

Deslocamentos cotidianos de pessoas idosas: evidências coletadas por entrevista caminhada

Older adults' daily mobility: evidence from walking interviews

Isabela de Oliveira BASTOS [I]

Patricia Rodrigues SAMORA [II]

Alejandro PÉREZ-DUARTE Fernández [III]

Resumo

O envelhecimento populacional brasileiro ocorre majoritariamente em áreas urbanas. Com o avanço da idade, os deslocamentos do indivíduo tendem a se restringir ao domicílio e entorno imediato. Considerando o paradigma do *aging in place*, este trabalho exploratório discute a mobilidade, acessibilidade e caminhabilidade da população idosa na escala do bairro, no contexto da cidade de Campinas, no estado de São Paulo (SP). Utilizou-se a técnica de entrevista caminhada, combinada a mapas, fotos, rastreador GPS e à observação direta. Resultados qualitativos convergem com a literatura existente, sugerindo que fatores pessoais, como gênero, renda, cor, idade, além de disponibilidade de destinos, acesso a transporte público ou carro, segurança, socialização, diversidade de usos do solo e aspectos estéticos influenciam os deslocamentos cotidianos e a qualidade de vida das pessoas idosas.

Palavras-chave: gerontologia ambiental; pesquisa qualitativa; mobilidade ativa; cidades para pessoas; direito à cidade.

Abstract

Population aging in Brazil is unfolding primarily in urban areas. As individuals grow older, their mobility tends to become limited to the home and its surroundings. Considering the paradigm of aging in place, this exploratory study examines the mobility, accessibility, and walkability of older adults at the neighborhood level in the city of Campinas, state of São Paulo. The study is based on walking interviews combined with maps, photographs, GPS tracking, and field observation. Qualitative findings align with the existing literature, suggesting that personal factors such as gender, income, skin color, and age, as well as availability of destinations, access to public transportation or private vehicles, safety, social interaction, land-use diversity, and aesthetic aspects influence older adults' daily mobility and overall quality of life.

Keywords: environmental gerontology; qualitative research; active mobility; cities for people; right to the city.



Introdução

O envelhecimento populacional é um processo em curso no Brasil, que já superou o bônus demográfico e passou a contar com maior proporção de pessoas acima de 60 anos do que de crianças até os nove (IBGE, 2025). Tal fenômeno se desenrola majoritariamente em áreas urbanas, dado que a maioria da população brasileira vive em cidades (quase 90%), frequentemente concentradas em grandes regiões metropolitanas ou em polos urbanos regionais, como ocorre no estado de São Paulo. Nesse cenário, os centros urbanos se tornam o principal palco da experiência do envelhecimento, o que impõe novos desafios à organização do espaço urbano e à formulação de políticas públicas.

Entre os diversos entraves enfrentados nas grandes cidades brasileiras, a acessibilidade, a mobilidade e a caminhabilidade despontam como pontos críticos, especialmente para a população idosa. A precariedade dos sistemas de transporte público – marcada por longos tempos de deslocamento, baixa frequência e desconexão entre modais – somada à infraestrutura urbana pouco favorável à caminhada impactam de forma significativa a autonomia e a qualidade de vida das pessoas idosas. Calçadas estreitas ou em mau estado, trajetos longos até os serviços básicos, insegurança no trânsito e criminalidade são exemplos comuns de barreiras encontradas nas cidades, que podem contribuir para perda de capacidade funcional, associada às perdas decorrentes do envelhecimento.

Isso porque, com o avanço da idade, há progressiva diminuição da capacidade funcional, a qual é definida pela Organização Mundial da Saúde como o resultado da interação entre as capacidades intrínsecas das pessoas e o ambiente em que vivem (WHO, 2015). Capacidade intrínseca é o conjunto de aspectos individuais relacionado a cinco domínios e suas variáveis:

cognição, locomoção, psicológico, vitalidade e sensorial (Cesari et al., 2018). O ambiente, por sua vez, diferencia-se como natural, construído e social, cada qual com seus elementos, que podem atuar como barreiras ou facilitadores ao envelhecimento ativo e saudável e à promoção de qualidade de vida e bem-estar aos idosos (Zhang e Li, 2019).

A maioria das pessoas idosas deseja permanecer em suas casas e bairros ao longo do processo de envelhecimento – estratégia conhecida como *aging in place* (Fonseca, 2020). No Brasil, embora faltem pesquisas sobre as preferências dos idosos, o dado de que apenas 0,5% da população idosa reside em instituições de longa permanência (IBGE, 2025) indica que o envelhecimento no lugar já é uma realidade para a grande maioria.

Ao longo do envelhecimento, observa-se uma progressiva redução da mobilidade cotidiana, com deslocamentos restritos ao domicílio e entorno imediato (Kubo, Komaki e Tanaka, 2020). Por isso, é essencial analisar as condições da acessibilidade, caminhabilidade e mobilidade na escala do bairro, que concentra boa parte da vida cotidiana da população idosa. Mais do que garantir calçadas adequadas ou transporte acessível, é necessário considerar a proximidade e a disponibilidade de destinos significativos – por exemplo, comércios, serviços de saúde e redes de sociabilidade – que favoreçam a vida ativa e autônoma.

Este artigo discute as condições de mobilidade, acessibilidade e caminhabilidade de pessoas idosas que envelhecem no lugar, com uma perspectiva territorial na escala do bairro. O objetivo é compreender, a partir da experiência vivida desses indivíduos, como o ambiente do bairro facilita ou dificulta os deslocamentos cotidianos. O artigo se apoia em referenciais da Gerontologia Ambiental e no conceito de *aging in place*, apresentando resultados parciais de um trabalho de pesquisa em desenvolvimento, delineado como estudo de caso, que utilizou instrumentos

como entrevista-caminhada, mapas, fotografias e observações. A investigação envolveu oito pessoas idosas residentes na cidade de Campinas, no estado de São Paulo (SP), sendo que, neste artigo, discutiremos em profundidade dois casos emblemáticos dessa amostra.

Campinas é uma das 15 maiores cidades do Brasil, com 1.139 milhões de pessoas e 18,4% de população idosa, maior do que a média nacional (IBGE, 2025). O modelo histórico de uso e ocupação do solo no município resultou na segregação socioespacial que se manifesta, como afirmam Silva e Samora (2019), “na presença de duas cidades distintas no mesmo território, uma pobre [...] e outra rica”, notadamente com melhor distribuição de recursos e infraestrutura partindo do centro ao nordeste do município, e o contrário verificado a sudoeste, sendo a rodovia Anhanguera um grande marcador dessas desigualdades (Rolnik et al., 2015).

Ainda que os desafios relacionados ao ambiente no envelhecimento venham sendo amplamente discutidos nos últimos anos, predominam estudos no Norte Global e em contextos asiáticos, onde o envelhecimento escalonou primeiro. Entretanto, os estudos no Brasil e em outros países latino-americanos ainda são escassos, porém necessários, tendo em vista o aumento da população idosa, associado à realidade urbana marcada por persistentes desigualdades sociais, precariedade nos sistemas de transporte, informalidade dos bairros e violência urbana. Diante desse cenário, este artigo busca contribuir para a literatura ao explorar uma metodologia e trazer resultados qualitativos sobre a experiência urbana de pessoas idosas no contexto de uma grande cidade brasileira, enfocando nos aspectos da acessibilidade, mobilidade e caminhabilidade na escala do bairro.

Referencial teórico

A pesquisa em andamento se fundamenta na Gerontologia Ambiental e no conceito de *aging in place*. Para além da bibliografia básica desse campo, visando especificamente à análise dos dados das entrevistas-caminhada, conduzimos uma revisão integrativa de literatura para identificar os principais fatores associados à mobilidade, à acessibilidade e à caminhabilidade da pessoa idosa na escala do bairro. Utilizamos o *software* Publish or Perish, no qual selecionamos a base Scopus e Google Scholar. A busca foi realizada em maio de 2025, restringindo-se a artigos completos revisados por pares, em inglês, espanhol e português, publicados nos últimos dez anos (2015-2025), em qualquer país.

Os descritores utilizados foram “gerontologia ambiental OR *aging in place* OR envelhecer no lugar” AND “bairro” AND “acessibilidade OR mobilidade OR caminhabilidade”, assim como seus correspondentes em inglês e espanhol. No total, foram encontradas 153 publicações; após remoção de duplicatas, de artigos em outros idiomas e os não disponíveis na íntegra, 88 estavam elegíveis. Após análise dos resumos, 54 artigos foram avaliados como relevantes ao tema, para os quais procedemos a leitura completa e sistematização dos dados.

A análise das publicações revelou que a maioria é posterior a 2020 (79,6%), provenientes da América do Norte, Reino Unido e Europa (~50%), além da Ásia (34%), o que atesta a necessidade de conduzir estudos na América Latina. Predominam estudos quantitativos, seguidos por revisões de literatura, sendo mais rara a abordagem qualitativa, o que demonstra uma lacuna metodológica. A seguir, apresentaremos

brevemente o referencial teórico da Gerontologia Ambiental e do *aging in place*, bem como os principais aspectos da acessibilidade, da mobilidade e da caminhabilidade no bairro, verificados na revisão integrativa.

