



Interdisciplinary

LINKSCIENCEPLACE

DOI: 10.17115

ISSN: 2358-8411

Scientific Journal



Interdisciplinary Scientific Journal. ISSN: 2358-8411

Nº 3, volume 10, article nº 01, July/September 2023

D.O.I: <http://dx.doi.org/10.17115/2358-8411/v10n3a1>

Accepted: 01/03/2022 Published 09/09/2023

HUMAN AGING AND URBAN MOBILITY: REFLECTIONS AGAINST THE COVID-19 PANDEMIC

ENVELHECIMENTO HUMANO E MOBILIDADE URBANA: REFLEXÕES FRENTE À PANDEMIA DA COVID-19

Altobelly Mattos Gomes Miranda

Mestre em Cognição e Linguagem - UENF

altobelly.miranda@gmail.com

Lucas Capita Quarto

Doutorando em Cognição e Linguagem - UENF

lcapitaiv@gmail.com

Fernanda Castro Manhães

Doutora em Cognição e Linguagem - UENF

castromanhaes@gmail.com

Verusca Moss Simões dos Reis

Doutora em Filosofia - UERJ

verusca.reis@uenf.br

Abstract

This research aims to present reflections on human aging with regard to urban mobility, in view of the COVID-19 pandemic. Therefore, a bibliographic survey was carried out in the Google Academic and Scopus databases, with the search terms: “urban mobility”, “human aging” and “COVID-19”. The study emphasizes the importance of urban mobility in the quality of life of the elderly and the impact of social isolation on the physical and mental health of the older population. Among the impacts, we can mention the development of anxiety and depression disorders. The lack of urban mobility due to social isolation affected the entire interaction dynamics of the elderly population, directly impacting access to essential services, forcing them to adapt to the virtual modality. Therefore, this factor caused a phenomenon of exclusion, since the elderly constitute a group with great difficulty in accessing new technologies. The research reinforces the need for the State to be charged by civil society and by the various public bodies, so that legal measures to protect the elderly are implemented, aiming at their autonomy within urban spaces.

Keywords: mobility; aging; COVID-19.

Resumo

A presente pesquisa tem como objetivo apresentar reflexões a respeito do envelhecimento humano no que tange à mobilidade urbana, frente à pandemia da COVID-19. Para tanto, foi realizado um levantamento bibliográfico nas bases de dados Google Acadêmico e Scopus, com os termos de busca: “mobilidade urbana”, “envelhecimento humano” e “COVID-19”. O estudo enfatiza a importância da mobilidade urbana na qualidade de vida do idoso e o impacto do isolamento social na integridade da saúde física e mental da população de mais idade. Entre os impactos, pode-se citar o desenvolvimento de transtornos de ansiedade e depressão. A falta da mobilidade urbana devido ao isolamento social afetou toda dinâmica de interação da população idosa, impactando diretamente no acesso a serviços essenciais, obrigando-os a se adaptarem à modalidade virtual. Portanto, este fator ocasionou um fenômeno de exclusão, uma vez que os idosos constituem um grupo com grande dificuldade de acesso a novas tecnologias. A pesquisa reforça a necessidade do Estado ser cobrado pela sociedade civil e pelos diversos órgãos públicos, para que medidas legais de proteção ao idoso sejam implantadas, visando a sua autonomia dentro dos espaços urbanos.

Palavras-chave: mobilidade; envelhecimento; COVID-19.

INTRODUÇÃO

Desde o século XX, as transformações no cenário mundial estão sendo marcadas pelo aumento progressivo da população idosa devido ao acréscimo na expectativa de vida. A atual conjuntura social demonstra que a população mundial caminha cada vez mais para a senilidade. Neste sentido, o processo do envelhecimento humano se caracteriza como um fato que precisa ser cada vez mais disseminado no âmbito político, social e acadêmico. O Projeto de Lei 5383/19 considera como idoso um indivíduo com a faixa etária de no mínimo 65 anos de idade. E, apesar das pessoas estarem vivendo um maior número de anos de forma mais saudável, o envelhecimento populacional corresponde a um grande desafio para a sociedade.

