



**Adeus às chaves:** perfil, segurança e o momento da transição

Fundación **MAPFRE**

## Data

Setembro de 2022

## Autores

Fundación MAPFRE e CEBRAP

## Coordenadores

Em nome da **Fundación MAPFRE**: Jaqueline Ungarato Engler

Em nome do **CEBRAP**: Victor Callil, Daniela Costanzo, Juliana Shiraishi e Anabel Machado

Trabalho de campo (moderação de grupos focais e entrevistas em profundidade) realizado pelo CEBRAP.

## Agradecimentos

CEAP – Centro de Assessoria e Pesquisa de Mercado (recrutamento de entrevistadas e entrevistados)

**Diagramação:** Fernando Junqueira

**Capa:** Getty Image

- © Textos: Fundación MAPFRE
- © Esta edição:  
2022, Fundación MAPFRE

A informação contida neste documento pode ser usada fazendo referência como segue:  
“Adeus às chaves: perfil, segurança e o momento da transição”. © Fundación MAPFRE, 2022.

## Nem muito cedo, nem muito tarde

Caro leitor,

Na Fundación MAPFRE nos preocupamos com as pessoas, seu bem-estar e com a prevenção de danos em todas as áreas da vida, mas particularmente no trânsito e na mobilidade. Nesta ocasião, gostaríamos primeiramente de abordar um momento que podemos definir como sendo “vital”: o momento de ter que parar de dirigir nosso próprio veículo por causa da idade, o que nos leva a ter que buscar alternativas e, portanto, mudanças mais ou menos importantes no modo de vida de nossos idosos.

Logo, o primeiro título deste trabalho, “Adeus às chaves”, representou um momento interessante de reflexão interna. Algumas pessoas consideravam que isso era muito negativo devido à relação que elas têm com o fim da nossa própria existência. Mas, na verdade, deveríamos ver isso como uma transição que a maioria das pessoas terá que enfrentar, já que o processo natural do envelhecimento faz com que tenhamos que abdicar gradualmente de certas atividades, como o trabalho diário, certas atividades esportivas de alta intensidade ou, até mesmo, de dirigir, pelo menos na grande maioria dos casos.

O debate social sobre este assunto, que aprendemos com este estudo, está situado em diferentes níveis, em diferentes países. Na Espanha, por exemplo, acidentes envolvendo motoristas idosos geram um grande interesse social e midiático, muitas vezes levantando a questão de “quando se deve parar de dirigir” ou se a idade de dirigir deve ser limitada. Nosso posicionamento na Fundación MAPFRE, e acreditamos que a grande maioria dos agentes envolvidos concorda, é que “nem muito cedo, nem muito tarde”: nem a mobilidade das pessoas deve ser limitada sem necessidade, nem devem continuar a dirigir se isso representar um perigo para o próprio motorista ou para aqueles com quem ele compartilha a via.

Este trabalho, realizado em parceria com o CEBRAP, é um primeiro contato com a realidade social dos motoristas idosos no Brasil, e demonstra que o debate está em um nível diferente; talvez até reflita como a realidade é muito diferente no Brasil. É impressionante que quando as pessoas idosas que participaram deste estudo e que dirigem regularmente foram perguntadas se tinham pensado em como enfrentariam este momento de transição, a maioria reagiu com desconforto, como se fosse um debate inapropriado, muito distante (provavelmente é em muitos casos) ou quase negativo (por fazer com que pensem na finitude da vida) e até ofensivo, pois relacionam o fim da atividade de dirigir com algo negativo, ou seja, com uma perda de “utilidade social” ou liberdade. Este comportamento não é exclusivo da realidade brasileira, pois ocorre em praticamente qualquer contexto ou lugar, até certo ponto: na Espanha, por exemplo, para muitos idosos, há apenas uma situação pior do que ter que parar de dirigir, que é ter que ir morar em um asilo.

É muito significativo também que as reportagens na imprensa não tratem deste debate, mas apenas descrevam um número limitado de ocorrências envolvendo idosos - muitas vezes pedestres e vítimas de comportamento agressivo nas vias, provocados por motoristas mais jovens. Apenas em uma ocasião o jornal cita a falta de habilidade dos motoristas idosos que causam o acidente.

Isto contrasta os grupos de discussão e de entrevistas com pessoas que não dirigem mais, mas que dirigiam regularmente até relativamente pouco tempo atrás. A maioria relata ter se adaptado à nova realidade – caminhar mais (o que está associado a uma melhora na saúde) – e aprender a usar o transporte público e os aplicativos de carro com motorista (em particular, são inúmeras as referências neste grupo). Várias dessas pessoas também relatam economia de gastos ao mudar para o transporte público, aluguel de carros com motorista ou, é claro, o deslocamento a pé. A presença de sentimentos de tristeza e perda de autonomia ou independência, juntamente com o abandono de algumas atividades sociais, especialmente à noite, são, por outro lado, muito relevantes em vários participantes do estudo e devem ser levados em consideração.

Outro aspecto que é evidente é que o ato de dirigir é importante para muitas pessoas idosas e, também, para suas famílias. Alguns motoristas indicam que dirigir os mantém mental e fisicamente ativos e lhes dá uma sensação de liberdade e realização, permanecendo úteis a suas famílias para um grande número de tarefas domésticas (compras, acompanhamento de membros da família em seus veículos, etc.). Os membros da família também valorizam muito o apoio que os idosos oferecem ao ambiente familiar e afirmam que, quando os motoristas idosos deixam de dirigir, muitas vezes têm que passar mais tempo com eles para levá-los ao médico, às compras, etc.

Esta análise sociológica também destaca uma palavra recorrente: medo. Vários participantes, principalmente do sexo feminino, mencionaram os perigos (roubos, assaltos, etc.) de se deslocar a pé ou por transporte público em determinados lugares ou horários, e sugeriram carros particulares ou veículos com motorista como melhores alternativas. Mas dirigir um veículo próprio também não elimina o sentimento de medo: neste caso, é citado o trânsito muito violento, com um grande número de motoristas dirigindo muito rápido, de maneira muito agressiva ou mesmo com um comportamento claramente antissocial ou criminoso (em particular, são feitas várias referências ao medo que sentem dos motociclistas, ou “motoqueiros”), principalmente nas paradas nos semáforos, quando o sinal está vermelho, são citadas como momentos críticos devido ao alto risco de violência.

Assim como o transporte público gratuito para idosos em São Paulo é uma das principais medidas positivas para a mobilidade na cidade (sendo citada pela maioria dos entrevistados idosos que pararam de dirigir), a violência no trânsito e na sociedade civil deveria ser outro foco prioritário de ação. Ah, e falando em políticas ou iniciativas públicas, a conexão que este estudo faz com a iniciativa “Cidade Amiga do Idoso” da OMS é muito relevante, e uma iniciativa que deve ser explorada no futuro.

Indiretamente, este trabalho da Fundación MAPFRE e do CEBRAP chama a atenção para outro aspecto que atualmente é muito relevante: a divisão digital. O uso de aplicativos para reservar serviços de mobilidade ou navegação não é um problema para alguns idosos, enquanto para outros suscita algumas preocupações (vários participantes indicam, por exemplo, que “não confiam” nos aplicativos, porque podem levá-los a áreas perigosas da cidade).

Do ponto de vista estatístico, o estudo nos lembra que o número e a porcentagem de motoristas idosos (com mais de 60 anos) têm aumentado nos últimos anos, atualmente (ano de 2020)

representando cerca de 18% de todos os motoristas, e a maioria deles é homem. Por outro lado, os idosos representam cerca de 15% de todas as mortes no trânsito no Brasil entre 2015 e 2020: uma média de 4.977 mortes de idosos, cerca de 14 por dia. Do número total de mortes, 43% eram pedestres; 32% eram motoristas; 24% eram passageiros; e 1% estava entrando ou saindo de algum tipo de veículo. Os motoristas idosos não são mais perigosos do que os mais jovens: ao contrário, eles estão envolvidos em três vezes menos incidentes de trânsito do que os motoristas mais jovens, de acordo com um estudo realizado no Distrito Federal, usando dados de 2011-2017. Eles cumprem mais a lei, dirigem mais devagar e causam menos acidentes do que outros grupos etários. Eles são claramente os motoristas mais experientes e tendem a compensar, à sua maneira, a perda gradual das habilidades físicas e mentais. Mas isto não significa que as autoridades de trânsito não devam melhorar os processos de renovação e acesso às carteiras de motorista à medida que a ciência e as sociedades também avançam. Também é interessante observar que os parentes desses motoristas relatam mais problemas com a visão como motivos para parar de dirigir do que os próprios motoristas idosos.

Por último, para voltar ao início deste prólogo, não é possível estabelecer uma idade determinada a partir da qual um motorista se torne perigoso. Uma pessoa de 70 anos pode ser melhor motorista do que uma pessoa de 60 ou 50 anos, não há dúvida sobre isso. Mas, ao mesmo tempo, é preciso reconhecer que é difícil identificar aquelas situações relacionadas a uma leve deficiência cognitiva ou demência que podem representar um risco na direção, e é aqui que o debate e a pesquisa devem se concentrar e, por outro lado, no entendimento de que à medida que envelhecemos, mais cedo ou mais tarde, muito provavelmente chegará um momento em que teremos que procurar alternativas ao nosso próprio veículo.

Esperamos que este trabalho ajude neste aspecto.

*Jesús Monclús*  
*Diretor de Prevenção e Segurança Viária, Fundación MAPFRE*

## **CEBRAP**

O Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP) é um instituto de pesquisa com sede na cidade de São Paulo. Criado em 1969 por professores expulsos das universidades durante a ditadura militar em curso no país na época, a instituição se consolidou como um espaço de pensamento crítico e independente em diversas áreas do conhecimento. É uma instituição globalizada com mais de 160 pesquisadores associados e se encontra entre os principais think tanks em políticas públicas do mundo, segundo estudo divulgado pela University of Pennsylvania em 2019.

## LISTAS: SIGLAS, FIGURAS, TABELAS, MAPAS, QUADROS E GRÁFICOS

**Siglas**

<b>AVDs</b>	Atividades da vida diária
<b>CCL</b>	Comprometimento cognitivo leve
<b>CIF</b>	Classificação Internacional de Funcionalidade
<b>CNH</b>	Carteira Nacional de Habilitação
<b>CTB</b>	Código de Trânsito Brasileiro
<b>DataSUS</b>	Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde do Brasil
<b>Detran</b>	Departamento Estadual de Trânsito
<b>DF</b>	Distrito Federal
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>OMS</b>	Organização Mundial da Saúde
<b>PNADc</b>	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
<b>RENACH</b>	Registro Nacional de Carteira de Habilitação
<b>SENATRAN</b>	Secretaria Nacional de Trânsito
<b>UF</b>	Unidade Federativa

**Figuras**

<b>Figura 1</b>	Capacidade funcional ao longo da vida
<b>Figura 2</b>	Áreas a considerar em uma Cidade Amiga do Idoso

**Tabelas**

<b>Tabela 1</b>	Amostra da pesquisa Mobilidade & Covid
<b>Tabela 2</b>	Perfil dos grupos focais
<b>Tabela 3</b>	Perfil dos familiares entrevistados
<b>Tabela 4</b>	Cidades brasileiras que possuem o selo Cidade Amiga do Idoso
<b>Tabela 5</b>	Distribuição das restrições aplicadas ao resultado final da habilitação veicular para pessoas idosas pré-frágeis
<b>Tabela 6</b>	Notícias de pessoas idosas envolvidos em sinistros de trânsito

**Mapas**

<b>Mapa 1</b>	Cidades brasileiras que possuem o selo Cidade Amiga do Idoso
<b>Mapa 2</b>	Proporção de habilitados a dirigir automóveis (AB e B) com 61 anos ou mais por estado (UF) - 2021

**Quadros**

<b>Quadro 1</b>	Perfil das pessoas idosas que conduziam veículo no momento da ocorrência
<b>Quadro 2</b>	Como se deslocam as pessoas idosas que pararam de dirigir
<b>Quadro 3</b>	Benefícios relacionados a deixar de dirigir
<b>Quadro 4</b>	Prejuízos relacionados a deixar de dirigir

- Quadro 5** Sugestões de melhorias na mobilidade na cidade de São Paulo
- Quadro 6** O que é dirigir bem, na opinião dos participantes dos grupos focais
- Quadro 7** Benefícios de dirigir
- Quadro 8** Dificuldades de dirigir no dia a dia
- Quadro 9** Mudanças que poderiam ser feitas no trânsito para melhorar a experiência de dirigir
- Quadro 10** Benefícios de o idoso familiar dirigir

## Gráficos

- Gráfico 1** Frequência com que saía de casa antes da pandemia e durante, no momento da pesquisa
- Gráfico 2** Frequência com que saía de casa para trabalhar antes da pandemia e durante, no momento da pesquisa
- Gráfico 3** Frequência com que saía de casa para visitar parentes e amigos antes da pandemia e durante, no momento da pesquisa
- Gráfico 4** Frequência com que saía de casa para atividades de lazer antes da pandemia e durante, no momento da pesquisa
- Gráfico 5** Uso (pelo menos uma vez por semana) dos modos de transporte antes e depois da pandemia.
- Gráfico 6** Frequência de sensação de insegurança nos deslocamentos antes e durante a pandemia
- Gráfico 7** Proporção de habilitados a dirigir automóveis (AB e B) por faixa de idade
- Gráfico 8** Habilitados a dirigir automóveis (AB e B) por faixa de idade
- Gráfico 9** Proporção dos habilitados a dirigir automóveis (AB e B) com 61 anos ou mais por sexo
- Gráfico 10** Proporção dos habilitados a dirigir automóveis (AB e B) por sexo e faixa etária - 2021
- Gráfico 11** Pirâmide etária dos habilitados a dirigir automóveis (AB e B) - 2021
- Gráfico 12** Proporção de pessoas idosas na mortalidade do trânsito brasileiro
- Gráfico 13** Número bruto de pessoas idosas mortas por ano no trânsito brasileiro
- Gráfico 14** Mortalidade por sexo por faixa de idade, no Brasil entre 2015 e 2020
- Gráfico 15** Proporção de óbitos por cor
- Gráfico 16** Óbitos por papel que desempenhava na mobilidade urbana no momento do sinistro entre 2015 e 2020
- Gráfico 17** Óbitos de idosos no trânsito por modo de transporte no Brasil, entre 2015 e 2020
- Gráfico 18** Ocorrência com ou sem colisão
- Gráfico 19** Habilitados (categorias AB e B) por faixa etária no estado de São Paulo (2021)
- Gráfico 20** Proporção de homens e mulheres habilitados a conduzir veículos (categorias AB e B) no estado de São Paulo por faixa etária (2021)
- Gráfico 21** Habilitados a conduzir automóveis no estado de São Paulo com 61 anos ou mais (categorias AB e B) por sexo (2021)

## Resumo executivo

Esta pesquisa buscou entender como se dá o processo de decisão de parar ou não de dirigir entre o público sênior brasileiro, a saber, aquele com 60 anos ou mais – definido como pessoa idosa pela Lei Federal 10.741 de outubro de 2003. Inicialmente, abrimos a pesquisa com uma revisão bibliográfica sobre o tema. Posteriormente, utilizamos uma metodologia que mistura técnicas quantitativas e qualitativas. Na etapa quantitativa, foram realizados cruzamentos inéditos em bases de dados oficiais e de pesquisas realizadas anteriormente pelo Cebrap. Já na etapa qualitativa, realizamos a análise de notícias sobre ocorrências de trânsito com pessoas seniores em jornais de grande circulação. Além disso, foram realizados grupos focais com mulheres e homens do público maduro que pararam de dirigir automóveis, bem como com pessoas do mesmo público que continuavam exercendo essa atividade no momento da coleta. Por fim, realizamos entrevistas em profundidade com os familiares dessas pessoas. Aqui, buscamos elencar ao leitor os principais achados desta pesquisa, bem como trazer, de maneira sintética, as conclusões.

### Condução de veículos pelo público sênior

- O transporte é uma das 8 áreas de atenção da OMS no Projeto Global Cidades Amigas das Pessoas Idosas, lançado em 2007. Isso porque o transporte é essencial para que os ambientes onde as pessoas idosas estão inseridas permitam que elas envelheçam de forma ativa (OMS, 2007).
- A OMS considera o automóvel um dos meios de transporte importantes para as pessoas idosas, por isso recomenda que as cidades tenham algumas condições que permitam a essas pessoas continuar dirigindo (OMS, 2022).
- Estudos mostram que as pessoas idosas que dirigem e têm acesso ao automóvel saem mais frequentemente de casa do que os idosos que não têm esse bem (CEBRAP, 2021; BARRETO 2012).
- O automóvel é o modo preferido de deslocamento das pessoas idosas e é mais usado pelos homens do que pelas mulheres idosas (BARBOSA, 2014).
- Dirigir é uma atividade que traz autonomia para o público sênior (BARRETO, 2012).
- Apesar disso, esta população passa por perdas sensoriais e cognitivas importantes que podem influenciar em sua capacidade de dirigir. Na faixa dos 70 aos 74 anos, cerca de 14% das pessoas idosas já apresentam déficits visuais significativos. Já entre as pessoas de 85 anos ou mais, a perda visual abrange 32% dessa população (MATAS, 2014).
- Os testes realizados para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) não são suficientes para testar a visão na complexidade de estímulos visuais necessários para conduzir um automóvel, segundo estudo analisado (LENARDT, 2017).
- Dentre as alterações decorrentes do processo de envelhecimento, há também a diminuição da massa muscular, que está relacionada com a maior incidência de ocorrências de trânsito (MORLEY, 2014).
- Um estudo no Distrito Federal (PITTA, 2021) mostra que as pessoas idosas se envolvem menos em ocorrências de trânsito, provavelmente porque se colocam menos em situações de risco do que os mais jovens, privilegiando dirigir durante o dia e em distâncias menores.
- No Brasil, existe uma proporção pequena de pessoas idosas que dirigem com algum grau de comprometimento cognitivo, uma vez que dirigir é uma tarefa complexa e requer alta habilidade cognitiva (LENARDT, 2018).

- Entre os motoristas idosos, quanto maior a idade, mais erros de condução veicular são identificados em estudos com testes. Os principais erros estão relacionados à falta de atenção (WILLSTRAND, 2017).
- Apesar disso, os estudos mostram que as pessoas idosas desenvolvem comportamentos compensatórios que podem otimizar a tomada de decisões sobre o trânsito, de acordo com os declínios cognitivos ou físicos autopercebidos (ERNST, 2019).
- A experiência da direção de longa data por condutores mais velhos é um fator benéfico nas funções executivas, minimizando o risco de ocorrências em condutores sem declínio cognitivo (ERNST, 2019).

### **Como se deslocam as pessoas idosas no Brasil - impactos da pandemia**

- Os dados se referem a uma pesquisa representativa para a população de 5 capitais do Brasil: São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Salvador e Porto Alegre.
- As pessoas idosas passaram a sair menos de casa com a pandemia. A maioria saiu no máximo 3 vezes por semana de casa, durante a pandemia.
- Antes da pandemia, o motivo mais comum entre essa população para sair de casa era o trabalho. Com a pandemia, no momento da pesquisa, o mais comum era não sair de casa para trabalhar, chegando a 73% os idosos que não saem de casa por esse motivo em Salvador.
- Pessoas idosas também passaram a sair muito menos de casa para visitar parentes e amigos ou para atividades de lazer.
- Os modos de transporte mais usados e que mais mantiveram a frequência de uso entre as pessoas idosas na pandemia foram a pé (78%) e o automóvel (60%).
- Tanto a insegurança como o medo de ser assaltado durante os deslocamentos são muito comuns entre as pessoas idosas, principalmente nas cidades de Recife e Salvador.

### **Perfil das pessoas idosas habilitadas a conduzir veículos no Brasil**

- A proporção de pessoas idosas entre todos os habilitados a dirigir automóveis vem crescendo no Brasil, passando de 11% em 2013 para 18% em 2021.
- As mulheres são minoria entre as pessoas habilitadas a dirigir (44%) quando consideramos todas as idades. Essa proporção diminui conforme aumenta a idade. De 61 a 70 anos, as mulheres são 37% do total de condutores, apenas 29% na faixa etária de 71 a 80 anos e 23% na faixa de 81 anos ou mais.
- A proporção de pessoas idosas habilitadas é maior nos estados do Sul (18%) e do Sudeste (19%) brasileiro, quando comparada à região Norte (10%), Nordeste (14%) e Centro-Oeste (14%).