Gerontologia Ambiental e *Aging in Place*

A Gerontologia Ambiental é um campo interdisciplinar que estuda as interações entre as pessoas idosas e os ambientes em que vivem. A abordagem conhecida como *person-environment fit* (ajuste pessoa-ambiente) explica que a saúde, o bem-estar, o desempenho e o conforto de uma pessoa dependem do nível de correspondência ou equilíbrio entre as capacidades do indivíduo e as demandas ou pressões do ambiente (Yang e Stone, 2024). Lawton e Nahemow (1973) propuseram a Teoria Ecológica do Envelhecimento, com o modelo de competência-pressão, o qual fomentou várias concepções teóricas e pesquisas empíricas ao longo do tempo, sobretudo em países do Norte Global (Herbolsheimer et al., 2020).

Mais recentemente, Chaudhury e Oswald (2019) propuseram uma abordagem abrangente e integrativa, inter-relacionando três aspectos da interação pessoa-ambiente: (1) os componentes (características individuais, fatores sociais, ambiente físico construído e sistemas tecnológicos); (2) os processos (agência e pertencimento); e (3) os resultados (capturados por conceitos como identidade e autonomia, participação social e bem-estar). Os autores pontuaram ainda que essa interação se transforma ao longo do tempo, considerando tanto a perspectiva do curso de vida e narrativa quanto as mudanças socioculturais.

Da perspectiva gerontológica, emerge o conceito de *aging in place*, que se refere à permanência da pessoa idosa em sua casa e

comunidade, de forma segura e independente, ao longo do processo de envelhecimento. Embora o conceito de *aging in place* venha sendo difundido desde os anos 1970, sua definição permanece ambígua, variando conforme os contextos. Forsyth e Molinsky (2020) identificaram sete definições para o termo, agrupando-as em três categorias: centradas no lugar (nunca se mudar; permanecer em casa o máximo possível; permanecer na mesma vizinhança/região); relacionadas aos serviços de cuidado (permanecer longe de instituições asilares; não precisar ser transferido entre diferentes instituições); e relacionadas à autonomia e ao controle (ter escolhas; ideal político multifacetado).

Dentre as definições centradas no lugar, a permanência na mesma vizinhança reflete o desejo das pessoas idosas de manterem suas redes sociais e conexões com o local, ainda que precisem se mudar para outra casa. Tal perspectiva é corroborada por Wiles et al. (2011), que evidenciam como o envelhecer no lugar abarca dimensões funcionais, simbólicas e sociais, envolvendo o sentimento de pertencimento e identidade. Para Lewis e Buffel (2020), são as redes de apoio, a qualidade das conexões sociais, a acessibilidade espacial e o suporte comunitário que sustentam o desejo de permanecer nos lugares, mesmo diante de mudanças urbanas e demográficas.

Com o avanço da idade, é comum que a mobilidade da pessoa idosa se restrinja à casa e ao entorno imediato (Kubo, Komaki e Tanaka, 2020). O bairro passa, então, a assumir um papel central, não apenas como cenário físico, mas como território de vida, socialização e identidade. É nesse espaço que se concentram os deslocamentos cotidianos e onde se manifestam, com mais clareza, as barreiras ou facilidades oferecidas pelo ambiente urbano. Além disso, o bairro tem sido associado à promoção de saúde física e mental dos indivíduos (Liu et al., 2024). Nesse

sentido, torna-se essencial avaliar gerontologicamente os aspectos da acessibilidade, mobilidade e caminhabilidade na escala do bairro.

Acessibilidade: além das barreiras físicas

O termo acessibilidade tem sido tradicionalmente associado à ausência de barreiras físicas no ambiente construído, de forma a facilitar a mobilidade das pessoas pelos espaços, especialmente aquelas com algum tipo de deficiência. É uma pauta muito presente em Arquitetura e Urbanismo e apoiada por legislações e normas técnicas (Mercader-Moyano et al., 2020; Ramírez Saiz et al., 2022). Esse entendimento, no entanto, precisa ser ampliado.

Geurs e Wee (2023) afirmam que existem múltiplas dimensões e formas de mensuração da acessibilidade, a qual é influenciada por quatro componentes: uso do solo, transporte, disponibilidade de tempo e aspectos individuais, como necessidades pessoais e características sociodemográficas. Além das questões objetivas, a vivência da acessibilidade varia conforme conhecimento, preferências e experiências individuais.

Na literatura gerontológica, a acessibilidade é apresentada como um elemento crucial para a independência, a satisfação com a vida e o envelhecimento no lugar, convergindo para o conceito de proximidade (*proximity*) (Fallon e Price, 2020). Ela permite que os idosos atendam às suas necessidades diárias, acessem serviços essenciais (como saúde, compras e transporte) e participem de atividades sociais e comunitárias nos chamados *third places* (Lee e Tan, 2023). Para indivíduos com limitações, a acessibilidade, tanto a física quanto a do transporte público é essencial para a participação na comunidade. A conectividade das ruas, a qualidade das calçadas e a boa iluminação são fatores positivos, enquanto a presença de barreiras físicas como desníveis ou

falta de rampas/corrimãos, topografia irregular e espaços restritos afetam a capacidade de locomoção (Mercader-Moyano et al., 2020).

Há uma distinção entre a acessibilidade objetiva e a percebida. A acessibilidade objetiva refere-se a medidas concretas da presença, distância e disponibilidade de características do ambiente e serviços, muitas vezes avaliadas por meio de dados geográficos (como a Sistemas de Informação Geográfica – GIS) ou auditorias ambientais (Jiaxuan et al., 2025). A acessibilidade percebida é uma medida subjetiva baseada na consciência individual, sentimentos, avaliações e experiências com o ambiente (Liu et al., 2024). Embora relacionadas, essas duas medidas nem sempre correspondem, visto que um ambiente objetivamente acessível pode ser percebido como ameaçador, porém ambas são importantes. A acessibilidade percebida e a real são influenciadas pelas características do indivíduo, incluindo seu estado de saúde, capacidade funcional e limitações de mobilidade, cognição e percepção sensorial (como visão), bem como pelas circunstâncias financeiras (Filipovič Hrast, Sendi e Kerbler, 2023). A (in)segurança também pode afetar as percepções e o comportamento dos indivíduos (Bailey-Catalán et al., 2019).

Em Dalian, na China, um estudo com 879 pessoas idosas mediu a acessibilidade objetiva a partir da distância mais curta da casa do respondente até vários tipos específicos de serviços mais próximos (supermercado, banco, restaurante, etc.), contrastando com a percepção dos participantes (Yue et al., 2022). Os pesquisadores verificaram associação positiva entre a acessibilidade e o bem-estar mental das pessoas idosas, sendo que o alto grau de acesso também se associou a percepções mais positivas do ambiente, o que aumenta a satisfação.

No contexto do Sul Global, especialmente nas grandes cidades, essa discussão ganha complexidade diante da informalidade urbana, da

carência de infraestrutura básica e de serviços públicos em muitos bairros. Um estudo em Santiago do Chile (Vecchio; Medina; Steiniger, 2025) demonstrou, a partir de análise de *cluster* com dados censitários, que a cidade proporciona diferentes possibilidades de acesso a oportunidades devido à oferta desequilibrada de locais de interesse, resultando em baixa caminhabilidade na maioria dos setores da cidade. Isso faz com que as pessoas idosas precisem se deslocar até destinos mais distantes para atenderem suas necessidades, o que reforça a importância da mobilidade e da oferta de transporte público de qualidade nos bairros.

Mobilidade e suas múltiplas dimensões

A mobilidade pode ser definida como a capacidade de se deslocar dentro de um ambiente e entre diferentes lugares, seja nas escalas da casa, do bairro, da cidade ou mesmo para destinos mais abrangentes (Hansmann, Deemer e Robert, 2024; Mariotti, Burlando e Landi, 2021). Esse deslocamento pode acontecer por diferentes modais, tais como a pé, bicicleta, transporte público e automóvel particular. A Organização Mundial de Saúde (OMS) e as Nações Unidas (ONU) têm advogado pela manutenção da mobilidade na terceira idade como contribuição para o envelhecimento ativo e saudável.

No âmbito individual, na abordagem de capacidades intrínsecas, a mobilidade envolve a dimensão da locomoção, incluindo o equilíbrio, a marcha e a força muscular dos idosos (Cesari et al., 2018). Com relação ao ambiente, a mobilidade na velhice é entendida como a variável que pode afetar o uso de instalações comunitárias (Wang et al., 2025). Por um lado, manter a mobilidade permite que as pessoas idosas acessem locais e serviços relevantes e de sua escolha, engajando-se socialmente, o que contribui para a autonomia e a independência; por outro, a

insuficiência da mobilidade é preditora de deficiência física e está associada a maiores riscos de quedas, institucionalização e mortalidade (Maresova et al., 2023).