Os principais problemas, principalmente das grandes cidades, estão relacionados à mobilidade urbana, que ainda enfrenta obstáculos e desafios para garantia de sua eficiência necessitando de investimentos e gestão eficientes, além de recursos públicos por parte dos governantes. Ao analisar a mobilidade urbana sob a perspectiva do cidadão idoso, os desafios são ainda maiores. A sociedade vive em um ambiente projetado para jovens e adultos que não apresentam dificuldades de locomoção ou redução de sua mobilidade (FREIRE JÚNIOR, 2013). Nesse sentido, a precariedade da mobilidade urbana é, sem dúvidas, um dos fatores

que mais afetam na qualidade de vida, pois diminuem sua autonomia e limitam suas capacidades funcionais, impedindo que tenham uma vida mais ativa e participativa.

Uma interação harmoniosa entre o idoso e o meio ambiente o qual ele faz parte é um pré-requisito para um envelhecimento saudável. Considerando as constantes transformações que permeiam essa relação, variáveis como o nível econômico, saúde, raça, suporte familiar, atividades e integração social são elementos essenciais desse contexto ambiente-idoso (DAWALI *et al.* 2013). A preocupação com essa relação é de grande relevância, dado que o planejamento do ambiente urbano e a sua acessibilidade são temas emergentes no que concerne aos estudos acerca do processo de senescência.

O problema da mobilidade dos idosos foi fortemente agravado a partir do ano de 2020, com o início da pandemia da COVID-19, afetando-os de forma negativa, pois estão mais suscetíveis a desenvolverem sintomas mais graves da doença, sendo necessários o isolamento e distanciamento social, o que acarretou diminuição das atividades físicas, diminuição do acesso a áreas de lazer e diminuição das capacidades funcionais. Apesar de ser uma atribuição do Estado garantir a mobilidade aos cidadãos, os idosos não são levados em consideração ao se formular políticas públicas, o que torna deficitário o acesso da pessoa idosa ao espaço urbano, problema que foi fortemente agravado em decorrência da pandemia, tornando-se, portanto, urgente o acesso a políticas que garantam aos idosos o direito de ir e vir com dignidade (STROPARO, 2021). A pandemia da COVID-19 evidenciou a fragilidade das normas e leis que asseguram a qualidade de vida (direitos) da população idosa, o que frente à pandemia representa um grande desafio para a saúde pública.

Diante do exposto, a presente pesquisa tem como objetivo geral apresentar reflexões a respeito do envelhecimento humano no que tange à mobilidade urbana, frente à pandemia da COVID-19. Para atingir o objetivo proposto, o desenvolvimento do trabalho se encontra estruturado com os seguintes tópicos: após a introdução, a segunda seção se refere ao método adotado, o qual consiste em uma pesquisa exploratória e bibliográfica com a finalidade de proporcionar uma interação sobre a temática abordada; a terceira seção se dedica ao desenvolvimento do estudo; e, concluindo, na última seção são apresentadas as considerações finais a respeito do desenvolvimento da pesquisa. Frente as investigações supracitadas, este trabalho

pretende proporcionar uma melhor compreensão sobre o envelhecimento humano e a mobilidade urbana, em tempos de pandemia, reforçando a importância dos avanços científicos na área, ao mesmo tempo que contribui para o fortalecimento dos avanços já conquistados.

METODOLOGIA

Para o desenvolvimento da presente pesquisa bibliográfica, foi realizado um estudo exploratório utilizando o mecanismo de busca de artigos científicos das bases de dados: Google Acadêmico e Scopus. Foram priorizados artigos publicados de 2010 em diante. Por ser um trabalho que tem como objeto de estudo um tema que pode ser discutido por meio de uma abordagem interdisciplinar, os autores não se preocuparam em fechar escopos no momento da pesquisa por publicações. Os descritores utilizados para a busca foram: “envelhecimento humano” “mobilidade urbana” e “COVID-19”. Os documentos foram selecionados de acordo com a importância do tema e conteúdo para a contribuição científica proposta pelo presente estudo. Além disso, buscou-se priorizar artigos com, no mínimo, 40 citações de documentos recentes e publicados em eventos ou periódicos de qualidade. Deve-se frisar que há algumas poucas exceções de trabalhos que não se adequam ao requisito mínimo de citações (≥ 40 citações).

