribuídos ao tema, pois o processo de urbanidade existente e vigente se articula a processos históricos de segregação ambiental que ocorreram a partir de um processo mercadológico e capitalista. Logo, torna-se importante uma revisão aprofundada do conhecimento e da utilização dos espaços urbanos a fim de superar visões superficiais e a-históricas no que concerne ao processo de construção das cidades (Alvim *et al.*, 2024; Maricato, 1996).

Para Alvim *et al.* (2024), os estudos sobre a mobilidade urbana têm produzido academicamente uma diversidade de abordagens que em seus escopos de estudo tem colaborado na integração de temáticas urbano-ambientais e inclusão socioespacial, tendo em vista que a complexidade e a pluralidade do conceito de mobilidade urbana permitem associá-la a outras temáticas. Para Souza (2023), essa integração torna-se importante nas propostas de arcabouços teórico-metodológicos do social e urbano para dar novos sentidos e soluções aos problemas vivenciados na cidade.

Desta forma, ao evidenciar os diálogos epistemológicos que aprofundam a análise sobre a urbanização contemporânea e os reflexos no cotidiano global urbano, destacam-se as desigualdades urbanas no acesso e direito à cidade, centralizando como tema de

discussão a mobilidade urbana no eixo de justiça e equidade. Assim, geram-se reflexões sobre o processo de habitar na cidade e a relação do viés social capitalista na produção das desigualdades sociais vividas a partir da mobilidade na cidade (Alvim *et al.*, 2024; Farias & Diniz, 2018; Souza, 2023).

O direcionamento deste debate para o direito à cidade torna-se crucial nos aprofundamentos dos fenômenos urbanos, pois este é um movimento que sinaliza reivindicações diante das desigualdades e conflitos socioespaciais. Estes conflitos são gerados pela distribuição e pelo (des)ordenamento do acesso à cidade, resultando em conflitos existenciais para uma parcela da população que vivencia a mobilidade urbana de forma caótica e ao mesmo tempo exige a busca por uma vida urbana mais igualitária. Logo, o direito à cidade é um direito metaindividual que se constrói a partir da ideia da funcionalidade de cidade de modo a garantir qualidade de vida e dignidade a todos na valorização de patrimônio cultural e social (Battaues e Oliveira, 2016).

Os estudos sobre o direito à cidade permitem compreender que as problemáticas vivenciadas na mobilidade urbana se dão em torno da desigualdade social que se instaura e opera no processo de demarcação espacial e na lógica da construção da cidade. O sistema capitalista exerce forte influência sobre esse modo de desenvolvimento urbano por meio da absorção de excedentes econômicos. A partir disso, o neoliberalismo gera uma nova configuração de governo em que Estado e corporativas privadas atuam intimamente articulados aos interesses e objetivos no processo de modelação da cidade, o que resulta em barreiras sociais no acesso a determinados espaços por classes desfavorecidas economicamente que são excluídas nesse processo de reorganização e direito urbano coletivo (Battaues & Oliveira, 2016; Harvey, 2012).

A noção de cidade, nas sociedades capitalistas, é concebida como mercadoria. Enquanto categoria de espaços construídos, tal lógica produz manifestações espaciais e tensões e os conflitos nas relações sociais devido a ideia de propriedade privada e a distribuição desigual dos recursos e dos espaços na cidade para privilegiar as elites em detrimento das classes menos favorecidas. Este desfavorecimento mobiliza grupos na problematização e participação de reconfiguração da cidade a partir do que lhe é negado, compreendendo que todo esse processo não pode ser descolado de uma compreensão histórica de ocupação e distribuição espaciais (Farias & Diniz, 2018; Harvey, 2012).

As terras brasileiras até o século XIX não detinham este caráter mercadológico, visto que eram reguladas e distribuídas por meio do sistema das sesmarias pela Coroa Portuguesa desde 1530. Após a promulgação da lei das terras em 1850, com a implantação

da propriedade privada, o poder das elites que antes estava condicionado ao número de escravos, passou para o número de terras que possuíam. Logo, houve a conversão em mercadoria, assim, evidenciando as marcas da segregação socioespacial que se organizam e se distribuem a partir do poder aquisitivo, culminando em dois tipos de relações com o espaço: os que detêm o domínio sobre os melhores espaços tanto para consumo como para lucrar e os que são colocados nas periferias, não tendo opção de melhores espaços, mas sendo importantes como mão de obra para a produção de capital (Battaus & Oliveira, 2016; Farias & Diniz, 2018).

A existência de tais políticas urbanas que estão contempladas pela Constituição Federal de 1988 nos artigos 182 e 183 e regulamentadas no Estatuto da Cidade de 2001 (Lei nº 10.257), demonstram pouca eficácia no enfrentamento de problemas urbanos e no cumprimento da função social da propriedade urbana. Assim, constata-se que mesmo diante de leis e estatutos que assegurem a cidade como direito a todos, este ainda tem sido um direito distante para alguns grupos, o que direciona esta discussão para a problematização do caráter de força produtiva na cidade que se mostra perverso e explorador, pois, mesmo os grupos que são colocados como essenciais na força de produção, ao mesmo tempo são excluídos do direito à cidade (Battaus e Oliveira, 2016; Vargas & Martins, 2019).

O caráter mercantilista da cidade produz uma noção de socialização capitalista de forças produtivas, isto porque tal força de produção é essencial para manter as condições gerais da produção capitalista, resultando na metamorfose do Estado do Bem-Estar Social (*Welfare State*) e no espaço urbano e em novas representações de existência humana e de relações. Logo, tratar sobre a cidade é considerar as produções e condições de modos de ser e existir a partir de um processo de urbanização que privilegia a produção e acumulação do capital em detrimento dos direitos humanos de determinados grupos (Farias & Diniz, 2018; Vêras & Félix, 2016).

A população idosa, diante desse cenário, é um dos grupos que sofreu mudanças ao longo da história acerca do seu papel, dos deveres e direitos enquanto grupo social. As obrigações e responsabilidades do cuidado da pessoa idosa até a metade do século XX era exclusiva da família e, posteriormente, tornou-se uma responsabilidade compartilhada entre o Estado e as famílias. Por fim, como estratégia de garantir estabilidade econômica, o Estado atribuiu ao próprio cidadão a responsabilidade de suas demandas e obrigações para garantir qualidade de vida por meio da reprodução da força de trabalho (Vêras & Félix, 2016).

Diante desse processo histórico, a discussão e as análises sobre as formas como se tem pensado e promovido o envelhecimento ativo num contexto neoliberal torna-se um compromisso contínuo. Ainda há tendências de distorções por parte do sistema capitalista sobre o idoso ativo, em que se coloca sobre este sujeito a obrigação para produção e contribuição do acúmulo de capital, deixando de lado a responsabilidade do Estado em prover os recursos e as condições dignas que garantam a autonomia e bem-estar do idoso na cidade (Véras & Félix, 2016).

O aumento expressivo da população idosa na América Latina é uma realidade evidenciada nos dados da Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS, 2023) onde mais de 8% da população em 2020 tinha 65 anos ou mais, estimando-se que essa porcentagem dobre até o ano de 2050, excedendo 30% até o final do século. No Brasil, o envelhecimento populacional tem seu marco inicial em 1960, alcançando o seu auge nas décadas de 1970 e 1980. Dados do censo demográfico de 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023) apontam um crescimento de 46,6% em relação aos dados do ano de 2010, estimando a tendência desse crescimento da população idosa na medida que se aumenta a expectativa de vida da população brasileira.

A Nota Informativa nº 5/2023 MDS/SNCF considera haver um descompasso preocupante entre a porcentagem de demanda da população idosa e a oferta de cuidados e resoluções de problemas na velhice. Além disso, destacam que o processo de envelhecimento necessita de uma compreensão ampla que considere as variáveis existentes como o nível de renda, sexo, raça/cor, etnia, território e outras categorias que vão caracterizar a heterogeneidade da população idosa brasileira. Desse modo, é um desafio desenvolver respostas amplas e coerentes visto que ainda predominam percepções e suposições sobre o envelhecer que estão baseadas em estereótipos ultrapassados, o que dificulta a descrição de problemas e a elaboração de respostas diante dos desafios enfrentados por essa população. Logo, sugere-se o aprofundamento nos diálogos e novas perspectivas sobre o envelhecimento (OMS, 2015).

A população idosa é um dos grupos que evidencia as contradições e as tensões da vida urbana ao manifestarem suas reivindicações do direito à cidade que são negadas a partir desse formato atual de planejamento urbano. Tanto o envelhecimento como a urbanização são fenômenos globais em alto crescimento que se cruzam ao proporcionarem mudanças sociais no que se refere a pensar e discutir acerca de ambientes e espaços adequados para população idosa. Logo, trazer a mobilidade urbana como uma temática de discussão é torná-la um instrumento de exercício do direito à cidade para a

população idosa, visto que uma estrutura deficiente de mobilidade pode causar ou intensificar a exclusão e as desigualdades sociais diante do não acesso a serviços, empregos, cultura, lazer, educação, bens e direito à apropriação do espaço (Amanajás & Klug, 2018; Mynarski & Magro, 2022).

Cabe salientar acerca dos direitos da população idosa previstos no Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003), que estabelece como obrigação do Estado e Sociedade “...assegurar à pessoa idosa a liberdade, o respeito e a dignidade, como pessoa humana e sujeito de direitos civis, políticos, individuais e sociais, garantidos na Constituição e nas leis” (Brasil, 2003, art. 10). O Estatuto em seu §1º, Artigo 10, afirma que tal direito à liberdade engloba vários aspectos, sendo um deles a “faculdade de ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários, ressalvadas as restrições legais” (Brasil, 2003, art. 10, §1º, I), o que reforça a importância da mobilidade urbana como um elemento essencial para o exercício pleno de cidadania na velhice.

Assim, as discussões entre população idosa e mobilidade urbana, ao retratar as dificuldades das cidades na adaptação de seus espaços ao envelhecimento populacional, engloba a necessidade de assegurar acessibilidade a partir de arranjos espaciais que promovam a independência e autonomia das pessoas idosas. Torna-se, então, primordial a produção de estudos que estabeleçam um diálogo entre envelhecimento e urbanidade no compromisso de discutir a realidade dessas atuais metrópoles diante dos pressupostos de cidades amigáveis e de uma mobilidade urbana que seja congruente para a inter-relação pessoa-ambiente (Albuquerque et al., 2018; Amanajás & Klug, 2018; Garcia & Portella, 2020).

2.2 Psicologia Ambiental e Gerontologia Ambiental: diálogos sobre mobilidade urbana e envelhecimento

Os estudos da relação pessoa-ambiente, ao comporem uma gama de disciplinas e áreas, possuem distintos escopos sobre a interação entre pessoa e entorno a partir de um caráter multidimensional. Para Moser (2005), tal característica multi e interdisciplinar torna-se essencial no que se refere a pesquisa e prática para resolução de problemas que surgem no cotidiano. Dentro dessas possibilidades, uma interface que possibilita diálogos interdisciplinares é o da Psicologia Ambiental e da Gerontologia Ambiental. Nesse sentido, torna-se essencial analisar, diagnosticar e elaborar intervenções que possam ser

objetivas para superar desafios que emergem na relação idoso-ambiente (Albuquerque & Gunther, 2026).

A gênese da Psicologia Ambiental (PA) se dá a partir da década de 50 após a II Guerra Mundial num processo de reconstrução das cidades por meio de projetos e programas habitacionais que pudessem considerar as necessidades comportamentais e psicológicas dos moradores. Oficialmente, seu nascimento ocorre nos anos de 1970 em países anglo-saxões, no qual seu desenvolvimento está intimamente ligado à psicologia social, logo, a proposta da PA é estudar as inter-relações pessoa-ambiente tendo como objetivo a identificação de processos que emergem nesta relação (Moser, 1998; Moser, 2018).

Por sua vez, a Gerontologia Ambiental (GA) surge a partir das contribuições teóricas de várias disciplinas (Sociologia Urbana, Psicologia Social, Teorias da Aprendizagem e Desenvolvimento e da Psicologia Ambiental) levando a área a enfatizar em seus estudos o lugar do envelhecimento, destacando-se as décadas de 70 e 80 como o período mais significativo em termos de produção da área. Assim, a GA, sendo um campo interdisciplinar, investiga a relação entre ambiente e envelhecimento com objetivo de propor estratégias para a modificação e otimização da relação idoso-ambiente a partir de melhores condições, qualidade de vida e envelhecimento ativo (Batistoni, 2014; Oswald *et al*, 2024).

Para compreender melhor o diálogo que se estabelece entre essas duas áreas, cabe destacar alguns conceitos e teorias que foram fundamentais nos estudos acerca do papel do lugar no envelhecimento. Tais concepções teóricas foram fundamentais na consolidação de disciplinas que se interessam em compreender as mudanças individuais e ambientais pensadas no processo do envelhecimento (Oswald *et al*. 2024).

Os estudos acerca do comportamento e do bem-estar levaram Lawton e Nahemow (1973) a elaborar a Teoria Ambiental do Envelhecimento (TAE), apresentando os conceitos de competência pessoal (capacidade funcional do sujeito mediado pelo aspecto biológico, funcionamento sensório-perceptual, habilidades motoras, cognitivas e forças do ego) e de pressão ambiental (demandas do ambiente, sejam elas físicas, interpessoais ou sociais, sobre o indivíduo). Estes conceitos levaram à compreensão de que a capacidade de se adaptar diante da pressão ambiental sofre mudanças à medida que o indivíduo tem declínios no estado de saúde e ampliação nas limitações funcionais a partir do processo de envelhecimento. Logo, a adequação da pressão ambiental diante das habilidades e competências do idoso, tende a favorecer comportamentos adaptativos,

afetos positivos e autonomia. Tais aspectos compõem a hipótese de Docilidade Ambiental e suas respectivas funções de Manutenção, Estimulação e Suporte (Günther & Elali, 2018; Oswald *et al.* 2024).

A Docilidade Ambiental tem como premissa a congruência entre habilidades e competências da pessoa e as demandas ambientais. A hipótese parte do pressuposto de que o descompasso entre as habilidades e competências do indivíduo e as demandas ambientais podem ocasionar uma maior pressão ambiental sobre a pessoa, gerando estresse. Logo, a noção de ambiente dócil reconhece a maximização ou a congruência de um ambiente cujos recursos possibilitam ao sujeito o uso de suas capacidades e habilidades, permitindo que ele atue da melhor forma em sua zona de desempenho (Albuquerque *et al.*, 2023; Albuquerque *et al.*, 2018; Amâncio, 2018; Günther & Elali, 2018).

As funções de Manutenção, Estimulação e Suporte são essenciais para promover uma funcionalidade competente e com qualidade de vida no envelhecimento da pessoa. A manutenção tem o objetivo de constância e previsibilidade ambiental, de modo a contribuir na garantia de vínculos afetivos e satisfação com o local de moradia. A estimulação está ligada aos aspectos do próprio ambiente que geram comportamentos adaptativos diante de atividades, sejam elas sociais ou de lazer. Por fim, o suporte, também chamado de “prótese ambiental”, envolve aspectos ou elementos ambientais, como bancos para descanso, rampas, corrimões, dispositivos de comunicação e outros que podem proporcionar auxílio na perda/comprometimento de potencialidades do indivíduo, compensando-as (Batistoni, 2014).

Considerando essa estrutura no processo adaptativo de idosos, a partir de perdas de competências, compreende-se que o indivíduo idoso reduz sua atuação em ambientes à medida em que ele atribui a esse campo limitado mais valor, sentido e utilidade, logo, a adaptação na velhice ocorre de forma interativa entre comportamentos e experiências mediadas pelas condições ambientais na sua multidimensionalidade. Sobre esse aspecto, autores destacam, a partir de contribuições da perspectiva *life-span*, a estrutura interativa entre Pertencimento e Agência (Carp & Carp, 1984; Kahana, 1982; Lawton & Nahemow, 1973). Nisto, o pertencimento representa o campo experiencial mediado pelas avaliações cognitivas, emoções e representações mentais dos ambientes sociofísicos e a agência refere-se ao campo comportamental ou de práticas sociais. (Albuquerque & Gunther, 2026; Batistoni, 2014).

Em contribuições mais atuais para o campo da GA, destacam-se as perspectivas sociais inspiradas pelas teorias *life-course*. Tais abordagens, a partir de metodologias qualitativas, enfatizam a percepção subjetiva do idoso, compreendendo as dimensões intencionais e ativas no uso, na manipulação e no desempenho de tarefas em seus ambientes sociofísicos. Além disso, por se tratar dessa dimensão experiencial, que é construída a partir de aspectos contextuais e de significados históricos que se produzem a partir da relação estabelecida com o ambiente, faz-se necessário destacar a dimensão temporal que pode ser metodologicamente acessada por técnicas e instrumentos do campo da psicologia e da antropologia a partir de narrativas da população idosa acerca da sua relação com o ambiente (Batistoni, 2014; Oswald *et al.*, 2024).

Toda essa estrutura conceitual auxiliou a GA a definir seus objetivos centrais, que envolvem: descrever as formas de manejo dos idosos diante das oportunidades e restrições impostas pelas condições ambientais; analisar as relações entre dimensões objetivas e subjetivas e explicar as contribuições das transações na relação idoso-ambiente em diversos contextos do processo de envelhecimento. Importante destacar que este arcabouço teórico também abriu espaço para que outras disciplinas pudessem contribuir, com base em suas próprias epistemologias, para a compreensão do envelhecimento na sua complexidade (Batistoni, 2014; Schwarz, 2012).

O envelhecimento populacional, de acordo com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS, 2005) é um dos triunfos da humanidade, mas ao mesmo tempo um dos grandes desafios, pois o aumento da expectativa de vida tem ocasionado impactos sociais e econômicos, direcionando para debates aprofundados acerca do envelhecimento enquanto um processo complexo e heterogêneo. Para os autores Maciel e Moura (2023), as preocupações direcionadas para o tema reforçam a perspectiva multi e interdisciplinar da gerontologia, gerando a necessidade de construir conceitos mais abrangentes e contextuais do envelhecimento de modo a compreender e orientar outros estudos, políticas e intervenções para a população idosa.

O envelhecimento ativo é uma dessas concepções que surge a partir da intersecção dos estudos nas áreas de ciências humanas, sociais e da saúde. Assim, o termo definido pela OPAS (2005) como “... processo de otimização das oportunidades de saúde, participação e segurança, com objetivo de melhorar a qualidade de vida à medida que as pessoas ficam mais velhas” (p.13), considera o envelhecimento ativo como uma política influenciada por fatores econômicos, sociais, comportamentais, pessoais, sociais e ambientais (Bosch-Meda, 2021).

A revisão de escopo realizada pelos autores Maciel e Moura (2023), ao estudar conceitos e perspectivas teóricas que fundamentam os estudos sobre pessoas idosas no campo da gerontologia, destacaram a perspectiva ecológica na compreensão da relação entre idosos e ambientes amigáveis. O modelo bioecológico descrito por Bronfenbrenner na década de 1990, examina o comportamento e o desenvolvimento humano a partir de fatores individuais, interpessoais, ambientais, bem como por valores, crenças e transições do curso de vida. A partir dessa perspectiva, consideram-se os fatores ambientais, a partir das suas múltiplas dimensões, como um aspecto que afeta o envelhecimento ativo, especificamente o elemento cidade enquanto um território físico, social e econômico que pode oferecer melhor qualidade de vida e bem-estar a seus cidadãos à medida que potencializa sua capacidade de acolhimento (Bosch-Meda, 2021).

A ideia de cidade amigável surgiu a partir dos estudos de gerontólogos ambientais que já discutiam há cerca de 50 anos o conceito de comunidades amigáveis para idosos a partir do exame da relação entre esta população com seus entornos e os impactos em suas qualidades de vida. Logo, o termo cidade, enquanto uma esfera espacial complexa, pode ser amigável ou dócil a partir das suas políticas, dos serviços, cenários e estruturas que possam garantir o suporte adequado às pessoas, permitindo-lhes o envelhecimento ativo (Maciel & Moura, 2023; OMS, 2008).

De acordo com o Guia Global das Cidades Amigas da Pessoa Idosa (OMS, 2008), o trabalho de pensar e projetar cidades amigáveis requer essencialmente a participação da própria população idosa na reivindicação de mudanças que são necessárias. A partir de estudos realizados em cidades consideradas “quase megacidades” em que foram realizados grupos de discussão com idosos e seus cuidadores, o guia identificou um total de oito tópicos a serem avaliados como elementos de uma cidade amigável à população idosa, sendo: I) habitação, II) espaços exteriores e edifícios, III) transportes, IV) apoio comunitário e serviços de saúde, V) comunicação e informação, VI) participação cívica e emprego, VII) respeito e inclusão social e, VIII) participação social.

Pesquisas realizadas no Brasil contextualizam a problemática que envolve a relação idoso-ambiente. Albuquerque *et al.* (2018) propõem a necessidade de se pensar em formas de acessibilidade, arranjos espaciais e mobilidade que assegurem a independência de idosos no uso social dos espaços, defendendo o diálogo com a população idosa e o compromisso de se construir cidades amigáveis superando barreiras ambientais e proporcionando uma mobilidade urbana que seja congruente na inter-relação pessoa-ambiente. Garcia e Portella (2020), ao destacar o aumento do envelhecimento

populacional no Brasil e as dificuldades das cidades ao adaptarem os seus espaços ao envelhecimento populacional, descrevem os sentimentos de medo, vergonha e constrangimento vividos por idosos no uso do transporte público tendo em vista a falta de acessibilidade, o deslocamento inadequado, o desconforto térmico e os preconceitos e desrespeitos que ocasionam o isolamento no uso do modal e no acesso a determinados espaços urbanos e serviços.

Compreendendo que sentido de lugar é um processo subjetivo que reúne significado pessoal do espaço, vínculos sociais, histórias e conexões ancestrais, emoções, crenças, valores, construções sociais, apego e satisfação residencial Albuquerque *et al.* (2023) concluíram que este processo é construído a partir das condições da mobilidade do idoso, que reflete na qualidade das experiências e memórias construídas no local de moradia, nas capacidades de realizar atividades e acessar serviços, nas relações sociais, dentre outros. As autoras destacam que as barreiras e dificuldades narradas pelos 63 idosos entrevistados sinalizam a importância de se debruçar nessas falas para a projeção de ambientes amigáveis que possam garantir acessibilidade e mobilidade urbana a fim de fortalecer o sentido de lugar dessa população com o espaço urbano.

Atualmente, mesmo passados anos após o surgimento do conceito de cidades amigáveis para pessoa idosa, estudos recentes consideram haver lacunas, visto que para Bosch-Meda (2021) o planejamento urbano ainda está à margem dos debates e movimentos amplos na criação de cidades amigáveis. Nessa mesma perspectiva, Maciel e Moura (2023) consideram que os discursos sobre as cidades amigáveis continuam sendo mais aspirações do que uma realidade coordenada, assim, reforçam a importância do diálogo de teorias e disciplinas para aprimorar observações, compreensões, explicações e previsões sobre as realidades das cidades a partir das análises dos empecilhos e facilitadores da temática no universo do envelhecimento.

Desta forma, a interlocução entre PA e GA no aprofundamento das discussões que permeiam a inter-relação idoso-ambiente, torna-se essencial para discutir a mobilidade urbana da população idosa, sendo este um dos eixos para uma cidade amigável. De acordo com Albuquerque e Gunther (2026), o diálogo teórico e prático entre as disciplinas, pode colaborar para análises, orientações e intervenções, assim, aproximando os cenários acadêmicos e da gestão pública em relação a práticas voltadas para a garantia de um envelhecimento ativo, saudável e participativo. Especificamente, este diálogo interdisciplinar torna-se eficaz em discutir e apontar melhorias no que se refere às

problemáticas no uso do transporte público da população idosa, com finalidades de propor melhorias para a mobilidade urbana dos idosos.

2.3 Acessibilidade no Transporte Público para a População Idosa

Um dos componentes essenciais da mobilidade urbana são os meios de transporte público, pois estes são elementos que possibilitam os deslocamentos diários, permitindo o acesso da população aos serviços oferecidos e distribuídos na cidade. Logo, tratar do tema do transporte público e das suas condições, visto que em sua maioria apresentam falhas e problemas, direciona esta discussão para o campo da acessibilidade, já que o conceito é central e articula-se com diversas compreensões acerca das políticas de transporte e de desenvolvimento e uso do solo urbano, principalmente com o intuito de identificar como estes se integram e refletem nas capacidades dos cidadãos em seus deslocamentos na cidade (Pereira *et al.*, 2021).