Para as pessoas idosas, envelhecer no lugar pressupõe a capacidade de se moverem ao redor de suas casas, de forma a evitar o isolamento na moradia. No entanto, há fatores pessoais e ambientais que podem facilitar ou dificultar a mobilidade. Há uma associação entre a mobilidade e o estado de saúde, incluindo capacidade funcional, fragilidade, limitações físicas e cognitivas, além de questões subjetivas (Maresova et al., 2023; Wang et al., 2025; Yang e Stone, 2024). São relevantes aspectos como maior densidade populacional e diversidade do uso do solo (Hess et al., 2016), acessibilidade e proximidade dos destinos, qualidade das calçadas (Rossi, Mariotti e Pantelaki, 2023), segurança (no tráfego ou em relação a crimes) (Hansmann, Deemer e Robert, 2024), fatores estéticos e ambientais (Jiaxuan E et al., 2025).

Szanton et al. (2024) discutiram a mobilidade com base nos conceitos de espaços de vida (medida da habilidade da pessoa de se mover e se engajar no ambiente fora de casa) e espaços de atividade (medida do comportamento espacial da pessoa e seus locais de destino, incluindo redes de suporte social). Esses espaços podem se estender por escalas geográficas variadas, configurando a mobilidade nas escalas micro ou macro. Ramirez Saiz et al. (2022) abordam a micromobilidade, que se refere a viagens curtas, com duração média de dez minutos, por ciclismo ou caminhada (esta mais frequente entre os idosos).

Apesar da importância da caminhada, nem todos os percursos podem ser percorridos a pé, seja por estarem fora do alcance ou em razão de limitações pessoais. A disponibilidade do transporte público é central para a mobilidade, uma vez que nem todas as pessoas idosas possuem veículo próprio e licença para dirigir; e outros, devido a condições adversas de saúde,

precisam deixar de dirigir (Hess et al., 2016). No Brasil, a Constituição Federal e o Estatuto da Pessoa Idosa preveem gratuidade no transporte coletivo urbano e semiurbano a partir dos 65 anos, o que é uma vantagem, sobretudo para pessoas de menor renda.

Em Singapura, Tan et al. (2024) verificaram, por um lado, que a disponibilidade de ônibus e trem próximos de casa, acessíveis a um preço justo, fortaleceu a participação das pessoas idosas em atividades culturais, de recreação e socialização. Por outro, a inadequação percebida do sistema de transporte pode desmotivar os idosos (Rossi, Mariotti e Pantelaki, 2023). Um estudo em Milão e Genova, com 411 pessoas idosas (Mariotti, Burlando e Landi, 2021), indicou que os principais motivos pelos quais elas decidiram parar de usar o transporte local foram a percepção de insegurança e a insatisfação com a infraestrutura dos veículos.

Caminhabilidade e escala do bairro

O conceito de caminhabilidade, derivado do termo em inglês *walkability*, desenvolveu-se com a Gerontologia Ambiental nos anos 1970 e ganhou força com movimentos como o Novo Urbanismo e cidades sustentáveis e o conceito de cidade de proximidade (Kan, Forsyth e Molinsky, 2020; Ramírez Saiz et al., 2022). A caminhabilidade está ligada à facilidade e conveniência de se deslocar a pé em um bairro ou ambiente urbano, sendo uma medida do quanto o ambiente construído suporta e encoraja as pessoas a andar (Asiamah et al., 2023).

A caminhabilidade é apresentada como um componente crucial da acessibilidade local e um facilitador essencial para que as pessoas idosas possam satisfazer suas necessidades diárias, acessar serviços e participar de atividades sociais (Redelmeier et al., 2023; Tao et al., 2021). É considerada um fator importante para

o envelhecimento no lugar e está associada a melhores resultados de saúde e bem-estar, bem como a maiores níveis de atividade física (Liu et al., 2024; Todd et al., 2016; Van Holle et al., 2016). Distâncias de caminhada frequentemente mencionadas para pessoas idosas são de 10 a 20 minutos ou em torno de 400-500 metros (Nishino, 2021; Peters et al., 2020), embora não haja consenso a respeito.

Os principais atributos do ambiente construído que definem a caminhabilidade são a proximidade e acessibilidade a destinos e serviços passíveis de serem alcançados a pé (Hasselder et al., 2022); a diversidade de usos do solo (Del Aguila, 2021); a infraestrutura para pedestres, como calçadas seguras, contínuas, planas e bem conservadas, iluminação adequada, bancos ou áreas de descanso, travessias seguras (especialmente com sinais), rampas, corrimãos e proteção contra intempéries; a conectividade viária; e a segurança, tanto no trânsito (volume e velocidade de veículos, tempo de travessia) quanto para evitar quedas (Finlay et al., 2025; Loo et al., 2017). Ambientes agradáveis que promovem o sentido de comunidade também se associam a caminhabilidade (Tan et al., 2024).

Os primeiros instrumentos de medição da caminhabilidade foram desenvolvidos na década de 1980 e incluíam ferramentas de auditoria sistemática (Kan, Forsyth e Molinsky, 2020). Atualmente destacam-se o *Neighborhood Environment Walkability Scale* (News) e *Senior Walking Environmental Assessment Tool* (Sweat), direcionados para idosos. Medidas objetivas da caminhabilidade costumam recorrer a GIS, auditorias ambientais, sejam presenciais ou via imagens de satélite/Street View e *walk scores*; já medidas subjetivas, geralmente, são avaliadas por meio de autorrelato (Peters et al., 2020).

Bailey-Catalán et al. (2019) aplicaram a escala News-A a 295 idosos na cidade de Valparaíso, no Chile, revelando, por um lado, que a caminhabilidade tem associação positiva com o

acesso a serviços no bairro, a qualidade das ruas e a percepção positiva do entorno; por outro, tem associação negativa com a criminalidade e a segurança no trânsito. Um aspecto interessante dessa pesquisa é que ela reflete características comuns de cidades latino-americanas, como o impacto da informalidade dos bairros nas características viárias, transporte e segurança.

A escassez de dados no contexto latino-americano reforça a importância de investigações situadas, que levem em conta as especificidades urbanas, sociais e culturais da região. Nesse sentido, o bairro – enquanto território de vida no envelhecimento – deve ser reconhecido como uma escala central tanto para a análise quanto para a formulação de políticas urbanas. À medida que envelhecer implica uma progressiva restrição da mobilidade espacial, o bairro passa a concentrar as principais atividades cotidianas, sendo o espaço onde ainda se preservam a autonomia, os vínculos interpessoais e a possibilidade de prática de atividades físicas, fundamentais nesse estágio da vida.

Metodologia

Este artigo apresenta resultados parciais de uma pesquisa em curso que adota uma abordagem multimétodos para analisar a relação da pessoa idosa com sua casa e seu bairro. A etapa qualitativa da investigação foi desenhada como estudo de casos com oito pessoas idosas (60+) residentes em diferentes bairros de Campinas (SP), selecionadas através do Vitalità (Centro de Envelhecimento e Longevidade da Pontifícia Universidade Católica de Campinas – PUC-Campinas), que oferece atividades nos dois campi da instituição. Os participantes da pesquisa são oriundos de contextos urbanos igualmente distintos, uma vez que os *campi* se localizam em regiões distintas da cidade.

Diversas estratégias e instrumentos foram propostos, com base em uma pesquisa desenvolvida no México (Pérez-Duarte Fernández e Enriquez Rosas, 2025): levantamento de dados pessoais; escalas gerontológicas; entrevistas face a face; inquérito domiciliar; desenho em planta da moradia; fotografias; observação; rastreamento com dispositivo GPS; entrevistas-caminhada. Este artigo se concentra na análise dos dados coletados nas entrevistas-caminhada. Trata-se de uma estratégia metodológica que combina a condução de uma entrevista com o deslocamento do entrevistado por espaços do seu cotidiano. É uma técnica qualitativa que permite acessar não apenas os relatos verbais, mas também as percepções, reações e memórias associadas aos lugares visitados durante o trajeto, além de aspectos físicos objetivos. O percurso é geralmente definido pelo próprio participante, o que confere protagonismo à sua experiência e favorece a emergência de narrativas situadas e contextualizadas (Lörinc et al., 2022). Ao caminhar pelo bairro, a pessoa idosa revela, em tempo real, os sentidos atribuídos ao espaço, os obstáculos enfrentados e as estratégias adotadas para manter sua mobilidade e autonomia. Métodos como a observação, fotos, vídeos e mapas ajudam a interpretar os resultados.

Lörinc et al. (2022) apontam que essa metodologia é particularmente eficaz para ampliar a compreensão da relação pessoa-ambiente, capturando elementos subjetivos, espaciais e simbólicos que dificilmente emergiriam em entrevistas realizadas em ambientes fechados. Além disso, contribui para a valorização do saber situado e da agência das pessoas idosas na leitura e apropriação do espaço urbano. Os autores argumentam que o método é efetivo tanto com pessoas ativas quanto com aquelas que já têm mobilidade reduzida, já que a caminhada pode ser substituída por uma volta de carro ou de ônibus, a depender das necessidades do participante.