DESENVOLVIMENTO

Mobilidade e acessibilidade urbana

Assim como em alguns países, os problemas que envolvem a mobilidade urbana não são recentes no Brasil. Desde o início da segunda metade do século passado, os centros urbanos tiveram um acelerado crescimento populacional, que resultou em uma rápida transformação de um país com raízes rurais para uma nação majoritariamente urbana (CARVALHO, 2016). Assim sendo, essa realidade impactou diretamente nas condições de mobilidade e acessibilidade da população.

O deslocamento com autonomia e segurança é uma das necessidades humanas mais básicas, entretanto, muitas vezes, os espaços urbanos não dispõem da infraestrutura adequada para que ocorra a mobilidade (SILVA; ALVES; SANTOS, 2015). A mobilidade urbana é compreendida por Gomide e Galindo (2013) sendo as condições de deslocamento humano e de bens. Além disso, ainda segundo os

autores, a mobilidade urbana envolve o planejamento urbano que contempla o desenvolvimento das cidades, sua disponibilidade para a população e o processo de circulação urbana. Em síntese, a mobilidade urbana está relacionada à acessibilidade, ao direito e à necessidade dos indivíduos se locomoverem em um espaço urbano.

Os problemas de mobilidade urbana estão presentes de forma mais crítica nas grandes cidades, como faltas de calçada, iluminação pública precária, escassez de rampas de acesso, entre outros. É comum associarmos a noção de mobilidade urbana aos meios de transporte, entretanto tal associação nem sempre é verdadeira, uma vez que é possível ter mobilidade sem utilização dos meios de transporte. Na concepção de Pereira (2014, p. 74), a mobilidade urbana pode ser definida como:

[...] um atributo do território que diz respeito ao acesso fácil a diferentes áreas de uma cidade; deve ser entendida de uma forma ampla, articulada com a própria forma de cidade, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte, de circulação, de acessibilidade e de trânsito, além das demais políticas urbanas; o objetivo maior de uma política de mobilidade urbana seria o de priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento na cidade (PEREIRA, 2014, p. 74).

Deslocar-se é uma necessidade comum a todos (CARVALHO, 2016). Contudo, as propriedades do deslocamento – como motivo, frequência, fluidez, meio de transporte, conforto e segurança – são determinadas e, por vezes, contingenciadas devido a atributos individuais. A mobilidade urbana é um tema fundamental no que diz respeito a qualidade de vida e o desenvolvimento urbano (SILVA; ALVES; SANTOS, 2015). As condições de deslocamento de cidadãos e mercadorias nos centros urbanos impactam toda a sociedade. A obrigatoriedade da garantia da mobilidade é dos governantes, os quais devem visar um sistema igualitário que atenda a todos os cidadãos, entretanto, para se alcançar esse objetivo é necessária à superação de diversos desafios, como, por exemplo, alteração do modelo de mobilidade brasileiro baseado no transporte individual, através da criação de políticas que estimulem a mobilidade por meio de transportes públicos e mobilidade não motorizada (CARVALHO, 2016).

Visando a mitigação da precariedade da liberdade e da igualdade no que diz respeito à mobilidade urbana, foi promulgada, em 2012, a Lei 12.587, com o objetivo de instituir diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que reconhece os meios de transporte como principais agentes de desenvolvimento urbano das cidades, que, se aliados a um bom planejamento da mobilidade urbana, serão capazes de fornecer condições necessárias ao deslocamento de todo cidadão, sem distinções. Além disso, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2013) estabelece alguns princípios e diretrizes, dentre eles a acessibilidade universal, segurança nos deslocamentos, mitigação dos impactos ambientais e redução de desigualdades.

O envelhecimento humano e os desafios da mobilidade urbana

As pesquisas relacionadas às múltiplas fases do processo de desenvolvimento humano sempre estiveram em evidência, em especial a fase senil, a qual é objeto de profundas discussões que visam desvendar o fenômeno do envelhecimento humano (GONÇALVES NETO *et al.*, 2020). Com a melhoria da qualidade de vida, percebida na população brasileira nos últimos anos, torna-se evidente que o processo de envelhecimento humano está cada vez mais presente na sociedade brasileira. Para Gonçalves Neto *et al.* (2020) a longevidade é um resultado dos avanços políticos, econômicos, sociais e científicos de um país.