O conceito de acessibilidade de acordo com a Lei nº 13.146 de 6 de julho de 2015 (BRASIL, 2015), no artigo 3º é definido como:

I - possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informações e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Para a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 2015), o termo acessibilidade é imprescindível para que pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida acessem e usufruam de ambientes e serviços disponíveis. A NBR 9050/2015, ao estabelecer normas a serem observadas em projetos, construções, instalações e adaptações dos espaços, sejam urbanos ou rurais, para as condições de acessibilidade, recorre a pluralidade e às percepções do ambiente para o estabelecimento desses critérios e parâmetros, visando que estes ambientes possam de fato garantir autonomia, independência e segurança da população, independentemente de idade, estatura ou limitação.

No que se refere às condições específicas de transporte público, destacam-se duas normativas da ABNT que dispõem diretrizes específicas de modo a garantir a qualidade do transporte público. Primeiramente, a NBR 15570/2009 que estabelece especificações técnicas mínimas para fabricação de veículos acessíveis da categoria M3, como ônibus urbanos, de modo que estes requisitos possam garantir condições de segurança, conforto, acessibilidade e mobilidade a condutores e usuários. Temos ainda a NBR 14022/2025 que discorre acerca dos parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade para veículos urbanos de transporte coletivo, a fim de garantir mobilidade segura e inclusiva para a população a partir de algumas recomendações como: embarque e desembarque facilitados por meio de piso baixo ou plataformas elevatórias, reserva no mínimo de 10% dos assentos para passageiros com mobilidade reduzida, e áreas adaptadas para pessoas usuárias de cadeiras de rodas e de cão-guia. Ambas as normas se complementam ao abordarem a acessibilidade como garantia de uma mobilidade urbana segura, confortável, acessível e inclusiva, logo, observa-se que nenhuma trata de forma direta e específica das necessidades da pessoa idosa, o que aponta para limitações das normas em produzir recomendações específicas a partir das demandas dessa população (ABNT, 2009; ABNT, 2025).

Quanto a instrumentos de política de desenvolvimento urbano que consideram a acessibilidade na integração de diferentes meios de transporte de pessoas e cargas, a Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012) é a responsável em instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) com o objetivo de promoção do acesso universal à cidade. A lei se fundamenta em princípios especificados no art. 5º, sendo:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V- gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI- segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII- equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

IX- eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A PNMU, ao se fundamentar nos princípios da acessibilidade como mecanismo de acesso e direito à cidade, estabelece um planejamento e gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU), que define este como um conjunto organizado e coordenado de tipos de transportes e serviços. Mesmo a PNMU atribuindo a competência ao poder público na fixação dos níveis tarifários, licitações para contratação dos serviços de transporte e da fiscalização desses serviços, nos artigos 14 e 15 a lei possibilita a participação dos usuários no planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade urbana, assegurada através de instrumentos de órgãos colegiados, ouvidorias em instituições responsáveis pela gestão do SNMU, audiências, consultas públicas e por meio de sistemas de comunicação com fins de avaliação da satisfação dos cidadãos e usuários (BRASIL, 2012).

Na cidade de Manaus-AM, pode-se dizer que a mobilidade urbana apresenta problemas resultantes do processo de urbanização, marcado por desigualdades sociais, descontrole demográfico, expansão desordenada da cidade e distribuição inadequada da rede local de transporte. Entende-se que Manaus é uma cidade cuja expansão se caracteriza como horizontal, a partir do fenômeno de espraiamento urbano. Este ocorre devido ao surgimento de novas áreas urbanizadas em regiões distantes do centro ou em áreas metropolitanas, logo, esse modo de expansão altera significativamente o padrão de deslocamento dos cidadãos. Cidades com essa configuração apresentam mais desigualdades sociais e menos acessibilidade aos serviços básicos, tendo em vista que em sua maioria estes serviços estão concentrados em áreas centrais e as populações que habitam regiões menos urbanizadas gastam mais tempo em deslocamentos para acessar oportunidades e serviços da cidade (Carneiro *et al.*, 2019; Rodrigues, 2024).

Diante dessa configuração urbana da cidade, é interessante destacar o Plano de Mobilidade Urbana de Manaus (PlanMob-Manaus) instituído pela Lei Municipal nº 2.075/2015 que estabelece regras para o acompanhamento e monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica. O documento tem como objetivo central orientar o desenvolvimento de ações e investimentos destinados à melhoria da mobilidade urbana na capital, promovendo deslocamentos mais eficientes, seguros e sustentáveis. Conforme previsto na Lei no Art. 8º, o PlanMob-Manaus dispõe os seguintes objetivos estratégicos:

- I- Tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte motorizado, tendo como meta ampliar a participação das viagens em modos de transporte coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados ;
- II- promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionadas à mobilidade;
- III- promover segurança no trânsito;
- IV- assegurar que as intervenções no Sistema Mobilidade Urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;
- V- tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o desenvolvimento da cidade;
- VI- tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social;

Em face a esse plano de mobilidade pensado para a cidade de Manaus, destacam-se algumas considerações de estudos recentes sobre a realidade local e as condições do transporte público da cidade. Primeiramente, o estudo de Rodrigues (2024) indica a ausência de adensamento e a ocorrência de espraiamento urbano, como fenômenos que têm direcionado Manaus a se configurar como uma cidade dispersa, marcada por vazios, fragmentações, baixa conectividade e um modelo pouco sustentável, assim, evidenciando processos de mobilidade distantes do que propõe o PlanMob-Manaus a partir dos seus objetivos estratégicos.

Neto *et al.* (2024), colaboram ao destacar o fluxo contínuo das transformações dos espaços da cidade, que em essência voltou-se para a promoção de infraestruturas que pudessem atender os interesses das dinâmicas econômicas do Pólo Industrial de Manaus (PIM) e atualmente essas mudanças acompanham os interesses de novos empreendimentos na cidade. O autor exemplifica, mencionando as construções de condomínios e eixos viários, ações promovidas pelo mercado imobiliário que, numa lógica de “destruição criativa”, tem exercido alterações dos espaços culminando num fenômeno de gentrificação, que se traduz em um processo de desalojamento, desapropriação e remoção de populações de classe baixa, a partir das mudanças no padrão de moradia e consumo voltadas aos interesses das classes favorecidas. Assim, destaca-se que essas mudanças exercem forte influência na reconfiguração do transporte coletivo, tendo em vista o atendimento às necessidades de circulação das pessoas que prestam

serviços nesses novos estabelecimentos e do adensamento populacional em áreas periféricas (Harvey, 2012; Ribeiro, 2018).

A partir da análise do Plano de Mobilidade da cidade, Barbosa (2023) resgata um fator histórico quanto a aprovação urgente da lei de mobilidade urbana, sem a devida incorporação dos interesses populares, o que a torna pouco eficiente. Reforçando este detalhe, Neto *et al.* (2024) considera ser uma característica ruínosa do planejamento urbano da cidade de Manaus, resultando em impacto direto na qualidade do transporte público oferecido, ocasionando problemas de superlotação em veículos e transtorno aos usuários e operadores. Além disso, os autores destacam que esse problema se inflama a partir do crescente uso de meios motorizados de deslocamento individual que tem se acentuado em longos congestionamentos, aumentando o tempo de movimento e, assim, dificultando a mobilidade das pessoas para acessar os lugares em tempo hábil.

Diante desse cenário, Carneiro *et al.* (2019) relaciona o desenvolvimento do país com o aumento de aquisição de automóveis particulares, que consequentemente resultou na redução do uso do transporte público diante dos problemas que o serviço desse modal apresenta. Em Manaus, de acordo com os dados do IBGE (2024) a frota de automóveis apresentou um crescimento expressivo ao longo das últimas duas décadas. No ano de 2006 verificou-se o registro de 171.456 veículos, enquanto no ano de 2024 esse número chegou a 435.584, representando um aumento de aproximadamente 154%. Para Cavalcante *et al.* (2018), a supervalorização dos veículos automotores está ligada aos moldes de desenvolvimento urbano vigente, que no decorrer dos anos, expandiu os espaços da cidade levando à necessidade de uma mobilidade cotidiana intensa.

A partir desse aumento preferencial do uso de transporte individual em detrimento do transporte público coletivo na cidade de Manaus, verifica-se que o atual quadro produz e/ou acentua problemas ambientais (poluição do ar devido ao aumento de gases e partículas nocivas, aumento de ruídos e vibrações). Consequentemente, isso afeta a qualidade de vida da própria população devido à exposição desses poluentes e à produção de adoecimentos por estresse causados por essa longa espera nos congestionamentos, que produzem impotência, angústia e medo (Carneiro *et al.*, 2019; Cavalcante *et al.*, 2018; Neto *et al.*, 2024).

Para Barbosa (2023), ao analisar a qualidade da mobilidade urbana da cidade de Manaus/AM, especificamente o transporte público oferecido, a partir do Índice de Mobilidade Urbana Sustentável proposto por Costa (2008), identificou-se que a mobilidade urbana da cidade apresenta indicadores de baixo desempenho no que se refere

à média de idade da frota de transporte público, o índice de passageiros por quilômetro e a infraestrutura dos terminais intermodais. Além disso, o autor sugeriu que haja maiores investimentos em pesquisas contínuas voltadas para a mobilidade e a sustentabilidade urbanas.

O conceito de Mobilidade Sustentável surge a partir das discussões do desenvolvimento sustentável, que tem como premissa um maior equilíbrio entre os fatores ambientais, econômicos e sociais relacionados às modais de transporte, visando atender as necessidades dos cidadãos ao promover qualidade de vida, acessibilidade e respeito ao meio ambiente a partir da redução de impactos causados pelas atividades humanas e dos interesses do sistema econômico. Entende-se que cidades que consideram as políticas que integram mobilidade e sustentabilidade urbana garantem maior eficiência e dinamismo das funcionalidades relacionadas, proporcionando circulação eficiente de pessoas e mercadorias (Cavalcante *et al.*, 2018; Magagnin & Silva, 2008).

Ao entender a importância da sustentabilidade inserida nos moldes da mobilidade urbana, a acessibilidade ganha maior ênfase, ao passo que a sua ausência é considerada por Cavalcante *et al.* (2018) como uma insustentabilidade social, devido aos fatores de exclusão ocasionados pelos problemas apontados anteriormente, que produzem injustiça social imprimidos na realidade de vários brasileiros que gastam mais tempo do seu dia em deslocamentos cotidianos (casa-trabalho) em decorrência das barreiras para caminhar a pé ou usar bicicletas, visto que o planejamento urbano privilegia o transporte individual. Pinto e Santos (2023) destacam a carência da acessibilidade na mobilidade urbana de Manaus, apontando ser essencial a participação de comunidades marginalizadas, como a população idosa, de forma a garantir o envolvimento nas discussões, elaboração e execução do planejamento urbano da cidade.

Tobias *et al.* (2023) elucidam quanto a participação popular nos processos de tomada de decisão da gestão urbana, destacando que essa participação é alcançada na mobilização de aspectos objetivos e subjetivos contidos nas relações pessoa-ambiente na medida em que se apropria do espaço. Entendendo que estes fenômenos psicossociais se consolidam nos espaços públicos, a sua análise aponta a centralidade da população idosa a partir da sua participação popular nos espaços decisivos da gestão urbana, produzindo mudanças significativas social e estruturalmente a partir das reivindicações de seus direitos sobre o espaço (Figueiredo, 2003; Furini & Góes, 2010).

A partir da temática de docilidade ambiental, ao investigar um grupo de idosos em Manaus, Amâncio (2018) destaca a precariedade de acesso e comodidade como aspectos

de pressão ambiental percebidos por eles no uso do transporte público. A autora afirma que além da precariedade relativa ao mau estado destes veículos, os idosos relataram a falta de sensibilidade dos motoristas, o que evidencia a desassistência e invisibilidade vivenciada por eles no uso desse serviço. De acordo com Araújo-Bezerril (2010), no seu estudo sobre a acessibilidade psicológica de idosos no espaço urbano, o envolvimento e a participação sustentável dessa população nos espaços urbanos é comprometida pela falta de acessibilidade que influencia na qualidade de experiência ambiental e nas percepções compartilhadas intergeracionalmente.

Assim, compreende-se que atuar na esfera da representatividade social da população idosa nas decisões do espaço urbano é um ato revolucionário de promover mudanças quanto à lógica segregatória e desigual da ocupação do espaço público e do acesso. Berth (2023), no livro “Se a cidade fosse nossa”, entende que o alcance de transformações urbanas favoráveis por meio de um empoderamento social, perpassa pelo trabalho da auto imagem urbana que populações criam ao ocupar a cidade. Para além, sublinha a importância da participação social de populações marginalizadas na construção e no andamento da política urbana, de modo que estes, ao reivindicarem o seu direito à cidade, possam subverter a lógica neoliberal do espaço e alcançar as transformações de suas cidades.

3. OBJETIVOS

3.1 Objetivo geral

Compreender as vivências da população idosa sobre sua mobilidade urbana a partir do uso de transporte público na cidade de Manaus/Amazonas.

3.2 Objetivos específicos

1. Narrar as vivências de idosos a partir do uso de transporte público na cidade de Manaus-AM;
2. Descrever os facilitadores e não-facilitadores no uso do transporte público na cidade de Manaus-AM a partir das vivências dessa população;
3. Mapear as principais demandas da população idosa e sugestões de melhorias para o uso do transporte público na cidade de Manaus-AM;

4. MÉTODO

4.1 Delineamento metodológico

A pesquisa seguiu uma abordagem qualitativa, visto que se voltou para o universo dos significados, sentimentos, emoções, percepções, crenças e demais fenômenos subjetivos envolvidos nas vivências de pessoas idosas no uso de transporte público para acessar espaços e serviços na cidade. A pesquisa desenvolveu-se com base no contato direto com a população-alvo, o que exigiu por parte do pesquisador a aproximação e atuação em campo (Gonçalves, 2001; Minayo, 2019).

Interessa-nos especificar que a abordagem escolhida é de caráter crítico, visto que ao se debruçar na interpretação de significados e construções sociais, o estudo não se limitou apenas na apreensão do fenômeno, mas também buscou problematizar e propor possíveis soluções a partir do engajamento ativo dos participantes por meio de suas narrativas. Essa perspectiva implica num compromisso epistemológico com a produção de conhecimento crítico e transformador, que vá além da simples explicação ou predição dos dados coletados (Carspecken, 2011; Pérez, 2012).

Além disso, o estudo tem por natureza exploratória, descritiva e explicativa, visto que foi realizado um levantamento bibliográfico de estudos e produções científicas na área da Psicologia Ambiental em diálogo com outras ciências, de modo a contextualizar a temática da mobilidade urbana e envelhecimento. Realizou-se ainda um mapeamento amplo do fenômeno através da escuta das narrativas da população acerca de suas vivências no uso do transporte público de Manaus. E por fim buscou-se relacionar os fatores subjetivos e objetivos na elucidação dos problemas que surgem da relação entre idoso-transporte público. Logo, tais características permitiram tecer aproximações do fenômeno em sua complexidade, contribuindo tanto na produção de conhecimento quanto para o desenvolvimento de ações políticas voltadas ao problema em questão (Gil, 2017; Godoy, 1995).

4.2 Local de Pesquisa e Participantes

Quanto ao local, a pesquisa foi realizada no Programa Idoso Feliz Participa Sempre (PIFPS), institucionalizado na Faculdade de Educação Física e Fisioterapia (FEFF) da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), localizado na Av. Rodrigo Octávio, nº 3000, Campus Universitário, Setor Sul, Coroado I, CEP 69.077-000, Manaus-Amazonas.

A estrutura organizacional do PIFPS-UFAM é composta por um Coordenador, Vice-Coordenador, representantes dos alunos (Graduação, Mestrado e Doutorado), colaboradores e representantes dos usuários. Quanto à sua natureza, o programa reúne professores, pesquisadores, alunos e técnicos-administrativos da UFAM e demais interessados no desenvolvimento das atividades de extensão, ensino e pesquisa das temáticas envolvidas no processo de envelhecimento e na valorização da pessoa idosa na sociedade, bem como sua inclusão no contexto universitário. O PIFPS-UFAM tem como objetivo a promoção da inclusão e valorização da pessoa idosa no ambiente universitário, oferecendo cursos e atividades de educação continuada, incentivando a prática regular de exercícios físicos, a troca de conhecimentos e experiências entre gerações e a reflexão sobre o envelhecimento. Também visa estimular o envelhecimento ativo, ampliando a participação social e a cidadania, além de facilitar o acesso a programas e serviços de interesse aos idosos (UFAM, 2019).

Anualmente, o programa oferece as seguintes modalidades de atividades: musculação, natação, dança, tai chi chuan, caminhada, hidroginástica, voleibol, ginástica multicomponente, pilates solo e rodas de conversa. Destaca-se que inicialmente, a cada semestre, a Coordenação organiza as capacitações dessas modalidades e o trabalho específico com idosos destinados aos alunos vinculados ao programa. O programa também conta com o “Grupo de Estudos e Pesquisa em Atividade Física e Saúde - Da Infância ao Envelhecimento, desfechos em Saúde” (GEPAFS-IEDS). O PIFPS-UFAM tem como missão e visão a contribuição para a saúde e qualidade de vida da população idosa através do acompanhamento sistemático da prática de atividade física amparada na ciência. Além disso, o trabalho de extensão realizado no âmbito do envelhecimento humano, está pautado na ética, respeito e valor do indivíduo, considerando o desenvolvimento nas suas dimensões físicas, sociais e psicológicas. Assim, a coleta de dados neste local foi bastante rica, uma vez que o programa está comprometido com o protagonismo da população idosa da cidade de Manaus (UFAM, 2019).

Para esta pesquisa, foram selecionados 20 idosos que assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) e preencheram o Questionário Sociodemográfico. Durante o processo de agendamento para o dia e horário das atividades de coleta, 2 idosos desistiram e 10 idosos não compareceram para os dias das atividades de coleta agendada, assim, participaram deste estudo 8 pessoas idosas, consideradas dentro da definição do Estatuto da Pessoa Idosa (Brasil, 2003) que atribui ao idoso(a) a pessoa que possui 60 anos de idade ou mais. Os participantes foram idosos

que atendiam aos seguintes critérios de inclusão: I) usuários do transporte público; II) idosos participantes das atividades desenvolvidas no Programa Idoso Feliz Participa Sempre (PIFPS) e, III) aqueles que possuem fala fluente em português. Não foram incluídos neste estudo: A) idosos que apresentavam limitações cognitivas ou condições psíquicas que dificultasse a compreensão das perguntas ou prejudiquem a comunicação durante a coleta de dados e, B) idosos que manifestaram desconforto, recusa ou desistência durante qualquer etapa do processo de pesquisa, independentemente de terem assinado o TCLE previamente.

4.3 Procedimentos Éticos

A pesquisa atendeu aos parâmetros éticos com seres humanos estabelecidos na Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde (CNS), tendo sido aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas (CEP-UFAM) sob CAAE 92968025.0.0000.5020 e parecer nº 7.981.685.

Previamente à coleta de dados, obteve-se a autorização formal da instituição por meio do Termo de Anuência assinado pela FEEF/UFAM. Os participantes formalizaram sua concordância via TCLE, acompanhado de um roteiro com os objetivos e o cronograma de estudo, sendo resguardada a leitura e o recolhimento das assinaturas e de impressão digital para idosos impossibilitados de assinar. Por fim, previu-se o encaminhamento desses participantes ao Consultório de Psicologia Comportamental, situado no endereço R. Maria Quitéria, nº350, bairro Parque Dez de Novembro, Manaus-AM, CEP 69055-270, caso houvesse necessidade de assistência psicossocial, conforme estabelecido no Art. 2º inciso II da resolução (Conselho Nacional de Saúde, 2016; Souza et al., 2013). Tal tipo de encaminhamento não se mostrou necessário ao longo do processo de contato e aplicação das técnicas de coleta de dados.

4.4 Procedimentos de coleta de dados

Quanto ao processo da coleta de dados, destaca-se o primeiro contato com o campo e com os participantes, onde foi realizada uma visita para conhecer os espaços onde ocorrem as atividades, os alunos, professores e funcionários que atuam no PIFPS, oportunizando um vínculo amigável com o público-alvo. Para Leite e Vasconcellos (2007) o contato inicial com o campo é um momento de total atenção, uma vez que este caracteriza o início de uma relação que precisa ser regida pela confiança, assim

oportunizando o contato aos conteúdos subjetivos a serem compartilhados pelos entrevistados. Após a visita e a explicação da proposta da pesquisa para a Coordenação do programa, participei das atividades promovidas no programa a fim de criar vínculo com os participantes e alinhar com a coordenação do programa os possíveis dias para a coleta de dados. O processo de recrutamento dos participantes ocorreu na primeira semana de fevereiro de 2026, momento destinado para a realização das matrículas e rematrículas dos alunos. Após o preenchimento do Questionário Socioeconômico e assinaturas nos TCLE, foi realizado o agendamento para os encontros via Whatsapp. Foram agendados dois encontros para a coleta de dados, no qual dos 20 participantes selecionados, apenas 8 participaram das atividades da coleta desta pesquisa.

A pesquisa utilizou-se de metodologias participativas em grupo para a produção de informações a partir de perguntas norteadoras sobre temas envolvendo mobilidade urbana, envelhecimento e uso do transporte público. Para Campos *et al.* (2018), a utilização de metodologias participativas em projetos e pesquisas desenvolvidas para sanar problemas urbanos torna-se crucial, uma vez que ao privilegiar as experiências dialogadas, a criação de novos sentidos e o empoderamento dos próprios sujeitos, estas metodologias facilitam a realização de diagnósticos dos problemas, planejamento e proposição de intervenções eficazes a partir da participação coletiva. Logo, as técnicas e os instrumentos utilizados para esta pesquisa se justificam na eficácia para coleta das informações a partir de um engajamento grupal visando apontar, discutir e propor soluções diante do problema relacionado à mobilidade urbana da população idosa.

Primeiramente, é necessário destacar a utilização da entrevista semiestruturada, incorporada e articulada com outros instrumentos por meio das técnicas utilizadas para esta coleta. O roteiro de entrevista em grupo atuou como apoio no direcionamento dos diálogos a partir de perguntas elaboradas e lançadas ao grupo durante a coleta. As entrevistas sejam estruturadas ou semiestruturadas, tornam-se instrumentos essenciais para reunir representações que o sujeito cria acerca de sua realidade, sendo estas a reunião de ideias, crenças, pensamentos, opiniões, sentimentos, condutas e outros. Além disso, permitem o acesso a informações pertinentes que dialogam com o objetivo da pesquisa e que proporcionam a reflexão deste sujeito sobre a realidade em que este está inserido, oferecendo ao pesquisador dados subjetivos (Minayo, 2019). Nos estudos da relação pessoa-ambiente, as entrevistas se destacam por possibilitarem aproximações com a dimensão físico-espacial a partir da relação das experiências e ações humanas a nível intrapessoal, interpessoal, grupal e intergrupal, consolidando a investigação das variáveis

respostas a partir das diferenças espaciais/ambientais (Günther, 2008). Assim, este estudo recorreu às seguintes metodologias participativas: Mapeamento Participativo e *World Café*. Ambas as técnicas de acordo com Albuquerque *et al.* (2022) têm como proposta formar e fortalecer a relação em grupo através do diálogo colaborativo por meio das discussões dos conteúdos propostos, proporcionando reflexões e buscando soluções eficazes.