Participantes

A partir da parceria com o Vitalità, convidamos para a pesquisa as pessoas idosas que frequentam as duas unidades do projeto. Trinta e cinco pessoas manifestaram interesse, das quais selecionamos 8, sendo 4 de cada unidade. A seleção priorizou a representatividade de diferentes realidades habitacionais e urbanas, considerando bairros com distintas características socioespaciais, níveis de infraestrutura e acesso aos serviços. Buscamos ainda contemplar variados arranjos familiares, assim como variações nas características pessoais, de modo a captar experiências diversas de envelhecimento no lugar. Neste artigo, discutiremos em profundidade os resultados de 2 dos 8 participantes, selecionados por suas características distintas, pertinentes para elucidarmos a diversidade do *aging in place* em Campinas.¹

Procedimentos

Para preparar a entrevista-caminhada, solicitamos previamente que a pessoa idosa indicasse um trajeto de sua rotina cotidiana, a ser realizado com os pesquisadores. Com base nesse percurso, elaboramos um mapa com imagem do Google Earth, que foi impresso e utilizado como apoio durante o trabalho de campo. Utilizamos um roteiro para a entrevista-caminhada, contendo 23 questões organizadas em quatro blocos temáticos: (1) hábitos fora de casa; (2) mobilidade e acessibilidade; (3) percepção e satisfação com o bairro; e (4) engajamento comunitário. Durante a caminhada, a pesquisadora principal conduzia a entrevista seguindo o roteiro proposto, mas permitindo que os participantes comentassem livremente sobre elementos do ambiente urbano, experiências cotidianas, lembranças

e percepções relacionadas ao território. A entrevista foi gravada em áudio, posteriormente transcrita e analisada com auxílio do Atlas.ti.

Simultaneamente, a pesquisadora auxiliar acompanhava o trajeto com o mapa impresso em mãos, realizando anotações sobre os pontos mencionados pelos participantes e as características observadas diretamente no ambiente – como calçadas, travessias, usos do solo, sinalização, socialização e dinâmicas locais. Também realizou registros fotográficos de elementos apontados durante a caminhada ou percebidos como significativos para a análise espacial. Adicionalmente, o trajeto percorrido foi registrado por meio de um dispositivo GPS (Spytec GL300), extraíndo dados de geolocalização (a partir do App GetHapn) para a elaboração de mapas, enriquecidos com os dados territoriais coletados in loco. Essa combinação de instrumentos – entrevista, mapeamento, observações, registros fotográficos e dados georreferenciados – permitiu captar a vivência urbana da pessoa idosa em sua complexidade, integrando dimensões objetivas e subjetivas do bairro.

Resultados

A pesquisa envolveu 8 participantes entre 63 e 80 anos, sendo 6 mulheres e 2 homens, todos independentes para atividades de vida diária, embora com algumas condições de saúde (como diabetes, hipertensão, comprometimento parcial de visão e audição, etc.). A maioria se auto-declarou branco e vive com filhos/netos ou cônjuge. Existe uma diferença considerável entre os participantes do grupo I e os do grupo II em relação ao nível socioeconômico (calculado conforme metodologia da Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa – Abep) e escolaridade,

conforme mostra o Quadro 1. Neste artigo, discutiremos um caso de cada grupo (Marcos do grupo 1 e Ana do grupo 2), visando elucidar as diferenças entre eles. Esses casos são representativos da segregação socioespacial e dos modelos de urbanização encontrados em Campinas: Ana mora em um conjunto habitacional da Cohab, a sudoeste, distante 12km do centro; Marcos vive em um condomínio com três torres de apartamentos residenciais, a nordeste, ao lado de um condomínio-clubes de alto padrão

(do qual é sócio), a 15km do centro. Além disso, divergem em suas características individuais, como sexo, raça e idade, fatores apontados na literatura como relevantes na relação pessoa-ambiente. Ademais, a própria realização da entrevista-caminhada já revela um contraste no comportamento e acesso a oportunidades: enquanto Marcos utilizou o carro e percorreu 14,8km, Ana realizou-a a pé, em um percurso de 1,1km ao redor de sua casa.

Quadro 1 – Síntese das características dos participantes

	Grupo I				Grupo II			
	Marcos	Paulo	Sonia	Antônia	Ana	Márcia	Sandra	Francisca
Idade	63	75	67	67	80	65	63	67
Sexo	Masculino	Masculino	Feminino	Feminino	Feminino	Feminino	Feminino	Feminino
Cor	Branca	Branca	Branca	Branca	Negra	Branca	Branca	Parda
Nível econômico	A	A	A	B2	B2	C2	C2	C2
Educação	Pós-Graduação	Pós-Graduação	Pós-Graduação	Pós-Graduação	Graduação	Fundam. incompleto	Médio	Graduação
Dispositivo de apoio	Óculos	Óculos	Óculos, bengala	Óculos	Óculos	–	Óculos	Óculos
Com quem mora	Cônjuge	Cônjuge e filho	Sozinha	Sozinha	Cônjuge	Cônjuge	Sozinha	2 netas
Tipologia bairro	Condomínio	Residencial	Uso misto	Residencial	HIS	Residencial	Uso misto	Residencial
Tempo no bairro	23 anos	32 anos	4 anos	39 anos	30 anos	24 anos	30 anos	4 meses
Transporte frequente	Carro	Carro	Carro	Carro	Ônibus + a pé	Ônibus + a pé	Carro	A pé + aplicativo
Modal entrevista	A pé + carro	Carro	A pé	A pé	A pé	A pé	A pé + carro	A pé
Distância percorrida	14,8km	7,8km	0,4km	1,4km	1,1km	1,4km	5,8km	1,4km

Fonte: elaboração dos autores, em 2025.

O caso de Ana

O bairro de Ana é predominantemente residencial, localizado nas bordas da cidade, o que reflete sua origem enquanto conjunto habitacional implantado na década de 1980. Ao lado do bairro, existem, ainda hoje, grandes porções de terra desocupadas, uma área de preservação permanente (APP), além de equipamentos de grande porte. O trajeto escolhido para a entrevista-caminhada foi um percurso que Ana costuma fazer diariamente para passear com seu cachorro, que compreende cinco quadras a partir de sua casa. O deslocamento totalizou 1,1km em 45 minutos. A Figura 1 apresenta um mapa do trajeto, além de fotos de alguns elementos ambientais observados, os quais serão descritos a seguir.

Quando questionada sobre o que significa para ela sair de casa, Ana respondeu:

Para mim, no momento, é mais uma necessidade. Porque na idade que vocês já sabem, né, então já tem aquela dificuldade, dependendo. Os motoristas [de ônibus] não colaboram muito, param fora da guia, pra gente subir na escada é mais complicado. Então, pra gente é mais uma necessidade, né. Passeio, assim, só com o [nome do cachorro].

Ao longo do percurso, identificamos algumas barreiras físicas, como calçadas irregulares, ausência de faixa de pedestre nas travessias, escada de acesso a uma casa avançando sobre a calçada, material de obra, além da ausência de árvores e bancos. O único comércio nessa rota é um hortifrúti, onde Ana eventualmente compra frutas e verduras. Há também uma praça, que ela relatou não frequentar. O grande destaque é a APP, que, embora sem manutenção por parte do poder público e com descarte de entulho pela população local, é um lugar muito valorizado por Ana, onde plantou

diversas árvores frutíferas. Ela demonstrou forte apego com a área e preocupação quanto ao estado das árvores antigas:

Eu tô com três árvores lá, secas, secas, ela tá pra cair, no vendaval ela vai cair. E as minhas mudas de fruta que eu comprei, vai perder. Então eu olho pra elas e falo: ai meu Deus do céu, o dia que vocês caírem eu vou chorar tanto, porque vai quebrar meus pés de fruta. Eu tenho graviola, tem jaca, tem goiaba, tem amora [...]

As caminhadas matinais com o cachorro se configuram também como a principal atividade física de Ana, juntamente com seus alongamentos e afazeres domésticos:

Se eu estou com pressa, por exemplo, e vê que eu tenho que sair, eu venho até aqui na esquina e já volto. Ele [o cachorro] já fez a necessidades dele [...] nessas alturas eu já fiz um pouco de exercício na cama. No dia que eu não vou dar uma volta longa, eu já faço um pouco mais de exercício na cama. E lá [na casa], como você disse, aquela escadinha para subir e descer, se eu estou na lavanderia, eu subo para atender uma coisa e outra, então eu estou exercitando.

Apesar de o centro de saúde do bairro vizinho oferecer atividades físicas em grupo, ela prefere não participar, pois se sente satisfeita em fazer apenas caminhada: “Eu falei: eu não vou não, gente, eu faço caminhada. O médico mesmo falou pra mim que eu já tava fazendo uma caminhada necessária”. Durante o percurso, identificamos também relações de confiança na vizinhança, pelo fato de Ana deixar uma chave reserva com uma vizinha, enquanto outra vizinha deixou a própria chave para que ela pudesse cuidar de seu cachorro enquanto viajava. Ana também cumprimentou alguns vizinhos enquanto caminhávamos e parou em frente da casa de uma amiga, que também tem um pet, para conversar:

Figura 1 – Percurso da entrevista-caminhada de Ana e suas características ambientais marcantes



Fonte: elaboração dos autores, em 2025, com base em fotos de campo e imagem aérea de Sistema de Informação Geográfica (Esri) de março de 2025.