### **Pessoas idosas e ocorrências de trânsito no Brasil entre 2015 e 2020**

- Entre os óbitos ocorridos em sinistros de trânsito no Brasil, as pessoas idosas representaram cerca de 15% entre os anos 2015 e 2020, com uma média anual de 4.977 pessoas. Este número caiu um pouco em 2020, provavelmente por conta da pandemia.
- Metade das pessoas idosas que morreram no trânsito brasileiro no período (51%) tinham entre 60 e 69 anos, 33% tinham entre 70 e 79 anos e 16% tinham 80 anos ou mais.
- As mulheres são minoria entre as pessoas idosas que morreram no trânsito no período (16%), no entanto, quanto maior a idade, maior a proporção de mulheres. Elas representam, então, 18% dos óbitos com pessoas maduras na faixa dos 60 a 69 anos, 26% na faixa dos 70 a 79 anos e 30% na faixa dos 80 anos ou mais.

- Metade dos idosos (52%) que morreram no trânsito no período foram identificados como brancos, quase a outra metade inteira é identificada como preta (4%) ou parda (43%), totalizando entre os negros 47%.
- Do total de pessoas idosas mortas no trânsito, 43% eram pedestres. Um terço deles (32%) estava conduzindo um veículo, um quarto (24%) era passageiro e 1% morreu subindo ou descendo de algum veículo.
- Enquanto as ocorrências sem colisão ficam em menos de 10% entre as pessoas não idosas, entre as pessoas idosas essa proporção chega a 15%. Estas são ocorrências decorrentes de situações pessoais nas quais o indivíduo pode ter tido algum mal súbito, mas também por situações de queda resultante de infraestrutura ruim ou sinalização.
- Entre as pessoas idosas que morreram conduzindo automóvel, a grande maioria era do sexo masculino (92%), tinha entre 60 e 69 anos (60%) e era branca (76%).
- Foram encontradas apenas 10 notícias envolvendo pessoas idosas e ocorrências de trânsito nos jornais analisados (Folha de São Paulo e O Globo), sendo que essas 10 notícias envolviam 11 sinistros, no total.
- A maior parte das pessoas idosas envolvidas em ocorrências de trânsito que apareceram no jornal era pedestre. Em 4 das 11 ocorrências, o idoso era condutor de um veículo.
- Em apenas 1 das 4 ocorrências envolvendo idosos condutores, o idoso provocou o sinistro por falhas suas.
- Dentre as notícias analisadas, o sinistro aconteceu por imprudência dos outros motoristas, que não respeitaram as regras de velocidade ou de sinalização.

### **Experiência das pessoas idosas que abandonaram as chaves: etapa qualitativa da pesquisa**

- Sobre os motivos para parar de dirigir, entre as mulheres predomina o medo por questões de segurança pública ou viária, e entre os homens predomina a questão econômica, pois consideram que o automóvel é muito caro para ser mantido.
- Questões de saúde não foram mencionadas como principal motivo pelos idosos para deixar de dirigir, mas os familiares dos homens que deixaram de dirigir colocaram a dificuldade de enxergar como um dos principais fatores.
- Para alguns idosos, parar de dirigir trouxe sentimento de tristeza, perda de independência e de autonomia.
- Entre os idosos que pararam de dirigir, os meios de transporte agora utilizados são a pé, carona, aplicativos de transporte e transporte público. O maior benefício citado por eles para a troca dos modos de transporte é a economia.
- Alguns idosos que pararam de dirigir deixaram de realizar algumas atividades em horários e lugares específicos, como eventos à noite ou viagens curtas.

### **Experiência das pessoas idosas que continuam dirigindo: etapa qualitativa da pesquisa**

- Os idosos que dirigem muitas vezes têm um papel importante na família justamente por manterem esta atividade. Levam e buscam pessoas, ajudando familiares.
- A maior parte dos idosos que dirigem não utiliza aplicativos de celular para aprender o caminho. Preferem contar com a própria experiência ou perguntar o caminho a outras pessoas.
- Todos os idosos que dirigem veem como dificuldades de dirigir causas externas a eles, como os outros integrantes do trânsito.

- As mulheres idosas que dirigem sentem insegurança ao dirigir, seja por medo da violência pública ou de motoristas imprudentes. Já os homens idosos que dirigem tendem a ser violentos no trânsito e defender o aumento da velocidade máxima permitida aos automóveis.
- As mulheres que dirigem defendem mais punição a quem não respeita as regras de trânsito.
- Entre os benefícios de dirigir, homens e mulheres idosos que continuam dirigindo mencionam a liberdade. As mulheres enfatizam mais questões ligadas aos benefícios cognitivos de manter essa atividade.
- Os idosos que dirigem não pensam em parar tão cedo e avaliam que saberão distinguir a hora de parar quando ela chegar.
- Os motociclistas aparecem como uma ameaça tanto para os idosos que dirigem quanto para os que pararam de dirigir.

### **Considerações Finais**

- Apesar de a literatura sobre pessoas idosas e a condução de veículos focarem em questões relacionadas às capacidades físicas e cognitivas desse público para continuar dirigindo, este estudo encontrou questões sociais fundamentais para entender a relação entre idosos e a condução de veículos.
- Pessoas idosas têm um papel importante na dinâmica familiar quando dirigem, ajudando outras pessoas em seus deslocamentos. Isso aumenta o grau de complexidade sobre deixar ou não de dirigir. Não se trata apenas de uma decisão pessoal, mas que pode afetar a vida das outras pessoas que convivem com essa pessoa idosa.
- A violência pública e viária são um grande problema tanto para os que dirigem quanto para os que deixaram de dirigir.
- A questão financeira é fundamental, principalmente para os idosos que deixaram de dirigir. Manter um automóvel custa caro e o transporte público em São Paulo, local dos grupos focais, funciona e é gratuito para maiores de 65 anos.
- Diversas melhorias poderiam ser feitas nas cidades, tanto para pessoas idosas que dirigem quanto para os que deixaram de dirigir. Ter um trânsito mais seguro e um transporte público mais eficiente são as principais mencionadas nos grupos focais.

# Sumário

<b>1. Introdução</b> .....	14
<b>2. Objetivos</b> .....	16
<b>3. Metodologia</b> .....	17
<b>4. Público sênior na mobilidade urbana</b> .....	21
<b>4.1</b> Cidade Amiga do Idoso .....	21
<b>4.2</b> Pessoas Idosas e mobilidade urbana .....	24
<b>4.3</b> Pessoas Idosas e condução de automóveis.....	26
<b>4.4</b> Pessoas Idosas e questões cognitivas ligadas à locomoção .....	28
<b>4.5</b> Legislação brasileira sobre o público sênior na mobilidade urbana .....	30
<b>4.6</b> A condução veicular entre pessoas idosas no contexto internacional .....	31
<b>5. Panorama da mobilidade urbana entre as pessoas idosas no Brasil</b> .....	31
<b>5.1</b> Como se deslocam as pessoas idosas no Brasil - impactos da pandemia .....	32
<b>5.2</b> Perfil das pessoas idosas habilitados a conduzir veículos no Brasil .....	36
<b>5.3</b> Pessoas idosas e sinistros de trânsito no Brasil .....	40
<b>5.3.1</b> Quem são as pessoas idosas envolvidas em ocorrências fatais de trânsito.....	41
<b>5.3.2</b> Pessoas idosas envolvidos em sinistros de trânsito na imprensa brasileira.....	45
<b>6. Experiência das pessoas idosas que abandonaram as chaves e dos que continuam dirigindo: etapa qualitativa da pesquisa</b> .....	48
<b>6.1</b> Perfil das pessoas idosas habilitados a conduzir automóveis no Estado de São Paulo....	48
<b>6.2</b> Pessoas idosas que pararam de dirigir.....	50
<b>6.2.1</b> Como e por que as pessoas idosas deixaram de dirigir? .....	50
<b>6.2.2</b> Impactos da interrupção da condução veicular na vida das pessoas idosas e seus familiares.....	54
<b>6.2.3</b> Experiência sem dirigir .....	58
<b>6.3</b> Pessoas idosas que dirigem .....	61
<b>6.3.1</b> Como dirigem hoje .....	61
<b>6.3.2</b> Experiência dirigindo na cidade.....	63
<b>6.3.3</b> Reflexões sobre o futuro: pensa em parar de dirigir? .....	69
<b>7. Considerações finais</b> .....	72
<b>8. Referências bibliográficas</b> .....	73

# 1. Introdução

O Brasil, assim como diversos países no mundo, vem passando por um processo de envelhecimento populacional, devido tanto ao aumento da expectativa de vida de sua população quanto à redução da sua taxa de fecundidade. Se em 2010 a proporção da população com 60 anos ou mais era de 10,8% (IBGE, 2011), os testes do Censo 2022 já apontam um aumento para 16,7% dessa população - dados a serem confirmados com a realização da coleta inteira (IBGE, 2022).

Em 2010, 84% da população com mais de 60 anos vivia nas áreas urbanas brasileiras (VÉRAS; FELIX, 2016), o que traz um desafio para as políticas públicas que buscam promover o bem-estar da população sênior, pois precisam lidar com as questões que são complexas e envolvem múltiplas dimensões, como habitação, saúde, participação social, etc. Este, inclusive, é o motivo pelo qual esta pesquisa tem como contexto de investigação a mobilidade urbana<sup>1</sup> do público sênior, com foco no recorte sobre aqueles que deixaram de dirigir ou seguem exercendo essa atividade. Neste âmbito, a Organização Mundial da Saúde (OMS) vem discutindo os aspectos da vida da população sênior nas cidades, o que resultou na estratégia Cidade Amiga do Idoso (LOPES *et al*, 2021), que busca contribuir para o envelhecimento ativo nas cidades.

Um dos critérios de avaliação da Cidade Amiga do Idoso é o transporte, justamente pela centralidade que ele tem, quando acessível, para o envelhecimento ativo, garantindo acesso aos serviços sociais, ao esporte, ao emprego, à saúde e à sociabilidade. O envelhecimento impacta na forma como as pessoas se deslocam na cidade, devido às questões de acessibilidade e de aspectos cognitivos e de saúde ligados ao envelhecimento. No entanto, este impacto é ainda mais relevante na atividade de dirigir do que para o pedestre, por exemplo (JOSEPH, 2000). Isso porque dirigir envolve diversas habilidades, como a atenção prolongada e a resposta rápida a mudanças bruscas que ocorrem no trânsito (BATISTA, 2022).

Desta forma, uma das questões que aparecem às pessoas com mais de 60 anos que se deslocam na cidade dirigindo automóvel é se precisam parar de dirigir em algum momento e como isso deve ser feito. Ou seja, quais são as adaptações necessárias, quais são as alternativas às formas de deslocamento por automóvel, quais são as opções acessíveis e se é necessário mobilizar ajuda no dia a dia com essa mudança. Cabe lembrar que, no Brasil, o modelo de desenvolvimento urbano levou a uma forte dependência do automóvel por boa parte da população, o que o tornou central na mobilidade urbana no país.

Tendo estas questões em vista, este estudo explora a relação entre o público sênior e a condução de automóveis, buscando compreender a experiência de dirigir daqueles que continuaram dirigindo, como é se locomover na cidade para os que pararam de dirigir, como foi essa decisão, como os familiares participaram destes momentos e quais foram os impactos da interrupção dessa atividade. Para isso, utilizamos técnicas quantitativas e qualitativas de pesquisa, analisando dados sobre mobilidade, habilitação e ocorrências de trânsito envolvendo esse pú-

<sup>1</sup> Não trataremos aqui dos deslocamentos do público sênior em áreas rurais. O acesso aos serviços (saúde, abastecimento, educação, etc.), a partir do mundo rural, tem outro enquadramento. Isso exige um desenho de pesquisa e uma abordagem estratégica completamente distinta em relação ao objeto investigado.

blico no Brasil. Além disso, foi realizada uma extensa coleta de dados qualitativos primários por meio da realização de grupos focais e entrevistas em profundidade com pessoas idosas e seus familiares. Ou seja, em um primeiro momento, o trabalho buscou entender a realidade dessa população no contexto nacional, com dados oficiais, e, depois, esmiuçamos técnicas qualitativas com o objetivo de compreender consensos e dissensos propagados dentro do perfil estudado sobre parar ou continuar dirigindo após a chegada à idade madura, tudo isso mediado por uma extensa revisão bibliográfica sobre o assunto.

Essa etapa contou com uma revisão bibliográfica sobre o tema e uma revisão da legislação sobre condução de automóveis por pessoas idosas no Brasil, trazendo análises inéditas sobre esta população e a mobilidade urbana e sobre a experiência dos idosos que pararam e que continuam dirigindo. No panorama sobre a mobilidade urbana de pessoas idosas no Brasil, analisamos dados de deslocamento desse público antes e durante a pandemia em cinco cidades brasileiras. Além disso, apresentamos o perfil das pessoas idosas habilitadas a conduzir automóveis no país. Por fim, nessa parte, analisamos dados relativos às pessoas idosas envolvidas em ocorrências de trânsito, tanto por registros de atendimento em saúde quanto por como esses sinistros são mencionados na imprensa, por meio da análise de notícias.

Já na parte sobre a experiência dos idosos, analisamos, nos grupos focais dos que pararam de dirigir, quais foram as motivações para a interrupção dessa atividade, quais foram os impactos da interrupção da direção nas atividades diárias do idoso e de seus familiares; e como tem sido a experiência de se locomover na cidade sem dirigir. Nos grupos focais das pessoas idosas que continuam dirigindo, analisamos como o idoso dirige hoje (com qual frequência, quais são os trajetos, etc.), quais são as percepções deles sobre a experiência de dirigir e, por fim, se pensam em parar e o que pensam para o futuro. Abordamos as mesmas questões nas entrevistas que realizamos com os familiares dos integrantes dos grupos focais, buscamos entender suas percepções sobre o fato de a pessoa idosa parar ou continuar dirigindo.

Assim, esse trabalho está estruturado da seguinte forma: após esta introdução, apresentamos as metodologias e as técnicas de pesquisa utilizadas para cada etapa do trabalho. Em seguida, discutimos as questões relacionadas ao público maduro na mobilidade urbana a partir de uma revisão bibliográfica. Posteriormente, abordamos a legislação brasileira no que diz respeito à habilitação de motoristas com mais de 60 anos e à participação de pessoas idosas no trânsito. Depois, apresentamos os dados de mobilidade, perfil de habilitados e de ocorrências de trânsito com essa população e, por fim, discutimos os resultados da etapa qualitativa do estudo, seguida das considerações finais.

## 2. Objetivos

Este trabalho teve como objetivo principal compreender a relação entre o público sênior e a condução de automóveis no país. Por ser um tema no qual o volume de estudos prévios existentes é relativamente baixo, esta pesquisa tem um caráter exploratório bastante importante, com vistas a elaborar uma síntese de diversas questões que orbitam o processo de abandono das chaves por parte deste público no Brasil.

Para atingir o objetivo principal proposto, foram selecionados e elencados alguns objetivos específicos que ajudaram a guiar a produção do conteúdo aqui apresentado, bem como organizar e dar sentido narrativo ao material coletado, fazendo com que possamos compreender a temática de forma ampla. Assim, os seguintes objetivos específicos foram:

- Entender como a literatura científica trata do tema do abandono das chaves, tanto discussões e trabalhos focados especificamente no tema como materiais que orbitam o problema de pesquisa aqui definido.
- Identificar as alterações produzidas pela pandemia na locomoção do público sênior. Esta é uma questão importante, pois a pandemia produziu alterações significativas na forma como as pessoas se deslocam pelas cidades. Entender como isso se deu na população, que é objeto desta análise, nos ajuda a entender o contexto no qual nosso objeto de estudo está alocado. Vale dizer ainda que este foi o público mais atingido pelo coronavírus, em função de seu caráter de risco.
- Traçar o perfil do público maduro habilitado a conduzir automóveis, delimitando melhor, assim, a população objeto deste estudo.
- Verificar como se dão os sinistros de trânsito envolvendo o público sênior no Brasil, evidenciando padrões que possam dar pistas sobre o fenômeno, investigando, por exemplo, se idosos envolvidos em ocorrências de trânsito são mais condutores, passageiros, pedestres, etc.
- Entender de que maneira as ocorrências de trânsito envolvendo pessoas idosas no Brasil são retratadas na mídia, de forma a compreender se este é um tema que chama a atenção da opinião pública e como.
- Identificar consensos e dissensos nas narrativas produzidas sobre o processo de abandonar as chaves, tanto daqueles que já pararam de dirigir como daqueles que continuam conduzindo veículos motorizados. Desta forma, conseguimos coletar percepções que nos ajudaram, por um lado, a legitimar achados da literatura e dos dados secundários e, por outro, a encontrar elementos novos, que ainda não figuravam no material secundário analisado, tanto qualitativo como quantitativo.

### 3. Metodologia

O estudo foi elaborado utilizando técnicas mistas de pesquisa, listadas abaixo e descritas a seguir.

- 1) Revisão Bibliográfica;
- 2) Pesquisa de Mobilidade & COVID, Cebrap 2021
- 3) Dados secundários disponíveis no portal Estatísticas da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN, 2022)
- 4) Dados secundários do DataSUS relativos a óbitos por causas externas
- 5) Dados Qualitativa – entrevistas com 4 grupos focais, além de familiares e amigos dos participantes

Em primeiro lugar, foi realizada uma revisão bibliográfica em periódicos nacionais e internacionais com a intenção de entender as principais questões e resultados levantados pela literatura existente e de embasar teoricamente esse trabalho, bem como suas etapas subsequentes. A revisão bibliográfica incluiu os seguintes temas relacionados à pessoa idosa: Cidade Amiga do Idoso; mobilidade urbana; condução de veículos; questões cognitivas ligadas ao deslocamento. O levantamento incluiu também a legislação brasileira sobre habilitação de condutores e o Estatuto da Pessoa Idosa.

Em segundo lugar, analisamos os dados da pesquisa Mobilidade & Covid realizada pelo Cebrap em 2021 em 5 cidades brasileiras: Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Trata-se de uma pesquisa amostral de percepção da população sobre seus hábitos de deslocamento antes e durante a pandemia, realizada por telefone. As amostras são representativas para cada cidade e foram controladas por sexo, idade e escolaridade, tendo como referência de elaboração dos estratos a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADc) 2020 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A coleta foi realizada entre 8 de fevereiro e 10 de março de 2021. O intervalo de confiança da pesquisa é de 95%. Na Tabela 1 é possível conferir a amostra e a margem de erro para cada cidade onde a pesquisa foi realizada. Para esta pesquisa, realizamos uma análise inédita desses dados, com recorte para a população com 60 anos ou mais.

**Tabela 1 - Amostra da pesquisa Mobilidade & Covid**

Cidade	Amostra	Margem de erro
Porto Alegre	253	6,2%
Recife	250	6,2%
Rio de Janeiro	303	5,7%
Salvador	350	6,2%
São Paulo	250	5,2%

Em terceiro lugar, analisamos os dados secundários disponíveis no portal Estatísticas da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN, 2022). Utilizamos os dados do Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACH) para os habilitados a dirigir por região de moradia, Unidade

da Federação (UF), sexo, faixa etária e categoria de habilitação, considerando apenas os que podem dirigir automóveis (categorias AB e B). Para as séries históricas, utilizamos os dados do mês de dezembro de cada ano.

Em quarto lugar, analisamos os dados secundários do DataSUS relativos a óbitos por causas externas. Fizemos uma análise inédita desses dados, colhendo a causa da morte dos idosos que foram envolvidos em ocorrências de trânsito entre 2015 e 2020 no Brasil. Esses dados permitiram verificar qual o perfil das pessoas idosas que se envolveram em sinistros neste período e em qual condição estavam na via (pedestre, condutor de veículo, etc.). Além disso, fizemos um levantamento em jornais, buscando avaliar o quanto e como as notícias sobre pessoas idosas e ocorrências com automóveis são citados pela imprensa brasileira. Para isso, utilizamos a base dos jornais Folha de São Paulo e O Globo, que são os principais *quality paper*<sup>2</sup> do país, com maior circulação e audiência, tanto *online* quanto impressa. As palavras-chave da busca foram “idoso”, “acidente” e “carro”. Na Folha de São Paulo filtramos os cadernos de notícias cotidianas e realizamos o levantamento para o período de julho de 2017 a julho de 2022. Já no O Globo não aplicamos filtro de cadernos devido aos critérios de busca do seu acervo, mas consideramos o recorte temporal de janeiro de 2017 a julho de 2022.

Em quinto lugar, realizamos a etapa qualitativa da pesquisa, que consistiu em 4 grupos focais, conforme especificado na Tabela 2, e em entrevistas em profundidade com familiares e amigos dos participantes dos grupos focais, conforme especificado na Tabela 3. Para os grupos, selecionamos pessoas com 70 anos ou mais que dirigem não profissionalmente ou que pararam de dirigir há até 3 anos no máximo. Como pode ser observado na Tabela 2, separamos homens e mulheres nos grupos, pois as questões envolvidas na condução de automóveis, nas atividades realizadas por esses dois grupos e em suas rotinas são muito diferentes, como vamos ver nos dados e na revisão bibliográfica. Para selecionar os familiares ou amigos, perguntamos aos participantes dos grupos quem é a pessoa que está presente no dia a dia quando eles precisam, especialmente em momentos que exigem locomoção.