O Mapeamento Participativo (MP) é entendido como uma subcategoria da Cartografia Social, tendo seus primeiros registros nos anos de 1960 quando geógrafos e antropólogos utilizaram essa abordagem em estudos realizados com povos nativos do Canadá e Alasca a fim de documentar a ocupação e o uso da terra pelos indígenas. Na década de 1970, há um destaque do uso do MP na Conferência de Estocolmo ao ser associado com a importância da participação da sociedade civil em processos de tomadas de decisão diante de debates sobre a crise ambiental. Desde então, sua aplicação se expandiu e, atualmente, é utilizada em estudos relacionados a zoneamentos, delimitação de unidades de conservação, mapeamento de áreas de risco, planejamento urbano e diagnósticos socioambientais. Logo, o MP trata-se de um processo de espacialização e registro de conhecimentos construídos de forma coletiva, culminando na produção de mapas, relatos, ilustrações, trajetos, roteiros esquematizados e outros objetos que podem ser considerados produtos iniciais ou finais deste mapeamento (Costa *et al.*, 2016; Oliveira *et al.*, 2022; Silva & Verbicaro, 2016; Tomaz, 2024).

A estratégia *World Café* (WC) trata-se de um método simples, eficaz e flexível apresentado em 1995 por Juanita Brown e David Isaacs (Brown & Isaacs, 2001; Hurley & Brown, 2009; Teza *et al.*, 2013; The World Café, 2025) a partir de uma situação inesperada durante um encontro realizado em sua casa na Califórnia, que levou os convidados a se organizarem em pequenos grupos nas mesas do café devido a uma forte chuva que impediu a continuidade da reunião formal. As conversas que emergiram nos moldes informais revelaram um potente fluxo de conhecimento coletivo e ideias inovadoras, revelando aos anfitriões a percepção de que esse formato veio a favorecer a construção de pensamento colaborativo. A partir dessa experiência, surge o método WC, fundamentado em princípios de diálogo aberto, escuta ativa e construção compartilhada de sentido, podendo ser modificado para atender uma gama de necessidades a partir dos componentes que compõem o modelo básico sendo: I) configuração do ambiente de café, II) boas-vindas e introdução; III) rodadas em pequenos grupos; IV) perguntas e, V) colheita.

A aplicação da técnica de MP neste estudo contou com a participação de cinco alunas do PIFPS, tendo a atividade durado em torno de 60 à 90 minutos. Nesse encontro foram utilizados os seguintes recursos: um mapa da cidade de Manaus, alguns ônibus em miniatura e alfinetes coloridos. Além disso, a coleta contou com o apoio de dois auxiliares para os registros de áudio e para a apreensão dos conteúdos presentes nos diálogos durante a atividade. Os recursos lúdicos permitiram que as participantes se orientassem espacialmente, identificando seus bairros, avenidas e ruas e possibilitando uma melhor apropriação das informações contidas no mapa e maior interação em grupo. Os diálogos que se desdobraram a partir da estratégia de mapeamento participativo seguiram um roteiro de perguntas que abordavam o envelhecimento na cidade/bairro e a identificação das barreiras e dos facilitadores no uso do transporte público a partir dos percursos que estas participantes faziam saindo de suas casas até chegar na UFAM para as atividades do programa. Assim, as idosas foram convidadas a realizar uma atividade mental ao trazerem elementos da relação com seus bairros e das experiências a partir dos percursos que cotidianamente fazem para chegar no PIFPS e posteriormente seguindo para considerações finais e conclusão da atividade.

Quanto à técnica WC, a atividade contou com a participação de 4 idosos, com aplicação em torno de 60 a 90 minutos, ocorrendo num formato de café da tarde e utilização dos seguintes materiais: cartolinas, pincéis coloridos, mesas e cadeiras. A atividade iniciou numa mesa geral, na qual foram introduzidos os conceitos de mobilidade, mobilidade urbana e envelhecimento. Em um segundo momento foi realizada a divisão em dois grupos composto por 2 idosos, cada grupo ficou em uma mesa com perguntas centrais, sendo: mesa I - O que vocês mudariam na estrutura do ônibus? e mesa II - O que poderia ser feito para que a população manauara contribua no acesso da população idosa ao transporte público? Cada grupo teve o tempo de 15 minutos para responder coletivamente e escrever suas respostas nos cartazes disponibilizados em mesa. Após o tempo estipulado, os grupos trocaram de mesa e tinham que dar continuidade nas respostas do grupo anterior ou propor outras. Por último, realizou-se uma mesa geral em que, após a leitura das respostas contidas nos cartazes das mesas I e II, o grupo em consenso destacou 6 aspectos considerados prioritários para melhorias na mobilidade urbana da população idosa manauara, seguindo para conclusão e o fechamento da atividade.

As técnicas utilizadas consideradas por Albuquerque *et al.* (2022) como abordagens recorrentes em pesquisas que incluem a população idosa como grupo ativo,

possibilitaram uma aproximação da realidade local, demonstrando eficácia para este processo da coleta da pesquisa, uma vez que através da construção das narrativas em grupo, oportunizou-se a coprodução de propostas entre pesquisadores e participantes diante das demandas relacionadas à melhoria da mobilidade urbana e do serviço de transporte público para a população idosa manauara.

4.4 Procedimentos de análise de dados

Para a análise dos dados coletados no MP, recorreu-se ao uso do Iramuteq (*Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires*), sendo este um *software* específico para auxiliar pesquisadores no processo de organização da análise de dados textuais. De acordo com Batista e Brandalise (2023), o *software* permite realizar uma abordagem qualiquantitativa a partir da contagem, agrupamento e associação de palavras de um *corpus* textual. Em conjunto, utilizou-se a Análise de Conteúdo descrita por Laurence Bardin (2016), que envolve um conjunto de procedimentos que possibilitam a coleta e a análise dos dados por meio da sistematização desses conteúdos. Os procedimentos propostos na análise de conteúdo por Bardin (2016) seguem três etapas sendo: I) a pré-análise como a etapa inicial, na qual o pesquisador organiza os materiais para a elaboração e reformulação dos objetivos e indicadores, II) a exploração do material para definição das categorizações ou codificações e, III) o tratamento dos resultados, inferências e interpretação, sendo a etapa da busca de significados através da análise reflexiva e crítica a partir do estudo sistemático dos dados.

Inicialmente foi realizada a transcrição da gravação dos diálogos em grupo, que se estruturou num *corpus* textual separado por temáticas atendendo a cronologia dos diálogos que se desdobraram a partir do roteiro de perguntas do MP:

1. (-*Bairro) apresenta o diálogo sobre a relação das participantes com seus bairros;
2. (-*percursoA) envolve o percurso casa-parada de ônibus;
3. (-*percursoB) indica o percurso parada de ônibus-entrada/subida no transporte público;
4. (-*percursoC) refere-se ao percurso dentro do transporte público e,
5. (-*percursoD) cita o trajeto dentro do Transporte Público até à UFAM.

Após a estruturação deste *corpus* textual, o documento foi inserido no Iramuteq para a Classificação Hierárquica Descendente (CHD) que agrupa os dados textuais em classes a partir da frequência e proximidades de sentidos de vocábulos e da análise em Nuvem de Palavras, sendo uma análise do *software* que agrupa as palavras e as organiza

mediante a sua frequência no texto. Os dados gerados em divisão de classes pela técnica CHD, auxiliou na exploração do material e elaboração das categorias de análise para posterior tratamento e interpretação dos resultados. Quanto ao uso da Nuvem de Palavras, este recurso serviu como apoio para a síntese dos resultados de forma global (Bardin, 2016; Batista & Brandalise, 2023).

Dessa forma, compreender as vivências da população idosa manauara sobre sua mobilidade urbana, a partir do uso do transporte público, exigiu deste estudo um desenho metodológico que pudesse garantir a precisão da análise dos dados textuais ao rigor exigido numa pesquisa qualitativa. Assim, a combinação entre o *Iramuteq* e a Análise de Conteúdo permitiram uma leitura aprofundada e sistemática dos dados coletados, possibilitando a identificação regular, as relações e os sentidos presentes nos discursos das participantes, proporcionando subsídios consistentes e alinhados aos objetivos desta pesquisa.

Quanto aos dados obtidos por meio da aplicação da técnica WC, estes foram primeiramente escaneados e posteriormente submetidos ao *NotebookLM*, que trata-se de uma ferramenta de inteligência artificial desenvolvida pelo Google com fins de organização e sintetização de informações. Neste caso, a partir das imagens dos escritos em cartazes, foram gerados infográficos para ilustrar as sugestões de melhorias no transporte público e no levantamento de prioridades da população idosa relacionadas às demandas da relação pessoa-ambiente (Carvalho & Carvalho, 2025).

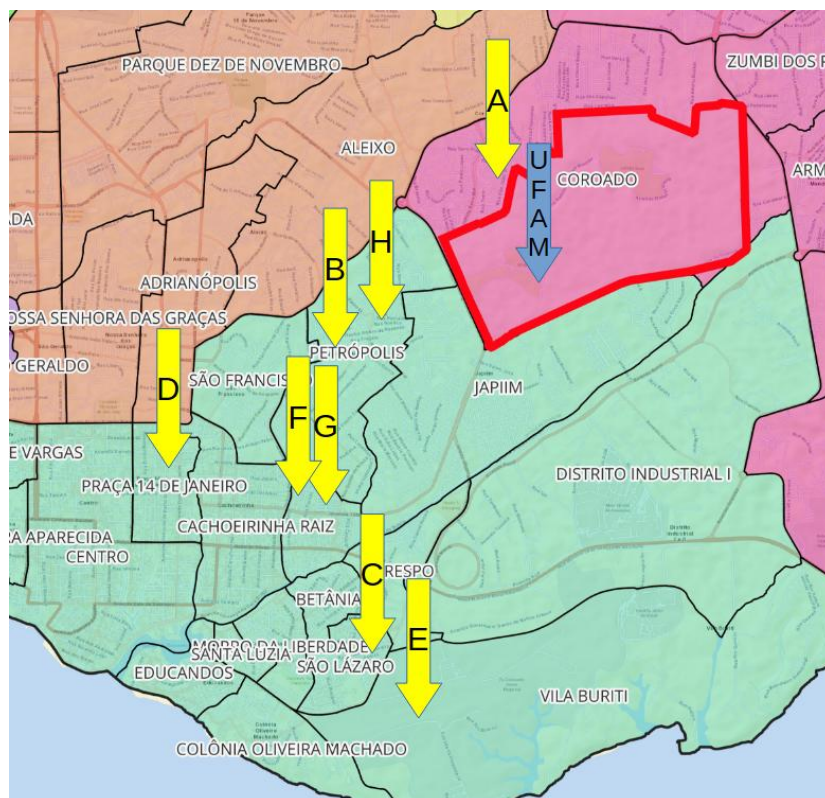
5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O perfil das participantes, conforme apresentado na Tabela 1, foi composto majoritariamente por mulheres, tendo apenas um representante do sexo masculino. A idade variou entre 61 e 74 anos, apresentando uma forte estabilidade residencial, uma vez que todos os participantes moram em seus bairros há longos períodos, entre 30 e 60 anos. Os bairros citados incluíram Coroadó (Zona Leste), Petrópolis (Zona Sul), São Lázaro (Zona Sul), Praça 14 (Zona Sul), Japiim II (Zona Sul) e Raiz (Zona Sul). Quanto à percepção de saúde, cinco participantes avaliaram sua própria saúde como boa e dois como mediana, tendo apenas uma participante que descreveu sua saúde como ruim. Em relação aos aspectos socioeconômicos, as participantes informaram renda de 1 a 3 salários mínimos. Todos informaram utilizar o transporte público, porém, com frequência distinta, sendo que quatro utilizam duas vezes por semana, enquanto três utilizam quatro vezes por semana e uma faz uso diário, caso da Participante C.

Tabela 1- Perfil Sociodemográfico dos Participantes

Participante	Sexo	Idade	Bairro	Tempo de Residência (anos)	Avaliação de Saúde	Renda mensal (salários mínimos)	Frequência semanal de uso de Transporte Público
A	F	70	Coroadó	41	Ruim, possui doença crônica e faz uso de medicação	1 a 2	2x
B	F	63	Petrópolis	40	Boa	1	2x
C	F	69	São Lázaro	60	Boa	1 a 2	Todos os dias
D	F	74	Praça 14	50	Boa, possui doença crônica e faz uso de medicação	2	2x
E	F	65	Japiim II	52	Mediana	2	4x
F	F	61	Raiz	47	Mediana	2 a 3	4x
G	M	65	Raiz	47	Boa	2 a 3	4x
H	F	66	Petrópolis	42	Boa, possui doença crônica e faz uso de medicação	Não consta na fonte	2x

Figura 1 – Localização dos Bairros por Participantes

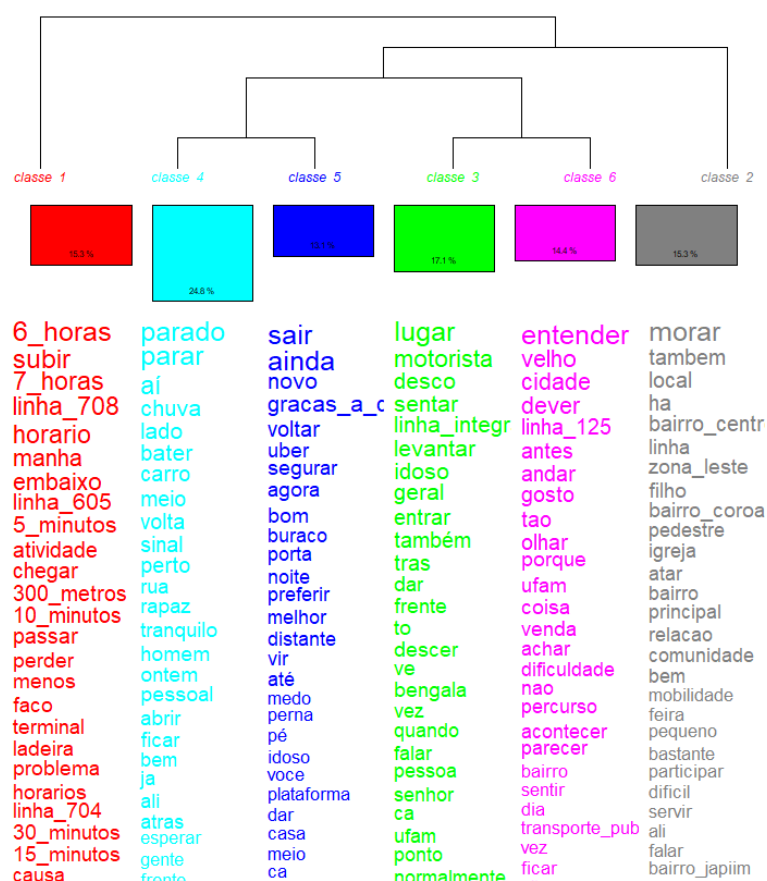


Nota. Elaborado por Ana Carolina Gomes Correia

5.1 Mapeamento Participativo

A partir do uso da Classificação Hierárquica Descendente (CHD), fundamentada no Método Reinert, foram registrados 283 segmentos de texto, 1471 de formas, 9839 de ocorrências, 1027 de lemas, 927 de formas ativas e 92 de formas suplementares, resultando na taxa de retenção de 78,45% (ideal $\geq 75\%$) viabilizando a análise. Assim, a CHD resultou na classificação de 6 classes (Figura 2).

Figura 2- Dendograma com segmentos de texto resultantes da CHD

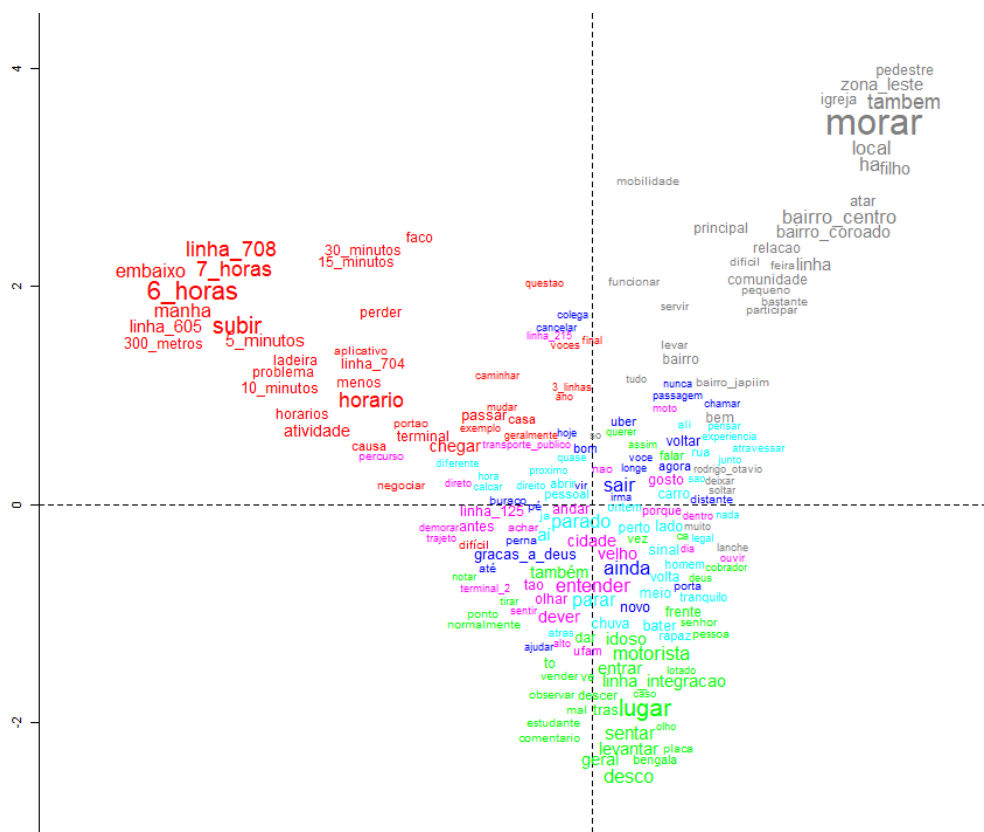


Nota. Gráfico extraído do IRAMUTEQ

O dendograma acima apresenta a Classe 1, representada pela cor vermelha com 15,3% dos segmentos do texto, se destacando como uma classe isolada que permite visualizar um conjunto de palavras que direcionam para aspectos da mobilidade das participantes, indicando informações de rotina de horários, distâncias e linhas de transporte público utilizadas. A classe 2, representada pela cor cinza com 15,3%, também se isola e descreve aspectos socioespaciais a partir da relação das idosas com seus bairros,

comunidades e no acesso aos diversos serviços disponíveis na cidade. Seguindo, observa-se a ramificação de dois grandes subgrupos dependentes que apresentam similaridades entre si, primeiramente entre a Classe 4 na cor azul claro (24,8%) e a Classe 5 na cor azul escuro (13,1%) que apresentam palavras relacionadas às condições do ambiente e que impactam a mobilidade das participantes e por fim, no outro quadrante temos a conexão entre as Classe 3 na cor verde (17,1%) e a Classe 6 na cor rosa (14,4%) que trazem aspectos das relações sociais com motoristas e usuários de outras faixas etárias dentro do transporte-público, além de citar as principais necessidades no uso do modal. Para detalhamento e melhor compreensão das classes isoladas e as que apresentam similaridades, a Figura 3 ilustra em plano cartesiano a estrutura e as posições das palavras, a partir das cores das classes.

Figura 3 - Representação gráfica do Dendrograma em Plano Cartesiano



Nota. Gráfico extraído do IRAMUTEQ

Assim, a organização das classes geradas pela CHD indicou 4 categorias sendo: I) Classe 1 - Aspectos temporais e espaciais na mobilidade da pessoa idosa, II) Classe 2 - A relação idoso-bairro, III) Classes 4 e 5 - Condições ambientais e desafios na mobilidade da pessoa idosa e, por fim IV) Classes 3 e 6 - O idoso no transporte público: acessibilidade e protagonismo. Destaca-se que as aglutinações das classes 4-5 e 3-6 para a formação das categorias III e IV se formaram a partir das similaridades apontadas entre elas nas Figuras 1 e 2.

5.1.1 Aspectos Temporais e Espaciais na Mobilidade da Pessoa Idosa

A identificação das dimensões temporal e espacial presentes na mobilidade cotidiana das participantes idosas, se mostraram nesta categoria como fatores determinantes no planejamento e na execução de seus deslocamentos urbanos. O aspecto temporal, sob uma perspectiva cronológica, surge como fator importante e decisivo na roteirização mental dos trajetos casa-universidade. Como estratégia para atenuar as incertezas do sistema de transporte público e garantir a mobilidade, as participantes elaboram estratégias, construindo um planejamento mental desses trajetos, considerando a noção do tempo de caminhada para se chegar até o ponto de embarque, a quantidade de linhas de ônibus disponíveis, a frequência e o horário das linhas, o tempo de percurso do ônibus e o início das atividades na UFAM.

A rigorosa programação desses trajetos é evidenciada por falas como: *“me programo, se hoje saí tal horário, eu tenho que chegar pelo menos 5 minutos antes naquele horário”* fala da Participante C, *“quando não consigo pegar o ônibus lá embaixo, subo 15 minutos para as 6h pra pegar a linha 125 ou a linha 215...já sei o horário que o transporte público passa, eu ia pegar as 7h30 e chegava aqui com tempo”* fala da Participante B, *“chego lá 6h...as atividades iniciam 8h”* fala da Participante A, *“gasto mais ou menos 5 a 6 minutos até chegar na parada...para mim não perder vou caminhar uns 5 a 7 minutos”* fala da Participante A, *“geralmente o transporte público faz a primeira rota às 5h, aí acordo 4h30 da manhã”* Participante D, *“eu tenho que estar aqui 7h da manhã, tenho que pegar o transporte público lá 6h”* fala da Participante B.

Somado à dimensão cronológica, a noção espacial também assume papel de relevo na organização dos trajetos. As seguintes falas da Participante B *“é 300 metros da minha casa para a principal”*, *“me desloco 400 a 300 metros para chegar no terminal”*; e da Participante C *“é 50 metros da parada”*, demonstram a percepção de distância alinhada à

noção temporal para o processo de orientação dos trajetos, exigindo das participantes um exercício mental para avaliar as possibilidades de deslocamento a partir dessa métrica.

Além disso, notou-se que quanto maior ou menor a oferta de linhas de transporte público nos bairros, essa variável atua como determinante na possibilidade de construção de itinerários alternativos caso não seja possível acessar a linha preferencial para chegar na UFAM. A esse respeito, a Participante B relata *“quando não consigo pegar o ônibus lá embaixo, subo 15 minutos para às 6h pra pegar a linha 125 ou a linha 215, e se eu pegar o 215 fico lá em frente a Ufam para pegar o integração”* e a Participante C complementa *“o meu trajeto é assim, como tenho 3 linhas de transporte público à disposição, só dois servem, a linha 605 e o 708 que posso pegar no terminal do bairro e vou para o terminal 2...quando não pego a linha 605, que ele é assim de hora em hora, é um horário difícil, eu pego a linha 708 que vai também para o terminal e aí faço o mesmo percurso”*. Logo, havendo uma multiplicidade de opções de linhas de transporte público, a mobilidade das participantes com destino a UFAM é assegurada por meio de arranjos flexíveis de rotas.

Do contrário, a escassez de alternativas de rotas e linhas de ônibus restringe severamente a autonomia e a mobilidade das participantes, como o caso da Participante A que depende de apenas uma única linha de ônibus para chegar na UFAM: *“no meu caso só tem um ônibus que entra aqui pra onde eu moro, pra zona leste né. Só 352 que vem pra cá, que é uma demora que Deus o livre, só tem ele. Antigamente entrava o 002 e o 001, eles entravam aqui, agora não entra mais, não sei por quê. É só sobre o trajeto pra cá que é difícil”*. As alternativas reduzidas em alguns bairros tornam-se um fator de vulnerabilidade que dificulta a mobilidade, com tempos de espera extenuantes, cerceando o direito à circulação plena, segura e ágil das participantes.

As falas das participantes idosas reunidas nesta categoria, atestam nas suas vivências urbanas, principalmente a partir do uso de transporte público, a articulação das dimensões temporal e espacial como uma métrica que se torna central para a sua organização diária. Desse modo, recorre-se à capacidade cognitiva para auxiliar nessa orientação, organizando rotinas em estreita consonância com as escalas, pontos de embarques-desembarques, atrasos e deficiências operacionais das frotas locais. Para Pinheiro e Gurgel (2011), o tempo está presente na experiência do sujeito com o entorno que se relaciona, mesmo que se constitua num processo frequentemente não consciente, o tempo se manifesta a partir das dimensões de sequência, ritmo e duração que modulam cognitivamente e afetivamente as inter-relações indivíduo-ambiente. Corroborando a

ideia, os autores Gärling, Kwan e Golledge (1994), ao estudarem sobre as escolhas e tomadas de decisão na realização de trajetos em contextos urbanos para fins de modelagem de processos computacionais, destacam o tempo e as noções de distância como pilares fundamentais na estruturação, delimitação e direcionamento das decisões de deslocamentos diários.