Eu já tenho uma chave na vizinha. Porque às vezes ele [o marido] tá lá embaixo e não escuta. Se tá no banheiro, não escuta. Eu corro na vizinha e pego a chave. Essa aqui [apontando para uma casa], a dona que precisou viajar para o Piauí, urgente, que [...] o pai não estava passando bem. Aí ela não podia levar a cachorra. Aí eu falei: por isso não [...] eu venho aqui, faço o que for preciso.

Segundo Ana, esse percurso da entrevista-caminhada é o que ela mais costuma fazer a pé no seu dia a dia, visto que não há muitos destinos próximos que ela consiga atingir caminhando. A exceção é uma padaria que fica a 450m de sua casa, onde ela ou o marido eventualmente vão, caso o serviço de entrega em domicílio não esteja funcionando:

Quando ele [entregador de pão], por acaso, não pode vir, por um motivo ou por outro, aí se a gente tá sem pão e eu sem coragem, ou tempo, de fazer um bolo de caçarola, aí o [nome do marido] vai. Vai devagar [...]. É uma caminhada que ele também já procura ir a pé para fazer uma caminhada. E às vezes eu também subo um pouco.

Tal trajeto, no entanto, é desfavorável devido à topografia inclinada e à ausência de urbanidade, já que, de um lado, há uma plantação e, de outro, uma mata murada. Também há um supermercado a 100m da padaria, pouco utilizado por ela em razão dos preços mais altos.

Apesar de ter carro e ser habilitada, Ana realiza os destinos mais distantes de sua casa majoritariamente de ônibus, pois não se sente segura em dirigir grandes distâncias, principalmente no horário de pico ou à noite; seu marido, embora dirija bem, já não consegue renovar a habilitação em razão da idade (95 anos) e limitações físicas (baixa audição). Por isso, eles utilizam o carro apenas aos domingos para ir à igreja, quando há menos tráfego. O uso do transporte público é facilitado pela existência

de um ponto de ônibus a 30m de sua casa, e outro, a cerca de 250m, onde passam várias linhas que dão acesso ao terminal do bairro vizinho e de lá para outras regiões da cidade. Ana comenta que essa é uma vantagem, pois a ajuda a manter sua mobilidade:

É, mas o que ajuda muito são os ônibus. Às vezes o ônibus é demorado. Mas daqui da minha casa, para o bairro, até o terminal deles, que todos passam pelo terminal, todos que passam aqui, tanto vindo de lá como descendo daqui, me ajuda. O Linha X roda pela cidade, para lá, roda na cidade, para no mercadão e volta. E final do terminal. Então, de lá para cá, aqui da minha casa para o terminal, para o dentista, para o [nome do supermercado], que é o supermercadinho, que eu gosto de comprar lá também, é uma necessidade, uma mistura. A gente pega qualquer um. Qualquer um.

Além disso, ela comenta que estabeleceu uma relação de confiança com os motoristas das linhas que atendem seu bairro:

Agora os motoristas são fixos. Então isso é bom porque ficam conhecidos [...]. Às vezes, os motoristas reconhecem. Se é dia que eu vou para a cidade, como na terça-feira, a motorista dá uma olhadinha para cá, se vê eu correndo, ela me espera.

Como o percurso foi realizado durante o dia, não foi possível avaliar objetivamente a iluminação urbana, porém Ana demonstrou insatisfação:

Das seis horas em diante, fecho a casa, eu já não saio mais! Não sei nem te dizer como que é a iluminação. A nossa rua lá, a gente acha um pouco escura. Então a gente tem um pouco de receio de sair, voltar tarde. Mesmo a gente pagando segurança, a gente liga, né [...] você vai sair para um aniversário, que é muito difícil. Antes a gente saía mais, agora já não mais. Então a gente às vezes ligava, quando a gente chegava, a moto estava na calçada de lá, observando. Agora já não mais. Ele continua passando, a gente paga por mês.

Percebemos, pelo relato, que a iluminação inadequada contribui para o aumento da percepção de insegurança, restringindo a mobilidade da participante, mesmo pagando por um serviço privado de segurança. Aliado a isso, Ana contou ter presenciado pessoas se escondendo da polícia na APP, além de já ter sido assaltada há alguns anos, enquanto guardava o carro na garagem, o que a levou a modificar o seu comportamento e a sua casa:

Porque eu já fui roubada, quando a garagem era no fundo. Nós descemos, vindo da igreja, descemos do carro, o ladrão apareceu na terra, assim, na frente do carro. Nossa! Impressionante! Impressionante! A gente não viu, não teve noção de onde aquele homem veio. [...]. Então, depois de uma reforma na casa, aí eu passei a garagem pra frente. [...] Então a gente tem um certo receio. Cada um procura fazer a sua casa mais segura possível.

Apesar dos problemas apontados e de dizer que o bairro “antes era bem melhor” (antes da chegada de uma instalação prisional nas proximidades), Ana se diz satisfeita, principalmente considerando que está em um lugar conhecido. A principal sugestão de melhoria é para o transporte público:

Eu acho que por aqui... Se aqui não tá bom, acho que em outro lugar tá pior. Porque aqui pelo menos você conhece. Você conhece. Conheço muito [os vizinhos]. [...] Mas eu acho que não tem muita queixa não, viu? [...] A queixa mais é de ônibus, né?

O caso de Marcos

Marcos é morador de um condomínio de edifícios verticais localizado em um bairro onde predominam condomínios fechados horizontais de alto padrão e, em menor proporção, há um bairro popular e de chácaras. Por estar próxima

a áreas rurais da cidade, a região se destaca por seus atributos ambientais e seu patrimônio histórico. Por outro lado, tendo em vista a contiguidade entre os condomínios, há longos trechos viários ladeados por muros, com pouca circulação de pessoas e sem diversidade de usos. Está distante 15km do centro da cidade, mas tem fácil acesso a vias de trânsito rápido, favorecendo os deslocamentos de automóvel particular. Há também linhas de ônibus que circulam na região. Marcos, embora more em um apartamento há quatro anos, já foi morador (por 19 anos) e é ainda sócio-proprietário de um dos condomínios horizontais, que continua frequentando para socialização, esporte e lazer. Por isso mesmo, o percurso escolhido por ele para a entrevista se iniciou de carro, na portaria do condomínio, e somente tornou-se caminhado no seu interior, ao redor do lago. Após a conclusão da entrevista, o percurso ainda se estendeu de carro pelo entorno dos condomínios até chegar em uma área rural de interesse histórico nas proximidades. No total, o trajeto somou cerca de 14,8km em 1h5min. A Figura 2 ilustra o trajeto e alguns elementos observados durante o percurso.

É importante destacar que Marcos é bastante ativo, gosta de sair, praticar esportes, inclusive caminhar e pedalar ao ar livre. Para ele, ficar muito tempo em casa não é uma opção: “Ah, para mim, sair de casa não é só lazer, não. Eu gosto [...] É, vital, importantíssimo. Tomar sol, né? Não gosto de ficar em quatro paredes, não”.

Dada as características do bairro, seu deslocamento a pé no entorno urbano é bem reduzido, restringindo-se ao quarteirão de seu prédio. Para caminhadas mais longas, ele costuma ir com a esposa até o lago dentro do condomínio:

Eu geralmente, como eu gosto de tomar sol, eu saio daqui, dou uma volta no quarteirão e venho pra academia. Mas a maioria das vezes a gente vai pro condomínio e vai andar lá no lago, né? Mais agradável, né? [...] Dependendo da hora,

eu vou de bicicleta. Tem que subir a [nome da rua] de bicicleta, né? Que é essa aqui. [...] é mais subidona.

Foi notório, durante a entrevista, a importância que Marcos atribuiu ao lago e às áreas verdes em geral, o que lhe dá grande satisfação em poder usufruir do lugar, sendo consciente de que poucas áreas da cidade oferecem a qualidade que ele encontra ali:

Sinto gratidão, qualidade de vida. Saúde, né? Como tem muito verde, né? E eu gosto de praticar esporte, né? [...] Daí, por exemplo, aqui, de manhã cedinho é gostoso, você caminha nos lagos, daí você faz um alongamento ao ar livre. [...] É um privilégio aqui, eu digo para você, é muito bom.

Durante o percurso, pudemos constatar a qualidade ambiental, a boa manutenção e o contato com a natureza, que, de fato, tornam a caminhada bastante agradável, embora apenas uma parcela muito restrita da população usufrua dessas condições.

É interessante observar que o condomínio que ele frequenta não é visto apenas como um bairro murado da cidade, e sim como um clube, cujos moradores são também sócios. O local oferece não só a moradia, mas uma estrutura ampla para socialização, esporte e lazer:

Ah, o clube. Adoro o clube. [...] Aqui é o clube. A festa junina, para você ter uma ideia, foi para cá, ó. Daí ali tem a igreja, tem o salão de festa, tem uma área. São quase 400 mil metros quadrados aqui.