<sup>2</sup> “O termo designa as publicações com forte impacto no campo político e cultural no debate das questões sociais junto aos segmentos mais influentes da opinião pública” (BASTOS, 2021, p. 212).

Tabela 2 - Perfil dos grupos focais<sup>3</sup>

Grupos focais	Participantes	Trabalha	Idade	Classe Social <sup>4</sup>
Homens que dirigem	João	Eventualmente	71	B1
	Osmar	Sim	70	A
	Roberto	Sim	70	A
	Jacinto	Aposentado	74	B2
Homens que pararam de dirigir	José	Aposentado	77	B2
	Jaime	Aposentado	73	B2
	Afonso	Eventualmente	72	B1
Mulheres que dirigem	Adélia	Aposentada	72	B2
	Carlota	Aposentada	71	B1
	Beatriz	Aposentada	74	B2
	Catarina	Aposentada	71	C1
Mulheres que pararam de dirigir	Dolores	Aposentada	74	B2
	Emília	Eventualmente	71	B1
	Jandira	Eventualmente	75	B1
	Lúcia	Aposentada	70	B1

Tabela 3 - Perfil dos familiares entrevistados

Grupo Focal	Parentesco do entrevistado com o idoso
Homens que dirigem	Cunhada Esposa
Mulheres que dirigem	Genro Marido
Homens que pararam de dirigir	Esposa Filha
Mulheres que pararam de dirigir	Filho Filho

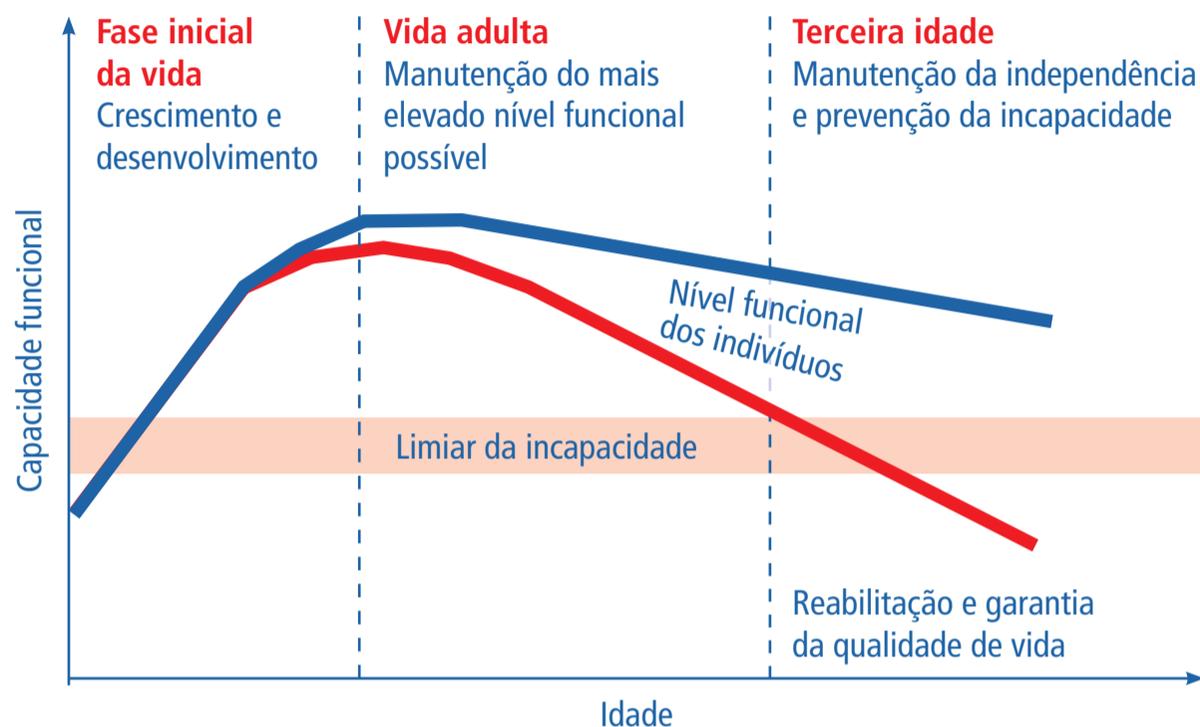
Para a realização dos grupos focais, foram selecionadas pessoas com 70 anos ou mais, pois, segundo o estudo de Lopez *et al.* (2014), há uma redução de 11,9% da capacidade funcional em pessoas a partir de 65 anos. Como a própria OMS (2007) coloca, a redução da capacidade funcional ocorre progressivamente a partir da idade adulta, e é quando as pessoas atingem a idade madura que esta redução chega ao seu pico, podendo comprometer a execução de algumas funções. O declínio pode variar muito conforme o estilo de vida de cada pessoa e os fatores externos e sociais, ambientais e econômicos que a circundam. Essa ideia de que o

<sup>3</sup> Mudamos os nomes para manter o anonimato dos participantes.

<sup>4</sup> Classe social segundo o critério Brasil da Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa (ABEP). Disponível em: <<https://www.abep.org/criterio-brasil>>. Acesso em 13 jul. 2022.

declínio da capacidade funcional depende de vários fatores e pode se diferenciar muito na terceira idade está expressa na Figura 1, na diferença entre as linhas azul e laranja. Baseados nesse declínio progressivo, optamos por selecionar pessoas com 70 anos ou mais, pois o declínio já está presente em maior ou menor grau e pode nos ajudar a identificar melhor as questões de condução de veículos entre as pessoas idosas.

**Figura 1 - Capacidade funcional ao longo da vida**



Fonte: OMS (2007)

Todos os grupos focais foram realizados na cidade de São Paulo (SP), com moradores desta cidade. Por ser um estudo exploratório, com amostra intencional e com uma população muito restrita socialmente (pessoas que dirigem ou já dirigiram), não controlamos a classe social dos participantes dos grupos, mas diversificamos se a pessoa trabalha ou não, ainda que informalmente. O roteiro de condução dos grupos focou, no caso dos que dirigem, nas facilidades e dificuldades envolvidas nessa atividade, no que o trânsito poderia melhorar a experiência de direção nesse grupo, se pensam em parar de dirigir e se há alguém que insiste para que parem. No caso dos que pararam, o roteiro investigou os motivos desta interrupção, os impactos no dia a dia, as alternativas de locomoção adotadas e a experiência na cidade sem dirigir.

Já com os familiares, buscamos entender, entre os familiares dos que dirigem, como é a experiência da pessoa ao andar no automóvel com o idoso, se esse precisa de algum auxílio no dia a dia ou para dirigir, como costuma fazer seus deslocamentos, quais são as vantagens e desvantagens de ele manter aquela atividade e como o familiar avalia o fato de o idoso dirigir. Entre os familiares dos que pararam de dirigir, realizamos questões sobre como foi esse momento, quais foram os impactos na rotina do idoso e do familiar e quais foram as vantagens e desvantagens da interrupção desta atividade pelo idoso. Por se tratar de entrevistas em profundidade, exploramos mais alguns aspectos do que outro, a depender de como cada tema se desenvolvia na condução da entrevista.

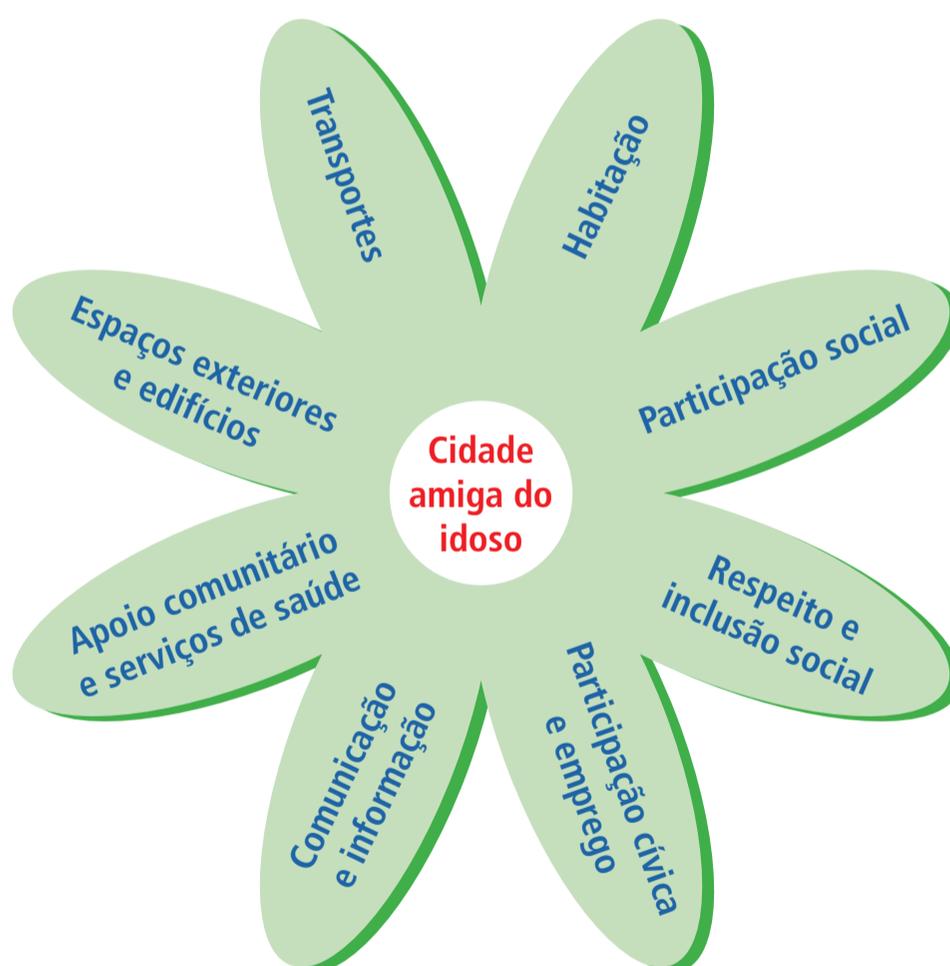
## 4. Público sênior na mobilidade urbana

Nesta seção são apresentados os resultados da revisão bibliográfica. Discutimos quais são as principais questões que aparecem na literatura sobre a experiência de condução de veículos e de locomoção nas cidades por parte do público sênior. Para isso, estruturamos a análise por temas, começando dos mais amplos aos mais específicos, nos aproximando do objeto do estudo.

### 4.1 Cidade Amiga do Idoso

Um dos temas relevantes que aparecem na literatura sobre o público maduro e a mobilidade urbana é a Cidade Amiga do Idoso, que são as cidades que estimulam o envelhecimento ativo. Isso porque a Organização Mundial da Saúde (OMS) lançou em 2007 o Projeto Global Cidades Amigas das Pessoas Idosas, desenvolvido por meio da participação de 33 cidades ao redor do mundo que, por sua vez, realizaram grupos de discussão e chegaram a 8 áreas a se considerar em uma Cidade Amiga do Idoso, que podem ser conferidas na Figura 2.

**Figura 2 - Áreas a considerar em uma Cidade Amiga do Idoso**



Fonte: OMS (2007)

O lançamento do programa pela OMS acabou repercutindo em pesquisas sobre o tema nas mais diversas áreas, como gerontologia, saúde, arquitetura e design. O guia da OMS parte da ideia de envelhecimento ativo como um processo no qual o ambiente que envolve as pessoas as permite envelhecer ativamente, de forma que as políticas, os serviços, os cenários e as estruturas as apoiem ao longo do processo de envelhecimento. Esta preocupação surge da constata-

tação de que a capacidade funcional dos indivíduos cresce à medida que eles chegam à idade adulta e diminui progressivamente com o avanço da idade, de forma heterogênea, a depender dos diversos aspectos biológicos, psicológicos, sociais, econômicos e ambientais nos quais as pessoas estão inseridas. Por isso, o ambiente deve ser amigável e contribuir para ampliar a capacidade funcional de todas as pessoas, incluindo as idosas.

Tendo em vista essas ideias, a OMS (2007) estabelece que uma cidade que seja amiga de toda essa diversidade de pessoas com diferentes características ao envelhecer permite que muitas mais se mantenham ativas e independentes na terceira idade. Rodrigues e Martins (2019) lembram que a Cidade Amiga do Idoso é uma cidade melhor para todas as outras pessoas, pois também é melhor para crianças, para pessoas com deficiência e para as mulheres, por exemplo. As autoras ressaltam ainda que o envelhecimento ativo não diz respeito apenas a questões relacionadas às capacidades físicas ou de trabalho, mas à participação contínua das pessoas maduras nos assuntos sociais, econômicos, culturais, espirituais e cívicos (RODRIGUES; MARTINS, 2019).

O transporte é uma das oito categorias levantadas no guia da OMS, entendido como um fator fundamental que influencia no envelhecimento ativo e é transversal a diversas outras áreas, tendo em vista que a locomoção na cidade permite o acesso a outros serviços e à participação em atividades de diversas naturezas. Dentro da categoria transporte, a OMS (2007) levantou como relevantes 16 características:

- Disponibilidade,
- Acessibilidade econômica,
- Fiabilidade e frequência,
- Destinos de viagem,
- Veículos amigos das pessoas idosas,
- Serviços especializados para pessoas idosas,
- Lugares prioritários e cortesia dos passageiros,
- Motoristas de transportes públicos,
- Segurança e conforto,
- Paradas e estações de transportes,
- Táxi,
- Transporte comunitário,
- Informação,
- Condições de condução,
- Cortesia com condutores idosos
- Estacionamento.

No que diz respeito à condução de veículos, o relatório da OMS lembra que muitas vezes o automóvel é o único meio acessível, especialmente para os que moram em bairros mais distantes dos centros das cidades, por isso é importante que as cidades tenham algumas condições que permitam que as pessoas idosas continuem dirigindo. Entre elas está a boa sinalização e iluminação, as boas condições das vias, o cumprimento dos códigos de trânsito, dispositivos de moderação do tráfego e que os demais condutores sejam amigáveis e não agressivos com as pessoas idosas. Isso porque, muitas vezes, pessoas idosas sofrem ofensas por conduzirem os automóveis em velocidade considerada muito lenta por outros condutores, segundo o guia da OMS.

Outro ponto importante para a Cidade Amiga do Idoso, no que diz respeito à condução de veículos, é que haja estacionamentos com vagas reservadas para pessoas idosas e que essas vagas sejam respeitadas pelas outras pessoas. Ademais, a OMS levantou a importância de existirem cursos de reciclagem de condutores e que esses cursos sejam incentivados frequentemente.

No Brasil, 23 cidades receberam o selo Cidade Amiga do Idoso, sendo todas localizadas nas regiões sul e sudeste do país e a maioria no estado do Paraná (OMS, 2022). Este número é considerado baixo em comparação com a quantidade total de municípios e de habitantes do país (mais de 5 mil municípios e 200 milhões de habitantes) (LOPES *et al*, 2021). Apenas 1 capital recebeu o selo, que foi Porto Alegre, no Rio Grande do Sul. Ainda, das 23 cidades, 15 estão no estado do Paraná, 5 no estado do Rio Grande do Sul, 1 em Santa Catarina e 2 no estado de São Paulo, sendo que ainda não há nenhuma cidade no Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país com o selo Cidade Amiga do Idoso. Diante do baixo número de cidades com o selo, percebe-se a necessidade da ampla divulgação de questões relacionadas à mobilidade e acessibilidade à pessoa idosa e mesmo da agenda do envelhecimento ativo em geral. Além disso, é possível perceber a concentração em estados considerados mais desenvolvidos no Brasil (com maiores expectativas de vida, menores taxas de mortalidade infantil, escolarização da população, etc.), que são os da região sul e sudeste. As cidades que possuem o selo no Brasil estão na Tabela 4 e no Mapa 1, a seguir.

**Tabela 4 - Cidades brasileiras que possuem o selo Cidade Amiga do Idoso**

Cidade	UF	Cidade	UF
Capanema	PR	Bom Sucesso do Sul	PR
Barracão	PR	Chopinzinho	PR
Salgado Filho	PR	Pato Branco	PR
Sulina	PR	Pelotas	RS
Santo Antônio do Sudoeste	PR	Planalto	RS
Pérola do Oeste	PR	Esteio	RS
Dois Vizinhos	PR	Veranópolis	RS
Nova Esperança	PR	Porto Alegre	RS
Renascença	PR	Balneário Camboriú	SC
Realeza	PR	São José do Rio Preto	SP
Santa Tereza do Oeste	PR	Jaguariúna	SP
Itapejara do Oeste	PR		

Fonte: OMS (2022)

## Mapa 1 - Cidades brasileiras que possuem o selo Cidade Amiga do Idoso



Dessa forma, considerando essa primeira aproximação com o tema deste trabalho, já podemos concluir que o Brasil apresenta um cenário bastante insuficiente quanto ao quesito Cidade Amiga do Idoso. Apesar disso, os trabalhos no assunto nos ajudam a entender melhor o que se espera das cidades no que diz respeito às pessoas idosas na mobilidade urbana, tema da próxima subseção, além de contextualizar as heterogeneidades presentes no envelhecimento.

### 4.2 Pessoas Idosas e mobilidade urbana

Assim como todas as pessoas que vivem nas cidades, é importante ao público idoso que possa se deslocar com segurança, tendo informações sobre os modos de transporte e respeito aos seus desejos de deslocamento e autonomia (BARRETO, 2012). No entanto, assim como o envelhecimento é entremeado por questões pessoais e ambientais, a mobilidade de pessoas maduras também é atravessada por questões de raça, classe, gênero, saúde, situação ocupacional e moradia (BONICENHA, 2022), de forma que, ser “mulher, idosa, viver só, estar enfermo, ser pobre e morar em área rural aumenta a chance de perda de mobilidade” (BARRETO, 2012, p. 24).

As formas de se deslocar na cidade também são diversas e podem acontecer por meios privados - como com automóveis, táxis, motos e bicicletas próprias - ou públicos - como por ônibus,

metrô e trem, que constituem o transporte coletivo urbano. Podem ser por vias motorizadas - como ônibus e automóveis - ou ativas - como bicicleta e a pé. Todas essas formas são realizadas em espaços públicos regulados pelos poderes municipais, estaduais e federal, e são resultados de políticas públicas de trânsito, transporte e mobilidade. Isso é importante para entender que, além das questões sociais mencionadas acima, essas formas também vão impactar na qualidade de vida do público sênior que se desloca na cidade.

No estudo de Barreto (2012) realizado em Recife - PE, a maior parte das pessoas idosas tem autonomia na realização das atividades da vida diária (AVDs), mas essa autonomia cai quando se trata dos idosos mais velhos (80 anos ou mais), de forma que a maioria não precisa de ajuda para sair de casa, mas 38,6% precisam dessa ajuda pelo menos em momentos específicos. Ser homem ou mulher e morar sozinho não impacta na frequência com que essas pessoas saem de casa, sendo que os homens e as pessoas que não moram sozinhas saem mais frequentemente, e o principal motivo para sair de casa entre esse público é acessar serviços de saúde, seguido por supermercado, igreja e banco.

Em relação aos modos utilizados, Barreto (2012) identificou que 10,7% das pessoas idosas são condutoras de automóveis, sendo que entre os homens esse percentual é de 28,8% e entre as mulheres é de 3,5%. No estudo de Ferreira (2012), feito no Distrito Federal, os idosos que têm acesso a automóvel também têm uma visão mais positiva da vida e realizam mais atividades sociais do que os demais, de forma que o automóvel é um modo que poucos acessam, mas que gera mais viagens.

Já Barbosa (2014), observa, em seu levantamento, que pessoas idosas avaliadas em trabalhos realizados em todo o mundo, se deslocam com frequência menor e por distâncias mais curtas do que os mais jovens, mas ao longo dos anos, ambas as medidas (frequência e distância) vêm aumentando no grupo dos mais longevos. O automóvel é o modo preferido de deslocamento das pessoas idosas, segundo o levantamento da autora.

Na análise realizada por Barbosa (2014) com os dados da pesquisa de origem e destino da Região Metropolitana de São Paulo de 2007, a autora observou que a maior parte das pessoas idosas se desloca dirigindo automóveis (43%), seguidos pelo modo a pé (21%) e 16% de ônibus. Os principais motivos de deslocamento são trabalho, seguido por lazer e outros. Já em relação à pesquisa realizada em 2017, para a cidade de São Paulo, Bonicenna (2022) observa que 39% das pessoas idosas se deslocaram por motorizado coletivo, 38% por motorizado individual, 23% a pé e 0,2% de bicicleta. O principal motivo de deslocamento continuou sendo o trabalho, seguido por compras e assuntos pessoais.