Os trajetos e percursos presentes no cotidiano dessas participantes, são de antemão resultado de um processo cognitivo complexo onde o indivíduo tenta otimizar suas necessidades diárias no quadrante tempo-espço. A partir das análises de Gärling e Bergstad (2025), a mobilidade cotidiana, por se constituir nas atividades e objetivos impulsionados pelas necessidades, obrigações e desejos humanos, constitui um caráter instrumental que exige do indivíduo um trabalho mental complexo articulado à noção tempo-espço para conseguir se deslocar. Dentro desse processo mental complexo, Gärling, Kwan e Golledge (1994) e Gärling e Bergstad (2025) destacam a atuação do campo da memória, que a partir do processo de recuperação de informações de restrições espaço-temporais constituídas no cotidiano da relação de indivíduos com seus entornos, dão base para uma representação mental dos percursos, tornando-se um apoio no processo decisório dos trajetos, assim, assegurando a mobilidade das participantes na cidade. Lynch (1960), em sua obra *“A Imagem da Cidade”*, compartilha da mesma ideia ao destacar a atuação da cognição, que permite apreender aspectos espaciais num dado tempo em um processo de construção de uma representação mental da cidade que se associa a sensações, experiências, rotas e marcos ao longo da vivência individual de cada cidadão, orientando principalmente a sua mobilidade.

O planejamento dos trajetos das participantes envolve uma gama de decisões diárias, tais como quais atividades realizar, onde, a que horas e como se deslocar, que ao serem respondidas e executadas, impactam diretamente na experiência da mobilidade. Doherty *et al* (2002) explicam que quando estas decisões são respondidas, combinadas e executadas por um longo período de tempo elas acabam definindo um processo chamado de “agendamento de atividades”, sendo fundamentais e presentes na mobilidade dos indivíduos, ao fornecer subsídios de noção de tempo e espaço dos percursos. No entanto, esse processo contínuo e dinâmico de tomadas de decisões, embora ancorado na familiaridade, está sujeito a sofrer mudanças repentinas, como em casos de imprevistos decorrentes da alteração de horários ou de pontos das rotas e falhas no aplicativo “Cadê Meu Ônibus?”, que acabam demandando das participantes uma reorganização do agendamento de atividades já pré-estabelecidas. Para alguns, essa adaptação torna-se

impossível, pois dependendo dos fatores ambientais, como no caso da Participante A que faz uso de apenas uma linha de ônibus para realizar seu trajeto, vê sua capacidade de reorganização severamente limitada pela impossibilidade de planejar e realizar trajetos alternativos.

A funcionalidade instrumental da mobilidade urbana no processo de envelhecimento das participantes ganha destaque nessa categoria, visto que o trajeto Casa-UFAM demanda o esforço mental-físico diário de organização e execução de seus trajetos, a fim de atender suas demandas diárias. Para Cavalcante *et al.* (2018), a mobilidade em si é uma parte integrante da vida humana, que se constitui a partir das necessidades básicas, direcionando a ação de se deslocar para a satisfação dessas demandas. Para Gärling e Bergstad (2025) o esforço requerido das idosas para operacionalizar a mobilidade urbana tem como foco a realização das atividades humanas para atingir bem-estar. Sob o mesmo enfoque, os estudos com pessoas idosas desenvolvidos por Mynarski *et al.* (2023) apontam para a mobilidade urbana como um fator de qualidade de vida à medida em que possibilita o acesso aos destinos desejados, principalmente tratando-se do acesso a serviços de saúde e lazer.

Contudo, é importante destacar a natureza da qualidade da mobilidade urbana no envelhecimento das participantes de modo a verificar se a mobilidade imposta e vivenciada favorece ou não o envelhecimento ativo e saudável em Manaus. De acordo com Günther (2022), à medida que o tempo passa, pessoas e ambientes mudam, logo, surge descompasso entre as demandas do ambiente e as habilidades individuais, o que pode restringir a pessoa idosa para garantir um envelhecimento satisfatório. Ainda que as participantes operacionalizem o exercício de organização no tempo e espaço dos seus deslocamentos com foco nas suas atividades cotidianas, a infraestrutura urbana precária e a insuficiência de modais de transporte comprometem a qualidade de vida da população

5.1.2 Relação Idoso-Bairro

Nesta categoria foi possível compreender a relação das participantes com os entornos dos bairros a partir da disponibilidade de serviços como transporte público, supermercados, feiras, praças, comunidades religiosas, academias, postos de saúde e escolas, que se mostraram importantes diante das necessidades cotidianas das participantes. Dentre esses aspectos, o transporte público emergiu nas falas das participantes como elemento prioritário na experiência urbana, constituindo-se como um critério decisivo para a satisfação e a permanência na residência.

A centralidade do transporte público na relação das participantes com seus bairros é descrita na fala da Participante B, residente há 41 anos no bairro Petrópolis, que ao considerar positivamente a oferta de linhas de transporte público em seu bairro disse “*eu não tenho que me queixar né? às vezes meus filhos querem até que eu me mude de lá, mas como? Já estou há 40 anos aqui, se penso em morar em outro local só penso na questão do transporte público*”. Da mesma forma, a Participante A, residente há 41 anos no bairro Coroadó enfatiza sua conectividade espacial positiva a partir do transporte público afirmando “*gosto muito do bairro porque ele é bem abastecido de transporte público, tem transporte para onde você quiser ir, para o centro, para zona leste e zona sul*”. Complementarmente, a Participante C, residente há 60 anos no bairro São Lázaro, destaca gostar do seu bairro por oferecer facilidade de deslocamento através do transporte público afirmando “*o meu bairro, eu gosto do meu bairro. Eu tenho 3 linhas de ônibus, tem uma aqui, tem duas aqui é fácil acesso*”. Logo, o transporte público consolida-se como um indicador fundamental na satisfação residencial das participantes, visto que é por meio deste elemento que a mobilidade urbana das participantes é garantida para outras partes da cidade, para acessar outros serviços, que muitas das vezes não se encontram nos seus bairros.

Além da mobilidade por meio do ônibus, a importância da proximidade de serviços também foi citada pelas participantes. A fala da Participante C, por exemplo, qualifica o seu bairro organizado e planejado a partir da presença da maioria destes serviços próximos a sua residência. Após retornar para Manaus em 2014, voltou a residir no mesmo bairro, sinalizando que atualmente o bairro evoluiu em termos de mobilidade devido às vias pavimentadas, o acesso ao transporte público e a percepção de segurança que favorece o caminhar e a sociabilidade com a vizinhança. Para a Participante A, o bairro Coroadó, além de possuir diversas linhas de transporte público, como foi mencionado anteriormente, oferece fácil acesso ao comércio, com destaque para a presença de três supermercados no entorno de sua residência.

Em contrapartida, a Participante B aponta a escassez de feiras e supermercados próximos a sua residência, logo, exigindo um deslocamento mais longo da participante para acessar este serviço, cenário no qual o transporte público assume novamente um papel compensatório eficaz. A participante relata que não há espaços adequados para caminhar e/ou praças para que a comunidade possa realizar atividades de lazer. Assim, as crianças e a comunidade fazem uso improvisado de um campo de uma escola para realizar atividades de lazer e esporte.

As falas das participantes evidenciam nesta categoria a relação com seus bairros, constituída pela satisfação residencial diante dos serviços ofertados, pois ao terem suas necessidades assistidas, o sentimento de contentamento é ampliado. A satisfação residencial, conceituada por Mohit e Al-Khanbashi Raja (2014) como a sensação de contentamento ao se ter ou alcançar o que se necessita no ambiente residencial, se materializa nas falas das participantes a partir da satisfação que estas relatam ao acessar transporte público, supermercados, feiras, ruas pavimentadas, espaços de lazer, dentre outros, presentes em seus bairros. Para Moreira (2025), a satisfação com o ambiente residencial torna-se um importante preditor da qualidade de vida e bem-estar, que somente são garantidos quando múltiplos componentes estão presentes, principalmente o acesso a comércio, educação, emprego, lazer e serviços médicos, aspectos estes percebidos na fala das Participantes A e C, que expressam gostar de morar em seus respectivos bairros e estarem bastante satisfeitas quanto a presença desses elementos.

Em contrapartida, a ausência de determinados elementos e serviços ou a precariedade destes, pode acarretar a insatisfação residencial das participantes. Para Mohit e Al-Khanbashi Raja (2014) o processo de satisfação/insatisfação residencial pode partir de várias explicações. Os relatos descritos aproximam-se da Teoria dos Construtos Psicológicos explicada por Galster (1985), que propõe a satisfação residencial como um resultado cognitivo e comparativo, onde os indivíduos fazem avaliações constantes de sua habitação a partir de um balanço mental entre os contrastes da situação atual percebida com o seu padrão de referência. A satisfação prevalece quando há uma congruência entre habitação atual com o padrão ideal. Caso ocorra uma incongruência, o indivíduo pode adaptar suas necessidades à realidade posta, produzindo um mínimo de satisfação ou podem vivenciar a insatisfação total do local.

A satisfação residencial das participantes nesta pesquisa aponta para um estado dinâmico, frequentemente marcado por uma constante adaptação de suas necessidades diante da falta de alguns elementos e serviços urbanos. Esse estado dinâmico fica evidente no relato da Participante B, em que o estresse e a insatisfação em decorrência da falta de feiras e supermercados próximos da sua residência são mitigados e compensados pela diversidade de linhas de transporte público presentes em seu bairro, ampliando a possibilidade de mobilidade para o acesso da participante a esses serviços em outras regiões da cidade. Diante disso, o transporte público ganha destaque nesse processo da avaliação residencial, pois sob a ótica de Galster (1985), embora haja clara incongruência relacionada à oferta de supermercados, ambientes de lazer e esporte, serviços de

assistência médica, etc., diante do ideal residencial das participantes, em geral por terem uma oferta maior de itinerários de ônibus, o ganho na facilidade de circular pelo transporte público viabiliza uma adaptação compensatória, reconfigurando a percepção ambiental e impedindo que a falta de serviços locais resulte na insatisfação residencial total (Mohit & Al-Khanbashi Raja 2014).

Fica evidente que o caráter complexo da satisfação residencial presente nas vivências das participantes, não pode ser concebida e explicada unicamente pelas características residenciais, mas também a partir dos aspectos sociais, culturais, psicológicos (afetos, cognição e conexão) que guiam a avaliação e a interpretação delas sobre o seu entorno, considerando a experiência total de vida no bairro. A satisfação residencial indicada pelas participantes pode estar relacionada de maneira mais direta ao tempo de residência delas em seus bairros, o que nos faz apreender que o fenômeno da satisfação/insatisfação residencial reflete na decisão das participantes em envelhecerem no local (Amérigo, 2002; Esperidião *et al.*, 2020; Del-Roio *et al.*, 2023).

O termo "*aging in place*" emerge nessa discussão à medida que as idosas expressam o forte desejo de permanecer e residir em seus bairros enquanto envelhecem. Traduzido como "Envelhecer no Local", o conceito refere-se à capacidade e ao desejo que os indivíduos têm de permanecer morando em suas residências e comunidades de forma segura, independente e confortável durante a velhice. Para Iecovich (2014), o termo é composto por uma inter-relação de fatores físicos (casa ou vizinhança), sociais (relacionamentos interpessoais), emocionais e psicológicos (vínculo afetivo, memórias e senso de pertencimento), além de culturais (valores, crenças, etnia, significados e símbolos), sendo essenciais para a análise deste fenômeno.

As vivências relatadas pelas participantes reforçam que o processo de "*aging in place*" está entrelaçado aos seus laços comunitários, à participação ativa local, e, principalmente, ao senso de mobilidade, proporcionado pelo transporte público. O relato da Participante B exemplifica esse processo ao descrever sua inserção na comunidade através de atividades religiosas e encontros comunitários no campo escolar, destacando a qualidade do transporte público como um critério decisivo que inviabiliza qualquer intenção de mudança do local de moradia, culminando no seu desejo de permanecer no bairro: "...só saio daqui quando Deus quiser". De maneira semelhante, a Participante C, destaca a sua permanência no bairro ao pontuar aspectos de segurança e os laços comunitários ali presentes, destacando também a disponibilidade do coletivo local como elementar na sua mobilidade e autonomia cotidiana. Para Ratnayake *et al.* (2022), idosos

tendem a associar o envelhecer no local a atributos positivos atrelados à sua autonomia e independência em comunidades que oferecem relações sociais e acesso a vários serviços de forma segura.

O apego ao lugar (*place attachment*), também compreendido na literatura como vínculo com o lugar, se faz presente também nas vivências cotidianas das participantes, mostrando-se indissociável ao processo de *aging in place*. Elali e Medeiros (2011) apresentam este como um termo complexo e multifacetado, em que sua compreensão se encontra na relação das percepções físico-espaciais e simbólicas atribuídas pelo sujeito ao se relacionar com o ambiente construído. Para Iecovich (2014), o apego ao lugar toma maior profundidade à medida que as pessoas envelhecem. Para Santos *et al.* (2021) e Rodrigues *et al.* (2023) o apego da pessoa idosa com seu território residencial, se constrói pelo forte vínculo emocional, cognitivo e comportamental desenvolvido na relação com o seu entorno residencial. O tempo de permanência no bairro materializa o apego na proporção que é composto por memórias pessoais que compõem as biografias dos sujeitos a partir da história do bairro, do fortalecimento do sentimento de pertencimento e da apropriação manifestados na participação ativa na comunidade.

As vivências do envelhecimento no local presentes na relação das participantes com o bairro apontam também para demandas das condições ambientais, principalmente no que se refere ao serviço do transporte público, que exerce forte influência no processo de envelhecimento das participantes. Albuquerque *et al.* (2018) e Vitman-Schorr *et al.* (2020) pontuam que através do fenômeno *aging in place*, o crescimento da demanda por ambientes adequados para pessoas idosas se expandiu, a nível local, a fim de investigar os fatores ambientais que podem favorecer ou não a vivência desse fenômeno de forma ativa e saudável.

5.1.3 Condições Ambientais e Desafios na Mobilidade da Pessoa Idosa

As classes em similaridade proporcionaram, nesta categoria, visualizar as condições do ambiente urbano e o reflexo destas na mobilidade das participantes idosas em seus trajetos cotidianos. As calçadas, ruas, paradas de ônibus e estruturas do transporte público foram em geral os elementos, apontados pelas participantes, que exercem forte impacto na mobilidade urbana, que dependendo das condições ambientais, comprometem a autonomia, a liberdade de circulação plena e segura das participantes.

As calçadas foram descritas como inexistentes, irregulares, estreitas e obstruídas por comércios e estacionamentos informais, forçando as idosas a disputarem esses

espaços com os automóveis, dificultando a caminhada das participantes, como podemos observar nos seguintes relatos: *“o meu bairro não tem calçadas fáceis para caminhar...quase manaus toda não tem calçadas, os carros ficam atrapalhando, a gente tem que ficar competindo, mas eu caminho no meu bairro”*; *“no canto da minha casa no final da rua aí tem uma loja de carro e bota o carro até aqui [calçada]”* disse a Participante D. O sentimento de medo de quedas foi uma das preocupações da participante A ao relatar sua insatisfação no uso de cerâmicas em calçadas no seu bairro, *“eu perdi um amigo que escorregou numa calçada...por que o pessoal tem mania de fazer da calçada da rua a extensão da sua casa? Bota uma cerâmica dentro de casa, ela acha bonita aquela cerâmica, ela vê e estende para a rua. Gente idosa. Eu perdi um amigo caindo numa calçada dessa. Ele passou na cerâmica, tinha chovido, estava liso, ele escorregou e caiu. A cerâmica estava quebrada, ele cortou o joelho e ali ele pegou uma bactéria. Dois anos depois, fez de tudo, meu amigo morreu. Eu já vi muita gente caindo, escorregando. Deveria ser proibido fazerem as suas calçadas, a calçada da rua a extensão da sua casa, fazer a cerâmica”*.

Para além das dificuldades em caminhar nos espaços das calçadas, as péssimas condições de ruas marcadas por buracos e inclinações são ressaltadas pelas participantes como condições ambientais que pedem atenção e cuidado redobrados na sua mobilidade. A fala da Participante E destaca essa realidade em seu bairro Japiim *“no Japiim está só o buraco. tá só o buraco em todo canto. Estava mais bonito lá, estava um tapete, né? Aí entrou a Água de Manaus, fez um monte de buraco lá. Hoje eu quase pus o meu pé, eu ainda torci assim um pouco. Está até dolorido. Eu ia sair de casa no portão, a gente mandou consertar, não sei quantas vezes. Eles vêm com aquelas... e tow tow tow! E está toda feia lá em casa agora. Cheia de buraco o Japiim, tem que ter maior cuidado para não cair”*. Para a Participante B, as ruas inclinadas exigem o esforço na mobilidade: *“o problema é que eu sinto que é a ladeira, né? Mas o que é que eu posso fazer? o barro é inclinado? ladeira, né? Então é isso”*. Além dos desafios que as participantes enfrentam ao caminharem, os buracos e inclinações também refletem no risco e no medo de cair dentro do transporte público, como podemos constatar no relato da Participante A: *“foi ontem, o que eu saí daqui ontem que ele vai até lá na parte sul, lá para dentro né? ... eu estou com problema de coluna e ia praticamente vazio, você prefere vir em pé do que sentado, porque ele passava por aqueles buracos... que ele vinha mesmo, ele vinha com muita velocidade e passa por tudo quanto era buraco...Eu tenho medo”*.

As estruturas e as condições do serviço de transporte público foram problematizadas desde a falta de condições adequadas das paradas de embarque e desembarque até aos aspectos estruturais do próprio transporte público, que afetaram o sentimento de segurança nos deslocamentos das participantes. A avaliação das paradas de transporte público consideradas como inadequadas e em alguns casos inexistentes foram visíveis nas seguintes falas: *“a parada não tem, no terminal chove mais dentro do que fora, a gente estica o braço lá e se ele ver a gente ele para”, “na parada não tem cobertura não tem bancos”, “não tem... é céu aberto né?. Aliás, não tem nem sinalização assim. Já é o costume. Fica na calçada, de uma casa, de uma residência, essa parada.”*, *“na primeira parada tem (cobertura). Tem uma casinha que é tudo bonitinho. E lá na segunda parada é na frente da padaria, não tem banco, não tem nada, mas tem uma estrutura boa que ninguém pega chuva”*.

Quanto à estrutura do transporte público, as escadas altas dos ônibus acabam limitando e tornando difícil a subida das participantes no veículo: *“Não, o ônibus é alto. Devia ter uma escadinha para a gente. Porque é alto o ônibus. E aí a gente fica esticando aquela coisa toda, sabe? Então o ônibus não é preparado pelo menos para gente de menos de 1,50 que é o meu caso. Então é difícil, como é difícil para entrar como para sair”* disse a Participante C. A participante A também afirma que *“é muito alto... eu caí e bati minha canela...na do meio que era muito mais alta, porque aquela que tem escada, né, pra cadeirante, ela é muito mais alta e eu escorreguei”* ao relatar um ocorrido ao tentar subir na escada de um veículo. Diante dessa situação, as participantes pontuaram a preferência de embarcar e desembarcar pela porta dianteira, visto que se sentem mais seguras e confiantes para subir ou descer do ônibus, como enfatizado pela Participante C: *“Então, eu tenho que entrar pela porta do meio. Quando eu entro pela porta do meio, eu vou mais perto do motorista o mais próximo possível, aí eu fico tranquila. Mas quando eu entro pela frente, eu desço pela frente. Por quê? Porque eu desço pela frente, porque o motorista está me vendo e porque se eu descer por trás, ele pode...ir embora e eu cair”* e pela Participante E *“eu gosto de entrar pela frente porque é o caso que ela diz, eles têm que ver o idoso entrar e o idoso sair porque tem dificuldade de andar”*.

As participantes destacaram que em geral os transportes públicos, por serem modelos de veículos antigos, tornam-se totalmente inadequados para o deslocamento da população, pois, apresentam falhas técnicas de acessibilidade para embarque e desembarque, para a sinalização de parada, a falta de barras de segurança e de assentos adequados. Esse cenário podemos entender a partir das seguintes falas: *“E outra coisa*

também como eu te falei é o ônibus sujo e velho, ônibus não apropriado pra gente” (Participante C); *“às vezes tem um corrimão, então você pega, ele e solta, tem ônibus que é assim. Então quer dizer, você se sente totalmente desprotegido. No geral tem barra de segurança, mas às vezes também quando você pega numa barra ela solta”* (Participante A); *“Eu quando eu ando eu tenho que subir naquela coisinha do motorista assim para pegar lá em cima, porque a minha altura, eu venho de tênis né? não dá porque é muito alto aqui ali, tinha que ser aquele negócio que você aperta aqui, mas não serve nenhum, né? Uma vez eu tentei, apertei botãozinho de parada, aí eu olhava para lá nada, não funcionava mais. Porque esses ônibus são velhos e já vem escangalhados”* (Participante E).

As referências retratadas pelas participantes em relação às condições tanto dos entornos dos seus bairros quanto do transporte público, por refletirem em um severo impacto na mobilidade segura e abrindo espaço para o sentimento de medo diante de possíveis acidentes e violências urbanas, configuram-se como barreiras ambientais que ameaçam cotidianamente a autonomia e a liberdade de circulação plena das pessoas idosas. Essas barreiras ambientais descritas neste estudo apontam para um cenário urbano marcada por uma baixa docilidade ambiental, conceito este desenvolvido nos estudos de Lawton e Nahemow (1973) relacionado à capacidade de um ambiente físico fornecer recursos diante das limitações dos indivíduos, fazendo com que estes possam desempenhar suas atividades em uma zona mais adequada às suas habilidades e competências. O conceito nos permite compreender que as irregularidades urbanas marcadas por ruas esburacadas, escadas altas dos ônibus, calçadas com cerâmicas, estreitas e ocupadas por automóveis, presentes nas vivências urbanas das participantes, retratam a impossibilidade do ambiente ser dócil para estas idosas, que enfrentam inevitáveis declínios funcionais próprios do envelhecimento. Assim, fica inviável que possam desempenhar suas capacidades de mobilidade de forma cômoda e segura (Albuquerque *et al.*, 2018; Günther & Elali, 2018; Silveira *et al.*, 2025).

No modelo pressão-competência, proposto pelos autores Lawton e Nahemow (1973) que dá base para a hipótese de docilidade ambiental, ao explicitar que o desempenho funcional do indivíduo é resultado da interação entre a pressão que o ambiente exerce sobre a pessoa e as competências de cada indivíduo de responder a essa demanda ambiental, fica nítido nos relatos das participantes a incongruência na relação idosas-bairros, visto que as condições urbanas apresentadas geram pressões elevadas diante das competências das participantes idosas. Logo, o resultado são as dificuldades na

mobilidade, na redução da independência e autonomia e na acentuação do medo de acidentes que podem ameaçar sua saúde integral. Albuquerque e Günther (2023) destacam em seus estudos a importância de alinhar aspectos de infraestrutura urbana e mobiliário às demandas de mobilidade de pessoas idosas, pois, tornar congruente as competências do indivíduo idoso e os recursos ambientais é tornar a cidade mais dócil, favorecendo a proatividade da população idosa nas atividades cotidianas a partir de uma mobilidade segura e promovendo um envelhecimento ativo e saudável.