O aspecto social é também bastante valorizado por Marcos e é o principal motivo de continuar sendo sócio-proprietário do condomínio, pois proporciona momentos de interação não só com pessoas idosas, mas intergeracional, além de oportunidade de voluntariado:

E aqui você também conquista a parte social, né? O pessoal, você já convive há um bom tempo. [...] A qualidade de vida,

que nem se eu estivesse na casa morando ainda. Bem que uma das coisas que eu não vendi a casa foi a questão social. E também muitos da mesma idade, ou próximo, ou um pouco menos, faz também com o pessoal mais jovem também. A gente convive com todas as gerações, né? [...] A gente criou até um grupo 60+ [...] que eu também faço parte. E daí tem várias coisas, né. [...] tem até o grupo da mulherada que faz crochê [...] E daí faz o trabalho com o (ONG).

A proximidade com a área rural é também bastante valorizada por Marcos, principalmente pela possibilidade de pedalar em meio a fazendas antigas. Segundo ele, “na pandemia foi a salvação”. Ele destacou, também, a impossibilidade de acessar comércio e serviços a pé a partir de sua casa – “A não ser que você esteja com muito tempo e a caminhada vai ser a sua próxima programação” –, o que o torna bastante dependente do carro. Existe uma área empresarial e de serviços ao lado do condomínio do qual é sócio, mas distante cerca de 3km do apartamento onde ele efetivamente mora, além de algum comércio local no bairro popular localizado a 1km de sua moradia, cujo trajeto é ladeado por muros e mata. Dessa forma, ele acaba utilizando estabelecimentos em outras regiões da cidade, reconhecendo que esta é uma das desvantagens de viver em condomínio fechado:

É, eu vou geralmente aonde é mais conveniente pra mim. Às vezes eu tô em [nome do bairro X], eu vou no [nome do supermercado] do [bairro X], mas geralmente eu vou ali no [nome do bairro Y].

Por exemplo, no [bairro do] meu pai é fantástico. Porque você tem tudo perto, tudo. Fica na [nome da avenida], né [...] Pô, ali, quero ir no [nome do supermercado]: duas quadras. Quero farmácia: Tem meia dúzia. Tudo a pé. Eu deixo o carro e vou. Aqui não, aqui não dá.

Figura 2 – Percurso da entrevista-caminhada de Marcos e suas características ambientais marcantes



Fonte: elaboração dos autores, em 2025, com base em fotos de campo e imagem aérea da Empresa de Sistema de Informação Geográfica (Esri) de março de 2023.

Ele menciona que a segurança é um ponto positivo de viver em condomínio, ainda que considere que viver intramuros seja uma desvantagem:

Eu acho uma pena, né... eu costumo falar o seguinte: você viver dentro de muro, tanto no apartamento quanto aqui, tem seu preço, né. Mas é uma pena. [...] A casa do meu pai, por exemplo, é uma casa de rua. E graças a Deus nunca teve problema, né, só coisas pontuais, né. Mas hoje é uma tendência, né? Com as questões de crime, né? Mas aqui é muito tranquilo, né?

Discussão

Os casos aqui apresentados foram escolhidos por relatarem experiências das duas pessoas idosas mais diametralmente opostas dentre as oito participantes da pesquisa. Ambos os casos revelam o modelo habitacional e de urbanização presente em grandes cidades brasileiras, marcado pela segregação, fragmentação e baixa diversidade de usos. Modelo este promovido tanto pelo poder público com a implantação de conjuntos habitacionais nas bordas da cidade quanto por investimento privados, a partir da construção de grandes loteamentos de acesso controlado próximos a vias de trânsito rápido. Tal padrão impacta na acessibilidade, mobilidade e caminhabilidade, especialmente das pessoas idosas.

De forma geral, ambos os participantes apresentam bom estado de saúde física e mental, são independentes e autônomos, mas apresentam diferentes níveis de acessibilidade, mobilidade e caminhabilidade no bairro. Os casos atestam que as características individuais afetam diretamente o comportamento dos idosos com relação ao ambiente do bairro, o que corrobora com a literatura analisada. O fator idade está negativamente associado à mobilidade

geral (número e distância de viagens), como apontaram Hess et al. (2016), o que vai de encontro aos relatos de Ana, já com 80 anos, em comparação com Marcos, que ainda tem 63, idade mais próxima da aposentadoria, quando há associações mais fortes entre o ambiente do bairro e a atividade física (Peters et al., 2020).

Já o sexo foi apontado na literatura como um fator que modera a relação entre o ambiente construído do bairro e os resultados de saúde, sobretudo considerando diferenças no acesso a serviços e comodidades e a aspectos estéticos (Finlay et al., 2025). Um estudo em Hong Kong mostrou que as mulheres idosas tendem a relatar menos deslocamentos a restaurantes, lojas e instalações recreativas do que os homens (Liu et al., 2024). Com relação à direção veicular, estudos nos EUA e no Japão apontaram que os homens idosos são menos propensos a relatar problemas ao dirigir em comparação com as mulheres, que se sentiam mais apreensivas (Hess et al., 2016; Kubo, Komaki e Tanaka, 2020). Além disso, uma pesquisa no Reino Unido demonstrou que as mulheres idosas atribuíram maior importância ao acesso ao transporte público a uma distância caminhável (Mulliner, Riley e Maliene, 2020). Ambas as situações foram verificadas entre Ana e Marcos.

O *status* socioeconômico é um determinante de saúde e consistente preditor de várias doenças (Bonaccorsi et al., 2022). Um estudo nos EUA apontou que percepções sobre a importância das características do ambiente construído variam conforme a renda (Black e Jester, 2020), fator que também influencia o envelhecimento no lugar e afeta a mobilidade dos idosos (Asiamah et al., 2023). Verificamos que Marcos, que tem maior nível socioeconômico, deu muito valor aos atributos ambientais, como o lago e as instalações de esporte e lazer. Já Ana, com menor poder aquisitivo, embora valorize a APP próximo à casa, não deu tanta ênfase em aspectos

ambientais e não frequenta as praças do bairro; além disso, apresenta menor mobilidade quando comparada a Marcos.

Raça e etnia também estão entre os fatores que moderam a relação da pessoa idosa com o ambiente construído do bairro e os resultados de saúde (Finlay et al., 2025). A partir da análise de diversos estudos, Szanton et al. (2024) constataram, no contexto estadunidense, que idosos negros, em comparação com seus pares brancos, eram mais propensos a relatar espaços de vida mais restritos aos seus próprios entornos urbanos. Para os pesquisadores, o racismo estrutural possivelmente impacta a relação entre os atributos ambientais e a saúde, uma vez que grupos minoritários se beneficiam menos dos espaços de atividade. Tal fato se verifica ao contrastarmos o percurso da entrevista-caminhada de 1,1km de Ana, mulher negra, com o trajeto de 14,8km que percorremos com Marcos, homem branco.

Estudos realizados em contextos urbanos distintos, como Dalian, na China, e Milão e Gênova, na Itália, evidenciam que fatores geográficos e climáticos, especialmente a topografia, influenciam significativamente a mobilidade e a saúde mental de pessoas idosas. Em Dalian, os declives frequentes dificultam as atividades ao ar livre e impactam negativamente o bem-estar mental (Yue et al., 2022), enquanto a comparação entre Milão (plana) e Gênova (montanhosa) demonstrou que a variação orográfica afeta diretamente os padrões de deslocamento dos idosos (Mariotti, Burlando e Landi, 2021). Os participantes da nossa pesquisa não deram grande ênfase a essa questão, embora Ana tenha relatado que vai com menos frequência à padaria do bairro devido ao aclave da rua. Para suprir a dificuldade, ela recorre ao serviço de entrega em domicílio oferecido pelo estabelecimento.

Um estudo em Singapura apontou que maiores densidades e a diversidade de usos são fatores que influenciam significativamente os

padrões de viagem dos indivíduos, incluindo a escolha do modo de transporte e a duração das viagens (Hou et al., 2020), sendo o uso misto associado à caminhabilidade (Del Aguila, 2021; Peters et al., 2020). Ambos os participantes moram em bairros predominantemente residenciais e pouco densos, o que implica o uso de transporte motorizado para acessar destinos importantes, seja de ônibus, no caso de Ana, ou carro, no caso de Marcos. A acessibilidade a amenidades, transporte público, trilhas de bicicleta e parques públicos, assim como a qualidade visual percebida, são cruciais para a saúde mental e a qualidade de vida dos idosos (Loo et al., 2017). Isso é bastante perceptível no caso de Marcos, cujo acesso ao clube (condomínio fechado), um lugar agradável e que permite contato com a natureza, é, para ele, sinônimo de saúde e qualidade de vida.

Jiaxuan et al. (2025) apresentaram o conceito de *Naturally Occurring Retirement Communities* (Norcs) na Austrália, que se refere a bairros existentes onde uma população idosa envelhece no lugar, com infraestrutura de apoio desenvolvida organicamente. Essa realidade é similar ao que ocorre no condomínio de Marcos, implantado há mais de 20 anos, onde parte dos sócio-proprietários que já se encontram na faixa etária 60+, passaram a se organizar em grupo para promoverem a socialização entre os pares, usufruindo da estrutura verde e de esporte e lazer que o condomínio oferece.