Uma série de trabalhos sobre envelhecimento e mobilidade urbana foca na pessoa idosa como pedestre, visto que a qualidade das calçadas e os riscos de queda são uma grande preocupação quando se trata desse grupo. Apesar de não ser o foco desse trabalho, é interessante mencionar que o público maduro que conduz automóveis também deve estar atento ao público pedestre, que carece de acessibilidade, tem que atravessar as vias em tempos semafóricos reduzidos e sofre com os obstáculos das calçadas (GARCIA; PORTELLA, 2020; GOMES; CAMACHO, 2017; PORTUGAL; LOYOLA, 2014; SCHORN; MUELLER; ALLEBRANDT, 2020).

Dessa forma, levando em consideração os trabalhos levantados sobre pessoas idosas e mobilidade urbana, é possível concluir que o automóvel é um instrumento essencial para a locomoção desse público na cidade. No entanto, ele é restrito a poucas pessoas e é menos usado pelas mulheres idosas. Por essas questões, entender a relação desse público com a condução de automóveis é fundamental para pensar a mobilidade urbana não apenas para os idosos, mas para todos os que usam as vias da cidade.

### **4.3 Pessoas Idosas e condução de automóveis**

A condução de automóveis é uma atividade comum no cotidiano de grande parte da população, seja para fins de lazer, trabalho e execução das atividades rotineiras. A OMS (2003), através da Classificação Internacional de Funcionalidade (CIF), codifica a direção de automóveis sob o código d475, como uma atividade humana diária que promove participação social, bem-estar e autonomia na tomada de decisões para os indivíduos.

Para a população mais envelhecida, dirigir pode ter um significado além da possibilidade de locomoção. O ato de dirigir, para as pessoas idosas, é sinônimo de autonomia e independência para realizar atividades do dia a dia, como se locomover até o trabalho, ter momentos de lazer, autocuidado e saúde. Contudo, com o processo natural de envelhecimento, podem ocorrer perdas sensoriais e cognitivas importantes, que influenciam na capacidade do indivíduo idoso para dirigir. Essas perdas, então, podem acarretar numa diminuição da funcionalidade do indivíduo, aumentando o risco de sinistros no trânsito (MATAS, 2014).

O processo de envelhecimento pode trazer perdas sensoriais para o público idoso, dentre elas, perdas relacionadas à visão, audição e tato. Há uma correlação entre o processo de envelhecimento e alterações na visão, sendo que, na faixa dos 70 aos 74 anos, cerca de 14% das pessoas idosas já apresentam déficits visuais significativos. Já entre pessoas de 85 anos ou mais, a perda visual abrange 32% dessa população. Ainda, 9 a cada 10 idosos brasileiros necessitam do uso de óculos em algum período do dia. Com o envelhecimento, no aspecto visual, há a diminuição do contraste visual, da tolerância à luminosidade, maior dificuldade na distinção de cores, diminuição do campo visual atencional e maior dificuldade de adaptação ao escuro, sendo que todas essas perdas ocorrem de maneira gradual (PEDRÃO; FREITAS, PY, 2016).

São comuns, também, no processo de envelhecimento, o aparecimento de doenças da visão, como a presbiopia, caracterizada pela perda da elasticidade das estruturas oculares, gerando dificuldade de enxergar alvos próximos; além do glaucoma, da catarata, da retinopatia diabética e da degeneração macular. Ainda, há relação da perda visual com outras doenças, como doenças cardiovasculares, respiratórias, déficit auditivo, restrição da mobilidade e comprometimento cognitivo. Em pessoas idosas com a presença dessas doenças, a dificuldade para dirigir pode ser bem mais intensa. Já naqueles que apresentam os sinais naturais de perda de visão decorrente do envelhecimento, a habilidade visual para direção veicular durante o dia se mantém preservada, sendo que há maior dificuldade e risco para direção veicular no período noturno devido à intolerância das luzes dos veículos que trafegam no sentido contrário da via, e também da dificuldade de adaptação ocular a ambientes com baixa luminosidade (PEDRÃO; FREITAS, PY, 2016). Segundo um estudo da Fundación MAPFRE (s.d.), as colisões noturnas triplicam entre os condutores de 85 anos ou mais se comparadas com aqueles de 65 anos ou menos.

A audição é uma função sensorial comumente afetada com o processo de envelhecimento, gerando no indivíduo uma série de prejuízos na qualidade de vida: perda de autonomia, isolamento social, sintomas depressivos e dificuldade na realização das atividades de vida diária, entre elas, a condução de veículos, uma vez que com a dificuldade auditiva, há uma diminuição da percepção de ruídos, sons e estímulos do trânsito. O estudo de Lin *et al* (2013) demonstra que, aos 60 anos de idade, pelo menos 44% dos indivíduos apresentam perda auditiva significativa, e entre os 70 e 79 anos esse número pode chegar a 66% dos indivíduos. A principal perda auditiva entre a população idosa é chamada presbiacusia, sendo que as perdas, usualmente, se iniciam após os 40 anos de idade. Ainda, sabe-se que a perda auditiva está diretamente relacionada ao declínio cognitivo, sendo esse um ponto de alerta no que tange à questão de pessoas idosas condutoras de automóveis.

Dentre as alterações decorrentes do processo de envelhecimento, há uma importante modificação na composição corporal do indivíduo: a diminuição da massa muscular. Segundo Morley *et al* (2014), cerca de 5% a 13% das pessoas entre 60 e 70 anos apresentam uma diminuição expressiva da massa muscular. Já naqueles com 80 anos ou mais, a prevalência varia entre 11% e 50%. A diminuição da massa muscular é conceituada como sarcopenia, trazendo ao indivíduo prejuízos como a incapacidade física, perda da qualidade de vida, fraqueza muscular, dentre outros (VALENTE; FREITAS, PY, 2016). No exame médico para obtenção ou renovação da CNH são realizados testes para mensuração da força muscular, uma vez que a diminuição desta pode estar relacionada à maior incidência de ocorrências de trânsito (MAKIZAKO, 2018).

A fragilidade física é uma síndrome caracterizada pela diminuição da força, resistência e função fisiológica, podendo aumentar a vulnerabilidade do indivíduo. A fragilidade pode ser compreendida a partir dos 5 critérios do Fenótipo de Fried: perda de peso não intencional, perda da força palmar, exaustão, baixo nível de atividade física e redução da velocidade de caminhada (ALEXANDRE, 2018). De acordo com o Fenótipo de Fried, são considerados pré-frágeis os idosos que apresentem 1 ou 2 critérios do fenótipo, e frágeis aqueles que apresentem 3 ou mais. No estudo conduzido por Lenardt (2017), com representatividade para a população idosa de Curitiba (PR), buscou-se identificar possíveis associações entre a condição de pré-fragilidade física e os resultados do exame físico realizado pelo DETRAN/PR. Foram acompanhados 347 idosos, sendo que destes, 47% foram considerados pré-frágeis de acordo com o Fenótipo de Fried. Foi identificado no estudo que pessoas idosas pré-frágeis sentem dificuldades consideráveis para direção veicular no ato de apertar pedais, força de preensão manual diminuída, redução do nível de atividade física e diminuição da velocidade da marcha.

Os resultados de Lenardt (2017) surpreendem, uma vez que, dos 163 idosos considerados pré-frágeis, apenas 11 (6,7%) foram considerados inaptos para dirigir, enquanto 37 (22,7%) foram considerados aptos para dirigir e 115 (70%) aptos com restrição, segundo as diretrizes do DETRAN/PR. Na tabela a seguir, pode-se observar os principais motivos de restrições das pessoas idosas acompanhadas:

**Tabela 5 - Distribuição das restrições aplicadas ao resultado final da pesquisa de habilitação veicular para pessoas idosas pré-frágeis do estado do Paraná**

Restrição na carteira de habilitação	%
Lentes corretivas	50,3%
Rebaixamento de categoria	33,1%
Tempo de validade reduzido	4,8%
Condição clínica alterada	6,7%
Uso de prótese auditiva	1,2%
Vedado dirigir em vias rápidas	0,6%
Necessita de exame especial	0,6%
Visão monocular	0,6%
Vedado dirigir em rodovia após o pôr do sol	0,6%

Fonte: Lenardt (2017)

Apesar de não apresentar relação clara entre aptidão para dirigir e pré-fragilidade, o estudo de Lenardt (2017) aponta a necessidade de acompanhamento de pessoas idosas pré-frágeis e da importância dos exames de aptidão física e mental para a habilitação veicular, visto que a evolução do quadro de fragilidade pode ser breve, comprometendo a direção veicular segura e podendo trazer riscos não somente ao condutor, mas ao trânsito de maneira geral.

Entretanto, o estudo de Pitta (2021), realizado no Distrito Federal (DF), demonstrou que, no período de 2011 a 2017, a Taxa Geral de incidência de ocorrências de trânsito com vítimas caiu 24%, e entre pessoas idosas diminuiu em 12%, sendo que os idosos apresentaram 3 vezes menos risco de se envolverem em sinistros se comparados a motoristas mais jovens. Pitta (2021) defende que uma das hipóteses para que as ocorrências entre indivíduos idosos tenham incidência menor é a autorregulação, na qual o motorista assume postura protetiva e menor exposição a riscos do trânsito, limitando-se a direção veicular a pequenas distâncias, em período diurno, e em pistas de menor velocidade como as vias urbanas, uma vez que 66% dos sinistros envolvendo pessoas idosas, no DF, ocorreram no período diurno.

A autorregulação, de maneira geral, se mostra uma estratégia de compensação e proteção pessoal importante e comumente utilizada por indivíduos idosos. No próximo tópico abordaremos melhor a questão da autorregulação, bem como questões cognitivas que podem impactar na direção veicular por indivíduos idosos.

#### 4.4 Pessoas Idosas e questões cognitivas ligadas à locomoção

O ato de dirigir é, para muitos idosos, sinônimo de autonomia para a realização de atividades do dia a dia. A direção veicular, no entanto, demanda processos cognitivos complexos, como o processamento simultâneo de diversas imagens, sons, informações e estímulos, capacidade de sustentação da atenção, coordenação motora, habilidades de psicomotricidade, memória, entre outras funções executivas (LENARDT, 2018). Assim, se faz importante a compreensão das funções cognitivas e as alterações comuns da cognição com o processo de envelhecimento, no que tange à direção veicular de pessoas idosas.

Dentre as alterações mais comuns relacionadas à cognição no processo de envelhecimento está a diminuição da velocidade de processamento de informações, a dificuldade em processar informações simultâneas e a habilidade de mudar o foco atencional. Queixas na dificuldade de memorização tendem a ser comuns entre os idosos, sendo que, na maioria dos casos, a dificuldade em memorizar está relacionada a sintomas depressivos, ansiedade, alterações neurossensoriais (como perdas visuais e auditivas), e não necessariamente a presença de doenças neurodegenerativas, como as demências. Há ainda aspectos da cognição que não se alteram com o envelhecimento como, por exemplo, a linguagem, na qual há uma tendência positiva de ganho de vocabulário (DINIZ; SANTOS, 2018).

É importante ressaltar que ainda não há um consenso claro na literatura do limiar entre as alterações cognitivas normais do envelhecimento e do que pode ser considerado patológico. Nesse contexto, o termo “comprometimento cognitivo leve” (CCL) corresponde à faixa de transição entre o envelhecimento natural e os quadros de demência, no qual se evidenciam os déficits de memória recente e de outros domínios cognitivos, sendo que no CCL não há prejuízo funcional na realização das atividades de vida diária. Um quadro demencial pode ser caracterizado, além das perdas cognitivas, principalmente pela perda da funcionalidade e dificuldades na realização das atividades de vida diária, sejam elas básicas (como cuidar da higiene pessoal, se alimentar) ou instrumentais, como cozinhar, fazer compras, administrar finanças e direção veicular (DINIZ; SANTOS, 2018). Dessa maneira, percebe-se a necessidade de rastrear e compreender melhor o quadro cognitivo de indivíduos idosos, uma vez que idosos demenciados não diagnosticados tendem a continuar dirigindo e sofrem mais acidentes do que os demais idosos. Esta questão foi muito bem abordada no estudo “Seguridad vial para conductores de edad avanzada”, parte da publicação “Médicos por la seguridad vial” da Fundación MAPFRE (s.d.), segundo o qual as pessoas idosas com demência sofrem 5 vezes mais ocorrências de trânsito do que pessoas idosas sem a doença.

No estudo conduzido por Lenardt (2018) foi possível observar a relação entre o declínio cognitivo e a direção de veículos automotores, através do rastreamento cognitivo por meio de testes. O estudo demonstrou que, no contexto brasileiro, existe uma proporção pequena de pessoas idosas que dirigem com a presença de comprometimento cognitivo, uma vez que dirigir é uma tarefa complexa e requer alta habilidade cognitiva. Ainda, aqueles que apresentaram pontuação mais baixa no teste foram os considerados, no exame físico do DETRAN, aptos com restrição para dirigir e inaptos temporariamente. Segundo a autora, a manutenção da condução veicular entre pessoas idosas com declínio cognitivo está relacionada ao grau de comprometimento, assim, indivíduos com CCL ou até mesmo com diagnóstico de demência leve são capazes de conduzir veículos sem risco aumentado de ocorrências. Já pessoas com demência moderada ou grave devem parar de dirigir.

Um estudo conduzido por Willstrand *et al.* (2017) utilizou um simulador de direção veicular para mensurar as principais dificuldades relacionadas à cognição enfrentadas por pessoas idosas motoristas. Os resultados demonstraram que, quanto mais velhos os motoristas, mais erros de condução veicular eram identificados. Os principais erros foram relacionados à falta de atenção à direita, à esquerda ou à frente, com os espelhos retrovisores, placas, sinais de trânsito e semáforos, além de maior dificuldade de dirigir no período noturno, na presença de chuva ou neblina, demonstrando uma das principais perdas cognitivas naturais do processo de envelhecimento citada anteriormente a dificuldade atencional em processar diversas informações simultaneamente.

Com o processo de envelhecimento, o indivíduo desenvolve comportamentos compensatórios na condução veicular, que podem otimizar a tomada de decisões sobre o trânsito, de acordo com os declínios cognitivos ou físicos autopercebidos. São exemplos de comportamentos compensatórios a redução do tempo de exposição ao volante, dirigir à noite, em áreas desconhecidas, em vias de alta velocidade, além de manter conversação com outros passageiros. Esses comportamentos estão relacionados à função executiva, composta de processos de controle que regulam pensamentos e comportamentos, além da resolução de problemas, monitoramento de ações e avaliação da eficácia das ações. No trânsito, a função executiva representa, por exemplo, habilidades como capacidade de retorno de faixa de domínio, a passagem pelas faixas de tráfego ou a entrada e saída de interseções. Ainda, a experiência da direção de longa data por condutores idosos é um fator benéfico nas funções executivas, minimizando o risco de ocorrências em condutores sem declínio cognitivo (ERNST, 2019).

Desde as questões físicas e sensoriais às questões cognitivas, são numerosos os fatores que podem influenciar na capacidade e eficácia da pessoa idosa na condução veicular. Dessa maneira, no próximo tópico compreenderemos melhor como funcionam as legislações no contexto brasileiro que regulam e fiscalizam a direção do público sênior.

#### **4.5 Legislação brasileira sobre o público sênior na mobilidade urbana**

As principais normativas relacionadas às pessoas idosas e a condução de veículos no Brasil estão no Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) e no Estatuto do Idoso (BRASIL, 2003).

O CTB (Código de Trânsito Brasileiro) estabelece que a renovação do exame de aptidão física e mental, necessário para a renovação da habilitação para conduzir veículo deve ocorrer com mais frequência entre pessoas maduras. Para pessoas com menos de 50 anos, o exame deve ser realizado a cada 10 anos. Para pessoas com mais de 50 anos e menos de 70, o exame deve ser realizado a cada 5 anos. Já para pessoas com 70 anos ou mais, o exame será repetido a cada 3 anos. No exame de aptidão física estão contidos testes de força palmar e teste de acuidade visual. Entretanto, segundo Pedrão (2016), os testes de acuidade visual não refletem a complexidade de estímulos visuais necessários para conduzir um automóvel, como uso da visão central e periférica, velocidade de resposta e processamento e execução de tarefas visuais sequenciais, sendo então ineficientes para avaliação precisa da acuidade visual de pessoas idosas para dirigir.

O CTB estabelece que é infração gravíssima estacionar em vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosas, sem credencial que comprove tal condição. Igualmente configura infração gravíssima deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado: I - que se encontre na faixa a ele destinada; II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo; III - pessoas com deficiência, crianças, pessoas idosas e gestantes.

Já o Estatuto do Idoso, além de garantir gratuidade nos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos aos maiores de 65 anos, estabelece a reserva de 10% dos assentos no transporte coletivo a pessoas idosas e a prioridade e segurança da pessoa idosa nos procedimentos

de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. Sobre estacionamento, o Estatuto assegura a reserva, ao público idoso, nos termos da lei local, de 5% das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade a eles.

#### 4.6 A condução veicular entre pessoas idosas no contexto internacional

Um estudo realizado por Gameiro (2019) reuniu protocolos de avaliação e legislações internacionais diferenciadas voltadas à temática da direção veicular por pessoas idosas. Na Alemanha, por exemplo, são realizadas conversas com psicólogos, investigação médica de trânsito, diagnósticos psicométricos e aula prática de direção defensiva para renovação da carteira de habilitação de pessoas idosas. Na Bélgica, é de responsabilidade do médico a avaliação da aptidão de pessoas idosas para continuar dirigindo. Na Suíça, pessoas com 70 anos ou mais devem passar por reavaliação para continuar dirigindo a cada 2 anos. A avaliação é realizada pelo profissional médico, e são mensuradas questões psicológicas, neurológicas, musculoesqueléticas, cardiovasculares, respiratórias e metabólicas que podem afetar a direção, além da avaliação da visão e a audição dos motoristas idosos.

No Japão, são diversas as medidas para direção segura entre as pessoas idosas: para aqueles com mais de 75 anos, para a renovação da carteira de motorista é necessária a realização de testes neuropsicológicos e participação em aulas de direção defensiva. Ainda, para os idosos que deixam de dirigir, são concedidos cupons de ônibus e táxis. Além disso, motoristas maiores de 70 anos têm uma identificação especial na frente e na traseira de seus veículos, com a finalidade de sensibilizar outros motoristas em relação ao cuidado com motoristas mais longevos. Ainda, é importante ressaltar que no Japão são consideradas idosas pessoas com 75 anos ou mais (GAMEIRO, 2019).

Essa revisão bibliográfica mostrou, portanto, a complexidade de assuntos que envolvem a condução de veículos por pessoas idosas. As questões se dividem entre as ambientais, centradas na cidade e em como ela pode ser um ambiente que favorece mais ou menos o envelhecimento ativo, e individuais, focadas nas dificuldades físicas e cognitivas que esse grupo pode enfrentar para manter a atividade de dirigir. Além disso, como vimos, a experiência é um fator importante para a segurança no trânsito.

## 5. Panorama da mobilidade urbana entre as pessoas idosas no Brasil

Nesta seção, traremos a análise de alguns dados coletados sobre a mobilidade urbana de pessoas idosas para entendermos em que contexto essa população se desloca, quais os motivos de viagem, os modos de transporte que utilizam, qual é o perfil daqueles que dirigem e dos que se envolvem em ocorrências de trânsito. Para isso, começamos analisando os dados de deslocamento desse público antes e durante a pandemia em 5 cidades brasileiras. Essa análise se faz necessária, pois a crise sanitária alterou profundamente as características de deslocamento do

brasileiro, em especial daqueles que vivem na cidade e, ainda mais, o público sênior (principal grupo de risco ante o coronavírus). Depois, analisamos o perfil das pessoas idosas habilitadas a conduzir veículos no Brasil e, por fim, trazemos dados de ocorrências de trânsito envolvendo este público que resultaram em morte (dados do DataSUS) e que apareceram na imprensa (coleta nos jornais Folha de São Paulo e O Globo).