Corroborando a ideia, os estudos de Vitman-Schoor *et al.* (2020) e Silveira *et al.* (2025) propõem que para se garantir um envelhecimento no local de forma ativa através de ambientes dóceis, é necessário o trabalho de identificação e eliminação dessas barreiras ambientais presentes nos contextos urbanos. Confirmando esta ideia, Diniz (2017) conclui que idosos, ao fazerem referência à eliminação de barreiras ambientais presentes em ambientes urbanos, destacaram ser necessário a melhoria no transporte público, no sistema de sinalização e na qualidade de ruas e calçadas. Logo, a partir dos pressupostos de Lawton, reduzir as barreiras por meio de adaptações que possam facilitar o desenvolvimento de idosos e promover melhor qualidade de vida é considerar o modelo pressão-competência em articulação com a Teoria Ecológica do Envelhecimento e os estudos do planejamento urbano, de modo a assegurar a oferta de uma cidade amigável para a pessoa que envelhece (Bastetti *et al.*, 2012; Günther, 2011; Albuquerque *et al.*, 2018; Albuquerque & Elali, 2024).

A realidade urbana relatada por essas participantes se contrapõe ao ideal de ambientes amigáveis à pessoa idosa, ideia preconizada pela OMS (2007) a partir do Guia Global Cidades Amigas das Pessoas Idosas, que destaca a importância de criar espaços urbanos acessíveis, seguros e inclusivos, capazes de promover cada vez mais o envelhecimento saudável e a participação social plena de pessoas idosas. Garantir que estes espaços sejam dóceis e amigáveis requer que a infraestrutura urbana da cidade de Manaus e os serviços oferecidos estejam alinhados às necessidades específicas da população idosa manauara, a partir de calçadas contínuas e seguras, transporte público acessível e abrigos confortáveis das paradas, sendo estes os principais elementos urbanos criticados pelas participantes (Paiva, 2025).

O estudo de Rodrigues (2024), ao fazer uma análise sobre a mobilidade urbana de Manaus num viés da sustentabilidade, destaca o quanto a morfologia do espaço da cidade de Manaus, caracteristicamente horizontal, reveste-se num modelo urbano disperso, fragmentado, de baixa conectividade urbana e nada sustentável nas suas dimensões

socioeconômica e ambiental, causando irregularidades nos entornos urbanos. As falas das participantes quanto às calçadas serem tomadas por lojas de automóveis coincidem com a ideia de Rodrigues (2024) e Neto e Nogueira (2024) ao apontarem Manaus como a cidade dos automóveis, onde a mobilidade ativa e a utilização do transporte coletivo público é pouco valorizada, assim, as obras destinam-se aos automóveis em detrimento de uma mobilidade urbana acessível aos pedestres e usuários do transporte coletivo.

Especificamente, o cenário do serviço de transporte público em Manaus retratado pelas participantes por suas estruturas inadequadas, coincidem com os achados do estudo de Silva *et al* (2019) e Neto e Nogueira (2024) em que a avaliação da população manauara reafirma o transporte público da cidade como um problema substancial na insatisfação dos usuários, pois, o serviço é oferecido por veículos superlotados, sucateados, que constantemente quebram, resultando numa imobilidade vivenciada cotidianamente pela população. Pensando na pessoa idosa diante das modificações corporais comuns do processo do envelhecimento, Diniz (2017) e Amâncio (2018) discorrem que pessoas idosas vivenciam essas dificuldades de acesso no transporte público e nos demais espaços e serviços distribuídos na cidade, de forma acentuada, tendo em vista que as escadas do ônibus com níveis elevados, com estruturas precárias, com paradas de ônibus sem bancos e/ou coberturas, com ruas esburacadas, com calçadas inadequadas e outros elementos configuram-se como ambientes urbanos com pressões ambientais significativas que ameaçam a saúde do idoso.

Segundo Neto (2024), ao estudar as mudanças intensas e repentinas ocorridas no serviço do transporte público de Manaus, constatou-se que a gestão do serviço toma decisões baseadas unicamente na lógica capitalista, na qual a redução dos gastos públicos em relação a manutenção dos veículos torna-se o foco, sacrificando a mobilidade segura e confortável da população à medida que são oferecidos veículos de menor capacidade e com menor custo de reparos. Esta dinâmica culmina em um maior desconforto para a população devido a superlotação, principalmente em horários de pico. Ao situar essa realidade, o direito à cidade como teoria política desenvolvida por Lefebvre (1968) e implementada por Harvey (2008) coloca a questão dos problemas da mobilidade urbana da cidade de Manaus, não somente pelas condições físicas e espaciais, mas perpassa pelas questões de justiça social e democratização no acesso e uso da cidade.

As cidades contemporâneas ao assumirem um caráter neoliberal e mercadológico, baseiam suas decisões nos interesses econômicos em detrimento da qualidade de vida e da mobilidade humana saudável. Esse marco ideal neoliberal faz com que a política

urbana se torne um problema de mercado, fazendo com que o acesso à cidade seja cada vez mais mediado pelo poder de compra e por meio da relação cliente-consumidor, uma vez que o próprio modo de vida urbano se torna também uma mercadoria cara. Harvey (2008), ao tecer críticas a este modelo mercadológico, onde o direito à cidade está cada vez mais em mãos privadas ou interesses quase privados, expõe que a prioridade na geração de lucro pelas atividades comerciais e na circulação acelerada de veículos automotores, implica em mudanças urbanas que favorecem a grande demanda de veículos na cidade em detrimento de espaços de convivência, calçadas seguras e acessíveis e transporte coletivo adequado. Sob esse viés, a mobilidade urbana deixa de ser compreendida como um direito humano fundamental e passa a ser tratada como uma questão funcional da circulação de veículos motorizados, criando barreiras físicas e simbólicas diante da livre circulação ativa ou por meio do transporte público (Farias & Diniz, 2018; Neto & Nogueira, 2024; Rodrigues, 2024).

A mercantilização da cidade, ao priorizar o transporte privado e a comercialização ilimitada de seus bens e serviços, restringe o direito à cidade de determinados grupos sociais, em especial das pessoas idosas, negando-lhes a possibilidade de usufruir de um ambiente amigável, pois, as cidades são construídas para atender a demanda capitalista e não a demanda humana. Essa priorização implica diretamente na acessibilidade e na mobilidade de pessoas idosas, como revelado nas falas das participantes que relataram disputar as calçadas que são utilizadas para estacionamento informais por lojas e no serviço de transporte público oferecido por veículos totalmente inadequados diante da demanda populacional.

Logo, a resposta a essa problemática exige a implementação complexa e integrada de políticas que promovam ambientes amigáveis, acessíveis e inclusivos em consonância com as orientações e princípios estabelecidos no direito à cidade, a fim de cada vez mais superar a lógica mercadológica que estrutura a desigualdade sobre o urbano, excluindo socialmente as populações mais vulneráveis. No caso da população idosa, há a necessidade premente de realizar mudanças que favoreçam uma mobilidade urbana segura e amigável (Albuquerque *et al.*, 2023; Bestetti *et al.*, 2012; Farias & Diniz, 2018; Vargas & Martins, 2019).

5.1.4 O Idoso no Transporte Público: Acessibilidade e Protagonismo

Nesta categoria, as vivências das participantes envolvem, em sua maioria, a falta de uma maior acessibilidade segura e amigável dentro do transporte público. A percepção

de preconceitos diante de suas presenças, enquanto pessoas idosas, compromete o direito à mobilidade e ao uso livre e seguro do serviço.

A opção e a preferência das participantes no uso do transporte público para se deslocar são motivadas, de acordo com os relatos, pela garantia da gratuidade tarifária e pelo forte desejo de autonomia e exploração urbana oportunizada pelo serviço, conforme relata a Participante C: *“não sei se é porque gosto de andar muito, quando cheguei eu fiquei muito feliz que a gente pode tirar o cartão, aquele cartão da passagem, o cartão do idoso. Gente eu não fico em casa pois eu pego meu cartão e vou rodar a cidade”*. Para esta participante a aquisição do “cartão do idoso” é relatada como um marco de um direito garantido e como incentivo à apropriação e utilização do serviço de transporte público conhecer e explorar a cidade. Além disso, o uso dos ônibus está atrelado ao prazer subjetivo das participantes no hábito de passear e observar o movimento das coisas e das pessoas, afirmação presente no relato da Participante D: *“gosto de andar de ônibus porque gosto de observar as coisas”*. Para a Participante B o interesse em utilizar o transporte coletivo ancora-se na liberdade e autonomia que possui para estar em qualquer lugar da cidade - *“eu gosto muito de andar de ônibus também, eu ando muito de ônibus, eu toda semana estou no Bairro Centro, e se possível eu as vezes vou pra Compensa onde der, a minha filha diz mamãe pegue um uber. Não! eu vou de transporte público”*.

Mesmo havendo estes aspectos positivos que fazem com que as participantes optem pelo uso do transporte coletivo, o desrespeito e a negação do direito ao assento prioritário ao idoso foi um tópico levantado pelas participantes como uma realidade enfrentada cotidianamente por elas, principalmente para aquelas que possuem alguma limitação física e necessitam realizar o trajeto de forma mais segura. O relato da Participante A representa esta realidade hostil e agressiva que pessoas idosas estão sujeitas a sofrer: *“teve um que disse assim - quantos anos a senhora tem? aí ela disse - setenta... Aí ele - ah, já sentou muito”*. As participantes B e C também trazem em seus relatos essa realidade vivenciada: *“um dia eu já peguei aquele 458 vindo de lá, aí essa que tu falou, né? Aí o ônibus estava um pouco lotado, mas mesmo assim eu entrei e fiquei em pé, aí por coincidência eu fiquei perto de um rapaz. Gente, ele só fez fechar o olho”*; *“outra coisa que mudou muito, é assim primeiro a gente entrava no ônibus se um jovem estava sentado ele levantava e cedia o lugar, agora não, ele coloca um fone de ouvido ou então ele fecha o olho ou então ele olha pra lá ou pra colá, disfarça. Então quer dizer, não há uma educação, né? Essa é uma conscientização disso”*.

O(a) motorista e o(a) cobrador(a) foram citados nos relatos das participantes como figuras fundamentais na intervenção diante dessas situações, na maioria das vezes, dependendo da pessoa, estes acabavam exercendo um papel ativo ao solicitar que o assento fosse cedido ao idoso, como podemos identificar no relato da Participante A: *“a cobradora geralmente ela olha, ela vê uma pessoa idosa e tem gente sentada, ela bate - ei! Psiu, dê o lugar pra essa senhora! Dê um lugar para essa pessoa idosa. Elas são legais, a maioria das cobradoras que eu já andei, elas são legais. Agora tiraram, mais um emprego que foi perdido”*. Para a participante B, a amigabilidade dos motoristas torna-se um gesto muito bonito *“aqui tem um motorista que ele até nos conhece ele pede quando entra assim que está ocupado eu achei até bonito o gesto dele de pedir para levantar para dar o lugar para nós, eu achei muito bonito”*.

A presença de elementos informativos dentro do transporte público com informações sobre o direito do idoso e a prioridade dos assentos assegura acessibilidade e inclusão. O relato da Participante C destaca que esses informativos a encorajam para exigir o seu lugar: *“Agora uma coisa que eu notei também que tiraram aqueles avisos sobre os idosos, né? Aquelas placas lá eram muito legal porque a gente sentia um pouco de segurança, a gente botava o olho naquilo, a gente se encorajava até dizer - moço com licença, esse é meu lugar, essa é a minha prioridade. Mas parece que tiraram não sei se foi todos os ônibus porque tinha esses panfletos com essas indicações preferencial, até a orientação o que a gente deveria fazer com a procedida do ônibus então isso aí eu acho que eu não sei se é em todos os ônibus que tiraram”*.

Os relatos das participantes demonstram nitidamente as contradições impostas pela desigualdade socioespacial e que tendem a restringir a ocupação e apropriação de pessoas idosas no transporte público. Ainda que haja leis e políticas nacionais e municipais que resguardem o direito do idoso no transporte público, atendendo a premissa da acessibilidade a partir de oportunidades potenciais de interação, as vivências das participantes apontam para as barreiras sociais e simbólicas que comprometem a inclusão e a acessibilidade plena das pessoas idosas nesse contexto (Ferraresi, 2020; Fornasier & Leite, 2018).

Algumas conquistas, como a gratuidade, a emissão do cartão do idoso e a determinação da Lei Municipal nº 2.094/2016 que torna obrigatória a preferência de todos os assentos dos ônibus, surgem como marcos simbólicos e práticos para apropriação do direito à mobilidade e estimulação do protagonismo do idoso na vida urbana. Entretanto, Carvalho e Lima (2025) alertam que, embora o Brasil disponha de um arcabouço legal e

relativamente robusto na garantia dos direitos da população idosa à cidade, existe um grande descompasso entre aquilo que está previsto na lei e a realidade das cidades, pois, para Oliveira e Martins (2022) pessoas idosas ainda são socialmente excluídas dos espaços urbanos e a sua inclusão e acessibilidade exige mudanças não somente na estrutura espacial, mas também na estrutura social e cultural.

A acessibilidade tratada em leis e normas técnicas, mesmo ao dispor critérios e parâmetros técnicos para adaptações de espaços urbanos e especificamente no serviço de transporte público, carece de debates no âmbito simbólico e social. Carvalho e Lima (2025) ao discutirem a fragmentação das condições de acessibilidade urbana que criam ilhas dispersas na cidade defendem que o primeiro passo é integrar as dimensões da acessibilidade física e simbólica de modo a concretizar os preceitos do direito à cidade com foco da acessibilidade plena e, por fim, consideram importante a humanização dos espaços públicos de maneira a permitir que idosos vivam a cidade com autonomia, respeito, dignidade e pertencimento. O ideal dessa acessibilidade plena se contrapõe à realidade constituída nas vivências das participantes, já que estas enfrentam barreiras sociais e simbólicas dentro do transporte público expressos principalmente no desrespeito ao seu direito ao assento prioritário.

O preconceito e a invisibilidade social associada à pessoa idosa configuram um verdadeiro obstáculo na acessibilidade e mobilidade digna, como discorrem Moura *et al* (2026) ao citarem episódios de discriminação e preconceito no transporte público. Evidências que revelam como as pessoas idosas frequentemente são alvo de atitudes de desvalorização, exclusão e até agressão que reforçam estereótipos negativos e tendem a dificultar a participação plena das pessoas idosas na vida urbana. Os relatos das participantes denunciam a perpetuação de uma cultura social que desvaloriza os direitos das pessoas idosas e limita sua autonomia, empurrando-os ao isolamento social e as distanciando de um envelhecimento bem-sucedido (Carvalho *et al.*, 2022; Vasconcelos *et al.*, 2022).

Os estudos de Vitman-Schorr *et al.* (2020) e Araújo-Benzerril (2010) destacam que a acessibilidade de pessoas idosas se constitui na relação das condições espaciais e na percepção do sujeito idoso sobre o ambiente, que, de acordo com a qualidade da experiência ambiental do sujeito, pode resultar em distintos níveis de acessibilidade. Esse processo mobiliza o sentimento de capacidade e confiança para se aventurar na cidade. Ainda que os relatos das participantes evidenciem a ocorrência de constrangimentos e agressões simbólicas e as dificuldades devido às barreiras físicas no interior do transporte

coletivo, níveis de acessibilidade percebida a partir de fatores positivos, como a relação boa com motoristas e cobradores, a presença de informativos sobre o direito do idoso e o próprio benefício das atividades do programa PIFIPS na saúde das participantes encorajam-nas a enfrentarem as pressões ambientais. Os estudos de Amâncio (2018) com pessoas idosas manauaras, reforçam que ainda que haja o reconhecimento de barreiras ambientais, a maioria das pessoas não se priva de vivenciar a urbanidade, enfrentando as pressões e fortalecendo competências que emergem gradualmente para assegurar um bem-estar na velhice.

A resiliência na velhice também ganha destaque nessa discussão ao considerar a resistência cotidiana dessa população ao enfrentar e superar os desafios de mobilidade urbana impostos. Para Fontes e Neri (2014), a resiliência refere-se a recursos psicológicos mobilizados para a superação de adversidades e para a recuperação dos níveis normais de funcionamento e desenvolvimento diante de situações de estresse. No que se refere à resiliência na velhice, os autores Silva *et al.* (2017) e Lima *et al.* (2025) destacam a importância de fatores de proteção como elementos que favorecem o desenvolvimento da resiliência na pessoa idosa. Esses fatores de proteção se dão por meio de mecanismos a nível pessoal - como o aprendizado e o conhecimento adquiridos ao longo das experiências, a fé ou espiritualidade, dentre outras atividades cotidianas que promovem o fortalecimento pessoal - e a nível social, sendo a rede de suporte social garantidos por espaços de integração que promovem sentimentos de pertencimento, autonomia, maturidade, independência e liberdade. Para Júnior e Eulálio (2022), o mecanismo social, ao ser adquirido por meio da participação em espaços de interação, é fundamental para que dificuldades resultantes do envelhecimento e problemas externos sejam atenuados, ajustados e passíveis de resignificação, tornando profícuo o sentimento de resistência diante das adversidades. Assim, o espaço de interação que o programa PIFIPS proporciona para a população idosa, torna-se elementar na resiliência das alunas idosas para enfrentar as adversidades impostas pela mobilidade urbana. Além disso, destaca-se que o programa, como um serviço, atende aos critérios de participação social e apoio comunitário e serviços de saúde do Guia Global Cidade Amiga do Idoso.

A proposta de uma Cidade Amiga do Idoso retorna também nesta discussão ao promover a superação de barreiras físicas e sociais com o objetivo de tornar ambientes urbanos cada vez mais amigáveis à população idosa. Além disso, são estabelecidos alguns critérios que se contrapõem à realidade vivenciada pelas idosas no transporte público. No que tange ao critério de transporte, o documento destaca a necessidade de oferecer um

sistema público que seja acessível, confiável, seguro e barato, a partir de infraestruturas que garantam o embarque e desembarque facilitados e a existência de assentos prioritários efetivamente respeitados (OMS, 2007, p. 57). As falas das participantes tornam evidentes que embora valorizem o transporte coletivo pela gratuidade e autonomia que ele proporciona, a experiência cotidiana é atravessada pela desatenção às condições de acessibilidade e pelo desrespeito ao direito aos assentos. O relato da Participante B de quando “uma pessoa fechou o olho”, ignorando sua necessidade de ceder o lugar, ilustra um cenário distante do que se prevê numa cidade amigável. Alinhado aos relatos das participantes, diante do desrespeito e das agressões enfrentadas, o critério de respeito e inclusão social enfatiza que idosos devem ser valorizados e incluídos em todas as áreas da vida comunitária, logo, sendo necessário a promoção e a educação pública por meio de campanhas para combater o preconceito à velhice e a discriminação, além de assegurar que serviços e espaços públicos respeitem a diversidade e promovam a dignidade dos idosos (OMS, 2007, p. 73; OMS, 2018)

Aspectos da comunicação e da informação foram incorporados ao Guia Global reforçando que é necessário garantir que pessoas idosas tenham fácil acesso e compreensível às informações importantes sobre serviços e oportunidades na comunidade, encorajando no envolvimento ativo dos idosos na vida urbana (OMS, 2007, p. 81). O relato da Participante C retrata a importância desse critério proposto pela OMS, uma vez que a retirada de avisos e placas que orientam e empoderam os idosos dentro do transporte público, gera insegurança e dificulta a reivindicação dos seus direitos.

Por último, a dimensão da participação social reforça a necessidade de garantir espaços e oportunidades para que idosos participem ativamente da vida comunitária, sendo incluídos nas discussões e decisões que afetam o seu cotidiano e seu deslocamento urbano (OMS, 2007, p. 69). Isso dialoga diretamente com o desejo manifestado pelas idosas nesta pesquisa de se apropriarem do espaço urbano, circulando e observando livremente a cidade por meio do uso do transporte público. Logo, o protagonismo do idoso em espaços de tomada de decisão sobre as mudanças na cidade, torna-se elementar para alcançar as adaptações necessárias dos espaços e serviços urbanos e se tornarem cada vez mais amigáveis à população idosa. Isto implica na criação de espaços de socialização que favoreçam a consistência desses grupos para o engajamento coletivo na reivindicação de melhorias urbanas (Albuquerque *et al.*, 2020; Antunes & Carvalho, 2026).

A realidade cotidiana relatada pelas participantes idosas, retratam um cenário difícil, que requer cada vez mais a necessidade de construir e executar estratégias

interventivas articuladas entre os órgãos públicos e na participação da comunidade idosa, proporcionando constantes melhorias na mobilidade urbana e atendendo as necessidades da população idosa manauara. Complementarmente, os resultados obtidos na atividade do World Café, proporcionaram visualizar, a partir das demandas identificadas durante a realização do MP, sugestões de melhorias no transporte público e na mobilidade urbana da cidade de Manaus. Os infográficos dos dados escritos na atividade gerados via NotebookLM, representam essas discussões.

5.2 World Café

Podemos verificar no infográfico da mesa 1, ilustrado na Figura 4, as respostas relacionadas à questão norteadora “*O que vocês mudariam na estrutura do ônibus?*”. As respostas que surgiram, localizadas ao redor da pergunta, indicam demandas centrais que envolvem desde os aspectos físicos até as transformações operacionais e relacionais do serviço de transporte público. Em relação à infraestrutura e à acessibilidade, as participantes destacaram com urgência a necessidade de implementação de escadas mais baixas para reduzir a pressão ambiental ocasionada pela altura excessiva dos degraus. Além disso, demandam assentos mais confortáveis e a instalação de sinalizadores de parada em altura adequada. Sobre a modernização e manutenção dos veículos, as idosas enfatizaram a necessidade de veículos novos e climatizados, sublinhando a obrigatoriedade de revisões e limpezas periódicas nos botões de parada, nos suportes de apoio e no aumento da frota de ônibus.

No que se refere ao embarque-desembarque e à espacialidade do veículo, a proposta foi estabelecer como obrigatoriedade a subida da pessoa idosa pela porta dianteira, acompanhada da ampliação do espaço reservado para o público nessa parte do veículo, antes da catraca de cobrança, ainda que em alguns transportes, essa cobrança seja feita na parte traseira. Por fim, após destacarem mais segurança geral no interior do veículo, os participantes elegem a necessidade de motoristas e profissionais mais bem preparados, educados e dotados de uma formação mais humanizada no serviço de transporte público para tornar a mobilidade mais amigável.

Figura 4. Infográfico Mesa 1



Nota. Infográfico gerado no NotebookLM

Quanto à mesa 2 (Figura 5), a discussão foi balizada a partir da pergunta norteadora “O que poderia ser feito para que a população de Manaus contribua no acesso da população idosa no transporte público?”. Em diálogo colaborativo, os participantes elencaram estratégias focadas na sensibilização e na formação cidadã em relação ao respeito e ao cuidado à pessoa idosa no transporte público e na articulação política, de modo a garantir mais acessibilidade segura e salvaguardar seus direitos à cidade e à mobilidade. As estratégias pensadas pelas participantes estiveram relacionadas principalmente à atuação no âmbito da difusão de informações, de modo a divulgar os direitos à cidade da pessoa idosa por meio de informativos em redes de TV e rádio, além da realização de palestras em instituições e na distribuição de cartilhas e folhetos educativos em espaços públicos. Numa perspectiva de formação cidadã, a partir da educação formal, informal e não-formal sugeriu-se introduzir conteúdos relativos à mobilidade urbana e a valorização dos idosos dentro do âmbito escolar de modo que as novas gerações possam estar familiarizadas com essas temáticas.

Estratégias de capacitação profissional para aqueles que atuam no serviço de transporte público e o trabalho de inserção comunitária e humanização, foram sugeridas pelos participantes a partir da oferta/realização de cursos voltados a equipes de empresas que operam no serviço de transporte público, de modo a capacitá-los quanto ao tratamento e cuidado à pessoa idosa na mobilidade urbana e no transporte público. Além disso, indicou-se a relevância do fortalecimento e da descentralização de palestras sobre acessibilidade e segurança nas imediações do PIFPS, da UFAM, em Centros Comunitários e em Órgãos Públicos.

Os participantes destacaram ser de suma importância que haja uma mediação entre a população idosa do PIFPS com representantes políticos e poderes públicos. Tal mediação, realizada por representantes e lideranças atuantes na causa da população idosa. Por último, ao pensar na produção de materiais que pudessem ser utilizados em algumas das estratégias informativas e até mesmos como dados para relatórios a serem apresentados para poderes e órgãos públicos, os idosos destacaram ser essencial a criação de grupos operativos com pessoas idosas participantes das atividades do PIFPS, possibilitando que os alunos discutam suas vivências urbanas e outras estratégias, a fim de produzir materiais de divulgação fundamentados em suas próprias experiências.