As relações de vizinhança são apontadas como componente vital para a saúde e o bem-estar dos idosos, influenciando a participação social e a autonomia (Liu et al., 2024). Bairros bem estruturados, com infraestrutura adequada (como calçadas, sinalização, áreas de descanso e acessibilidade a edifícios e serviços), promovem a mobilidade e as interações sociais, incentivando idosos a sair de casa (Wu et al., 2025). Sistemas de apoio informal, como o fornecido

por vizinhos, podem oferecer um melhor senso de segurança em bairros onde a segurança é um problema (Parrott et al., 2021), o que parece ser o caso de Ana.

A segurança é identificada como um dos fatores do ambiente construído que mais afetam a vida independente e o bem-estar dos adultos mais velhos, seja contra acidentes de trânsito ou crimes (Jiaxuan E. et al., 2025). Uma pesquisa no Chile (Bailey-Catalán et al., 2019) apontou que bairros considerados inseguros levam os idosos a serem menos propensos a saírem sozinhos, sendo que o medo do crime pode gerar estresse e ansiedade que afetam a saúde mental e levam a comportamentos de isolamento e menor atividade física. Além disso, em um estudo no Brasil, a percepção de segurança ao caminhar à noite foi mais presente em pessoas com algum tipo de deficiência (Araújo et al., 2018). Ujikawa (2025) apontou que a iluminação pública é crucial não apenas para a prevenção do crime, mas também para que as pessoas se sintam seguras ao sair. Tais estudos corroboram com os relatos de Ana.

Por fim, destacamos a importância dos espaços públicos no bairro como forma de ampliar o espaço de vida dos idosos para além de suas moradias, como vimos no caso de Ana, que utiliza a APP para plantar árvores frutíferas. Um estudo em Singapura traz achados que ratificam tal importância ao descrever os benefícios para os longevos de um jardim comunitário terapêutico localizados no bairro de Henderson (Tao et al., 2021).

Considerações finais

Este artigo buscou evidenciar o potencial de uma pesquisa delineada como estudo de caso, bem como da aplicação de entrevista-caminhada, associada a outras ferramentas – como

mapas, fotografias, rastreadores GPS e observação em campo. Essa abordagem permitiu captar com profundidade a relação de pessoas idosas com o ambiente do bairro, o que revelou aspectos individuais e ambientais ora indicados na literatura como relevantes para a acessibilidade, a mobilidade e a caminhabilidade nessa escala territorial.

Por um lado, ao focalizar o contexto brasileiro, o estudo contribui para ampliar a ainda incipiente produção nacional em Gerontologia Ambiental e *aging in place*, destacando as especificidades do ambiente urbano no País. Por outro, os participantes residem em Campinas, uma cidade de grande porte do estado de São Paulo que não representa toda a diversidade socioterritorial do Brasil.

Apesar das vantagens da abordagem qualitativa, há limitações que restringem a possibilidade de generalização dos achados, principalmente considerando que, neste artigo, focamos em apenas dois dos oito casos estudados. No entanto, essa limitação será parcialmente superada nas próximas fases da pesquisa em andamento, que incluem a análise completa dos oito estudos de caso e a aplicação de um questionário a um público-alvo de cerca de 300 pessoas idosas participantes do Vitalità.

Além de trazer à tona questões importantes do cotidiano urbano de pessoas idosas, o estudo também aponta caminhos para que pesquisas futuras aprofundem aspectos específicos relacionados à acessibilidade, mobilidade e caminhabilidade na escala do bairro – como segurança e relações sociais –, bem como temas ainda pouco explorados na literatura analisada, como o conforto térmico e os impactos das mudanças climáticas no envelhecimento em ambientes urbanos. Tais elementos são fundamentais para o planejamento de cidades mais amigáveis e sensíveis às necessidades da população idosa.

[I] <https://orcid.org/0000-0001-5397-4413>

Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Escola de Arquitetura, Artes e Design, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura Urbanismo. Campinas, SP/Brasil.
isabelabastos.arq@gmail.com

[II] <https://orcid.org/0000-0002-2105-8557>

Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Escola de Arquitetura, Artes e Design, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura Urbanismo. Campinas, SP/Brasil.
patricia.samora@puc-campinas.edu.br

[III] <https://orcid.org/0000-0001-5500-9828>

Universidad Jesuita de Guadalajara, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, Laboratorio del Hábitat para Personas Mayores. Guadalajara, Jalisco, México.
apdf230174@live.com

Nota de agradecimento

O presente trabalho foi realizado com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq. As entrevistas-caminhada foram realizadas com a colaboração da bolsista de iniciação científica Maria Eduarda Campos dos Santos, graduanda em Arquitetura e Urbanismo na PUC Campinas.

Nota

(1) Os participantes assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, conforme aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) em 24/4/2025 (CAAE n. 87066925.9.0000.5481, parecer n. 7.522.631). Os nomes aqui utilizados são fictícios, a fim de preservar a identidade dos participantes. A pesquisa ocorreu entre maio e julho de 2025.

Referências

- ARAÚJO, C. A. H. D. et al. (2018). Ambiente construído, renda contextual e obesidade em idosos: Evidências de um estudo de base populacional. *Cadernos de Saúde Pública*, v. 34, n. 5, pp. 1-15.
- ASIAMA, N. et al. (2023). Socially active neighborhoods: construct operationalization for aging in place, health promotion and psychometric testing. *Health Promotion International*, v. 38, n. 1, pp. 1-10.
- BAILEY-CATALÁN, C. et al. (2019). Validity and reliability of the Neighborhood Walkability Scale Abbreviated (NEWS-A) in elderly people of Valparaíso, Chile. *World Development Perspectives*, v. 14, pp. 1-3.

- BLACK, K.; JESTER, D. J. (2020). Examining older adults' perspectives on the built environment and correlates of healthy aging in an american age-friendly community. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, v. 17, n. 19, pp. 1-11.
- BONACCORSI, G. et al. (2022). Impact of Built Environment and Neighborhood on Promoting Mental Health, Well-being, and Social Participation in Older People: an Umbrella Review. *Annali di igiene medicina preventiva e di comunità*, n. 2, pp. 213-239.
- CESARI, M. et al. (2018). Evidence for the domains supporting the construct of intrinsic capacity. *The Journals of Gerontology: Series A*, v. 73, n. 12, pp. 1653-1660.
- CHAUDHURY, H.; OSWALD, F. (2019). Advancing understanding of person-environment interaction in later life: One step further. *Journal of Aging Studies*, v. 51, pp. 1-9.
- DEL AGUILA, M. (2021). Neighbourhood environment walkability and the independence of older people: a comment on the 30-year plan for greater Adelaide. *Australian Planner*, v. 57, n. 3-4, pp. 206-210.
- FALLON, K. F.; PRICE, C. R. (2020). Meeting the needs of low-income housing for senior and disabled populations: an analysis of low-income housing tax credit residents in Ohio. *Housing and Society*, v. 47, n. 3, pp. 244-268.
- FILIPOVIČ HRAST, M.; SENDI, R.; KERBLER, B. (2023). Person–environment fit in urban neighbourhoods in Slovenia: challenges and coping strategies. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, v. 20, n. 6, pp. 1-14.
- FINLAY, J. et al. (2025). Neighborhood built environments and health in later life: a literature review. *Journal of Aging and Health*, v. 37, n. 1, 2, pp. 3-17.
- FONSECA, A. (2020). Aging in place, envelhecimento em casa e na comunidade em Portugal. *Ciências e Políticas Públicas / Public Sciences & Policies*, v. 6, n. 2, pp. 21-39.
- FORSYTH, A.; MOLINSKY, J. (2020). What Is aging in place? Confusions and contradictions. *Housing Policy Debate*, v. 31, n. 2, pp. 181-196.
- GEURS, K.; WEE, B. van (2023). *Accessibility: perspectives, measures and applications. In: the transport system and transport policy: an introduction*. Edward Elgar Pub, p. 379.
- HANSMANN, K. J.; DEEMER, D. A.; ROBERT, S. (2024) Measuring age-friendliness of transportation and mobility characteristics in communities: a scoping review. *The Gerontologist*, v. 64, n. 5, pp. 1-14.
- HASSELDER, P. et al. (2022). Destinations fostering older adults' walking for transport: a cross-sectional study from Germany. *BMC Geriatrics*, v. 22, n. 1, pp. 1-15.
- HERBOLSHEIMER, F. et al. (2020). Everyday walking among older adults and the neighborhood built environment: a comparison between two cities in North America. *Frontiers in Public Health*, v. 8, pp. 1-9.
- HESS, D. B. et al. (2016). Driving decisions of older adults receiving meal delivery: the influence of individual characteristics, the built environment, and neighborhood familiarity. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 88, pp. 73-85.
- HOU, Y. et al. (2020). The associations between older adults' daily travel pattern and objective and perceived built environment: A study of three neighbourhoods in Singapore. *Transport Policy*, v. 99, pp. 314-328.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022). *Censo Demográfico 2022*. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/22827-censo-demografico-2022.html?edicao=41639&t=oque-e>. Acesso em: 12 mar 2025.
- JIAXUAN E et al. (2025) Assessing the impact of the built environment on independent living in the Naturally Occurring Retirement Communities (NORCs) in Australia: a bayesian network analysis. *Cities*, v. 159, pp. 1-15.
- KAN, H. Y.; FORSYTH, A.; MOLINSKY, J. (2020). Measuring the Built environment for aging in place: a review of neighborhood audit tools. *Journal of Planning Literature*, v. 35, n. 2, pp. 180-194.