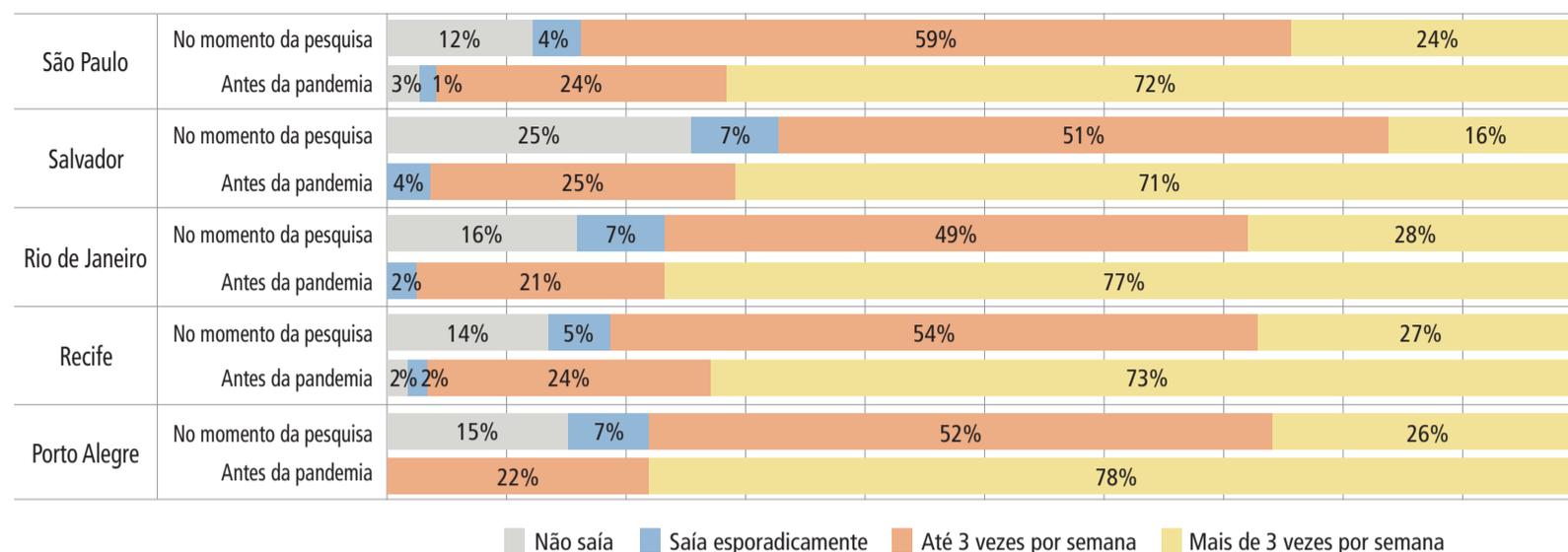
## 5.1 Como se deslocam as pessoas idosas no Brasil - impactos da pandemia

Para entender as pessoas idosas na mobilidade urbana, cabe abordar primeiramente como este público tem se deslocado no Brasil recentemente e como esses hábitos se alteraram com a pandemia de covid-19 que chegou ao país em 2020 e impactou no transporte de todas as pessoas, devido às medidas de isolamento social e ao fechamento de postos de trabalho, comércio, serviços e outros estabelecimentos públicos e privados. Compreender as alterações nos deslocamentos desse público durante esse período é uma forma de avaliar de maneira mais atualizada para o objeto do estudo.

O público idoso foi o que mais sofreu com a pandemia, pois além de ter sido a população mais atingida pela doença, com mais mortes precoces, também é o grupo mais afetado pelo desemprego neste contexto. Além disso, no Brasil, muitas famílias dependem dos rendimentos dos idosos, que são frequentemente o arrimo da família (BONICENHA, 2022). Por isso, olhar para o contexto pandêmico é fundamental para compreender o nosso objeto de estudo, visto que a pandemia impactou muito enquanto as pessoas idosas saem de casa, o quanto têm medo de sair de casa e como se deslocam.

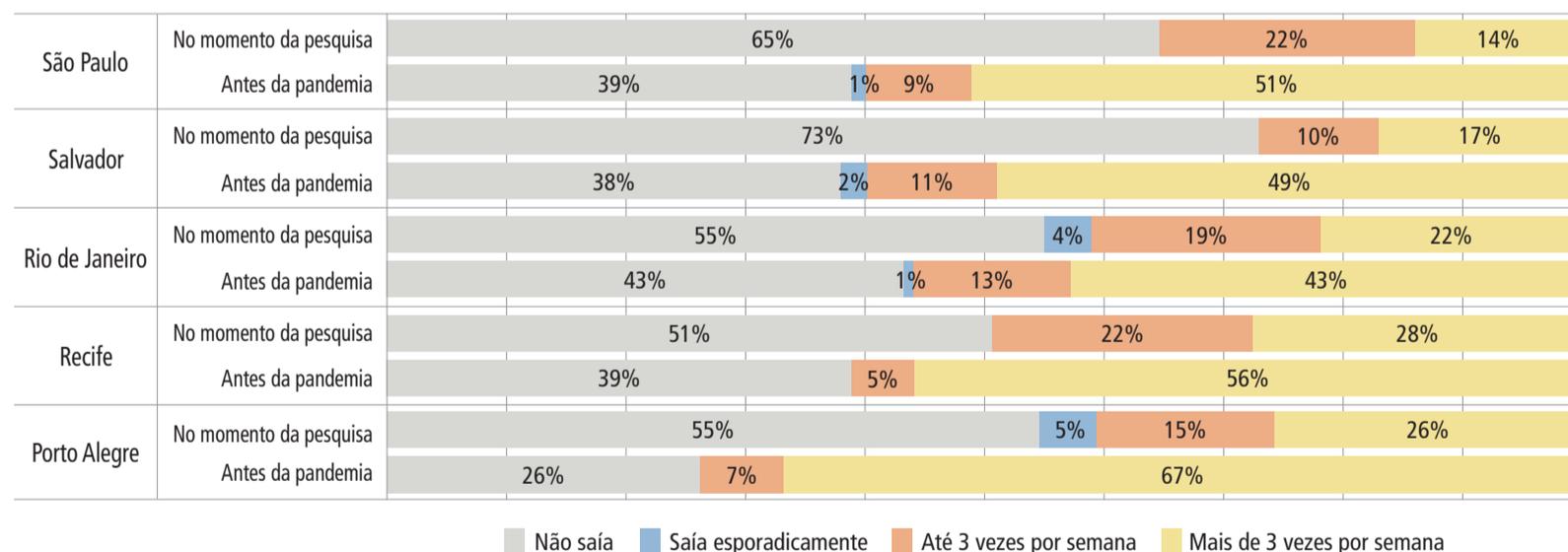
Para isso, utilizamos a pesquisa Mobilidade & Covid, realizada pelo Cebrap em 2021 em cinco capitais brasileiras: Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP). Utilizamos aqui nesta pesquisa o recorte dos dados para pessoas com 60 anos ou mais, apresentando uma análise inédita realizada com esses dados.

Foi possível observar nos dados (Gráfico 1) que as pessoas idosas passaram a sair menos de casa para realizar quaisquer atividades com a chegada da pandemia. Em todas as capitais estudadas, mais de 70% dos idosos saíam de casa mais de 3 vezes por semana, e essa porcentagem caiu para menos de 30%, sendo que em Salvador apenas 16% dos idosos saíam mais de 3 vezes por semana no momento da pesquisa (durante a pandemia). Já os que não saem de casa eram praticamente zero em todas as cidades e passaram a ser mais de 10% em todas, com destaque também para Salvador, onde 25% alegaram não sair de casa, quando entrevistados no momento da pesquisa.

**Gráfico 1 - Frequência com que saía de casa antes da pandemia e durante, no momento da pesquisa**

Fonte: Cadernos Mobiliade & Covid, CEBRAP, 2021.

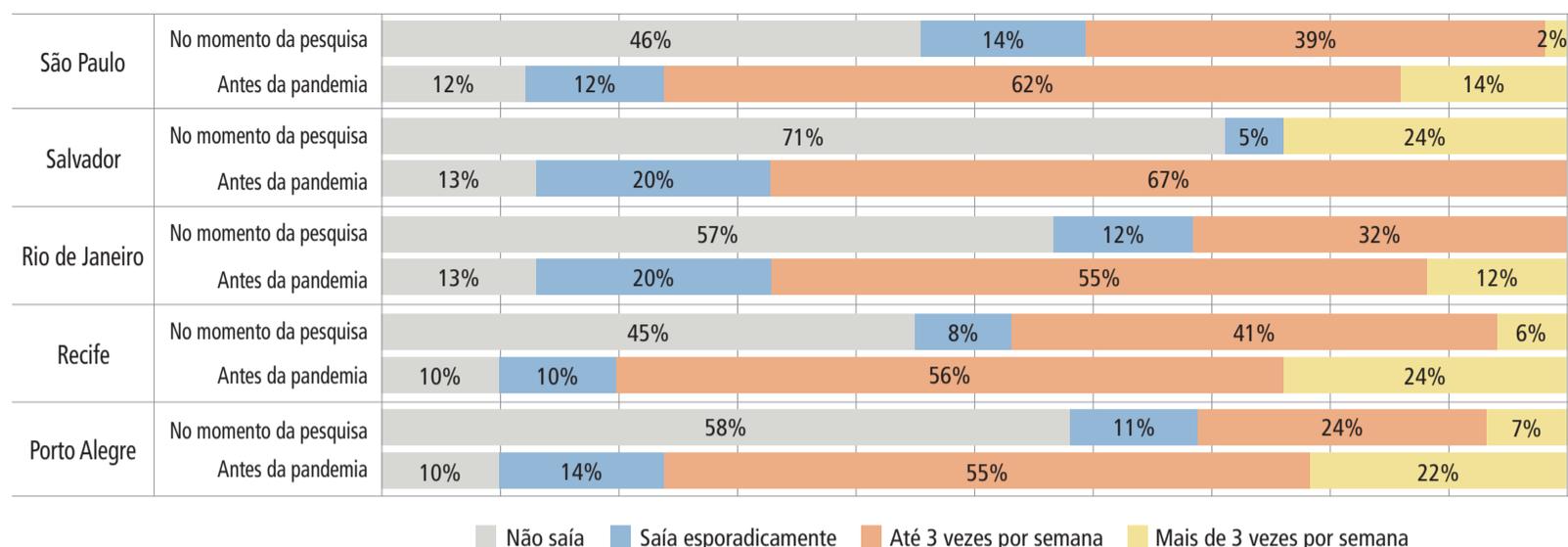
Quando olhamos para os motivos de sair de casa, o trabalho (Gráfico 2) era um dos motivos que mais aparecia para sair com frequência (mais de 3 vezes por semana) antes da pandemia, chegando a mais de 50% em algumas capitais como São Paulo, Recife e Porto Alegre. Com a pandemia, no momento da pesquisa, o mais comum se tornou não sair de casa para trabalhar, chegando a 73% as pessoas idosas que não saem de casa por esse motivo em Salvador. Vale ressaltar que tanto os idosos quanto os demais grupos da sociedade brasileira costumam trabalhar em empregos informais, que foram mais atingidos pela crise sanitária.

**Gráfico 2 - Frequência com que saía de casa para trabalhar antes da pandemia e durante, no momento da pesquisa**

Fonte: Cadernos Mobiliade & Covid, CEBRAP, 2021.

Outra atividade que era relativamente comum entre as pessoas idosas era visitar parentes e amigos antes da pandemia. Embora com menos frequência do que sair para trabalhar, mais de 50% dos idosos em todas as cidades saíam para visitar parentes e amigos até 3 vezes por semana, como pode ser visto no gráfico a seguir. Com a pandemia, a situação mais comum se tornou não realizar mais essa atividade, sendo que 71% dos idosos em Salvador não saem por esse motivo e 45% em Recife, no momento da pesquisa. Isso tem impacto tanto nos deslocamentos nas cidades quanto na sociabilidade e na rede de apoio das pessoas idosas, que ficam mais distantes dos familiares e amigos.

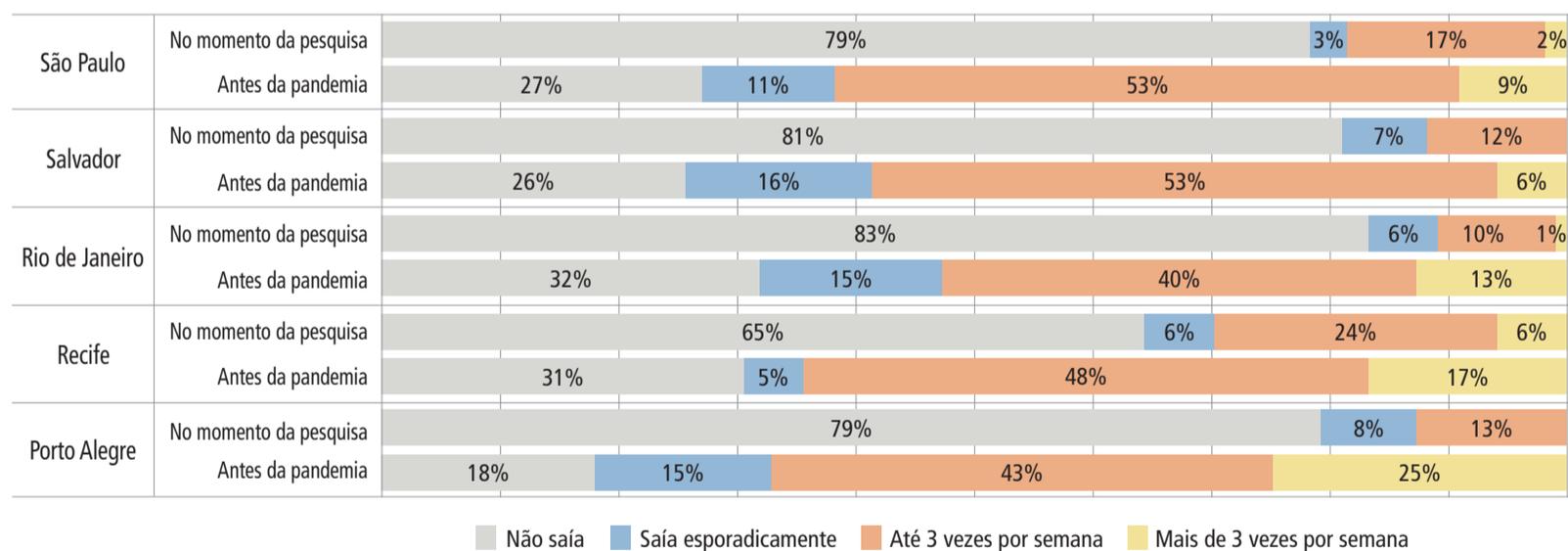
### Gráfico 3 - Frequência com que saía de casa para visitar parentes e amigos antes da pandemia e durante, no momento da pesquisa



Fonte: Cadernos Mobilidade & Covid, CEBRAP, 2021.

Assim como visitar parentes e amigos, as atividades de lazer também passaram a ser raras na vida das pessoas idosas com o advento da pandemia. Se antes o mais comum era pelo menos 40% saírem para realizar esse tipo de atividade até 3 vezes na semana, com a pandemia, a grande maioria passou a não sair por esse motivo, como pode ser visto no gráfico a seguir. Em Recife, 65% não saem de casa para atividades de lazer no momento da pesquisa, e no Rio de Janeiro essa porcentagem chega a 83%.

### Gráfico 4 - Frequência com que saía de casa para atividades de lazer antes da pandemia e durante, no momento da pesquisa

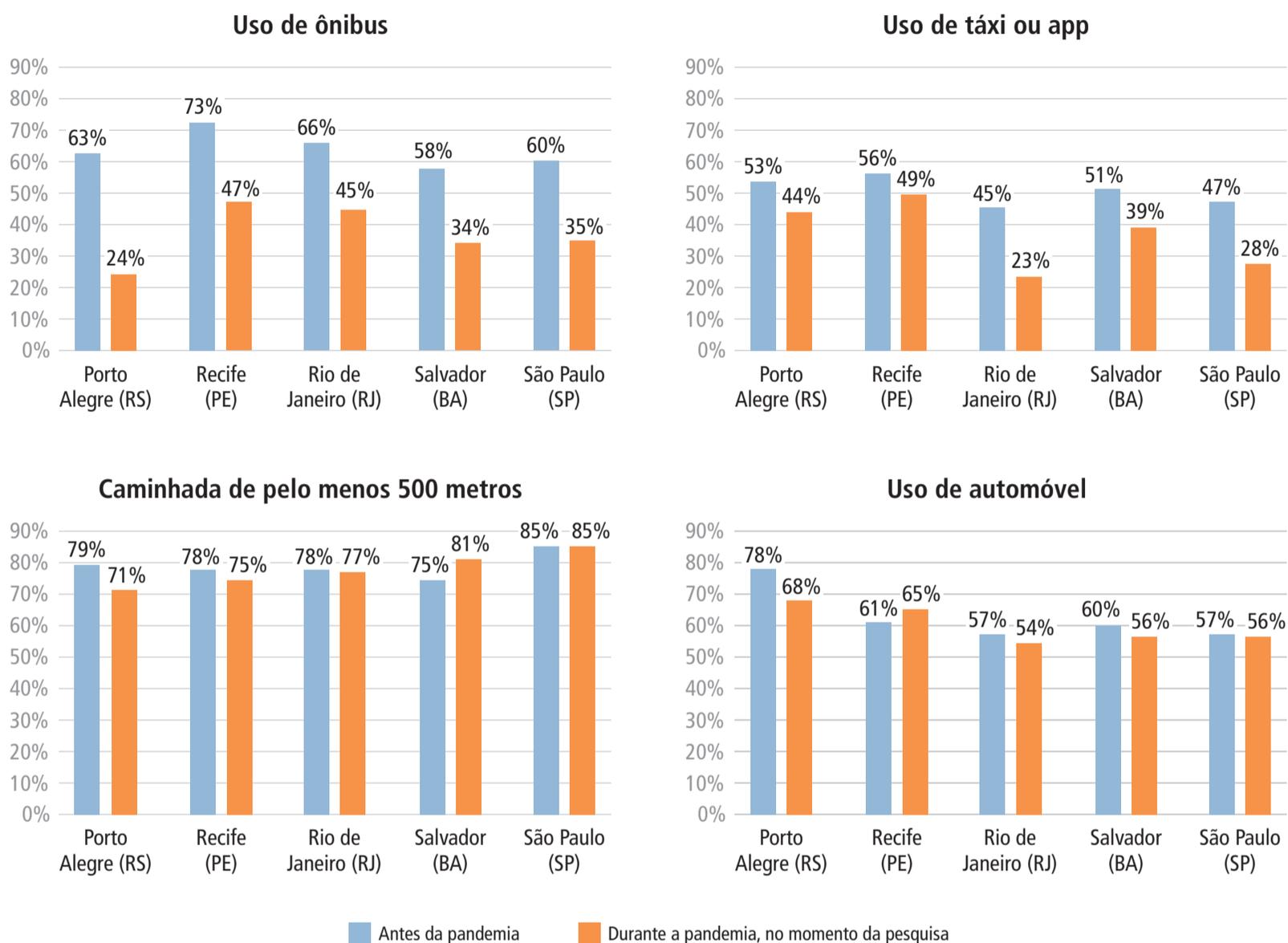


Fonte: Cadernos Mobilidade & Covid, CEBRAP, 2021.

Já quando observamos os modos de transporte utilizados pelas pessoas idosas antes e depois da pandemia, dentre aqueles que tiveram uso pelo menos 1 vez por semana, é possível observar que o ônibus foi o que teve maior queda no uso, chegando a apenas 24% dos idosos em Porto Alegre. O uso de automóveis particulares e motos praticamente se manteve em todas as capitais analisadas, com maior queda em Porto Alegre. O uso de táxi e aplicativos teve uma queda mais acentuada no Rio de Janeiro, passando de 45% para 23% das menções entre as pessoas idosas. E, por fim, a caminhada de pelo menos 500 metros, que já era mais mencionada pelas pessoas idosas, também praticamente se manteve em todas as capitais. Se consi-

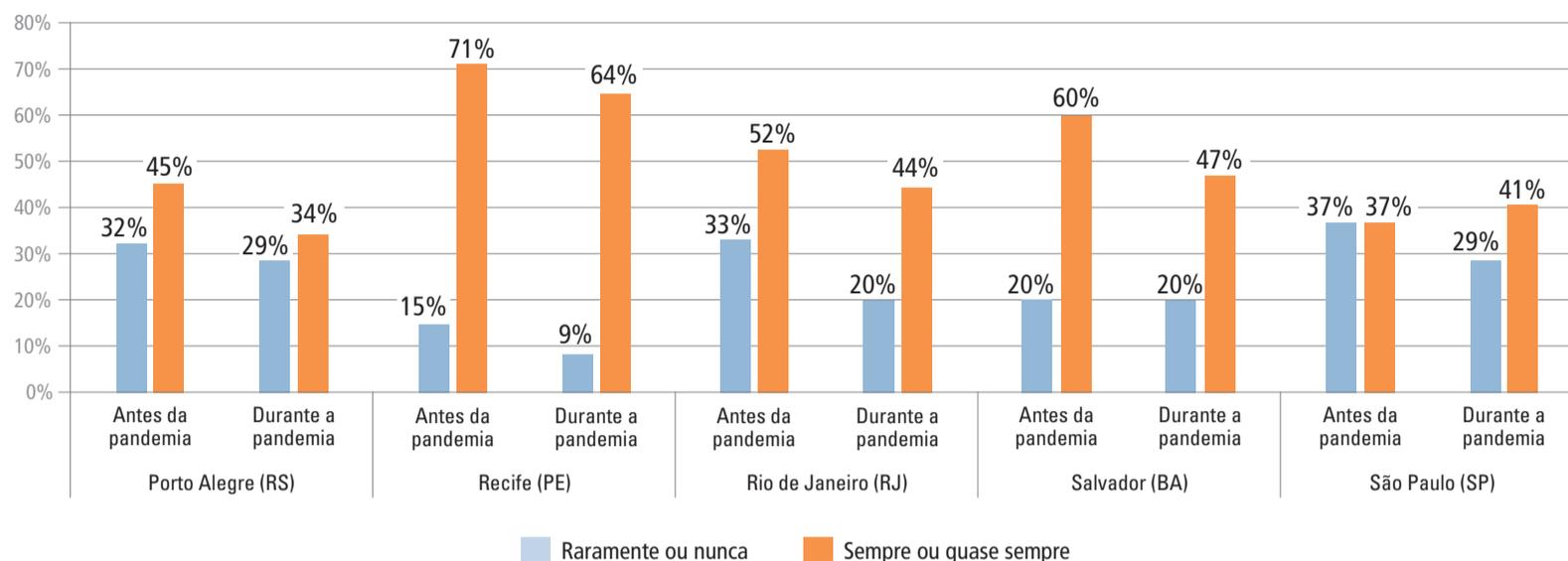
derarmos que os idosos passaram a sair menos de casa, manter em porcentagens próximas as caminhadas indica que esse hábito realmente continuou muito importante no dia a dia dos deslocamentos desta população.