O envelhecimento humano, também denominado como senescência, é um processo universal, heterogêneo e genético que envolve fatores biopsicossociais (RALHA; BARBOSA, 2013). Os autores Gomes e Pamplona (2015) destacam três principais fatores como responsáveis pelo envelhecimento populacional, sendo estes o declínio da taxa de fecundidade; as variações entre as taxas de natalidade e mortalidade; e o aumento da expectativa de vida humana.

No que concerne o declínio da taxa de fecundidade, Diniz *et al.* (2013) destacam o marco do envolvimento da população feminina no mercado de trabalho. O segundo motor é o aumento da expectativa de vida. O fenômeno chamado “*compression of morbidity*” atribui o aumento da duração de vida aos períodos de doenças mais curtos e em idades mais avançadas (CLOSS; SCHWNAKE, 2012). O terceiro motor determinante no processo de envelhecimento está relacionado às variações nas taxas de natalidade e mortalidade. Por exemplo, após a Segunda

Guerra Mundial, houve um grande aumento demográfico, chamado “*baby boom*”, com grande crescimento na taxa de fecundidade. O crescimento da fecundidade vivenciado nos anos 60 associado ao declínio nas taxas de mortalidade infantil acabou refletindo na estrutura etária da população com 60 anos ou mais nos dias atuais (BOOM *et al.*, 2011).

O envelhecimento humano pode ser concebido como um processo sociovital multifacetado que se desenvolve ao longo do curso da vida e de forma sequencial. Enquanto etapa vital, ele se configura como processo lento, dinâmico, progressivo e inevitável, que abarca um conjunto de alterações morfológicas, fisiológicas, bioquímicas e psicológicas, capazes de determinar a perda progressiva da capacidade de adaptação da pessoa idosa ao contexto social, além do surgimento de vulnerabilidades devido à incidência dos processos patológicos associados às síndromes geriátricas (MELO *et al.*, 2020, p. 866).

Considerando que o processo de envelhecimento está cada vez mais frequente entre os brasileiros, torna-se necessária a criação de políticas públicas que permitam a mobilidade desse grupo de pessoas, uma vez que, a concepção da chamada “terceira idade” vem sofrendo fortes alterações (PIRES, 2013). Há alguns anos era comum a visão de que uma pessoa idosa deveria ficar em casa esperando o fim de sua vida. Atualmente, essa visão vem mudando, uma vez que os idosos estão ficando cada vez mais ativos e buscando por atividades que não os deixem excluídos da sociedade.

Nesse contexto, a mobilidade é um fator importante, pois permite aos idosos uma maior participação na vida em sociedade. Visando uma maior contribuição nesse sentido, surgem as políticas públicas voltadas às pessoas idosas, como a Lei 10.741/2003, também conhecida como Estatuto do Idoso, cujo objetivo é assegurar seus direitos nos diversos âmbitos, de forma prioritária.

A mobilidade do idoso se refere a sua capacidade física de se locomover e realizar as suas atividades em espaços públicos (PORTUGAL; LOYOLA, 2014). Problemas como falta de calçadas e rampas, baixa iluminação, desníveis e sinalização precária são um dos principais problemas enfrentados pelos idosos nos espaços urbanos. Os transportes públicos coletivos (importantes mecanismos asseguradores da mobilidade urbana) também apresentam diversos fatores limitantes à mobilização dos idosos. Tal realidade vai de encontro ao estabelecido na Lei 10.741/03, conhecida como o Estatuto do Idoso, que assegura diversos

direitos, dentre eles aqueles relacionados a meios de transportes coletivos, definidos como:

[...] uma atividade que garante a realização das atividades urbanas por seus usuários, tais como trabalho, estudo, atividades de lazer, manufatura e comércio. Além disso, podemos caracterizar o transporte como um mecanismo de inclusão social, pois é capaz de promover acesso mais democrático às oportunidades existentes no município. Uma das atividades deste sistema é a agilidade, a acessibilidade, a segurança adequada às necessidades de deslocamentos da população [...] (MERCADO, 2008, p. 15).