- KUBO, T.; KOMAKI, N.; TANAKA, K. (2020). Challenges in enabling aging-in-place initiatives in aging and shrinking Japanese cities: a case of the Gifu suburbs. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 87, pp. 1-44.
- LAWTON, M. P.; NAHEMOW, L. (1973). "Ecology and the aging process". In: EISDORFER, C.; LAWTON, M. P. (org.). *The psychology of adult development and aging*. Washington, American Psychological Association, pp. 619-674.
- LEE, J. H.; TAN, T. H. (2023). Neighborhood walkability or third places? Determinants of social support and loneliness among older adults. *Journal of Planning Education and Research*, v. 43, n. 2, pp. 240-253.
- LEWIS, C.; BUFFEL, T. (2020). Aging in place and the places of aging: a longitudinal study. *Journal of Aging Studies*, v. 54, p. 8.
- LIU, J. et al. (2024). Associations between neighborhood compactness, perceived accessibility to urban amenities, and mental distress of older adults in a high-density city. *Applied Geography*, v. 171, pp. 1-11.
- LOO, B. P. Y. et al. (2017). How Is the neighborhood environment related to the health of seniors living in Hong Kong, Singapore, and Tokyo? Some insights for promoting aging in place. *Annals of the American Association of Geographers*, v. 107, n. 4, pp. 812-828.
- LÖRINC, M. et al. (2022). "You still want to go lots of places": Exploring walking interviews in research with older migrants. *The Gerontologist*, v. 62, n. 6, pp. 832-841.
- MARESOVA, P. et al. (2023). Unveiling seniors' perception of mobility: urbanization, region, and physical activity. *Patient Preference and Adherence*, v. 17, pp. 3015-3031.
- MARIOTTI, I.; BURLANDO, C.; LANDI, S. (2021). Is local public transport unsuitable for elderly? Exploring the cases of two Italian cities. *Research in Transportation Business & Management*, v. 40, pp. 1-10.
- MERCADER-MOYANO, P.; FLORES-GARCÍA, M.; SERRANO-JIMÉNEZ, A. (2020). Housing and neighbourhood diagnosis for ageing in place: Multidimensional Assessment System of the Built Environment (MASBE). *Sustainable Cities and Society*, v. 62, pp. 1-10.
- MULLINER, E.; RILEY, M.; MALIENE, V. (2020). Older people's preferences for housing and environment characteristics. *Sustainability*, v. 12, n. 14, pp. 1-25.
- NISHINO, T. (2021). Where and how extensive are the living areas of the elderly? An empirical study on 'ageing in place' in three small and medium-sized Japanese cities. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, v. 18, n. 5960, pp. 1-18.
- PARROTT, K. R. et al. (2021). The role of informal support systems in residential environments for low-income older renters: an exploratory study. *Housing and Society*, v. 48, n. 3, pp. 314-327.
- PÉREZ-DUARTE, A. F.; ENRÍQUEZ ROSAS, M. DEL R. (2025). Envejecimiento en casa: exploración y aplicación de una metodología cualitativa. *Intersticios Sociales*, v. 29, p. 23-44.
- PETERS, M. et al. (2020). Measuring the association of objective and perceived neighborhood environment with physical activity in older adults: challenges and implications from a systematic review. *International Journal of Health Geographics*, v. 19, n. 47, pp. 1-20.
- RAMÍREZ SAIZ, A. et al. (2022). Can proximal environments prevent social inequalities amongst people of all ages and abilities? An Integrative literature review approach. *Sustainability*, v. 14, n. 12911, pp. 1-31.
- REDELMEIER, P. et al. (2023). Linking neighborhood walkability to the independence and quality of life of older adults across Canada. *Findings*, pp. 1-17.

- ROLNIK, R. et al. (2015). O Programa Minha Casa Minha Vida nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas: aspectos socioespaciais e segregação. *Cadernos Metr pole*. São Paulo, v. 17, n. 33.
- ROSSI, F.; MARIOTTI, I.; PANTELAKI, E. (2023). Local public transport and neighbourhood satisfaction: the effect on older adults' subjective wellbeing. *Research in Transportation Business & Management*, v. 51, pp. 1-14.
- SILVA, J. L. da; SAMORA, P. R. (2019). Os impactos da crise h drica sobre a população do município de Campinas/ SP (2012-2016). *Urbe. Revista Brasileira de Gest o Urbana*, v. 11, n. e20180210.
- SZANTON, S. L. et al. (2024). Life space and activity space measurement: making "room" for structural racism. *The Gerontologist*, v. 64, pp. 1-8.
- TAN, C. M. et al. (2024). "Exploring the determinants of age-friendly neighbourhoods among seniors residing in a low-income urban community in Singapore: a participatory study". In: VERMA, I.; ARPIAINEN, L. (org.). *Studies in health technology and informatics*. Amster  , IOS Press, pp. 518-537.
- TAO, Y. et al. (2021). Planning walkable neighborhoods for "aging in place": lessons from five aging-friendly districts in Singapore. *Sustainability*, v. 13, n. 1742, pp. 1-18.
- TODD, M. et al. (2016). GIS-measured walkability, transit, and recreation environments in relation to older Adults' physical activity: a latent profile analysis. *Preventive Medicine*, v. 93, pp. 57-63.
- UJIKAWA, T. (2025). Convenience stores as care infrastructure for older adults: the crisis of care in Tokyo, Japan. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 49, n. 1, pp. 183-203.
- VAN HOLLE, V. et al. (2016). Interactions between neighborhood social environment and walkability to explain belgian older adults' physical activity and sedentary time. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, v. 13, n. 569, pp. 1-14.
- VECCHIO, G.; MEDINA, D.; STEINIGER, S. (2025). Accessibility and ageing neighbourhoods: a cluster-based taxonomy to promote ageing in place. *Cities & Health*, p. 13.
- WANG, S. et al. (2025). Older adults' capability to use community facilities and the associations with neighborhood satisfaction and well-being in high-density urban environments. *Cities*, v. 159, pp. 1-15.
- WHO – World Health Organization (2015). *World report on ageing and health*. Luxembourg, World Health Organization. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565042>. Acesso em: 15 fev 2025.
- WILES, J. L. et al. (2011). The meaning of "aging in place" to older people. *The Gerontologist*, v. 52, n. 3, pp. 357-366.
- WU, F. et al. (2025). How do the elderly perceive their community vitality? Taking old and dilapidated communities (ODCs) in Guangzhou as a case to study. *Local Environment*, v. 30, n. 5, pp. 584-599.
- YANG, J. M. J.; STONE, L. (2024). Exploring the role of the built environment on the functional ability and social participation in community-dwelling older adults. *Acta Medica Philippina*, v. 58, n. 20, pp. 77-89.
- YUE, Y. et al. (2022). The built environment and mental health among older adults in Dalian: The mediating role of perceived environmental attributes. *Social Science & Medicine*, v. 311, pp. 1-13.
- ZHANG, F.; LI, D. (2019). How the Urban neighborhood environment influences the quality of life of chinese community-dwelling older adults: an influence model of "NE-QoL". *Sustainability*, v. 11, n. 20, p. 5739.

Contribuição de autoria

Isabela de Oliveira Bastos: administração de projetos; análise formal; conceitualização; curadoria de dados; investigação; metodologia; recursos; redação—rascunho original; redação—revisão e edição; visualização.

Patrícia Rodrigues Samora: aquisição de financiamento; conceitualização; metodologia; redação—revisão e edição; supervisão; validação.

Alejandro Pérez-Duarte Fernández: conceitualização; metodologia; recursos; redação—revisão e edição; supervisão; validação.

Declaração de conflito de interesse

Os autores declaram que não há conflito de interesse

Declaração de disponibilidade de dados

Todo o conjunto de dados de apoio aos resultados deste estudo foi disponibilizado no FileMaker e pode ser acessado em < <http://148.201.20.101/fmi/webd/Isabela%20PUC%20Campinas%20CONSULTA> >. Para acessar a base de dados, basta clicar na opção "Fazer login como convidado".

Editores: Lucia Bógus e Luiz César de Queiroz Ribeiro

Organizadores deste número: Ana Marcela Ardila Pinto, Carlos Fernando Ferreira Lobo, Natália Villamizar Duarte

Texto recebido em 30/jun/2025

Texto aprovado em 2/nov/2025