### Gráfico 5 - Uso (pelo menos uma vez por semana) dos modos de transporte antes e depois da pandemia



Já sobre a experiência das pessoas idosas nos deslocamentos, perguntamos quais sensações eles sentiam e sentem, como relaxamento, medo de sofrer algum acidente, insegurança, etc. A sensação que mais apresentou diferenças entre as cidades antes e depois da pandemia foi a de insegurança, como medo de ser assaltado. Como pode ser visto no gráfico a seguir, em Porto Alegre houve pouca variação entre os que sentiram insegurança "raramente ou nunca" e "sempre ou quase sempre". Em Recife, a proporção dos que sentem insegurança "sempre ou quase sempre" já era muito alta antes da pandemia (71%) e permaneceu alta durante a pandemia, no momento da pesquisa (64%). O Rio de Janeiro não teve variações que chamam muito a atenção. Salvador, que também tinha uma alta proporção de pessoas idosas que sentiam insegurança nos deslocamentos "sempre ou quase sempre" antes da pandemia, viu essa proporção cair com a pandemia, de 60% para 47%. Em São Paulo, as variações também foram pequenas, com uma ligeira tendência de aumento para a sensação de insegurança sentida "sempre ou quase sempre" nos deslocamentos.

## Gráfico 6 - Frequência de sensação de insegurança nos deslocamentos antes e durante a pandemia



A sensação de insegurança é maior nas cidades que têm taxa de homicídios mais altas, segundo o Anuário Brasileiro de Segurança Pública<sup>5</sup>, como Salvador e Recife, o que justifica a preocupação das pessoas idosas com essa questão. O medo e a insegurança também apareceram bastante nos grupos focais, como abordaremos adiante.

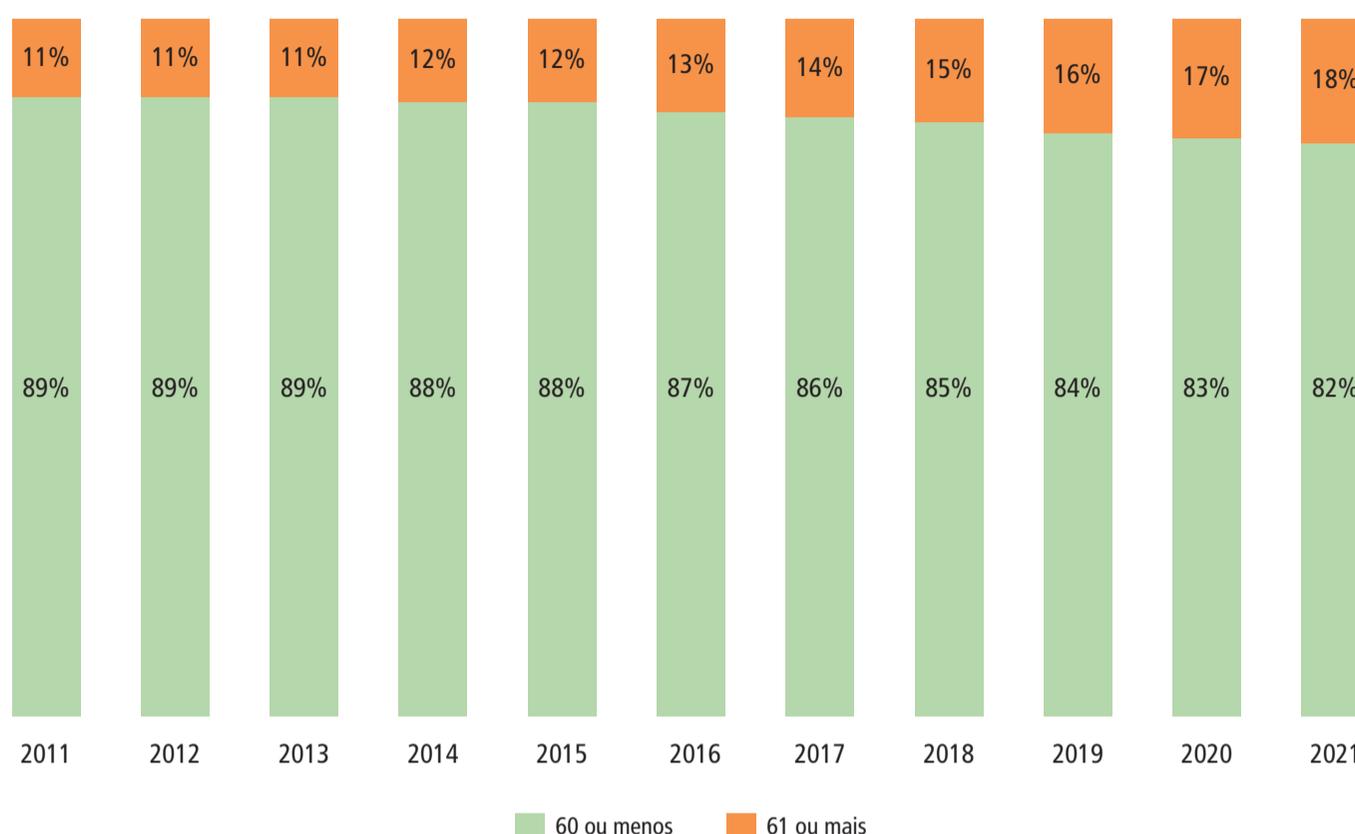
Como vimos, as pessoas idosas mencionam mais os deslocamentos a pé e de automóvel, que são modos de transporte considerados mais seguros em relação ao contágio. Apesar disso, passaram a sair menos de casa durante a pandemia, o que era de se esperar nesse contexto, visto que essa é a população mais atingida pela pandemia, como mencionamos antes. Como veremos nos grupos focais, a pandemia teve papel importante na decisão de alguns idosos sobre continuar dirigindo ou não.

Para qualificar ainda melhor o nosso objeto de estudo, que é a relação das pessoas idosas com a condução de veículos, cabe entender quem são os idosos habilitados a dirigir automóveis no Brasil, o que veremos na próxima seção.

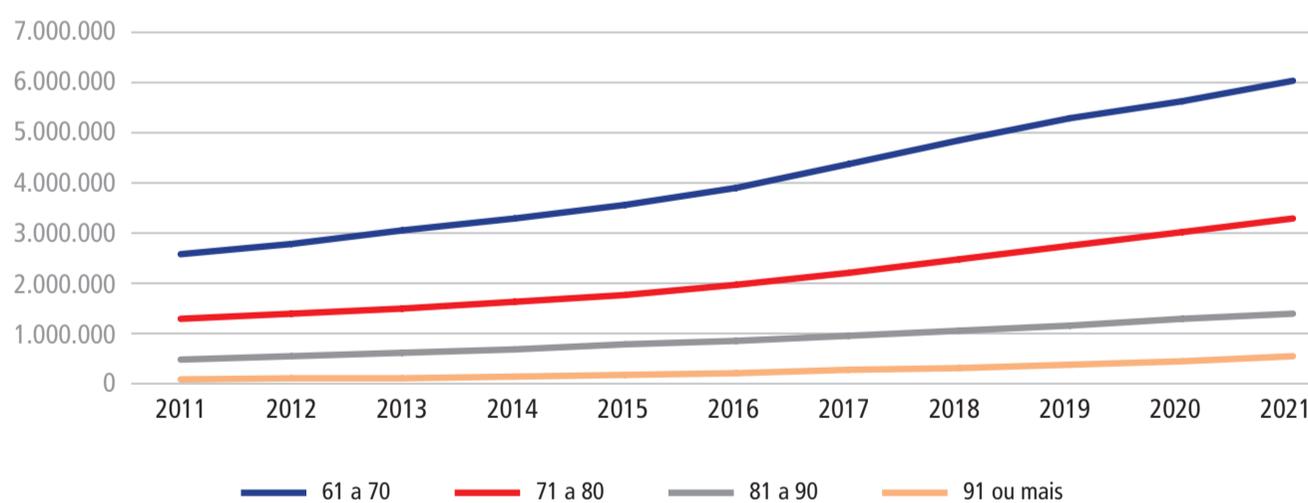
### 5.2 Perfil das pessoas idosas habilitadas a conduzir veículos no Brasil

Ao longo dos anos, especialmente de 2014 para cá, a proporção de pessoas com 61 anos ou mais habilitadas a dirigir automóveis (categorias AB e B) vem crescendo no Brasil, como pode ser visto no Gráfico 7. Em 2011, 11% dos habilitados a dirigir automóveis tinham 61 anos ou mais, já em 2021 essa proporção passou a ser de 18%.

<sup>5</sup> Cf.: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/06/28/macapa-tem-maior-taxa-de-mortes-violentas-e-sao-paulo-a-menor-veja-ranking-das-capitais-segundo-anuario.ghtml>>. Acesso em 01 ago. 2022.

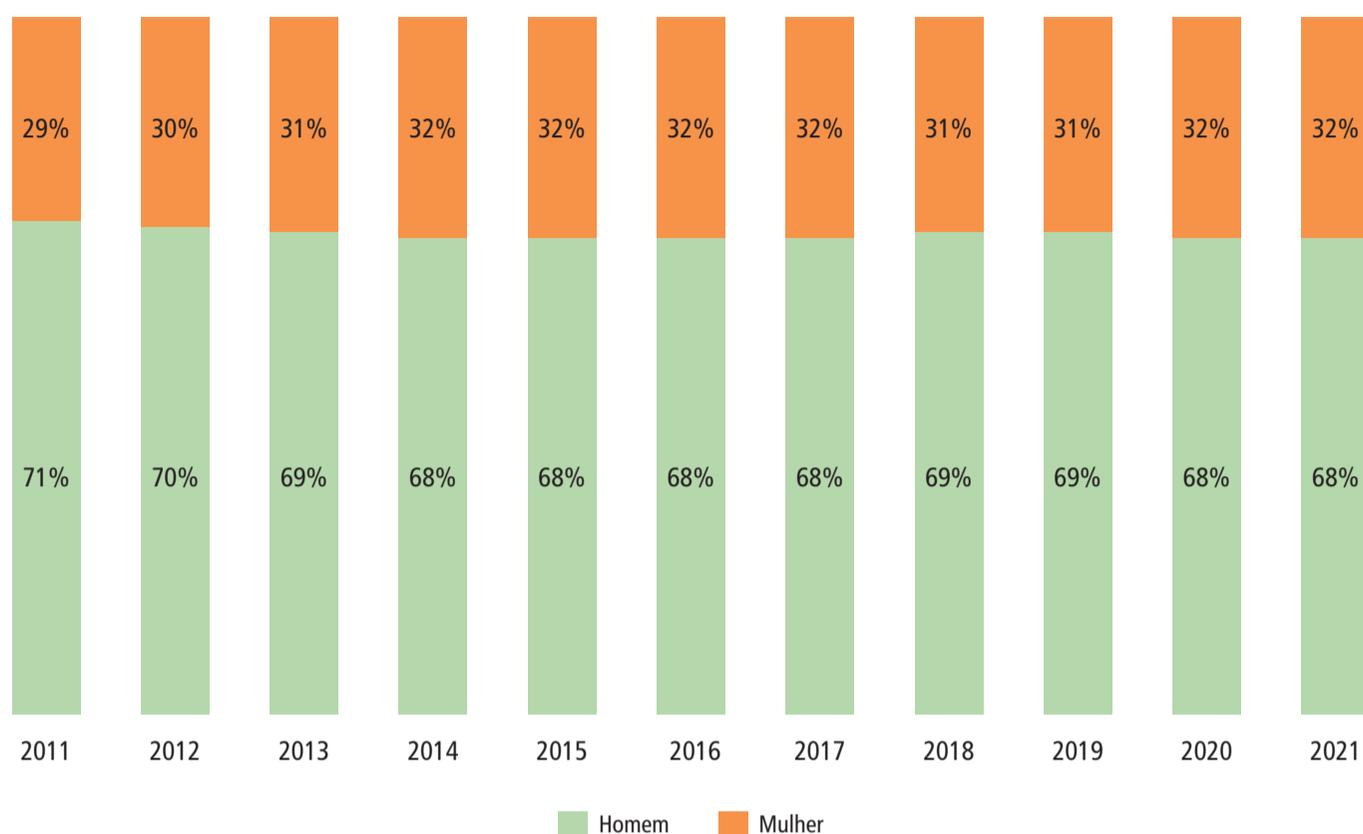
**Gráfico 7 - Proporção de habilitados a dirigir automóveis (AB e B) por faixa de idade**

A proporção poderia representar apenas uma redução dos habilitados de idades menores, mas quando analisamos os números absolutos pelas faixas de idade das pessoas idosas (Gráfico 8), podemos verificar que as faixas de 61 a 70 e de 71 a 80 vêm crescendo de forma mais acentuada recentemente.

**Gráfico 8 - Pessoas habilitadas a dirigir automóveis (AB e B) por faixa de idade**

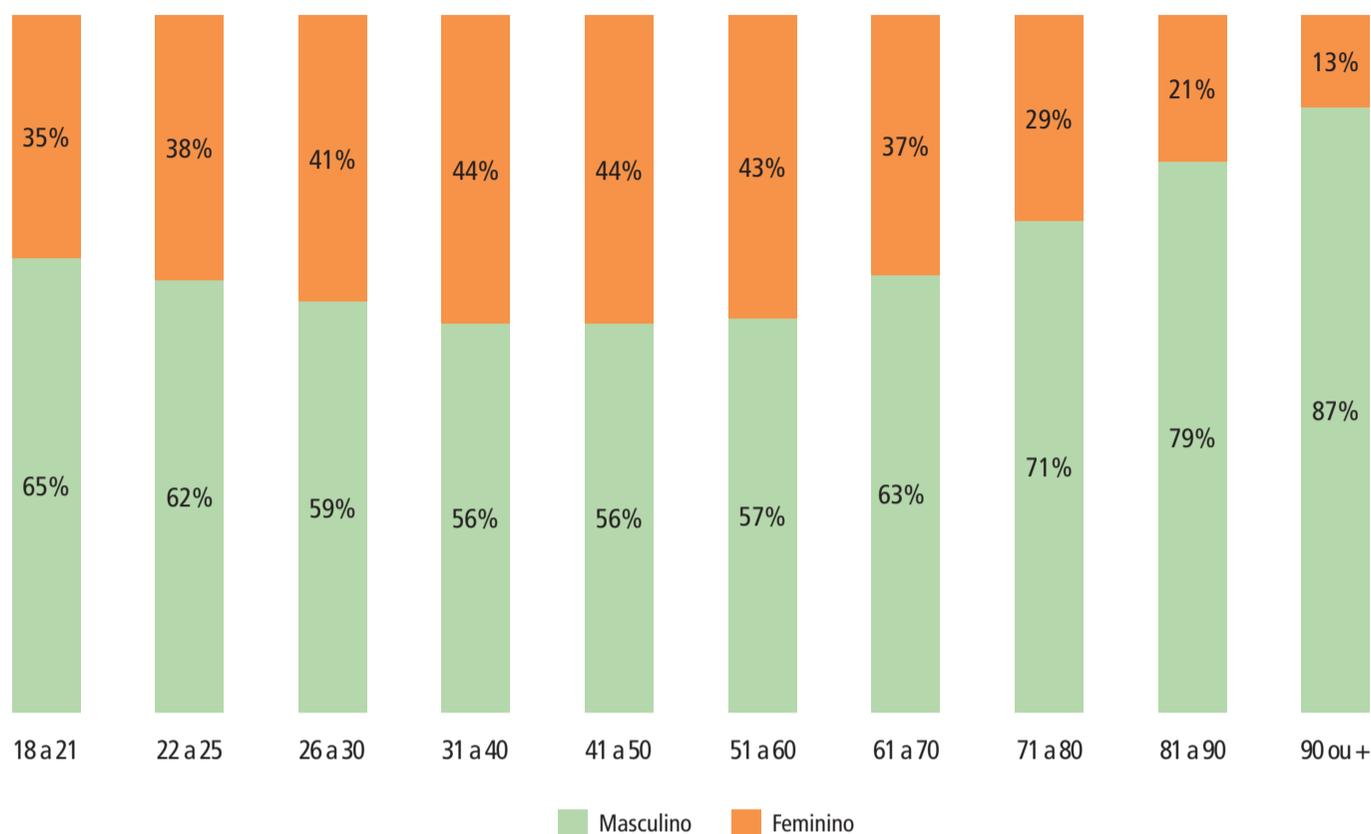
Esses dois gráficos em conjunto indicam, assim, que a habilitação para dirigir veículos vem acompanhando a tendência de envelhecimento da população em geral no Brasil. No entanto, quando olhamos especificamente para o sexo dos habilitados com 61 anos ou mais (Gráfico 9), o cenário é perene, pois de 2011 para cá as mulheres continuam sendo minoria, e os dados quase não se alteram, com cerca de 70% de homens e 30% de mulheres.

**Gráfico 9 - Proporção dos habilitados a dirigir automóveis (AB e B) com 61 anos ou mais por sexo**



As mulheres são minoria entre os habilitados a dirigir automóveis em todas as faixas etárias, mas conforme envelhecem, essa diferença vai ficando mais acentuada, como pode ser visto no Gráfico 10. A maior proporção que atingem é entre os 31 e os 50 anos, com 44%, depois disso, a proporção cai até 13% para 91 anos ou mais. Isso mostra uma contradição que merece detalhamento. As mulheres têm maior expectativa de vida e são maioria no topo da pirâmide etária brasileira (SCHÖRN; MUELLER; ALLENBRANDT, 2021), entretanto, a atividade de condução de automóveis esteve mais ligada historicamente aos homens (MACÊDO *et al*, 2019) e, por mais que isso mude em conjunto com outras variáveis ao longo dos anos nas questões de gênero, este momento da decisão sobre habilitação foi realizado décadas atrás, quando dirigir automóveis era uma atividade ainda mais masculina do que hoje.