A lei supracitada estabelece garantia de transporte gratuito a todos os cidadãos acima de 65 anos, prevendo, inclusive, sanções àqueles que a descumprirem. Por outro lado, segundo Carvalho (2016), esse benefício causa um grande impacto econômico no que tange à mobilidade urbana, uma vez que o número de passageiros não pagantes aumenta a cada ano e o sistema de transporte público brasileiro é custeado, quase exclusivamente, pelos passageiros pagantes, sendo um dos principais desafios a constituição de fundos públicos para custeio dessas gratuidades.

O transporte de passageiros idosos também representa um desafio ao envelhecimento humano, uma vez que há escassez de meios de transportes coletivos com características específicas para atender àqueles com dificuldades de locomoção, o que se torna cada vez mais comum ao se analisar o atual panorama do envelhecimento da população brasileira (CARVALHO, 2016). O autor ainda afirma que os idosos encontram, ainda, dificuldades de mobilidade ao se depararem com calçadas em condições precárias, degraus, obstáculos físicos, falta de calçamento das ruas, degraus inadequados no transporte coletivo e falta de sinalização nas travessias.

Dentro desse cenário, salienta-se que medidas para mitigação desses desafios devem ser implementadas, tais como construção de corredores para transporte coletivo, implementação de plataformas de elevação para embarque e desembarque de passageiros e facilidades de informações nos veículos. As situações ambientais que possam ocasionar quedas, tropeços e pisadas em falso devem ser eliminadas, uma vez que, quanto mais avançada a idade, maior torna-se o risco de lesões e fraturas (BLANCO *et al.*, 2014). Além disso, é necessária a

criação de estruturas adequadas, a fim de garantir mobilidade humanizada, confortável, segura e otimizada.

A pandemia da COVID-19 e a mobilidade urbana: reflexos na saúde do idoso

Em dezembro de 2019, em Wuhan, na China, foram identificados casos de pneumonia viral ocasionados pelo vírus SARS-CoV-2, um vírus de RNA envelopado, pertencente à família Coronaviridae (HUANG *et al.*, 2020). O SARS-CoV-2 é capaz de infectar uma ampla variedade de animais selvagens e domésticos, bem como seres humanos (QUARTO; VEIGA; SOUZA, 2020). O território de Wuhan foi favorável à disseminação do vírus, uma vez que é um dos maiores centros de transporte, comércio e indústria da China; possuindo o maior aeroporto, porto de águas fluviais e estação de trem do centro da China; com um registro de cerca de 30.000 passageiros circulando diariamente por diversas localidades (CARDOSO *et al.*, 2020). E por se tratar de um vírus com alta capacidade de transmissão interespecie, no dia 30 de janeiro de 2020, a Organização Mundial de Saúde (OMS) declarou emergência de saúde pública de interesse internacional (ONYEAKA; ZAHID; PATEL, 2020).

A transmissão do SARS-CoV-2 ocorre, majoritariamente, por gotículas dispersas pela tosse, fala ou espirro; ou pelo contato das mãos com superfícies contaminadas, seguido do contato direto com a mucosa da boca, olhos ou nariz (CARDOSO *et al.*, 2020). Ainda segundo os autores, a transmissibilidade entre os infectados ocorre em torno de 7 dias após início dos sintomas. O SARS-CoV-2 é responsável pela COVID-19. Não existem manifestações clínicas específicas para distinguir a COVID-19 de outras infecções respiratórias virais, sendo a cefaleia, congestão nasal, tosse seca ou produtiva, febre, mialgia, distorção ou diminuição do senso do paladar e diminuição ou perda absoluta do paladar as sintomatologias mais comuns; enquanto dores de garganta e manifestações gastrointestinais podem ocorrer em menor frequência (CARDOSO *et al.*, 2020; HUANG *et al.*, 2020). Cardoso *et al.* (2020) salientam que na manifestação mais grave da infecção podem ser vislumbradas: pneumonia, taquipneia e dispneia. Ainda segundo os autores, durante a segunda semana de infecção, há um potencial risco de deterioração clínica, sobretudo em pacientes que apresentam comorbidades.