Por fim, a mesa 3 foi conduzida com todos os participantes a partir da questão norteadora “*Quais aspectos mencionados nas mesas anteriores vocês destacariam como prioridades para melhorias na mobilidade urbana da população idosa na cidade de Manaus?*”. A discussão suscitou as respostas distribuídas na Figura 6, apontando para seis aspectos prioritários, sendo: I) a criação do Grupo Operativo de Idosos no PIFPS; II) a melhoria da estrutura do ônibus com climatização, escadas baixas, e maior segurança; III) o aumento da frota de ônibus e a ampliação da rota do Integração - ônibus circular do campus da UFAM; IV) a presença de representantes que façam mediações entre as necessidades dos idosos e os poderes públicos; V) a propagação de informativos sobre o Direito e o Respeito ao Idoso por Redes de Telecomunicação (TV UFAM, por exemplo) e, por último VI) a construção de passarelas acessíveis.

Figura 5. Infográfico Mesa 2



Nota. Infográfico gerado no NotebookLM

Figura 6. Infográfico Mesa 3



Nota. Infográfico gerado no NotebookLM

das rotinas, pelo acesso a serviços ou pela participação em atividades recreativas e comunitárias que estão associadas a satisfação e qualidade de vida. Complementando, Santinha e Marques (2018) destacam que o envelhecimento ativo implica em autonomia e protagonismo, aspectos vividos pelas participantes que utilizam o transporte público como meio de reafirmar sua presença social, mesmo diante de preconceitos.

Entretanto, a nuvem de palavras evidencia o quanto as condições socioespaciais são fortemente marcadas pela negação e pela ausência de elementos essenciais como ruas e calçadas adequadas, ônibus novos, paradas de ônibus adequadas, segurança, acessibilidade, respeito ao idoso, motoristas conscientes, aspectos que tornam a circulação das participantes na cidade cada vez mais difícil e desafiadora. A presença de adjetivos associados a condições precárias e ausência de termos positivos próximo ao núcleo principal, indicam um cenário de exclusão estrutural e dificuldades que pessoas idosas enfrentam cotidianamente. Logo, o destaque da palavra “não” se mostra aqui como indicador sintomático da negação do direito à cidade plena para as pessoas idosas, cuja negação se desenha na insuficiência da infraestrutura, da segurança e do respeito com pessoas idosas, tornando essa mobilidade urbana cada vez mais insegura e não amigável (OMS, 2007; Moura *et al.*, 2026).

Por fim, a nuvem de palavras, ao ilustrar essa dicotomia entre ação e limitação, desejo de circular e barreiras enfrentadas, traduzem essa complexidade das vivências da mobilidade urbana das idosas, sustentadas na luta diária por reafirmações dos seus direitos à cidade. Os resultados alertam para a urgência de políticas urbanas a serem cada vez mais integradas a propostas de cidades verdadeiramente amigas das pessoas idosas e preocupadas com o protagonismo social dessa população na luta e reivindicação do direito à cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As vivências da população idosa sobre sua mobilidade urbana a partir do uso do transporte coletivo, tal como acessadas neste estudo, evidenciam um cenário urbano que permanece desafiador diante de barreiras que resultam em estruturas urbanas cada vez mais distantes do ideal de uma cidade amiga do idoso. Embora este conceito proposto pela Organização Mundial da Saúde, recomende ambientes inclusivos, acessíveis e respeitosos que promovam a autonomia plena das pessoas idosas de se apropriarem dos espaços urbanos e um envelhecimento ativo, a realidade cotidiana das participantes deste

estudo expõe a persistência das inadequações físicas e sociais que refletem uma cidade que não contempla as necessidades específicas da população que envelhece.

As barreiras ambientais presentes, tanto nos entornos residenciais quanto no transporte público, configuram-se como obstáculos com altos níveis de pressão ambiental sobre a pessoa idosa de modo a tornar a sua mobilidade cada vez menos segura e acessível. As calçadas irregulares, ruas esburacadas, veículos públicos com níveis baixos de acessibilidade e o desrespeito social, foram elementos elencados neste estudo que, em conjunto, cerceiam progressivamente a liberdade da população idosa de se deslocar pela cidade com segurança e dignidade. A conjuntura desses desafios não somente compromete a qualidade da mobilidade, mas também restringe o acesso aos diversos serviços essenciais para o bem-estar e a participação social ativa dos idosos. A persistência de aspectos negativos reforça a necessidade urgente de uma reformulação do planejamento urbano de modo que ele seja realmente inclusivo e voltado para a diversidade etária da população manauara.

Todavia, diante deste cenário adverso e complexo, as participantes deste estudo demonstram uma postura ativa e resiliente, reafirmando a importância do exercício da autonomia e do protagonismo na busca da satisfação e do bem-estar durante a velhice. Destarte, evidencia-se que o envelhecimento não implica em uma postura passiva e inativa na cidade, mas sim na continuidade da busca para alcançar a satisfação de suas necessidades e vivenciar a cidade por meio do exercício dos deveres e direitos enquanto cidadãos. A mobilidade urbana da cidade de Manaus, mesmo marcada por esses obstáculos, permanece um campo de luta por autonomia, participação e pertencimento para essas idosas. Assim, vivenciar o transporte público e circular nos espaços públicos da cidade sinalizam atos de resistência e reafirmação identitária da pessoa idosa na cidade.

Nesse contexto, as estratégias propostas pelas idosas participantes com o objetivo de alcançar melhorias na mobilidade urbana, apontam para uma riqueza fundamental no alcance dessas mudanças, sendo o protagonismo da pessoa idosa nos processos de tomada de decisões sobre as políticas urbanas e as transformações da cidade. Valorizar a participação ativa de idosos na formulação e implementação de soluções torna-se imprescindível para que políticas públicas deixem de ser meramente assistencialistas e alcancem efetivas medidas de inclusão. Além disso, um dos mecanismos para o alcance do protagonismo do idoso no direito à cidade é a criação de espaços onde estes indivíduos possam se encontrar e se articular para fortalecer seu engajamento coletivo,

potencializando sua voz nas reivindicações por uma cidade cada vez mais dócil e amigável.

O estudo ao se debruçar nas percepções e experiências dos participantes, se limita em não podem representar integralmente a diversidade da população idosa manauara, especialmente a partir de marcadores de gênero, raça, classe social e condições de saúde. Além disso, a análise focada predominantemente em barreiras físicas e sociais do transporte coletivo pode ter deixado de explorar de forma mais ampla outros fatores que fazem parte da mobilidade urbana dos idosos. Em termos de desdobramentos, o estudo aponta para a necessidade explorar cada a diversidade de perfis de idosos no contexto amazônico, considerando aspectos climáticos, gênero, raça e outros recortes que possam ampliar cada vez mais a compreensão plural dos desafios da mobilidade urbana da cidade de Manaus. Além disso, torna-se importante a estimulação de pesquisas interdisciplinares que avaliem o impacto prático de intervenções urbanas inclusivas e políticas públicas de caráter participativos que envolvam diretamente a população idosa na formulação de soluções, de modo a fortalecer o protagonismo dos idosos na busca de avanços concretos para a construção de uma cidade mais acessível, segura e amiga do idoso.

As vivências investigadas e em destaque neste estudo expressam um panorama complexo de desafios e resistências de pessoas idosas na cidade de Manaus-AM, sinalizando a urgência de mudanças estruturais e sociais e, ao mesmo tempo, sublinhando o potencial transformador do papel da pessoa idosa que vive a cidade de forma ativa e engajada. Além disso, pensar nas adaptações urbanas para tornar Manaus uma cidade cada vez mais amigável perpassa o compromisso diário e coletivo no reconhecimento, respeito e inclusão plena dos idosos na vida urbana, garantindo-lhe segurança, acessibilidade e protagonismo para a concretização do direito do idoso à cidade.

REFERÊNCIAS

- Albuquerque, D. S., Amancio, D. A. R., & Günther, I. A., Higuchi, M. I. G. (2018). *Contribuições teóricas sobre o envelhecimento na perspectiva dos estudos pessoa-ambiente*. Psicologia USP, 29(3), 442-450. <https://doi.org/10.1590/0103-656420180142>.
- Albuquerque, D. da S., Klavdianos, N. de D., Günther, I. de A., & Portella, A. (2020). Participação social no envelhecimento: Concebendo cidades amigas aos idosos. *PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade*, 4(14), 112–129. <https://doi.org/10.15210/pixo.v4i14.18466>

- Albuquerque, D. S., Klavdianos, N. D., Goulart, F. M., Günther, I. A., Portella, A. A., & Woolrych, R. (2022). Researching with older people: An experience in participative mapping and world café techniques. *Psico (PUCRS)*, 53(1), e38848. <https://doi.org/10.15448/1980-8623.2022.1.38848>
- Albuquerque, D.S., & Günther, I. A. (2023). *Apropriação dos espaços urbanos na infância e na velhice em Brasília (DF)*. Psicologia: Ciência e Profissão, v.43, 1-17. <https://doi.org/10.1590/1982-3703003255684>.
- Albuquerque, D. S., & Elali, G. A. (2024) Aspectos de Docilidade Ambiental na Relação de Pessoas Idosas com Espaços Verdes na Cidade de Natal/RN/BRASIL. In: Crizel, L., Bocca, M. *Neuroarquitetura, psicologia e filosofia: Interfaces da Experiência*. (pp. 309-328). Curitiba: Editora Appris.
- Albuquerque, D.S., & Günther, I. A. (2026). Psicologia Ambiental e Gerontologia: como adequar ambientes às capacidades dos idosos?. In: Pato, C; Martins, M; Massola, G; Bianchi, A & Ferreira, K (Orgs.), *Interfaces da Psicologia Ambiental* (pp. 19-30). Curitiba: Editora CRV
- Alvim, A. T. B., Izaga, F. G., & Claps, R. F. (2024). Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre as dinâmicas da cidade contemporânea. *Cadernos Metrópole*, 26(60), 413–421. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6000>
- Amâncio, D. A. R. (2018). *Docilidade ambiental: espaços de convivência na promoção de qualidade de vida de idosos* (Dissertação de mestrado). Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Brasil. <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/6791>
- Amanajás, R., & Klug, L. B. (2018). Direito à cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana. In: Costa, M; A., Thadeu, M., & Favarão, C. B. (Orgs.), *A Nova Agenda Urbana e o Brasil: insumos para sua construção e desafios à sua implementação* (pp. 29-44). Brasília, DF: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8622>
- Amérigo, M. (2002). Ambientes residenciais. In J. I. Aragonés & M. Amérigo (Orgs.), *Psicología ambiental* (pp. 173–193). Ediciones Pirámide.
- Araújo-Bezerril, R. G. (2010). Acessibilidade Psicológica: uma dimensão da mobilidade de idosos no espaço urbano. In: Pinheiro, J. Q., Elali, G. A (Orgs.) *Inter-ações Pessoa-Ambiente: nove estudos potiguares*. (pp. 156-167). EDUFRN.
- Associação Brasileira de Normas Técnicas. (2009). *NBR 15570: Transporte coletivo urbano — Requisitos de acessibilidade*. ABNT. https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_15570-2009_Transp_Coletivo_Urbano.pdf
- Associação Brasileira de Normas Técnicas. (2015). *NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. ABNT. https://acessibilidade.unb.br/images/PDF/NORMA_NBR-9050.pdf
- Associação Brasileira de Normas Técnicas. (2025). *NBR 14022: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros*. ABNT.

<https://www.abntcolegiao.com.br/mpf/pdfview/viewer.aspx?Q=D813A79F341E BEA883996B304BE36F63996DC8741C6702A715FE5D2B69B57C5F>

- Bestetti, M. L. T., Graeff, B., & Domingues, M. A. (2013). O impacto da urbanidade no envelhecimento humano: o que podemos aprender com a estratégia Cidade Amiga do Idoso?. *Revista Kairós-Gerontologia*, 15(Especial13), 117–136. <https://doi.org/10.23925/2176-901X.2012v15iEspecial13p117-136>
- Barbosa, K. M. (2023). *Avaliação da mobilidade urbana do transporte público coletivo por ônibus da cidade de Manaus/Am através do IMUS- Índice de Mobilidade Urbana Sustentável*. Ciências Sociais: Engenharias, 27(118). <https://revistaft.com.br/avaliacao-da-mobilidade-urbana-do-transporte-publico-coletivo-por-onibus-da-cidade-de-manaus-am-atraves-do-imus-indice-de-mobilidade-urbana-sustentavel/>.
- Bardin, L. (2002). *Análise de Conteúdo*. Edições 70.
- Battaus, D. M. de A., & Oliveira, E. A. B. de. (2016). O direito à cidade: urbanização excludente e a política urbana brasileira. *Lua Nova: Revista de Cultura e Política*, (97), Jan-Abr. <https://doi.org/10.1590/0102-6445081-106/97>
- Batista, R. A. S., & Brandalise, M. A. T. (2023). A utilização do software Iramuteq na análise de dados textuais em revisão sistemática de literatura. *Roteiro*, 48. <https://doi.org/10.18593/r.v48.32352>
- Batistoni, S. S. T. (2014). Gerontologia ambiental: panorama de suas contribuições para a atuação do gerontólogo. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, 17(3), 647-657. <https://doi.org/10.1590/1809-9823.2014.13088>
- Berth, J. (2023). *Se a cidade fosse nossa: falocentrismo e opressões nas cidades*. 2 ed. Paz e Terra.
- Brasil. (1988). *Constituição (1988)*. Presidência da República, Casa Civil. Recuperado de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm
- Brasil. (2001). Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Presidência da República. Recuperado de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm
- Brasil. (2003). Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003. Estatuto da Pessoa Idosa. Diário Oficial da União. Recuperado de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm
- Brasil. (2012). *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm
- Brasil. (2015). *Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015: Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)*. Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm

- Brasil. (2023). *Nota Informativa nº 5/2023: Envelhecimento e o direito ao cuidado*. Ministério do Desenvolvimento Social; Secretaria Nacional da Política de Cuidados e Família. Brasília, DF: MDS. https://www.gov.br/mds/pt-br/noticias-e-conteudos/desenvolvimento-social/noticias-desenvolvimento-social/mds-lanca-diagnostico-sobre-envelhecimento-e-direito-ao-cuidado/Nota_Informativa_N_5.pdf
- Bosch-Meda, J. (2021). Is the Role of Urban Planning in Promoting Active Ageing Fully Understood? A Comparative Review of International Initiatives to Develop Age-Friendly Urban Environments. *ACE: Architecture, City and Environment*, 16(47), 10337. <http://dx.doi.org/10.5821/ace.16.47.10337>
- Brown, J., & Isaacs, D. (2001). The World Café: Living knowledge through conversations that matter. *The Systems Thinker*, 12(5), 1-5. <https://thesystemsthinker.com/the-world-cafe-living-knowledge-through-conversations-that-matter>.
- Carspecken, P. F. (2011). *Pesquisa Qualitativa Crítica: conceitos básicos*. Educação e Realidade, 36(2), 395-424. <https://seer.ufrgs.br/index.php/educacaoerealidade/article/view/20698>.
- Carneiro, M., Toledo, J., Aurélio, M., & Orrico, R. (2019). Espraiamento urbano e exclusão social: uma análise da acessibilidade dos moradores da cidade do Rio de Janeiro ao mercado de trabalho. *EURE (Santiago)*, 45(136), 51-70. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612019000300051>
- Camargo, B. V., & Justo, A. M. (2013). IRAMUTEQ: um software gratuito para análise de dados textuais. *Temas em Psicologia*, 21(2), 513-518. <https://doi.org/10.9788/TP2013.2-16>
- Campos, J. M., Lupin, K., Nunes, L., Guadagnin, M. R., Cunha, Y. M. (2018). Metodologias Participativas como instrumento de gestão territorial: experiência no Bairro São Francisco, Criciúma-SC. In Ladwig, N. I; Schwalm, H. (Orgs.), *Planejamento e Gestão Territorial: a sustentabilidade dos ecossistemas urbanos* (Cap. 9) Ediunes. <https://doi.org/10.18616/pgt09>
- Carvalho, C. R. A. (2022). Participação sociocultural das pessoas idosas: uma análise à luz das políticas públicas. *Brazilian Journal of Health Review*, 5(1), 2809-2819.
- Carvalho, M. C. F. de, & Carvalho, C. F. de. (2025). O impacto da utilização do NotebookLM como metodologia ativa para melhorar o processo de aprendizagem e desempenho estudantil. *Unisanta Humanitas*, 14(2), 279–290. <https://doi.org/10.5281/zenodo.17179945>
- Carvalho, A. B. de, & Lima, S. F. C. de. (2025). Espaço urbano e envelhecimento: Entre ilhas de acessibilidade e o direito à cidade. *Encontro Latino-Americano e Europeu sobre Edificações e Comunidades Sustentáveis (euroELECS)*, 6(1), 1–9. <https://doi.org/10.46421/euroelecs.v6.7932>
- Cavalcante, S., Mourão, A. R. T., & Ferreira, K. P. M. (2018). *Mobilidade*. In: Cavalcanti, S., Elali, G. A (Orgs.), *Psicologia Ambiental: conceitos para a leitura da relação pessoa-ambiente* (pp. 141-148). Vozes.

- Cinat, C. (2016). O selo “Cidade Amiga do Idoso” e a perspectiva de desenvolvimento regional no Estado de São Paulo- Brasil . *SOCIAL REVIEW. International Social Sciences Review Revista Internacional De Ciencias Sociales*, 5(1), 229–238. <https://doi.org/10.37467/gka-revsocial.v5.476>
- Costa, N. O., Gorayeb, A., Paulino, P. R. O., Sales, L. B., & Silva, E. V. (2016). Cartografia Social uma ferramenta para a construção do conhecimento territorial: reflexões teóricas acerca das possibilidades de desenvolvimento do mapeamento participativo em pesquisas qualitativas. *ACTA Geográfica*. pp. 73-86. <https://doi.org/10.18227/2177-4307.acta.v10iee.3820>
- Conselho Nacional de Saúde. (2016). *Resolução nº 510, de 7 de abril de 2016: Dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais*. Ministério da Saúde.
- Conselho Federal de Psicologia. (2010). *Psicologia e Mobilidade: o espaço público como direitos de todos*. CFP. https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2012/07/seminario_mobilidade_27_08_10.pdf
- Del-Roio, I. G., Fontolan, B. L., Esperidião, A. R., Branquinho, R. V., & Iarozinski-Neto, A. (2023). Análise das diferenças de opinião e percepção entre usuários de casa e apartamento a partir da satisfação residencial. In *Anais do XI Encontro de Sustentabilidade em Projeto - ENSUS 2023* (pp. 545–558). Universidade Federal de Santa Catarina.
- Diniz, C. X. (2017). *Mobilidade e acessibilidade de idosos usuários dos serviços gerontológicos de saúde em Manaus (AM)* [Tese de doutorado, Universidade de São Paulo]. Repositório de Teses da USP. https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-15052018-102452/publico/2017_CleisianeXavierDiniz_VCorr.pdf
- Diniz, C. X., Suzuki, J. C., & Ribeiro, M. N. S. (2019). Mobilidade de idosos no espaço urbano e o direito à cidade. In M. C. A. Silva (Org.), *Políticas de saúde para o envelhecimento populacional* (Cap. 6). Atena Editora. <https://atenaeditora.com.br/catalogo/post/mobilidade-de-idosos-no-espaco-urbano-e-o-direito-a-cidade>
- Doherty, S. T., Miller, E. J., & Axhausen, K. W. (2002). A conceptual model of the weekly household activity/travel scheduling process. In E. Stern, I. Salomon, & P. H. L. Bovy (Eds.), *Travel behaviour* (chap. 12). Edward Elgar Publishing. https://ideas.repec.org/h/elg/eechap/2437_12.html
- Iecovich, E. (2014). Aging in place: From theory to practice. *Anthropological Notebooks*, 20(1), 21–33.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2023). *Censo Demográfico de População por idade e sexo*. IBGE. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102038>.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2024). *Cidades. Veículos*. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/manaus/pesquisa/22/28120?localidade1=0&ano=2022>.

- Elali, G., A., & Medeiros, S. T. F. (2011). Elali, G. A., & Medeiros, S. T. F. (2011). Apego ao lugar. In S. Cavalcante & G. A. Elali (Orgs.), *Temas básicos em Psicologia Ambiental* (pp. 60-71). Petrópolis: Vozes.
- Esperidião, A., Penteado, A., Branquinho, R., Faganello, A., Iarozinski Nto, A. (2020). Satisfação Residencial: estudos dos fatores determinantes do meio urbano., 18(1), 1–8. <https://doi.org/10.46421/entac.v18i.961>
- Farias, T., & Diniz, R. (2018). Cidades neoliberais e direito à cidade: outra visão do urbano para a psicologia. *Revista Psicologia Política*, 18(42), 281–294. Recuperado de https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519-549X2018000200006
- Ferraresi, M. (2020). Political cycles, spatial interactions and yardstick competition: Evidence from Italian cities [The tax gradient: Spatial aspects of fiscal competition]. *Journal of Economic Geography*, 20(4), 1093–1115.
- Fontes, A. P., & Neri, A. L. (2015). Resiliência e velhice: revisão de literatura. *Ciência & Saúde Coletiva*, 20(5), 1475–1495. <https://doi.org/10.1590/1413-81232015205.00502014>
- Furini, L. A., & Góes, E. M. (2010). Jovchelovitch, Sandra. Representações sociais e esfera pública: a construção simbólica dos espaços públicos no Brasil. Petrópolis: Vozes, 2000, 232p. *Geografia (Londrina)*, 11(2), 339–344. <https://doi.org/10.5433/2447-1747.2002v11n2p339>
- Figueiredo, A. C. S. (2003). Resenha: Representações sociais e esfera pública: a construção simbólica dos espaços públicos no Brasil. *O social em questão*. <https://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/v7n09a09.pdf>
- Fornasier, M. de O., & Leite, F. P. A. (2018). A exclusão social do idoso no ambiente urbano / The social exclusion of the elderly in the urban environment. *Revista De Direito Da Cidade*, 10(3), 2073–2105. <https://doi.org/10.12957/rdc.2018.34043>
- Galster, G. (1985). Evaluating indicators for housing policy: Residential satisfaction vs. marginal improvement priorities. *Social Indicators Research*, 16(4), 415–448. <https://doi.org/10.1007/BF00341544>
- Galindo, E. (2011). *Papel da união na mobilidade urbana: para além da definição de diretrizes*. IPEA. https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5564/1/BRU_n05_papel.pdf.
- Gärling, T., Kwan, M.-P., & Golledge, R. G. (1994). Computational-process modelling of household activity scheduling. *Transportation Research Part B: Methodological*, 28(5), 355–364. [https://doi.org/10.1016/0191-2615\(94\)90015-9](https://doi.org/10.1016/0191-2615(94)90015-9)

Gärling, T., & Bergstad, C. J. (2025). A conceptual analysis integrating urban travel choice with activity scheduling, memory of the urban environment, and place preferences. *Transport Reviews*, 45(6), 604-622. <https://doi.org/10.1080/01441647.2025.2604743>

Garcia, A. F., Portella, A. (2020). *Mobilidade Urbana e a Terceira Idade: o caso do transporte público na cidade de Pelotas*. Revista Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade, 3(4). <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/19441>.

Gil, A. C. (2017). *Como elaborar projetos de pesquisa*. Atlas.

Godoy, A. S. (1995). Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. *RAE: Revista de Administração de Empresas*, 35(2), 57-63. <https://www.scielo.br/j/rae/a/wf9CgwXVjpLFVgpwNkCgnnC/?lang=pt>

Gonçalves, E. P. (2001). *Conversas sobre a iniciação à pesquisa científica*. Alínea.

Günther, H. (2003). Mobilidade e affordance como cerne dos Estudos Pessoa-Ambiente. *Estudos de Psicologia*, 8(2), 273-280. <https://doi.org/10.1590/S1413-294X2003000200009>

Günther, H. (2006). *Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: esta é a questão*. Psicologia: teoria e Pesquisa, 22(2), 201-210. <https://doi.org/10.1590/S0102-37722006000200010>.