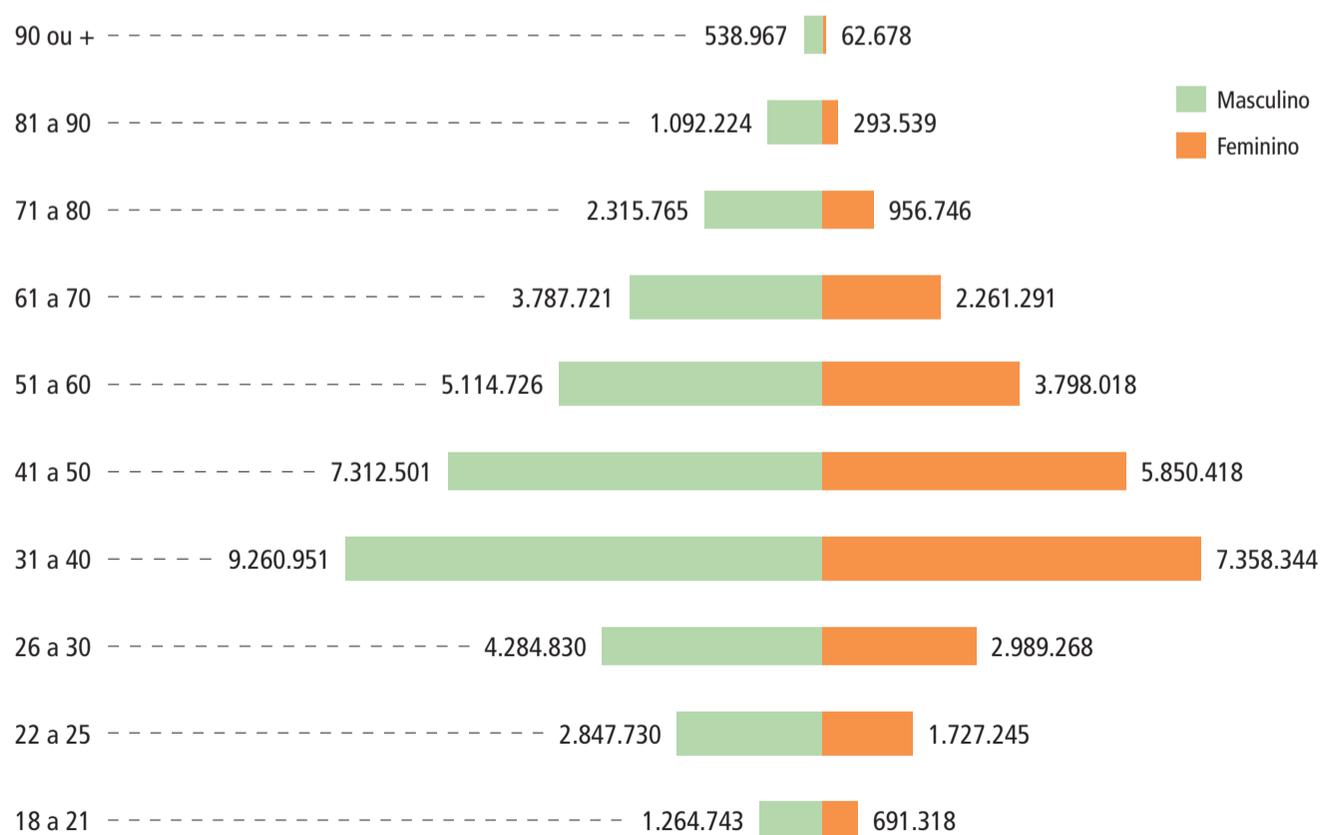
**Gráfico 10 - Proporção dos habilitados a dirigir automóveis (AB e B) por sexo e faixa etária - 2021**



Fonte: SENATRAN (2022)

Desta forma, a pirâmide etária dos habilitados a dirigir automóveis no Brasil tem o formato espremido nas extremidades e o predomínio dos homens em todas as faixas etárias, como pode ser visto no Gráfico 11.

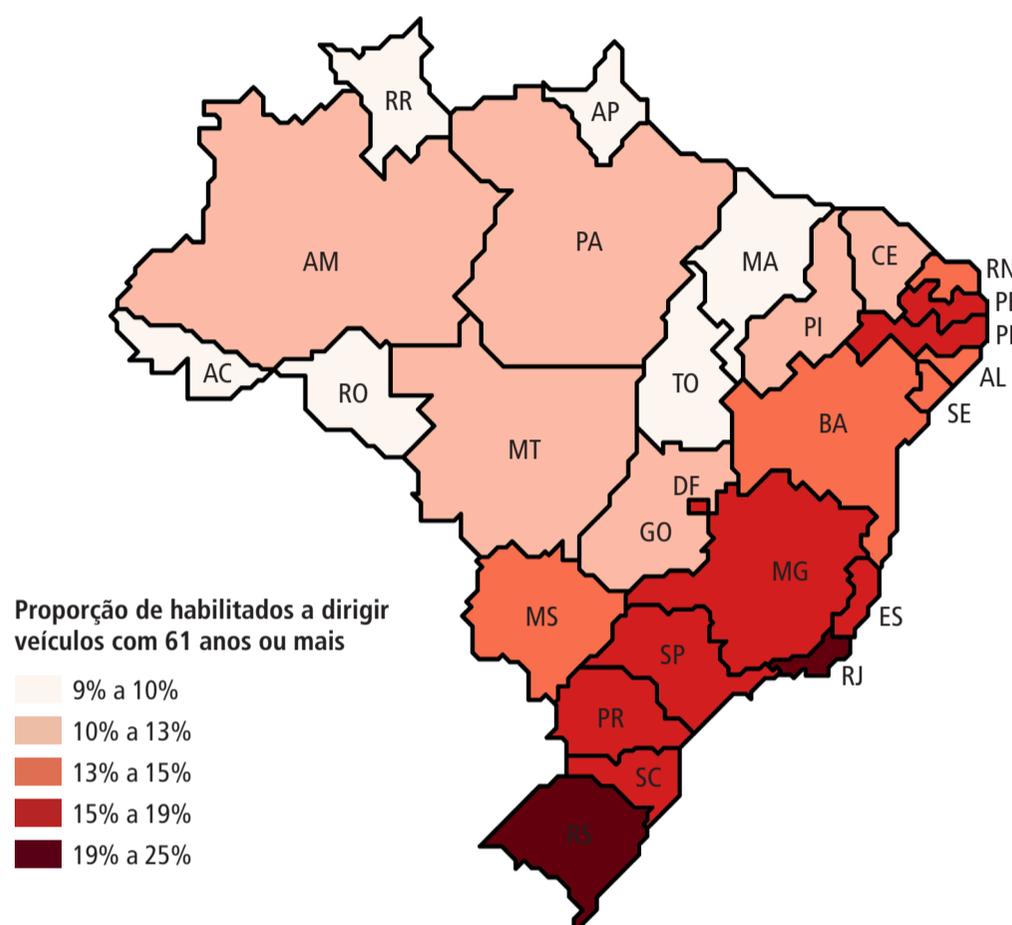
**Gráfico 11 - Pirâmide etária dos habilitados a dirigir automóveis (AB e B) - 2021**



Fonte: SENATRAN (2022)

No que diz respeito às regiões onde residem as pessoas idosas habilitadas a dirigir automóveis no Brasil, é possível observar no Mapa 2 que as maiores proporções de pessoas com 61 anos ou mais entre todos os habilitados a conduzir automóveis estão nas regiões sul e sudeste, com alguns estados no nordeste (Pernambuco e Paraíba), o que em geral segue a proporção de pessoas idosas em relação à população em geral, que também é maior nesses estados e regiões.

### Mapa 2 - Proporção de habilitados a dirigir automóveis (AB e B) com 61 anos ou mais por estado (UF) - 2021



Esses dados reforçam a importância de abordar o público maduro na condução de automóveis, visto que este contingente de motoristas está crescendo tanto em números absolutos quanto proporcionalmente em relação a todos os habilitados a conduzir veículos no Brasil. Além disso, foi possível observar as desigualdades de gênero e regionais que marcam os habilitados. A seguir, abordaremos os dados sobre ocorrências de trânsito nos quais as pessoas idosas estiveram envolvidas.

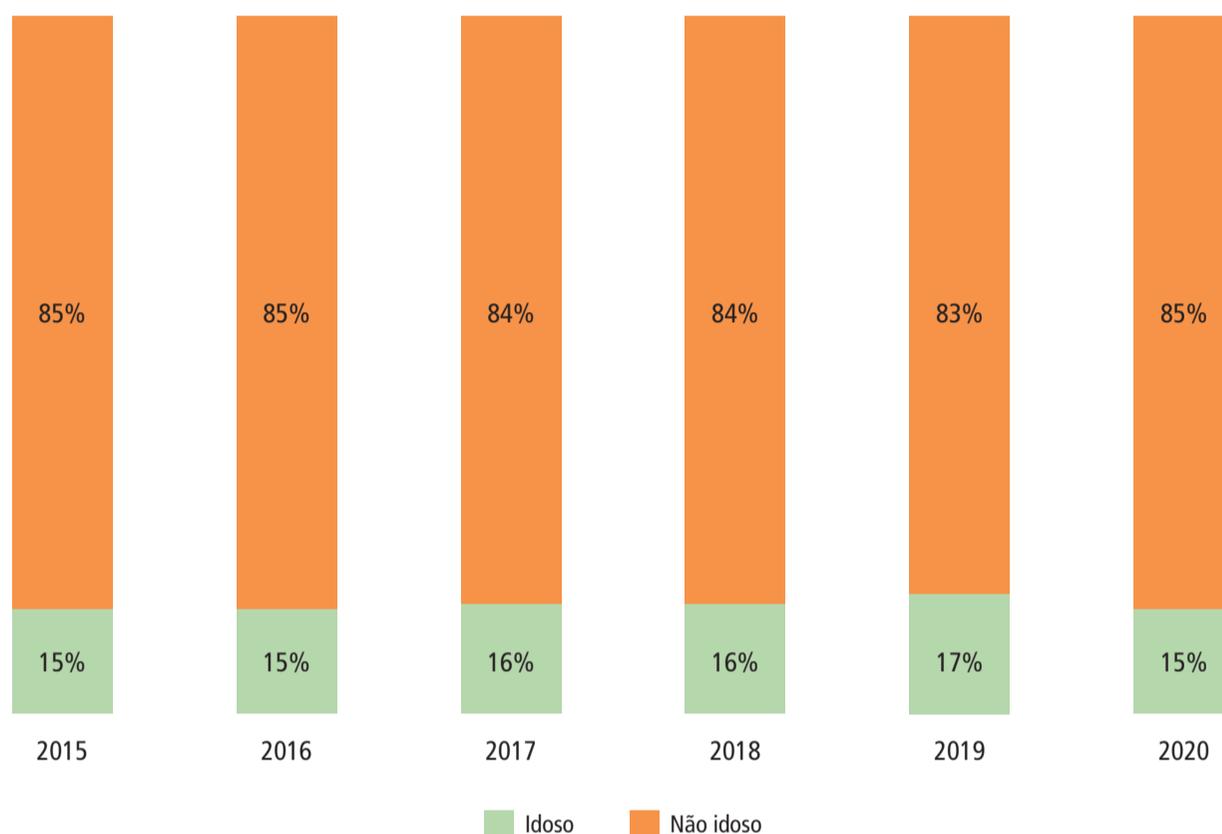
### 5.3 Pessoas idosas e sinistros de trânsito no Brasil

Nesta seção, trataremos das pessoas idosas que passaram por ocorrências de trânsito tendo como base duas fontes de informação. A primeira é uma análise dos dados do DataSUS sobre pessoas idosas que vieram a óbito em decorrência de um sinistro. A segunda é uma análise do que foi citado pela imprensa brasileira sobre idosos envolvidos em ocorrências de trânsito.

### 5.3.1 Quem são as pessoas idosas envolvidas em ocorrências fatais de trânsito?

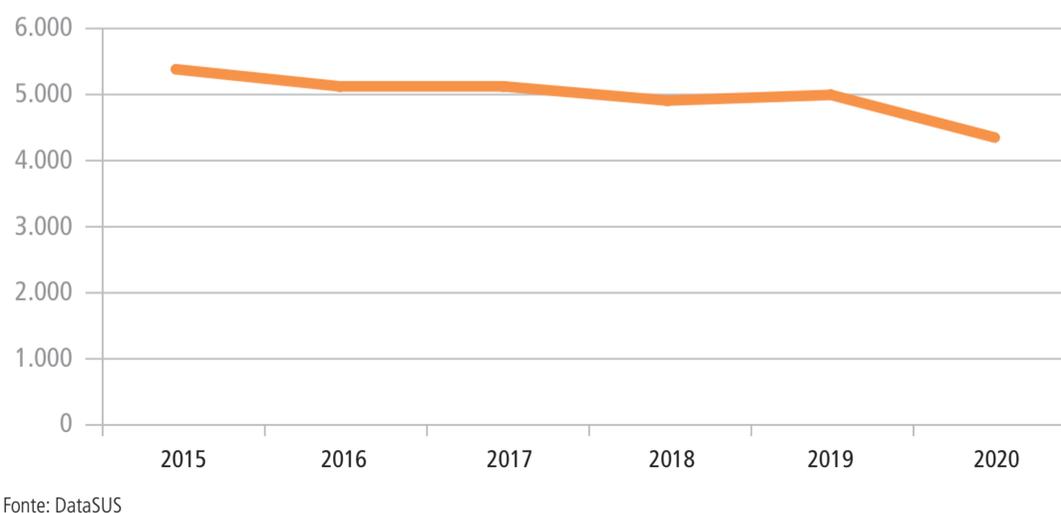
Os dados analisados aqui se referem à população idosa que veio a óbito em ocorrências de trânsito entre os anos de 2015 e 2020 no Brasil. Entre os óbitos ocorridos em sinistros de trânsito no Brasil, as pessoas idosas representam cerca de 15% entre os anos de 2015 e 2020 (Gráfico 12). Isso significa uma média anual de 4.977 idosos perdendo suas vidas nas vias brasileiras, ou ainda que em média a cada 24 horas, quase 14 idosos morrem no trânsito no país.

**Gráfico 12 - Proporção de pessoas idosas na mortalidade do trânsito brasileiro**



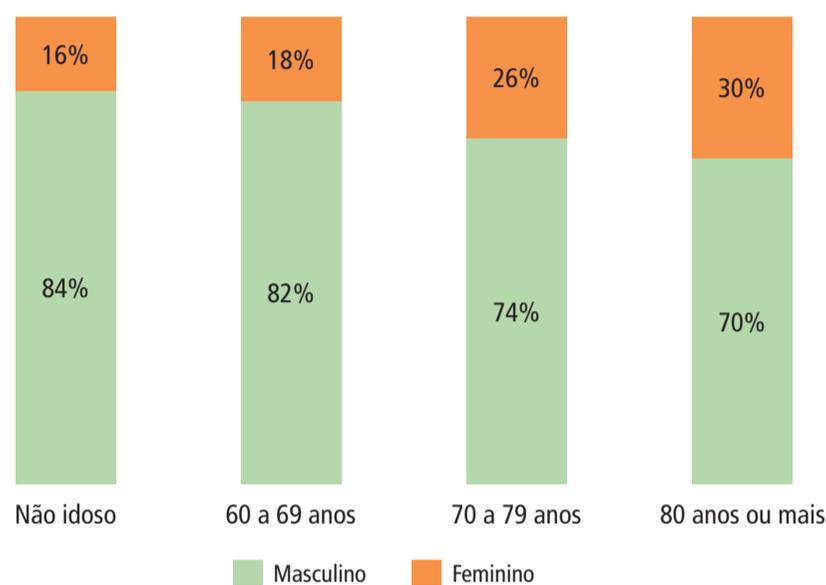
A queda recente da mortalidade de pessoas idosas no trânsito no Gráfico 13 pode ter se dado em função do fechamento das atividades em 2020 por conta da pandemia de covid-19, que diminuiu a frequência com que esse grupo sai de casa e se desloca com quaisquer modos de transporte, como vimos anteriormente com os dados da pesquisa de Mobilidade & Covid.

**Gráfico 13 - Número bruto de pessoas idosas mortas por ano no trânsito brasileiro**



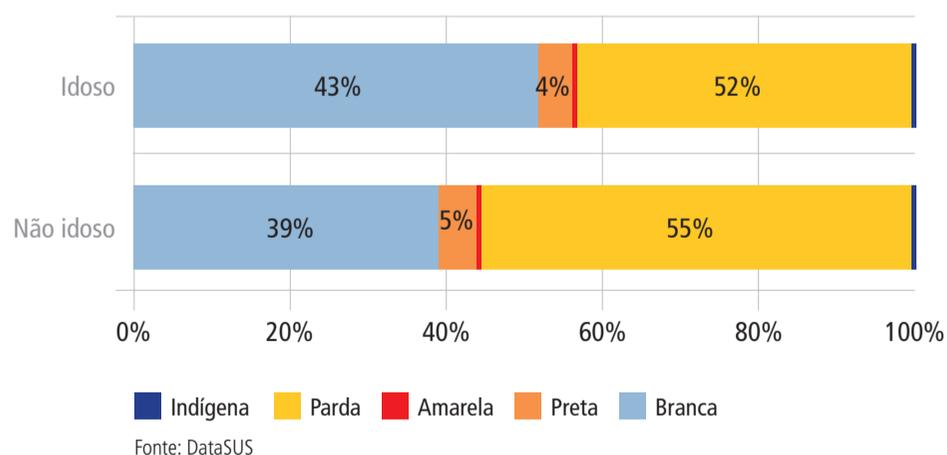
Metade das pessoas idosas que perderam a vida no trânsito brasileiro entre 2015 e 2020 (51%) tinham entre 60 e 69 anos, 33% tinham entre 70 e 79 anos e 16% tinham 80 anos ou mais, como pode ser visto no Gráfico 14. Um dado que chama atenção é que a proporção de mortalidade entre pessoas do sexo feminino é maior na medida em que a idade avança. Isso pode se dar em função de que, como já mencionamos, as mulheres têm maior expectativa de vida e são maioria no topo da pirâmide etária brasileira.

**Gráfico 14 - Mortalidade no trânsito por sexo por faixa de idade, no Brasil entre 2015 e 2020**



Ainda observando as características das pessoas idosas que perderam a vida no trânsito no Brasil entre 2015 e 2020 (Gráfico 15), verificamos que metade deles é identificada como branca, quase a outra metade inteira é identificada como preta ou parda (negros). Esse dado pode estar associado a uma maior expectativa de vida da população branca no Brasil em função da desigualdade racial que é parte da estrutura da sociedade brasileira (CERQUEIRA; MOURA, 2014). Essa ideia se reforça quando observamos que entre a população não idosa, a proporção de negros vai a 60%.

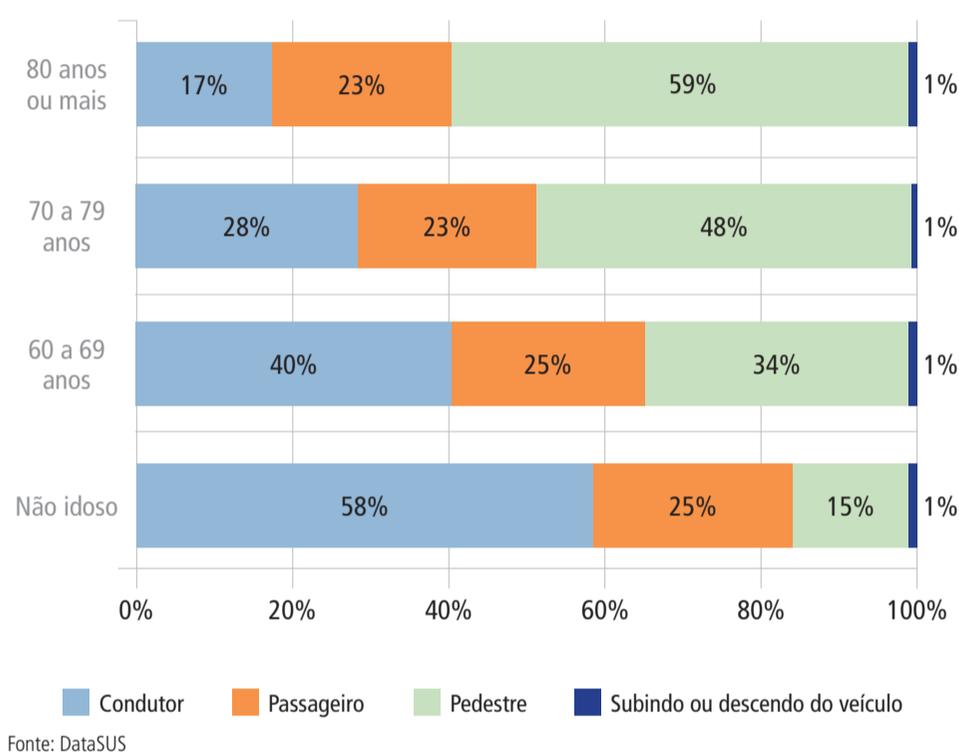
**Gráfico 15 - Proporção de óbitos por cor**



Os registros do DataSUS nos permitem observar qual era a posição que a pessoa ocupava no veículo ou na via no momento em que a ocorrência aconteceu<sup>6</sup>. Do total de pessoas mortas com 60 anos ou mais, 43% eram pedestres. Um terço delas (32%) estava conduzindo um veículo, um quarto (24%) era passageiro e 1% morreu subindo ou descendo de algum veículo.