O alto grau de contágio do novo coronavírus e as medidas de distanciamento social impactaram a mobilidade urbana. Em geral, ocorreu uma drástica diminuição do índice de locomoção nas cidades, as quais se encontram vazias em detrimento da flexibilização do isolamento e do temor a volta às atividades normais (COUTO *et al.*, 2020). A pandemia obrigou que diversos países do mundo, incluindo o Brasil, adotassem medidas de isolamento social como forma de contenção da doença. Tal medida incluiu fechamento de escolas, bares, restaurantes, academias, igrejas, etc. (HAMMERSCHMIDT; SANTANA, 2020). Dentre os grupos que apresentam maior risco de morte pela COVID-19 estão os idosos, especialmente aqueles que possuem doenças crônicas, o que aumenta a vulnerabilidade desse grupo de pessoas em relação a outros grupos, bem como danos emocionais e psicológicos, decorrentes do isolamento social.

Desde as primeiras análises da pandemia da COVID-19, identificou-se em vários países que as pessoas maiores de 60 anos são mais vulneráveis à doença. De acordo com Romero e Silva (2021), no primeiro semestre de 2020, ocorreram 35.126 óbitos de pessoas idosas por COVID-19, o que corresponde a 71% do total de mortes relacionadas a doença, no período correspondente. Segundo a Organização das Nações Unidas (2020), na medida em que o vírus se espalha, sobretudo em países com sistema de proteção social debilitados, o índice de mortalidade dos idosos pode crescer cada vez mais. Além da ameaça à vida, salienta-se que a pandemia pode acarretar a população idosa a maiores riscos de pobreza, trauma de estigma, discriminação, perda de suporte social e isolamento.

A perda da mobilidade urbana, durante o período de isolamento, pode agravar as desigualdades sociais e de saúde da população idosa. Tais efeitos são menos visíveis se comparados às elevadas taxas de mortalidade e letalidade, mas ainda representam sérias consequências tanto para os idosos quanto para seus familiares. Na concepção de Leão, Ferreira e Faustino (2020), o isolamento social e físico entre a população idosa se tornou uma grande preocupação da saúde pública. Ainda segundo os autores, a desconexão social do idoso contribuiu para o desenvolvimento de agravos de saúde como os transtornos de depressão e ansiedade. Salienta-se que o distanciamento social é tolerado de formas diferentes entre os grupos de idosos que compartilham o ambiente familiar com outros indivíduos (sejam cônjuges, familiares ou amigos) e aqueles que vivem sozinhos. O processo de envelhecimento, por si só, já traz alterações fisiológicas nítidas na

rotina do idoso, como as alterações no humor, o sedentarismo e a alimentação, o que influencia diretamente na qualidade de vida desses indivíduos, que se tornam mais sensíveis as mudanças em seu cotidiano.

Em decorrência das medidas de isolamento social, a mobilidade urbana sofreu um grande impacto, tornando-se necessárias diversas adaptações, como higienização constante e uso obrigatório de máscaras. Hammerschmidt e Santana (2020) consideram, ainda, que o isolamento social afetou diretamente toda a dinâmica de interação da população idosa, impactando diretamente o acesso a serviços essenciais, obrigando-os a se adaptarem à modalidade virtual. Entretanto, este fator ocasionou um fenômeno de exclusão, uma vez que os idosos constituem um grupo com grande dificuldade de acesso a novas tecnologias.

As mazelas e desigualdades urbanas afloraram e ficaram mais evidentes com as dificuldades advindas com a pandemia. Dentre as populações vulneráveis destaca-se os idosos que são mais suscetíveis ao vírus SARS-CoV-2 e, portanto, precisam de cuidados extras notadamente quanto ao isolamento social e redução da exposição e contato com pessoas e locais possivelmente contaminados. Cuidados extras com a saúde e concomitante aumento no esforço do governo em oferecer políticas públicas que garantam os direitos básicos como acesso à saúde, mobilidade urbana, acessibilidade, moradia, etc. (STROPARO, 2021, p. 107).