Günther, I. A. (2008). O uso da entrevista na interação pessoa-ambiente. In J. Q Pinheiro & H. Günther (Eds), *Métodos de pesquisa nos estudos pessoa-ambiente* (pp. 53-74). Casa do Psicólogo.

Günther, I. (2011). Pressão Ambiental. In S. Cavalcante & G. A. Elali (Orgs.), *Temas básicos em Psicologia Ambiental* (pp. 60-71). Petrópolis: Vozes.

Günther, I., & Elali, G. A. (2018). Docilidade ambiental. In S. Cavalcante & G. A. Elali (Orgs.), *Psicologia ambiental: Conceitos para compreensão das relações pessoa-ambiente* (pp. 47-59). Petrópolis: Vozes.

Günther, I. A. (2022). As inter-relações Velhice e Ambiente. In: Higuchi, M. I. G., & Albuquerque, D. S. (Orgs.), *Cronologias na relação pessoa-ambiente* (pp. 3390-344). Curitiba: Editora CRV.

Harvey, D. (2008). *O neoliberalismo: história e implicações*. Edições Loyola.

Harvey, D. (2012). O direito à cidade. *Lutas Sociais*, (29), 73-89. <https://doi.org/10.23925/ls.v0i29.18497>

Hurley, T. J., & Brown, J. (2009). Conversational leadership: Thinking together for a change. *The Systems Thinker*, 20(9), 2-7. <https://thesystemsthinker.com/conversational-leadership-thinking-together-for-a-change/>

- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2023). *Censo Demográfico 2022: População e domicílios: primeiros resultados*. IBGE. <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102178.pdf>
- Júnior, E. G. da, & Eulálio, M. do C. (2022). Resiliência para uma velhice bem-sucedida: Mecanismos sociais e recursos pessoais de proteção. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 42, Artigo e234261. <https://doi.org/10.1590/1982-3703003234261>
- Lefebvre, H. (2001). *O direito à cidade* (R. E. Frias, Trad.). Centauro. (Trabalho original publicado em 1968).
- Lawton, M. P., & Nahemov, L. (1973). Ecology and the aging process. In C. Eisdorfer & M. P. Lawton (Eds.), *The psychology of adult development and aging* (pp. 619–674). American Psychological Association.
- Lei nº 2.094, de 22 de janeiro de 2016. (2016). Dispõe sobre as diretrizes para a implantação da política habitacional de interesse social, cria o Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social e dá outras providências. *Diário Oficial do Município de Manaus*.
- Leite, S. N., Vasconcellos, M. P. C. (2007). Construindo o campo da pesquisa: reflexões sobre a sociabilidade estabelecida entre pesquisador e seus informantes. *Saúde e Sociedade*. 16 (3). <https://doi.org/10.1590/S0104-12902007000300016>
- Lisbôa, S. M. (2011). *A política pública para idosos na cidade de Manaus: Avanços e desafios para sua efetivação* [Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Amazonas]. Repositório Institucional da UFAM. <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/2671>
- Lima, A. Y., Costa, I. P. da, Leite, E. de S., & Santos, R. B. dos S. (2025). Resiliência na terceira idade: Percepções de idosos que frequentam um grupo de convivência. *Ciência et Praxis*, 21(36), 195–210. <https://doi.org/10.36704/cipraxis.v21i36.9254>
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge, Massachusetts, The MIT Press.
- Lorenzetti, M. S. B. (2015). *Mobilidade Urbana*. Consultoria Legislativa. [ESTUDO \(camara.leg.br\)](https://camara.leg.br).
- Macedo Junior, R. L. C. de, & Oliveira, M. A. A. de. (2024). O papel das cidades inteligentes para a mobilidade urbana em comparativo com a cidade de Manaus. *Revista Delos*, 17(61), e2642. <https://doi.org/10.55905/rdelosv17.n61-080>
- Maciel, T. F., & Moura, L. B. A. (2023). Pressupostos epistemológicos das cidades amigas das pessoas idosas: revisão de escopo. *Acta Paulista de Enfermagem*. <https://doi.org/10.37689/acta-ape/2023AR00202>
- Magagnin, R. C., & Silva, A. N. R. da. (2008). A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. *Transportes*, 16(1). <https://doi.org/10.14295/transportes.v16i1.13>

- Marandola Jr., E. (2008). Novos significados da mobilidade. *Revista Brasileira de Estudos de População*, 25(1), 199-200. <https://doi.org/10.1590/S0102-30982008000100013>
- Maricato, E. (1996). *Metrópole na periferia do capitalismo*. São Paulo: HUCITEC.
- Martins, K. N., Corrêa de Paula, M., Pinca Sarro Gomes, L., & Evangelista dos Santos, J. (2022). O software IRaMuTeQ como recurso para a análise textual discursiva. *Revista Pesquisa Qualitativa*, 10(24), 213-232. <https://doi.org/10.33361/RPQ.2022.v.10.n.24.383>
- Minayo, M. C. S. (2007). *O desafio da pesquisa social*. In: Deslandes, S. F., Gomes, R., Minayo, M. C. S (Orgs.). *Pesquisa Social: teoria, método e criatividade*. (pp 9-29). Vozes. [MC2019 Minayo Pesquisa Social .pdf \(usp.br\)](https://repositorio.usp.br/handle/11363-4/11079).
- Moser, G. (1998). *Psicologia Ambiental*. Estudos de Psicologia. <https://doi.org/10.1590/S1413-294X1998000100008>.
- Moser, G. (2018). *Introdução à Psicologia Ambiental: Pessoa e ambiente*. Campinas: Alínea.
- Mohit, M. A., & Al-Khanbashi Raja, A. M. M. (2014). *Residential Satisfaction - Concept, Theories and Empirical Studies*. Planning Malaysia, 12(3). <https://doi.org/10.21837/pm.v12i3.13>
- Moreira, B. S. (2025). *Satisfação residencial de famílias homoafetivas na cidade de Manaus-AM* [Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Amazonas]. TEDE UFAM. <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/11079>
- Moura, A. A. F., Freitas, E. R., & Luiza Neto, I. (2026). Percepção de pessoas idosas sobre episódios de discriminação no transporte público urbano. *Cadernos Metrôpole*, 28(66). Recuperado de <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/72215>
- Mynarski, J. de P., & Dal Magro, M. L. P. (2023). Representações Sociais de Idosos sobre a Mobilidade urbana na perspectiva do direito à cidade. *Estudos Interdisciplinares Sobre O Envelhecimento*, 27(1). <https://doi.org/10.22456/2316-2171.114251>
- Neto, T. O., & Nogueira, R. J. B. (2024). Análises geográficas da reorganização do sistema de transporte coletivo urbano da cidade de Manaus. *Boletim de Conjuntura (BOCA)*, 17(49), 1–15. <https://revista.ioles.com.br/boca/index.php/revista/article/view/3247>
- Neto, T. O. (2024). Transporte urbano coletivo de Manaus: breve nota sobre as mudanças contemporâneas. *Revista Contexto Geográfico*, 9(20), 220–247. <https://doi.org/10.28998/contegeo.9i.20.17643>
- Neto, T. O., Silva, F. B. A., Castro de Jesus, A. B., & Nogueira, R. J. B. (2024). Novos elementos espaciais na relação entre o transporte coletivo público e a expansão urbana de Manaus/AM. *Textos para Discussão LabCit/GEDRI*, 5(2).

Universidade Federal de Santa Catarina. <https://labcit.ufsc.br/files/2024/04/TD-v5n2.pdf>

- Nespolo, J. M., Bordin, R., Bernartt, M. de L., & Gouvêa, A. de. (2024). Envelhecimento populacional: um estudo da rede global cidades e comunidades amigáveis à pessoa idosa. *Observatório de La Economía latinoamericana*, 22(7), e5562. <https://doi.org/10.55905/oelv22n7-012>
- Neumann, M., & Kuhnem, A. (2019). *Características da Psicologia Ambiental em Ambientes Laborais*. *Revista Interdisciplinar Científica Aplicada*, 13(4), 59-69. <https://portaldeperiodicos.animaeducacao.com.br/index.php/rica/article/>.
- Oliveira, W. A., & Martins, I. C. (2022). *Envelhecimento, saúde e direito à cidade. A percepção de idosos quanto a acessibilidade e mobilidade no espaço urbano: uma revisão*. *Revista Longeviver*. <https://www.revistalongeviver.com.br/index.php/revistaportal/article/viewFile/951/1011>.
- Oliveira, M. A. B. (2022). *O Projeto Fortaleza Cidade Amiga do Idoso no contexto das políticas para o envelhecimento ativo* (Monografia de graduação, Universidade Federal do Ceará). Repositório Institucional da UFC. https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/66938/3/2022_tcc_maboliveira.pdf
- Oliveira, A. I. L., Lobão, J. S. B., & Chao, R. B. M. (2022). Mapeamento participativo: principais aspectos, definições e experiências. In J. S. B. Lobão, A. I. L. Oliveira, & I. Oliveira Junior (Eds.), *Cartografia Social: (re)descobrimos saberes* (pp. 17-78). Feira de Santana: UEFS Editora. <https://doi.org/10.7476/9786589524953.0003>
- Organização Mundial da Saúde. (2008). *Guia global: Cidade amiga do idoso*. Organização Pan-Americana da Saúde. <https://www.paho.org/pt/documentos/guia-global-cidade-amiga-do-idoso>.
- Organização Mundial da Saúde. (2015). *Relatório Mundial de Envelhecimento e Saúde* (versão em português). Genebra: Organização Mundial da Saúde. Recuperado de <https://sbgg.org.br/wp-content/uploads/2015/10/OMS-ENVELHECIMENTO-2015-port.pdf>
- Organização Pan-Americana da Saúde. (2023). *Guia dos programas nacionais de cidades e comunidades amigas das pessoas idosas*. Organização Pan-Americana da Saúde. <https://doi.org/10.37774/9789275727928>
- Oswald, F., Nascimento, M. A. S., Tomasini, S. L. V., & Doll, J. (2024). Gerontologia Ambiental: conceitos, fundamentos e pesquisas no Brasil. In: Doll, J., Kohlrausch. (Orgs.), *Educação e Envelhecimento* (pp. 109-139). CirKula.
- Paiva, Á. C. (2025). *Pessoa idosa, urbanismo e atividade física. Aspectos urbanos da cidade de Manaus e sua influência na prática de atividade física. Uma análise a partir do Guia das Cidades Amigas da Pessoa Idosa da OMS* [Tese de doutorado, Universidade do Porto]. Repositório Aberto da Universidade do Porto.

- Pereira, R. H. M., Warwar, L., Parga, J., Bazzo, J., Braga, C. K., Herszenhut, D., Saraiva, M. (2021) *Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. Texto para Discussão 2673*. Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.
<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713>
- Pérez, L. F. M. (2012). *A pesquisa qualitativa crítica*. Editora Unesp, 138-152.
<https://books.scielo.org/id/bd67t/pdf/martinez-9788539303540-12.pdf>.
- Pinheiro, J. Q., & Gurgel, F. F. (2011). Perspectiva Temporal. In: Cavalcante, S., & Elali, G. A. (Orgs.) *Temas básicos em Psicologia Ambiental*. (Cap. 22). Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.
- Pinto, F. R., & Santos, D. C. (2023). *A efetividade da mobilidade urbana na Amazônia: elementos de composição na cidade de Manaus/Am*. CONTECC.
- Prefeitura de Manaus. (2015). *PlanMob Manaus: plano de mobilidade urbana de Manaus*. Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade Urbana (SMTU), Prefeitura de Manaus.
<https://www2.manaus.am.gov.br/docs/portal/secretarias/smtu/PlanMobManaus.pdf>
- Ratnayake, M., Lukas, S., Brathwaite, S., Neave, J., & Henry, H. (2022). Aging in place: Are we prepared? *Delaware Journal of Public Health*, 8(3), 28–31.
<https://doi.org/10.32481/djph.2022.08.007>
- Rodrigues, E. G. (2024). *Análise do planejamento e desenvolvimento urbano de Manaus das últimas décadas sob a perspectiva de mobilidade urbana sustentável da Agenda 2030 dos ODS* [Tese de doutorado, Universidade Federal do Amazonas]. TEDE UFAM. <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/10465>
- Ribeiro, T. F. (2018). Gentrificação: aspectos conceituais e práticos de sua verificação no Brasil / Gentrification: conceptual and practical aspects of its verification in Brazil. *Revista De Direito Da Cidade*, 10(3), 1334–1356.
<https://doi.org/10.12957/rdc.2018.31328>
- Rodrigues, E. G. (2024). *Análise do planejamento e desenvolvimento urbano de Manaus das últimas décadas sob a perspectiva de mobilidade urbana sustentável da Agenda 2030 dos ODS* (Tese de doutorado). Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Brasil. <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/10465>
- Rodrigues, G. V., Azevêdo, V. R. de, Costa, A., Dias, L. de P., Duarte, I., Félix, L. L., & Guerra, L. G. (2023). Apego do idoso ao lugar: Experiência acadêmica de relação pessoa-ambiente. *Encontro Latino-Americano e Europeu sobre Edificações e Comunidades Sustentáveis (euroELECS)*, 4(1), 862–873.
<https://eventos.antac.org.br/euroelecs/article/view/2567>
- Santinha, G., & Marques, S. (2013). Repensando o fenômeno do envelhecimento na agenda política das cidades: A importância da promoção da mobilidade de pedestres. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 15(2), 77–91.
<https://doi.org/10.22296/2317-1529.2013v15n2p77>

- Santos, J. C., Alves, C. B., & Mendes de Abreu, B. L. (2021). Teoria do apego na velhice: revisão integrativa de literatura. *Revista PsicoFAE: Pluralidades em Saúde Mental*, 10(2), 87–98.
<https://revistapsicofae.fae.edu/psico/article/view/372>
- Schwarz, B. (2012). Environmental Gerontology: What Now?. In: Scheidt, R., & Schwarz, B (Orgs.) *Environmental Gerontology What Now?*. (pp. 4-19). Routledge.
- Silva, C. N., & Verbicaro, C. (2016). O mapeamento participativo como metodologia de análise do território. *Scientia Plena*, 12(6).
<https://doi.org/10.14808/sci.plena.2016.069934>
- Silva, R. J., Araújo, L. F., & Cardoso, A. C. A. (2017) Resiliência e Velhice: discussões acerca do construto e suas práticas. In: Carvalho, C. M. R. G., & Araújo, L. F. *Envelhecimento e Práticas Gerontológicas*. (pp. 39-62). Teresina: Editora CRV.
- Silva, D. Q. de J., Alves, M. M., Heck, P. R., & Silva, M. A. (2019). As Carências no Cenário do Transporte Público nas Perspectivas dos Usuários na Cidade de Manaus. *UFAM Business Review - UFAMBR*, 1(2), 67–88.
<https://doi.org/10.47357/ufambr.v1i2.5887>
- Silveira, M. I. B., & Hemberger, P. K. (2025). Barreiras e facilitadores ambientais: impactos na funcionalidade de pessoas idosas institucionalizadas e da comunidade. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, 28, Artigo e240181. <https://doi.org/10.1590/1981-22562025028.240181.pt>
- Souza, M. K., Jacob, C. E., Rodrigues, J. G., Zilberstein, B., Cecconello, I., Gama, A. H. (2012). *Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE): fatores que interferem na adesão*. *Revista ABCD*, 26(3), 200-205.
<https://doi.org/10.1590/S0102-67202013000300009>.
- Souza, M. A. R., Wall, M. L., Thuler, A. C. M. C., Lowen, I. M. V., & Peres, A. M. (2018). O uso do software IRAMUTEQ na análise de dados em pesquisas qualitativas. *Revista da Escola de Enfermagem da USP*, 52.
<https://doi.org/10.1590/S1980-220X2017015003353>
- Souza, C. V. (2023). *Mobilidade e cidade: epistemologia e pesquisa*. *Tempo Social*, 35(1), 217-236. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.196609>
- Teza, P., Miguez, V. B., Fernandes, R. F., Souza, J. A., Dandolini, G. A., & Abreu, A. F. (2013). Geração de ideias: aplicação da técnica World Café. *International Journal of Knowledge Engineering and Management (IJKEM)*, 2(3).
<https://doi.org/10.47916/ijkem-vol2n3-2013-1>
- Tobias, M. S. G., de Almeida, M. F., Costa, M. S., Aguiar, M. F. M., & Ramos, R. A. R. (2023). A participação popular no planejamento da mobilidade urbana: reflexões e experiências. *Revista Foco*, 16(5), e1842.
<https://doi.org/10.54751/revistafoco.v16n5-063>

- Tomaz, Y. (2024). *Mapeamento Participativo: análise comparativa a partir de exemplos brasileiros* (Dissertação de mestrado). Universidade de São Paulo. <https://doi.org/10.11606/D.8.2023.tde-09082024-175841>
- The World Café. (2025). History. <https://theworldcafe.com/about-us/history/>
- Universidade Federal do Amazonas. (2019). *Programa Idoso Feliz Participa Sempre (PIFPS)*. Faculdade de Educação Física e Fisioterapia (FEFF). UFAM
- Vasconcelos, C. L. B. de, Bastos, G. C. F. C., Sousa, I. F. de, & Almeida, R. J. de. (2022). Qualidade de vida de idosos institucionalizados no Brasil: uma revisão integrativa. *Revista Brasileira Militar de Ciências*, 8(20). <https://doi.org/10.36414/rbmc.v8i20.133>
- Vargas, F. F., & Martins, P. F. de M. (2019). Tempo e espaço: uma análise do Direito à Cidade para a população idosa. *Revista Kairós-Gerontologia*, 22(2), 197-212. <https://doi.org/10.23925/2176-901X.2019v22i2p197-212>
- Véras, M. P. B., & Felix, J. (2016). Questão urbana e envelhecimento populacional: breves conexões entre o direito à cidade e o idoso no mercado de trabalho. *Cadernos Metrópole*, 18(36), 441-459. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2016-3607>
- Vitman-Schorr, A., Ayalon, L., & Tamir, S. (2020). The relationship between satisfaction with the accessibility of the living environment and depressive symptoms. *Journal of Environmental Psychology*, 72, Artigo 101527. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2020.101527>
- World Health Organization. (s.d.). *WHO Global Network for Age-friendly Cities and Communities*. World Health Organization. <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/who-network/>
- World Health Organization; Organização Pan-Americana da Saúde. (2005). *Envelhecimento ativo: uma política de saúde* (1ª ed. traduzida para o português). Brasília, DF: OPAS/OMS. https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/envelhecimento_ativo.pdf
- World Health Organization. (2018). *The global network for age-friendly cities and communities: Looking back over the last decade, looking forward to the next* (WHO/FWC/ALC/18.4). World Health Organization. <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-FWC-ALC-18.4>

APÊNDICES

APÊNDICE I: TERMO DE ANUÊNCIA

Declaramos para os devidos fins que estamos de acordo com a execução do projeto de pesquisa intitulado “Cidade e Envelhecimento: a mobilidade urbana de pessoas idosas no Transporte Público de Manaus-AM”, sob a coordenação e a responsabilidade do(a) pesquisador(a) Estevão Freitas do Nascimento sob orientação da Profa. Dra. Dayse da Silva Albuquerque, e assumimos o compromisso de apoiar o desenvolvimento da referida pesquisa a ser realizada nessa instituição, no período de 03/11/2025 a 31/07/2026, após a devida aprovação no Sistema CEP/CONEP.

Manaus, 28 de agosto de 2025

Documento assinado digitalmente
 INES AMANDA STREIT
Data: 29/08/2025 12:52:00-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Inês Amanda Streit
Servidora Pública da UFAM/Coordenadora do Programa de Extensão - PIFPS
(Programa Idoso Feliz Participa Sempre)

APÊNDICE II: Esboço do Termo de Consentimento Livre e

Esclarecido para os participantes

Título do Estudo: Cidade e Envelhecimento: a mobilidade urbana de pessoas idosas no Transporte Público de Manaus-AM

Pesquisador Responsável: Estevão Freitas do Nascimento

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

O (A) Senhor (a) está sendo convidado (a) a participar de uma pesquisa. Por favor, leia este documento com bastante atenção antes de assiná-lo. Caso haja alguma palavra ou frase que o (a) senhor (a) não consiga entender, converse com o pesquisador responsável pelo estudo ou com um membro da equipe desta pesquisa para esclarecê-los.

A proposta deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) é explicar tudo sobre o estudo e solicitar a sua permissão para participar do mesmo.

O objetivo desta pesquisa é compreender a mobilidade urbana da população idosa a partir das vivências no uso de transporte público na cidade de Manaus-AM e tem como justificativa a necessidade de produção de análises atuais dos problemas enfrentados pelos idosos no uso do transporte público coletivo.

Se o(a) Sr.(a) aceitar participar da pesquisa, os procedimentos envolvidos em sua participação são os seguintes: **I) Preenchimento da Ficha de Informações:** você será convidado(a) a responder algumas informações pessoais básicas em uma ficha, como data de nascimento, bairro onde reside, dentre outros. Esse processo é rápido e será realizado apenas uma vez; **II) Atividade de Mapeamento Participativo:** em um único encontro, com duração média de 60 a 90 minutos, você participará de uma atividade em grupo. O objetivo é compartilhar suas experiências sobre o envelhecer na cidade de Manaus e identificar, junto aos demais participantes, quais são as principais dificuldades e facilidades encontradas no uso do transporte público; **III) Atividade World Café:** em outro momento, você participará de uma atividade em subgrupos, distribuídos em 3 mesas, também com duração média de 60 a 90 minutos. Essa atividade será organizada de forma a estimular um diálogo coletivo e colaborativo, para que juntos possamos pensar em soluções e melhorias para a mobilidade urbana e para o transporte público voltado às pessoas idosas. Ao final, compartilharemos um lanche.

Toda pesquisa com seres humanos envolve algum tipo de risco. No nosso estudo, os possíveis riscos ou desconfortos decorrentes da participação na pesquisa são se sentir exposto às experiências pessoais e à possibilidade de sentir algum incômodo ao relembrar situações de dificuldade no uso do transporte público ou no processo de envelhecimento na cidade. Outro risco possível em qualquer pesquisa é a quebra de sigilo ou de confidencialidade dos dados. Apesar disso, todos os cuidados serão tomados para evitar que isso aconteça. As informações fornecidas serão utilizadas apenas para fins científicos, tratadas de forma confidencial e apresentadas de maneira coletiva, sem identificação individual dos participantes. Para evitar ou reduzir esses desconfortos, o(a) participante terá total liberdade para não responder as perguntas que não desejar ou interromper sua participação a qualquer momento, sem qualquer prejuízo ou consequência negativa. Além disso, a equipe de pesquisa se compromete tanto em criar um ambiente acolhedor das atividades, de forma a garantir o respeito, escuta ativa e cuidado com a privacidade dos relatos, como também, a pesquisa conta com apoio e a disponibilidade do Centro de Serviços de Psicologia Aplicada da Universidade Federal do Amazonas (CSPA/UFAM) para atender o(a) participante deste estudo que sentir a necessidade de atendimento psicológico.

Contudo, esta pesquisa também apresenta benefícios. Os possíveis benefícios resultantes da participação na pesquisa são: proporcionar uma oportunidade de compartilhamento das experiências de vida e opiniões sobre o envelhecimento e o uso do transporte público coletivo na

cidade de Manaus Além disso, o diálogo pode contribuir para gerar reflexões pessoais e coletivas, além de possibilitar um espaço de escuta e valorização das vozes das pessoas idosas. Mesmo que não haja benefícios diretos ou imediatos para cada participante, é esperado que os resultados do estudo possam gerar discussões públicas e auxiliar no planejamento de intervenções por meio de políticas que visam melhorias voltadas à mobilidade urbana e ao transporte público, beneficiando, de forma mais ampla, a população idosa da cidade de Manaus.

Sua participação na pesquisa é totalmente voluntária, ou seja, não é obrigatória. Caso o(a) Sr.(a) decida não participar, ou ainda, desistir de participar e retirar seu consentimento durante a pesquisa, não haverá nenhum prejuízo ao atendimento que você recebe ou possa vir a receber na instituição.

Não está previsto nenhum tipo de pagamento pela sua participação na pesquisa e o(a) Sr.(a) não terá nenhum custo com respeito aos procedimentos envolvidos, porém, poderá receber por despesas decorrentes de sua participação, como gastos com transporte ou alimentação. Assim, destaca-se que o reembolso será feito mediante apresentação de comprovantes (quando possível) e serão pagos com recursos do orçamento da pesquisa.