Além do acesso a serviços básicos, a pandemia da COVID-19 impossibilitou também às pessoas idosas o acesso a outras atividades, como lazer, atendimento psicológico, atividades físicas, religiosas e outras, que são fundamentais para manutenção da qualidade de vida e do sentimento de independência e liberdade (HAMMERSCHMIDT; SANTANA, 2020). Ao analisar o atual cenário do confinamento, deve-se ser levado em consideração a toxicidade das mídias sociais acerca dos idosos, uma vez, que esses indivíduos passam grande parte do seu tempo em frente a televisão, ou de celulares, vivenciando as notícias da pandemia, de forma saturada, ao longo do dia (SILVA *et al.*, 2020). Ainda segundo os autores, há dois posicionamentos que prevalecem dentro desse cenário, sendo o primeiro relacionado ao “otimismo”, subestimando assim as consequências, e podendo esse indivíduo se expor de forma imprudente, deixando de realizar o isolamento; já o segundo consiste em adotar medidas intensivas de preocupação, muitas vezes associadas ao medo, à tristeza e à angústia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do aumento da população idosa, torna-se necessário desenvolver cada vez mais estudos acerca da vulnerabilidade que o envelhecimento gera no indivíduo de forma individual e particular. Com isso, a presente pesquisa destaca a importância da mobilidade urbana na qualidade de vida do idoso e o quanto a população idosa é suscetível ao isolamento social, ressaltando a necessidade de intervenções no que concerne as medidas de proteção e garantia à saúde do idoso, sobretudo no período pós-pandemia. A restrição da mobilidade nos espaços de vida, em particular fora de casa, leva a uma diminuição do nível de atividade física e resulta no comprometimento da capacidade funcional, dificulta o manejo das doenças crônicas e aumenta o risco de fragilidade.

Com uma visão voltada para o futuro, é necessário atentar-se para as questões direcionadas a acessibilidade do idoso, visando que o processo de envelhecimento tenha um cunho social mais vantajoso, ou seja, é preciso pensar em uma sociedade voltada para os idosos. O presente trabalho reforça a necessidade do Estado ser cobrado pela sociedade civil e pelos diversos órgãos públicos, para que medidas legais de proteção ao idoso sejam implantadas, visando a garantia dos direitos assegurados pela Constituição e pelas leis infraconstitucionais.

REFERÊNCIAS

BLANCO, P. H. M. et al. Mobilidade Urbana no Contexto do Idoso. **Revista Cesumar – Ciências Humanas e Aplicadas**, v. 19, n. 1, 2014.

BLOOM, D. E.; CANNING, D.; FINK, G. Implications of population aging for economic growth. Program on the global demography of aging. **Working paper**, n. 64, 2011.

BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana. 2013. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf> Acessado em 05 de maio de 2021.

_____. Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Planalto**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acessado em 06 de maio de 2021.

CARDOSO, D. M.; LIMA, M. O.; GALVÃO, L. G.; BORGES, P. M. L. Análise e caracterização da produção científica sobre a COVID-19 e sua associação com a mortalidade e ocorrência de casos. **Revista Transformar**, Itaperuna, v. 1, n. 14, p. 161-187, 2020.

CARVALHO, C. O.; BRITO, F. L. Mobilidade urbana: conflitos e contradições do direito à cidade. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, Curitiba, v. 7, n. 2, p. 103-132, 2016.

CARVALHO, C. H. R. Mobilidade Urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana**. Marco Aurélio Costa (Org.) – Brasília : Ipea, 361 p. : il., gráfs. Color, 2016.

_____. **Desafios da mobilidade humana no Brasil**. Texto para Discussão, No. 2198, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília. 2016.

COUTO, C. F. V. et al. A pandemia da COVID-19 e os impactos para a mobilidade urbana. In: 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET. **Anais do CPET**, 2020.

CLOSS, E, SCHWNAKE, C. H. A. A evolução do índice de envelhecimento no Brasil, nas suas regiões e unidades federativas no período de 1970 a 2010. **Rev. bras. geriatr. gerontol**, n. 15, v. 3, 2012.

DINIZ, M. L.; FUENTES, D.; COSENZA, R. M. **Neuropsicologia do desenvolvimento uma abordagem multidimensional**. Porto Alegre: Artmed, 2013.

GOMES, P. S.; PAMPLONA, J. B. Envelhecimento populacional, mercado de trabalho e política pública de emprego no Brasil. **E&G Economia e Gestão**, Belo Horizonte, v. 15, n. 41, Out./Dez. 2015.

GOMILDE, A. A.; GALINDO, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados**, 27(79), 27-39, 2013.

GONÇALVES NETO, A. et al. Envelhecimento ativo: dignidade e longevidade com qualidade de vida. **Interscienceplace – International Scientific Journal**, n. 2, v. , 2020.

FREIRE JÚNIOR, R. C. et al. Estudo da acessibilidade de idosos ao centro da cidade de Caratinga, MG. **Rev. bras. geriatr. gerontol**. 16 (3), 2013.

HAMMERSCHMIDT, K. S. A.; SANTANA, R. F. Saúde do idoso em tempos de pandemia COVID-19. **Cogitare enferm**. 2020.

HUANG, C.; WANG, Y.; LI, X.; REN, L.; ZHAO, J.; HU, Y.; LIU, M.; XIAO, Y.; GAO, H.; GUO, L.; XIE, J.; WANG, G.; ZIANG, R.; GAO, Z.; JIN, Q.; WANG, J.; CAO, B. Clinical features of patients infected with 2019 novel coronavirus in Wuhan, China. **Lancet**, New York: Editora Elsevier, v. 395, n. 10.223, mar. 2020.

LEÃO, L. R. B.; FERREIRA, V. H. S.; FAUSTINO, A. M. O idoso e a pandemia do Covid-19: uma análise de artigos publicados em jornais. **Braz. J. of Develop.**, Curitiba, v. 6, n. 7, p. 45123-45142, 2020.

MELO, L. D. et al. Concepções de Idosos sobre as Políticas (Inter) Nacionais do Envelhecimento Humano. **REFACS (online)**, 8(4), 2020.

ONYEAKA, H. K.; ZAHID, S.; PATEL, R. S. The unaddressed 16 Spector f behavioral behavior during a coronavirus pandemic. **Cureus**, New York: Editora Board, v. 12, n. 3, dez., 2020.

PEREIRA, E. M. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. **Geosul**, Florianópolis, v. 29, p. 73-92, 2014.

PIRES, S. L. Avaliação Geriátrica Ampla – AGA. In: GORZONI; FABBRI. **Livro de bolso de Geriatria**. São Paulo: Atheneu, 2013.

PORTUGAL, M. E. G; LOYOLA, E. A. T. Mobilidade urbana adequada para os idosos: uma importante questão de saúde pública. **Revista Gestão e Saúde**, v. 10, p. 26-34. 2014.

QUARTO, L. C.; VEIGA, E. O. B.; SOUZA, C. H. M. Análise da segurança do trabalho em um centro de triagem – COVID-19 – no noroeste do Estado do Rio de Janeiro. In: **COVID-19: saúde e interdisciplinaridade**. NORBERG, A. N.; SOUZA, C. H. M.; MANHÃES, F. C.; SANT'ANNA, N. F. (Org.) Campos dos Goytacazes: Encontrografia, 2020.

RALHA, S.; BARBOSA, R. Envelhecer: caminhos pensados, caminhos traçados. **Livro de Atas do VIII Simpósio Nacional de Investigação em Psicologia**, 2013.

ROMERO, D. E. L.; SILVA, D. R. P. Idosos no contexto da pandemia da COVID-19 no Brasil: efeitos nas condições de saúde, renda e trabalho. **Cad. Saúde Pública**, 37 (3), 2021.

SILVA, A. R. de P.; ALVES, L. A.; SANTOS, G. R. dos. Sustentabilidade Urbana: Um Desafio para o Planejamento da Acessibilidade e da Mobilidade. In: XI – Encontro Nacional da ANPEGE - A Diversidade Da Geografia Brasileira: Escalas e Dimensões da Análise e da Ação. 2015. **Anais Enanpege-2015**. Presidente Prudente: Unesp, Ed: UFGD, 2015

SILVA, M. V. S. et al. O impacto do isolamento social na qualidade de vida dos idosos durante a pandemia por COVID-19. **Enfermagem Brasil**, 19(4), p. 34-41, 2020.

UNITED NATIONS. Political declaration and Madrid international plan of action on ageing, 2002. In: **Second World Assembly on Ageing**. Disponível em: [» https://www.un.org/esa/socdev/documents/ageing/MIPAA/political-declaration-en.pdf](https://www.un.org/esa/socdev/documents/ageing/MIPAA/political-declaration-en.pdf). Acessado em 18 de maio de 2021.

YENILMEZ, M. I. Economic and social consequences of population aging the dilemmas and opportunities in the twenty-first century. **Appl Res Qual Life**, 10, 735-52, 2015.