Caso ocorra algum problema ou dano com o(a) Sr.(a), resultante de sua participação na pesquisa, o(a) Sr.(a) receberá todo o atendimento necessário, sem nenhum custo pessoal e garantimos indenização diante de eventuais fatos comprovados, com nexo causal com a pesquisa.

Solicitamos também sua autorização para apresentar os resultados deste estudo em eventos da área de saúde e para publicações em revistas científicas nacionais e/ou internacionais. Por ocasião da publicação dos resultados, seu nome será mantido em sigilo absoluto, bem como em todas as fases da pesquisa.

É assegurada a assistência durante toda pesquisa, bem como é garantido ao Sr.(a), o livre acesso a todas as informações e esclarecimentos adicionais sobre o estudo e suas consequências, enfim, tudo o que o(a) Sr.(a) queira saber antes, durante e depois da sua participação. Este direito é garantido, incluindo o período posterior ao encerramento ou, se for o caso, à interrupção da mesma. Logo, importante destacar que esta pesquisa não envolve procedimentos de diagnóstico clínico ou exames que possam revelar doenças previamente não identificadas. No entanto, se durante o estudo for identificado algum achado relevante para a sua saúde, o(a) Sr.(a) será informado(a) e receberá a devida orientação e encaminhamento para acompanhamento adequado, garantindo que não fique desassistido(a).

Caso o(a) Sr.(a) tenha dúvidas, pode entrar em contato com o pesquisador responsável Estevão Freitas do Nascimento, pelo telefone xxxxxxxxxxxxxx, endereço Av. Rodrigo Otávio, nº6200- Setor Sul- Campus Universitário Coroadó, CEP 69080-900, Manaus-AM e/ou pelo e-mail xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx / xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx, com a professora pesquisadora orientadora Dayse da Silva Albuquerque, pelo telefone xxxxxxxxxx ou pelo e-mail xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx ou com o Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade Federal do Amazonas (CEP/UFAM; Escola de Enfermagem de Manaus- UFAM, Sala 07. Endereço: Rua Teresina, 495- Adrianópolis, Cep: 69057-070, Manaus-AM. Com horário de atendimento ao público: Segunda à Quarta, 9:30 às 11:30h e 13:00 às 15:00h. Telefone: (92) 3305-1181 Ramal 2004; (92) 99171-2496 / E-mail: cep@ufam.edu.br

Esse termo é assinado em duas vias, sendo uma do(a) Sr.(a) e a outra para os pesquisadores.

Declaração de Consentimento

Concordo em participar do estudo intitulado: “Cidade e Envelhecimento: a mobilidade urbana de pessoas idosas no Transporte Público de Manaus-AM”.

--	--

_____ Nome do participante ou responsável _____ Assinatura do participante ou responsável	Data: ____/____/____
---	-----------------------------

Eu, Estevão Freitas do Nascimento, declaro cumprir as exigências contidas nos itens IV.3 e IV.4, da Resolução nº 466/2012 MS.

_____ Assinatura e carimbo do Pesquisador	Data: ____/____/____
---	-----------------------------

APÊNDICE III: Esboço do Roteiro para Levantamento do Perfil

Sociodemográfico dos Participantes

Dados Pessoais

- Nome: _____
- Data de Nascimento: _____
- Local de Nascimento: _____
- Sexo: () Feminino () Masculino () Outro
- Estado civil: _____

Residência

- Bairro: _____
- Com quem reside: _____
- Tempo de residência: _____

Mobilidade e Transporte

- Linhas de ônibus que utiliza:

- Com que frequência?:

Condição Socioeconômica

- Renda mensal aproximada: _____

Saúde

- Uso contínuo de medicação? () Sim () Não
- Possui doença crônica? () Sim () Não
 - o Se sim, qual(is)?

- Como você avalia sua saúde?
() Muito boa () Boa () Mediana () Ruim () Muito ruim

APÊNDICE IV: Esboço do roteiro para aplicação das técnicas de Mapeamento Participativo e World Café

Dia 1

1. Etapa - Acolhida e Introdução (10-15 minutos)

- Boas-vindas e apresentação da equipe de pesquisa;
- Uma breve explicação sobre as atividades a ser executada no dia;
- Reforçar quanto ao sigilo e a necessidade de atendimento do serviço de escuta psicológica.

2. Etapa - Mapeamento participativo (60-90 minutos)

Objetivo: A atividade tem como proposta trabalhar em diálogo coletivo acerca das vivências do envelhecer na cidade e identificar barreiras e facilitadores no uso do transporte público na cidade de Manaus-AM.

Materiais: mapa da cidade, tacha/alfinete, ônibus em miniatura, bonecos de pessoas idosas, papéis e canetas;

1º momento: os participantes serão convidados a marcarem no mapa com as tachas os bairros onde residem, para então dar início a conversas sobre as vivências de envelhecer na cidade.

2º momento: os participantes devem colocar um alfinete de destino no mapa e colocar um ônibus no mapa para representar o percurso e então apontar barreiras e facilitadores no uso do transporte público.

Encerramento (15 minutos): após feitas as discussões, serão realizados os avisos para a atividade seguinte a ser agendada, bem como o encerramento da atividade do dia.

Dia 2

Introdução:

- Uma breve explicação sobre as atividades a serem realizadas no dia;

3. Etapa 2 - World Café (60-90 minutos)

Objetivo: estimular o diálogo coletivo e colaborativo na proposta de soluções que possam gerar melhorias para a mobilidade urbana e uso do transporte público para a população idosa.

Organização:

- 3 mesas com 4-6 participantes cada;
- 3 rodadas com duração de 15-20 minutos, com revezamento de participantes;
- **Materiais:** Cartolina/Papel madeira, pincéis e lanche (café, suco, bolo, pão, queijo e etc)
- Um anfitrião permanece em cada mesa para explicar as ideias já registradas e dar continuidade à discussão;

Perguntas-guia (em cartões nas mesas):

Rodada 1 - Como podemos construir ou adaptar a cidade para populações idosas para que estas se locomovam com liberdade, segurança e conforto?

Rodada 2 - o que você mudaria no transporte público de Manaus para melhorar a mobilidade das pessoas idosas?

Rodada 3 - o que você poderia propor de mudanças nos espaços da cidade para melhorar a mobilidade das pessoas idosas?

Cada mesa deve ser compartilhada as ideias em plenária a partir da pergunta.

Os facilitadores devem organizar as anotações em categorias.

Encerramento (10-15 minutos)

- Agradecer a participação.
- Reforçar que as contribuições serão sistematizadas em um relatório para apoiar melhorias.
- Momento para comentários finais dos idosos.

APÊNDICE V: Esboço do roteiro de perguntas

Técnica: Mapeamento Participativo

Bloco 1 : A experiência de envelhecer na cidade de Manaus-AM;

1. Como você descreveria a sua experiência de viver e envelhecer na sua cidade?
2. Quais mudanças percebeu ao longo dos anos no ambiente urbano de Manaus?
3. Você considera que a cidade de Manaus está preparada para atender às necessidades das pessoas idosas? Por quê?

Bloco 2: Uso do Transporte Público Coletivo e Identificação de Barreiras e Facilitadores no transporte.

1. Com que frequência você utiliza o transporte público?
2. O que facilita no uso do transporte público da cidade?
3. O que dificulta o uso do transporte público? (acesso aos pontos de embarque/desembarque, segurança, conforto, tempo de espera, custo, acidentes)
4. Já deixou de realizar alguma atividade por causa de dificuldades com o transporte público? Pode dar um exemplo? Ou já houve alguma situação em que você deixou de sair por causa de dificuldades no transporte?

Roteiro de Perguntas Entrevista

Técnica: World Café

Possíveis Perguntas

- Como podemos construir ou adaptar a cidade para populações idosas para que estas se locomovam com liberdade, segurança e conforto?
- O que você mudaria no transporte público de Manaus para melhorar a mobilidade das pessoas idosas?
- O que você poderia propor de mudança nos espaços da cidade para melhorar a mobilidade das pessoas idosas?

APÊNDICE V: Parecer do CEP

UNIVERSIDADE FEDERAL DO
AMAZONAS - UFAM



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: CIDADE E ENVELHECIMENTO: A MOBILIDADE URBANA DE PESSOAS IDOSAS NO TRANSPORTE PÚBLICO DE MANAUS-AM

Pesquisador: ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 92968025.0.0000.5020

Instituição Proponente: Faculdade de Psicologia

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 7.981.685

Apresentação do Projeto:

Segundo o(a) pesquisador(a) responsável, é informado nos documentos PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2656816.pdf 31/10/2025 21:05:49; ProjetoDetalhado_CidadeEnvelhecimento.pdf 09/10/2025 13:13:07; Orcamento_projeto.pdf 09/10/2025 13:14:58 e CRONOGRAMA.pdf 09/10/2025 13:14:07:

A pesquisa integra a elaboração de uma dissertação de mestrado vinculado ao Programa de PósGraduação em Psicologia da Universidade Federal do Amazonas (PPGpsi/UFAM). O estudo tem abordagem qualitativa e será desenvolvido com idosos participantes do Programa Idoso Feliz Participa Sempre (PIFPS/UFAM), buscando compreender a mobilidade urbana dessa população a partir de suas vivências no uso cotidiano do transporte público oferecido na cidade de Manaus/Amazonas. Serão adotadas metodologias participativas, sendo o Mapeamento Participativo e a técnica World Café, que serão aplicadas durante a coleta de dados. Esses procedimentos visam atender aos objetivos específicos deste estudo, sendo narrar as vivências dos idosos, descrever os facilitadores e não-facilitadores no uso desse modal de transporte e mapear as principais demandas e sugestões de melhorias do transporte público

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

UF: AM

Município: MANAUS

Telefone: (92)3305-4000

CEP: 69.057-070

E-mail: cep@ufam.edu.br

oferecido na cidade. Do ponto de vista acadêmico, a pesquisa pretende contribuir para o avanço das discussões da Psicologia Ambiental acerca da relação idoso-ambiente no contexto amazônico. No âmbito social, o estudo busca fortalecer o protagonismo da população idosa manauara, por meio de sua participação ativa na construção coletiva de reflexões e recomendações para a mobilidade urbana. Em longo prazo, espera-se que os resultados subsidiem a formulação de pautas e políticas públicas voltadas à melhoria do

transporte público, contemplando as necessidades específicas desse grupo populacional.

Metodologia Proposta:

A presente pesquisa é de natureza qualitativa, pois busca compreender significados sentimentos, percepções, crenças e demais aspectos subjetivos relacionados às vivências de pessoas idosas no uso do transporte público. A pesquisa será realizada com base no contato direto com a população-alvo, demandando aproximação e atuação em campo por parte do pesquisador, essa aproximação tem sido feita a partir dos encontros nas atividades promovidas pelo programa com o intuito criar vínculos com os participantes e traçar com a coordenação local os possíveis dias para a coleta de dados a partir da anuência da coordenação do local e do CEP/UFAM (Gonçalves, 2001; Minayo, 2019). Os participantes serão idosos com 60 anos ou mais, conforme o Estatuto da Pessoa Idosa (Brasil, 2003), vinculados ao Programa Idoso Feliz Participa Sempre (PIFPS), da Faculdade de Educação Física e Fisioterapia (FEFF/UFAM), localizada no Campus Universitário da UFAM, em Manaus-AM. Estima-se a participação de 20 a 30 idosos que estejam dentro dos critérios de inclusão e exclusão. Serão utilizadas metodologias participativas, especificamente o Mapeamento Participativo (MP) e a técnica World Café (WC), sendo técnicas que têm como proposta formar e fortalecer a relação em grupo através do diálogo colaborativo por meio das discussões dos conteúdos propostos, proporcionando reflexões e buscando soluções eficazes (Albuquerque et al., 2022).

O MP trata-se de um processo de espacialização e registro de conhecimentos construídos de forma coletiva, culminando na produção de mapas, relatos, ilustrações, trajetos, roteiros esquematizados e outros objetos que podem ser considerados produtos iniciais ou finais deste mapeamento (Costa et al., 2016; Oliveira et al., 2022; Silva & Verbicaro, 2016; Tomaz, 2024). O WC fundamenta-se no diálogo aberto e na construção compartilhada de sentidos, sendo estruturado em etapas como configuração do ambiente, introdução, rodadas de discussão, formulação de perguntas e sistematização coletiva (Brown & Isaacs,

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

UF: AM

Telefone: (92)3305-4000

Município: MANAUS

CEP: 69.057-070

E-mail: cep@ufam.edu.br

Continuação do Parecer: 7.981.685

2001; Hurley & Brown, 2009; Teza et al., 2013). Serão realizados dois encontros presenciais, cada um com duração aproximada de 60 a 90 minutos, coordenados pelo pesquisador e com apoio de dois membros responsáveis pelos registros escritos e gravados. No MP serão utilizados recursos como mapa da cidade, miniaturas de ônibus e bonecos representativos. Já no WC, as discussões realizadas em três meses com perguntas norteadoras abordarão mobilidade, transporte público e envelhecimento no contexto urbano, além de possíveis propostas de melhoria. A análise dos dados será conduzida em duas etapas complementares. Primeiramente, utilizar-se-á o software Iramuteq (Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires), que auxilia na organização e tratamento de dados textuais (Batista & Brandalise, 2023). Em seguida, aplicar-se-á a Análise de Conteúdo de Bardin (2016), com as etapas de pré-análise, exploração e tratamento dos resultados, possibilitando a identificação de indicadores, sentidos e regularidades presentes nos discursos. A integração entre essas abordagens permitirá análises consistentes e fundamentadas, alinhadas aos objetivos da pesquisa. Os resultados serão posteriormente apresentados ao grupo participante, possibilitando validação e ajustes coletivos. Ressalta-se que todo o processo seguirá os parâmetros éticos estabelecidos pela Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde (CNS), que regula pesquisas em Ciências Humanas e Sociais com seres humanos. Público alvo: 30 pessoas idosas.

Critério de Inclusão:

I) usuários do transporte público; II) idosos participantes das atividades desenvolvidas no Programa Idoso Feliz Participa Sempre (PIFPS) e III) aqueles que possuem fala fluente em português.

Critério de Exclusão:

I) idosos que apresentem limitações cognitivas ou condições psíquicas que dificultem a compreensão das perguntas ou prejudiquem a comunicação durante a coleta de dados; II) idosos que manifestarem desconforto, recusa ou desistência durante qualquer etapa do processo de pesquisa, independente de terem assinado o TCLE assinado previamente

Metodologia de Análise de Dados:

Os dados serão analisados a partir do uso do Iramuteq (Interface de R pour les Analyses

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

CEP: 69.057-070

UF: AM

Município: MANAUS

Telefone: (92)3305-4000

E-mail: cep@ufam.edu.br

Continuação do Parecer: 7.981.685

Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires), sendo este um software específico para auxiliar o pesquisador no processo de organização da análise de dados textuais (Batista & Brandalise, 2023). Em conjunto pretende-se no uso da Análise de Conteúdo descrita por Laurence Bardin (2016), a qual se trata de um conjunto de procedimentos que possibilitam a coleta e a análise dos dados por meio da sistematização desses conteúdos. As etapas de Pré-análise, Exploração e Tratamento de resultado proposto por Bardin permitem a produção de análises das comunicações a partir das identificações e descrições de conteúdos destas mensagens, considerados como indicadores, sejam quantitativos ou não, que possibilitam as inferências de novos conhecimentos a partir dos aspectos mais latentes nas narrativas dos participantes (Bardin, 2002). A combinação entre o Iramuteq e a Análise de Conteúdo permitirá uma leitura aprofundada e sistemática dos dados coletados, possibilitando na identificação regulares, relações e sentidos presentes nos discursos dos participantes, proporcionando subsídios consistentes que respondam aos objetivos propostos nesta pesquisa.

Cronograma: coleta de dados em março de 2026

Orçamento: custeio próprio previsto em R\$ 708,00

Objetivo da Pesquisa:

Segundo o(a) pesquisador(a) responsável, é informado nos documentos PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2656816.pdf 31/10/2025 21:05:49; ProjetoDetalhado_CidadeEnvelhecimento.pdf 09/10/2025 13:13:07 e MODELO_TCLE_CEP_UFAM.pdf 09/10/2025 13:17:16.

Objetivo Primário:

Compreender as vivências da população idosa sobre sua mobilidade urbana a partir do uso de transporte público na cidade de Manaus/Amazonas.

Objetivo Secundário:

1. Narrar as vivências de idosos a partir do uso de transporte público na cidade de Manaus-AM;
2. Descrever os facilitadores e não-facilitadores no uso do transporte público na cidade de Manaus-AM a partir das vivências dessa população;

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

UF: AM

Município: MANAUS

Telefone: (92)3305-4000

CEP: 69.057-070

E-mail: cep@ufam.edu.br

Continuação do Parecer: 7.981.685

3. Mapear as principais demandas da população idosa e sugestões de melhorias para o uso do transporte público na cidade de Manaus-AM;

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2656816.pdf 31/10/2025 21:05:49; ProjetoDetalhado_CidadeEnvelhecimento.pdf 09/10/2025 13:13:07 e MODELO_TCLE_CEP_UFAM.pdf 09/10/2025 13:17:16

Riscos:

No nosso estudo, os possíveis riscos ou desconfortos decorrentes da participação na pesquisa são se sentir exposto à experiências pessoais e à possibilidade de sentir algum incômodo ao relembrar situações de dificuldade no uso do transporte público ou no processo de envelhecimento na cidade. Outro risco possível em qualquer pesquisa é a quebra de sigilo ou de confidencialidade dos dados. Apesar disso, todos os cuidados serão tomados para evitar que isso aconteça. As informações fornecidas serão utilizadas apenas para fins científicos, tratadas de forma confidencial e apresentadas de maneira coletiva, sem identificação individual dos participantes. Para evitar ou reduzir esses desconfortos, o(a) participante terá total liberdade para não responder as perguntas que não desejar ou interromper sua participação a qualquer momento, sem qualquer prejuízo ou consequência negativa. Além disso, a equipe de pesquisa se compromete tanto em criar um ambiente acolhedor das atividades, de forma a garantir o respeito, escuta ativa e cuidado com a privacidade dos relatos, como também, a pesquisa conta com apoio e a disponibilidade do Centro de Serviços de Psicologia Aplicada da Universidade Federal do Amazonas (CSPA/UFAM) para atender o(a) participante deste estudo que sentir a necessidade de atendimento psicológico

Benefícios:

Os possíveis benefícios resultantes da participação na pesquisa são: proporcionar uma oportunidade de compartilhamento das experiências de vida e opiniões sobre o envelhecimento e o uso do transporte público coletivo na cidade de Manaus Além disso, o diálogo pode contribuir para gerar reflexões pessoais e coletivas, além de possibilitar um espaço de escuta e valorização das vozes das pessoas idosas. Mesmo que não haja benefícios diretos ou imediatos para cada participante, é esperado que os resultados do estudo possam gerar discussões públicas e auxiliar no planejamento de intervenções por meio de políticas

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

UF: AM

Município: MANAUS

CEP: 69.057-070

Telefone: (92)3305-4000

E-mail: cep@ufam.edu.br

Continuação do Parecer: 7.981.685

que visam melhorias voltadas à mobilidade urbana e ao transporte público, beneficiando, de forma mais ampla, a população idosa da cidade de Manaus.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Trata-se da 2ª versão da dissertação: "CIDADE E ENVELHECIMENTO: A MOBILIDADE URBANA DE PESSOAS IDOSAS NO TRANSPORTE PÚBLICO DE MANAUS-AM". Este projeto foi submetido e pesquisador responsável Estavão Freitas do Nascimento, orientando da profª drª Dayse da Silva Albuquerque. Está vinculado à Faculdade de Psicologia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Para sua análise se está levando em consideração a Res. 466/2012 e a Lei Geral de Proteção de Dados (Redação dada pela Lei nº 13.853, de 2019.).

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

FOLHA DE ROSTO: Adequada. Anexada em folhaDeRosto_Assinado_Estevao.pdf 09/10/2025 13:04:11

TERMOS DE ANUÊNCIA: Anexado em Termo_Anuencia_PIFPS_UFAM_assinado.pdf 09/10/2025 13:16:08

DECLARAÇÃO DE GARANTIA APOIO PSICOLÓGICO. Adequada. Apresentada em Declaracao_atendimento_psicologico.pdf 31/10/2025 21:01:00.

INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS. ADEQUADOS, anexados em: Modelo_Levantamento_perfil_sociodemografico_dos_participantes.pdf 09/10/2025 13:19:38; Roteiro_de_perguntas_Entrevista_MP_WC.pdf 09/10/2025 13:20:50; roteiro_para_aplicacao_MP_e_WC.pdf 09/10/2025 13:22:41 e ProjetoDetalhado_CidadeEnvelhecimento.pdf 09/10/2025 13:13:07.

TCLE: Adequado. Apresentados em MODELO_TCLE_CEP_UFAM.pdf 09/10/2025 13:17:16

Critério de inclusão e exclusão: Adequados. Vide PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2656816.pdf 31/10/2025 21:05:49 e ProjetoDetalhado_CidadeEnvelhecimento.pdf 09/10/2025 13:13:07.

CRONOGRAMA: Adequado. Anexado em PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2656816.pdf

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

UF: AM

Telefone: (92)3305-4000

Município: MANAUS

CEP: 69.057-070

E-mail: cep@ufam.edu.br

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO
AMAZONAS - UFAM**



Continuação do Parecer: 7.981.685

31/10/2025 21:05:49; CRONOGRAMA.pdf 09/10/2025 13:14:07 e
ProjetoDetalhado_CidadeEnvelhecimento.pdf 09/10/2025 13:13:07.

ORÇAMENTO: Adequado. Apresentado em PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2656816.pdf
31/10/2025 21:05:49; ProjetoDetalhado_CidadeEnvelhecimento.pdf 09/10/2025 13:13:07 e
Orcamento_projeto.pdf 09/10/2025 13:14:58.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Após a leitura dos arquivos enviados no dia 31 de outubro de 2025 (incluindo a
Carta_Resposta_assinado.pdf 31/10/2025 21:03:28), conclui-se que todos os requisitos éticos foram
atendidos.

Considerações Finais a critério do CEP:

Este CEP analisa os aspectos éticos da pesquisa com base nas Resoluções 466/2012-CNS, 510/2016-CNS
e outras complementares

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2656816.pdf	31/10/2025 21:05:49		Aceito
Outros	Carta_Resposta_assinado.pdf	31/10/2025 21:03:28	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito
Outros	Declaracao_atendimento_psicologico.pdf	31/10/2025 21:01:00	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito
Outros	Roteiro_para_aplicacao_MP_e_WC.pdf	09/10/2025 13:22:41	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito
Outros	Roteiro_de_perguntas_Entrevista_MP_WC.pdf	09/10/2025 13:20:50	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito
Outros	Modelo_Levantamento_perfil_sociodemografico_dos_participantes.pdf	09/10/2025 13:19:38	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	MODELO_TCLE_CEP_UFAM.pdf	09/10/2025 13:17:16	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	Termo_Anuencia_PIFPS_UFAM_assinado.pdf	09/10/2025 13:16:08	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito
Orçamento	Orcamento_projeto.pdf	09/10/2025 13:14:58	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

CEP: 69.057-070

UF: AM

Município: MANAUS

Telefone: (92)3305-4000

E-mail: cep@ufam.edu.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO
AMAZONAS - UFAM



Continuação do Parecer: 7.981.685

Cronograma	CRONOGRAMA.pdf	09/10/2025 13:14:07	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	ProjetoDetalhado_CidadeEnvelheciment o.pdf	09/10/2025 13:13:07	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito
Folha de Rosto	folhaDeRosto_Assinado_Estevao.pdf	09/10/2025 13:04:11	ESTEVAO FREITAS DO NASCIMENTO	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

MANAUS, 16 de Novembro de 2025

Assinado por:

Eliaana Maria Pereira da Fonseca
(Coordenador(a))

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

UF: AM

Município: MANAUS

CEP: 69.057-070

Telefone: (92)3305-4000

E-mail: cep@ufam.edu.br