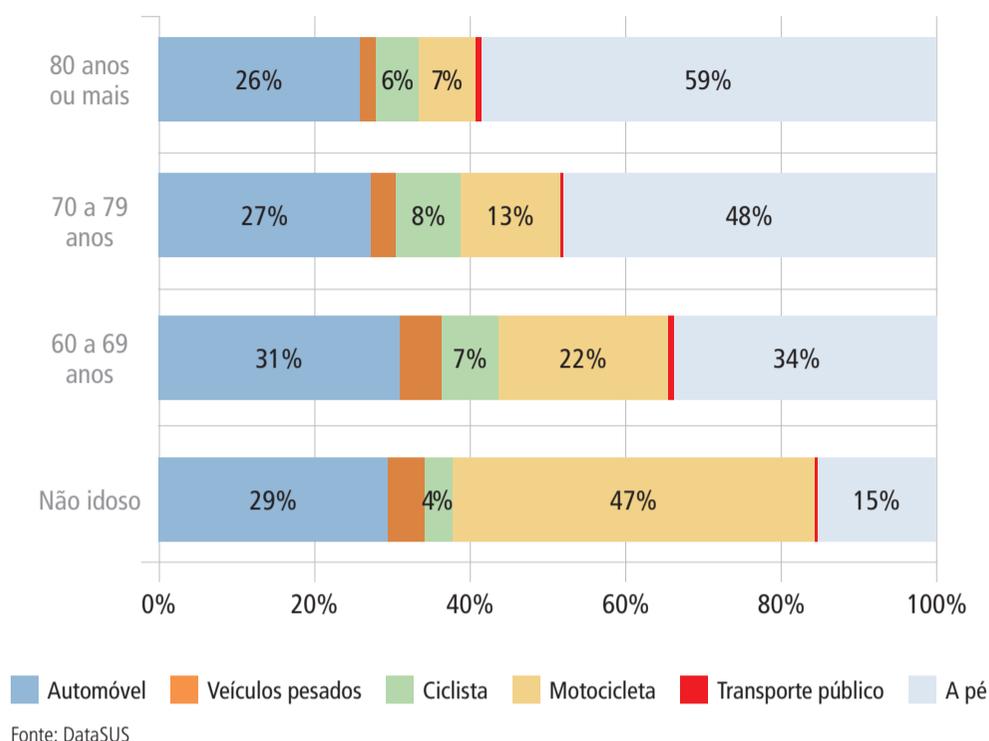
Os dados mostram que quanto mais avançada a idade da pessoa, maior a chance de ela ser pedestre na ocorrência que levou ao seu óbito (Gráfico 16). Esse dado nos chama a atenção para o fato de que uma mobilidade segura para pessoas do público sênior, no Brasil, parece estar associada à busca por um trânsito menos violento, mais calmo e mais acessível para aquelas pessoas que têm maiores dificuldades de locomoção.

### Gráfico 16 - Óbitos por papel que desempenhava na mobilidade urbana no momento do sinistro, entre 2015 e 2020

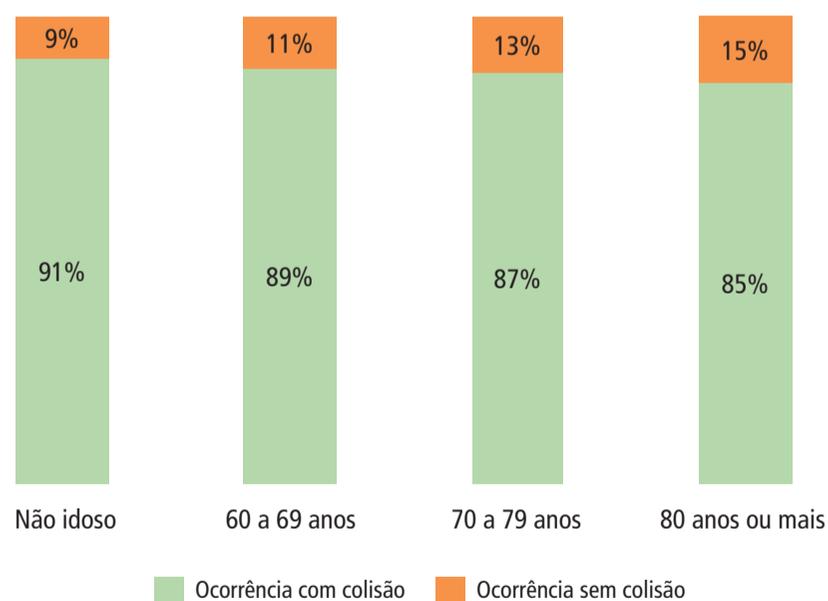


Embora os deslocamentos de pedestres sejam os principais causadores de óbitos para pessoas acima de 60 anos, é importante lembrar que pelo menos um quarto das mortes de pessoas idosas no trânsito são ocasionadas em situações nas quais os automóveis estão inseridos (Gráfico 17).

<sup>6</sup> Por ser uma informação de coleta difícil, temos uma lacuna no banco de dados que beira os 30%. Ainda assim, nos traz dados relevantes para entender a mortalidade de pessoas idosas no trânsito brasileiro.

**Gráfico 17 - Óbitos de idosos no trânsito por modo de transporte no Brasil, entre 2015 e 2020**

Outro dado que reforça a necessidade de melhoria de ações globais no trânsito é o dado de ocorrências com e sem colisão. Enquanto as ocorrências sem colisão ficam em menos de 10% entre os não idosos, entre as pessoas idosas essa proporção chega a 15% (Gráfico 18). Essas ocorrências são, principalmente, formadas por situações pessoais nas quais o indivíduo pode ter tido algum mal súbito, mas também por situações de queda em decorrência de infraestrutura ruim ou sinalização. Essas são questões importantes para a acessibilidade de todas as pessoas usuárias das vias, mas com especial importância para as pessoas idosas, como vimos na revisão bibliográfica.

**Gráfico 18 - Ocorrência com ou sem colisão**

Quase metade das pessoas idosas (47%) que conduziam um veículo no momento da ocorrência estava em uma motocicleta (Quadro 1). 22% delas estavam pedalando uma bicicleta e 21% estavam dirigindo um automóvel. Entre as pessoas idosas que morreram conduzindo automóvel, a grande maioria era homem (92%), tinha entre 60 e 69 anos (60%) e era branco (76%).

### Quadro 1 - Perfil das pessoas idosas que conduziam veículo no momento da ocorrência



### 5.3.2 Pessoas idosas envolvidos em sinistros de trânsito na imprensa brasileira

As ocorrências de trânsito que envolvem a população madura não são recorrentes na imprensa brasileira, dado o baixo número de notícias levantadas no acervo dos jornais de maior circulação e audiência nacional, Folha de São Paulo e O Globo. Considerando o período de 2017 a 2022, foram encontrados somente 4 noticiários no jornal paulistano e 6 noticiários no jornal carioca, somando ao todo 10 matérias, mas que abordam 11 casos de sinistros.

Embora a busca abrangesse todo o território brasileiro, as notícias dizem respeito sobretudo aos sinistros ocorridos na capital de São Paulo e do Rio de Janeiro. As ocorrências se localizam em diferentes bairros de tais cidades e, quando identificadas, em logradouros de alta movimentação. Quanto ao período do dia, do total de casos, em 3 não há menção, 4 foram durante a manhã e igualmente 4 à noite, sendo assim, não se observou diferenças apesar do período noturno ser reconhecidamente mais vulnerável.

Em relação ao perfil dos idosos, 6 eram homens e 5 eram mulheres. No que concerne à idade na época do sinistro, 4 tinham entre 60 e 69 anos, da mesma forma, 4 eram da faixa de 70 a 79 anos e 3 tinham 80 anos ou mais. A maioria não era condutor, mas pedestre. Dos casos em que o idoso era condutor, apenas 1 levou à morte, ao passo que quando era pedestre, todos foram fatais, como veremos nos casos narrados a seguir.

Uma das notícias aponta que o idoso morava perto do local da ocorrência, costumava andar a pé e estava voltando da igreja quando foi atropelado na faixa de pedestre pelo motorista do automóvel que, supostamente, participava de um racha e que fugiu sem prestar socorro. Semelhantemente, em outro caso, a idosa que, embora aposentada atuava como diarista, estava a caminho do trabalho quando foi atropelada na faixa de pedestre, apesar de o farol fechado para veículos. O atropelador, que estava proibido de dirigir por ter ocasionado outra ocorrência seguida de morte, dirigia um automóvel de luxo em alta velocidade e fugiu após verificar a morte da vítima.

A alta velocidade dos veículos também ocasionou o atropelamento de um idoso ao atravessar a avenida. Mais um caso de pedestre foi o da idosa atropelada no sinistro que envolveu um caminhão, que atingiu mais 11 veículos. Outro noticiário de atropelamento explica a razão pela falha no semáforo, que estava apagado. Na ocasião, a idosa, que morava perto do local do sinistro, estava indo à feira quando foi atropelada na faixa de pedestre por um ônibus. A falha do motorista, devido a causas externas, também foi motivo do atropelamento do idoso na rua de sua casa, já que o condutor alegou não ter visto a vítima por ter tido a visão prejudicada pela fumaça de fogos de artifício em comemoração de Ano Novo.

No que tange às notícias que identificam pessoas idosas como condutoras, algumas delas evidenciam um trânsito violento para o idoso, que teve que lidar com motoristas imprudentes e agressivos. Em um caso, o idoso dirigia em direção ao trabalho quando bateu em um automóvel que trafegava em alta velocidade forçando ultrapassagens. Além da irresponsabilidade, o motorista do automóvel atribuiu a culpa ao idoso e o agrediu fisicamente. O mesmo ocorreu com o idoso que trabalhava como motorista de um ônibus. Ele foi agredido fisicamente após o condutor do automóvel, que já tinha passagens pela polícia por agressão e dirigia sem carteira de habilitação, ter forçado uma ultrapassagem e ocasionado a colisão dos veículos.

Somente um noticiário afirma a falta de habilidade da condutora como ocasionadora da ocorrência. A idosa, que dirigia um carro automático, confundiu o acelerador com o freio (acelerou ao invés de frear) e avançou para dentro da recepção de um hospital, ferindo quatro pessoas, além de ela mesma. Há outro caso em que a condição de saúde do idoso supostamente causou o sinistro, já que o idoso usava marcapasso, mas a notícia aponta que a polícia também considerou a possibilidade de ter sido motivado por um assalto, uma vez que testemunhas avistaram dois suspeitos saindo do veículo e fugindo. Na ocasião, o idoso, que estava trabalhando como taxista, dirigia em alta velocidade, atropelou um homem que caminhava (tendo sido hospitalizado em estado grave) e depois caiu em um barranco, levando-o ao falecimento. A segurança pública também foi razão da ocorrência que envolveu uma idosa, que estava no automóvel como passageira, acompanhada dos familiares. No semáforo fechado, os assaltantes dispersaram o condutor e os passageiros, mas a vítima não conseguia desprender o cinto e, ao tentar sair, ainda presa, foi arrastada com o automóvel em movimento.

Tabela 6 - Notícias de pessoas idosas envolvidos em sinistros de trânsito

Fonte	Caderno	Ano	Mês	Período do dia	Município	Bairro	Idade do idoso	Sexo do idoso	Idoso condutor	Acidente fatal para idoso	Modos de transporte envolvidos
Folha de São Paulo	Cotidiano e Esporte	2018	Janeiro	Noite	São Paulo	Vila Madalena	79	Homem	Não	Sim	Automóvel
Folha de São Paulo	Cotidiano e Esporte	2017	Julho	Manhã	São Paulo	Santo Amaro	72	Mulher	Não	Sim	Ônibus
Folha de São Paulo	Cotidiano e Esporte	2017	Julho	Noite	São Paulo	Vila Ema	95	Homem	Não	Sim	Automóvel
Folha de São Paulo	Cotidiano 2 - Ed Nacional	2019	Janeiro	Noite	São Paulo	Sapopemba	80	Homem	Sim	Sim	Automóvel
Folha de São Paulo	Cotidiano e Esporte	2019	Julho	Manhã	São Paulo	Jardim Paulista	65	Mulher	Não	Sim	Automóvel
O Globo	Rio	2022	Abril	Noite	Rio de Janeiro	Pavuna	72	Mulher	Não	Não	Automóvel
O Globo	Rio	2022	Março	n/a	Rio de Janeiro	Méier	69	Homem	Sim	Não	Ônibus, automóvel
O Globo	Rio	2019	Agosto	n/a	Rio de Janeiro	Méier	65	Homem	Sim	Não	Automóvel
O Globo	Rio	2017	Junho	Manhã	Rio de Janeiro	Tijuca	68	Mulher	Sim	Não	Automóvel
O Globo	Rio	2017	Maior	Manhã	Rio de Janeiro	Copacabana	83	Homem	Não	Sim	Automóvel
O Globo	País	2017	Abril	n/a	Taboão da Serra	n/a	78	Mulher	Não	Sim	Caminhão, automóvel

Observamos, portanto, que os casos veiculados pela imprensa sobre ocorrências que envolvem a população sênior revelam problemas de um trânsito que pode ser avaliado como hostil, tendo somente uma notícia que confirma a falta de habilidade da idosa e outra que considerou um possível mal súbito como causa do ocorrido. Nas circunstâncias em que o idoso foi atropelado, para além dos casos em que houve condições adversas e disfunção da infraestrutura, chama a atenção os condutores imprudentes que dirigiam em alta velocidade e não prestaram socorro à vítima. Ademais, os casos de agressão, principalmente quando a pessoa idosa assumia a direção, também corroboram para um ambiente impaciente e violento. Tais demonstrações de um trânsito desfavorável à população madura reforçam a importância de alcançar as metas de uma Cidade Amiga do Idoso.

Como vimos na etapa quantitativa desta pesquisa, a mobilidade das pessoas idosas está entremeadada por diversas questões ligadas às desigualdades sociais, de raça, renda e gênero, mas

também passa pela situação de trabalho dos idosos, pelo contexto urbano no qual estão inseridos e pela idade que possuem, afinal, a fase sênior é heterogênea e diversa, demonstrando uma pluralidade de velhices e processos de envelhecimento. Pessoas idosas passaram a sair menos de casa com a pandemia e deixaram de realizar atividades de sociabilidade importantes. Apesar disso, a pé e automóvel continuaram sendo os modos mais frequentes utilizados por esse público. As pessoas idosas de algumas cidades brasileiras sentem medo da violência pública nos deslocamentos. A maior parte das pessoas idosas habilitadas a dirigir são homens, e os idosos representam cerca de 15% dos envolvidos em ocorrências fatais de trânsito no Brasil. Entre as notícias de sinistros envolvendo pessoas idosas na imprensa brasileira, a maior parte das ocorrências acontece por imprudência de outros motoristas, e não dos idosos. Os dados de sinistros ressaltam a importância de um trânsito menos agressivo a todos. Com esse contexto em mãos, podemos partir para a experiência das pessoas idosas e de seus familiares em relação à condução de veículos ou à interrupção dessa atividade.

## 6. Experiência das pessoas idosas que abandonaram as chaves e dos que continuam dirigindo: etapa qualitativa da pesquisa

Nesta seção, apresentaremos os resultados da etapa qualitativa da pesquisa, realizada por meio dos grupos focais com idosos e idosos que dirigem e que pararam de dirigir e com os seus familiares. Antes de apresentarmos os resultados coletados, entretanto, vamos nos ater ao perfil dos idosos habilitados a conduzir veículos no estado de São Paulo, onde foi realizada a etapa qualitativa da pesquisa.

### 6.1 Perfil das pessoas idosas habilitadas a conduzir automóveis no Estado de São Paulo

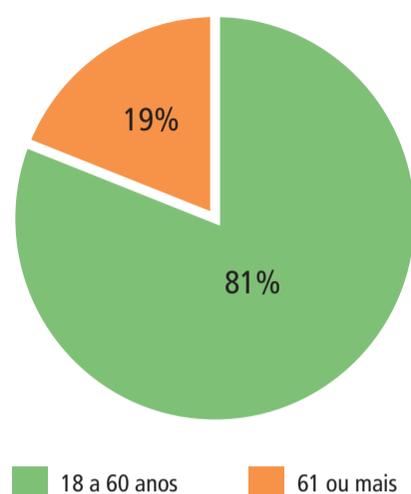
Os grupos focais foram realizados na cidade de São Paulo, com habitantes desta metrópole. Escolhemos este território para realizar a etapa qualitativa do estudo porque é a principal metrópole brasileira, com 11 milhões de habitantes<sup>7</sup> e está localizada no estado mais populoso do Brasil. É o principal centro econômico brasileiro, é a cidade e o estado com os maiores PIBs<sup>8</sup> (10% e 31%, respectivamente) e é uma metrópole que apresenta todos os problemas e facilidades que as demais metrópoles brasileiras apresentam em termos de mobilidade urbana, mas mais intensificados, o que contribui para que o estudo identifique os pontos mais importantes das pessoas idosas e seus familiares no deslocamento na cidade.

No estado de São Paulo, a população com 61 anos ou mais representa 19% dos habilitados a conduzir veículos, como pode ser observado no Gráfico 19.

<sup>7</sup> Cf.: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>>. Acesso em 01 ago. 2022.

<sup>8</sup> Cf.: <<https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>>. Acesso em 01 ago. 2022.

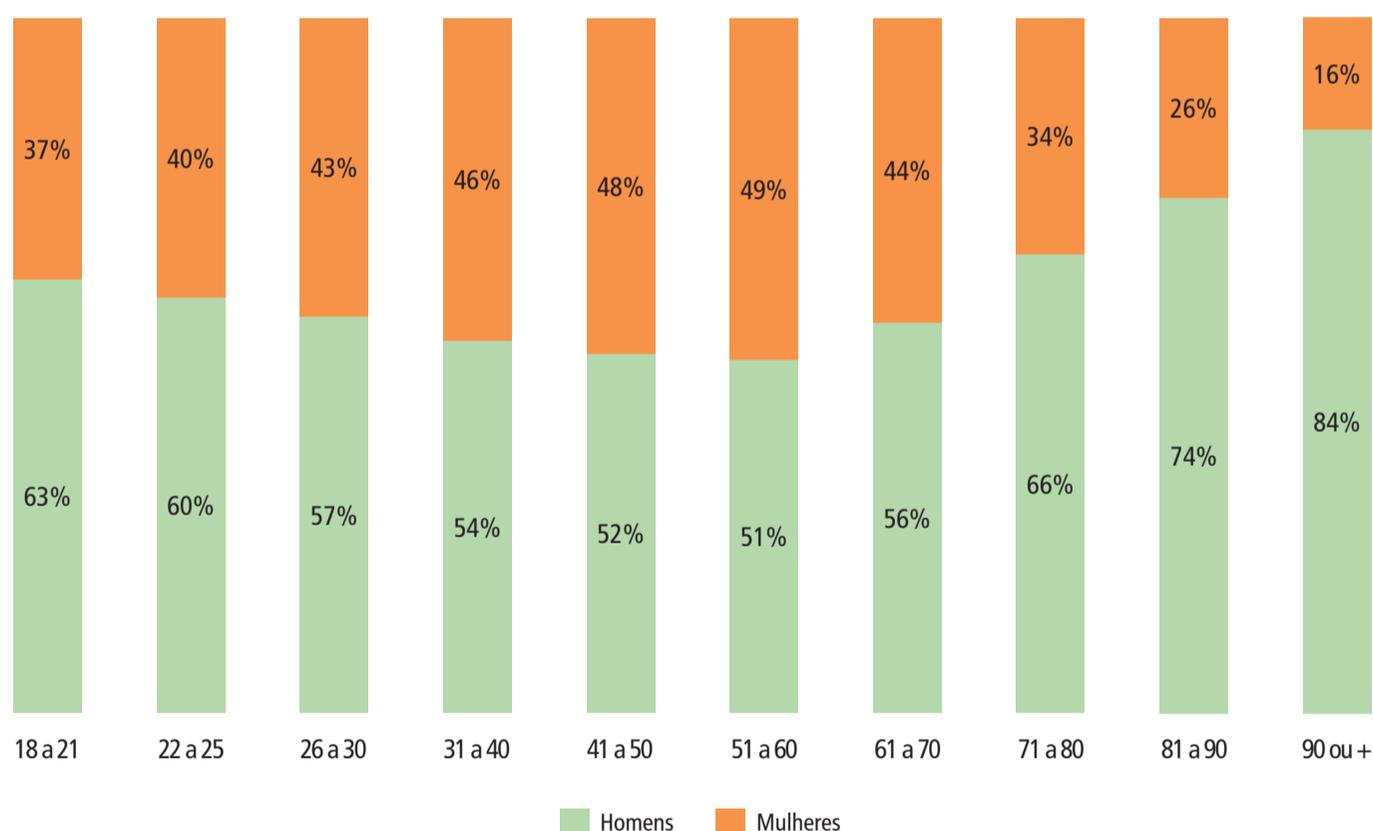
**Gráfico 19 - Habilitados (categorias AB e B) por faixa etária no estado de São Paulo (2021)**



Fonte: Senatran (2022)

O padrão de gênero é bastante parecido com o que vimos para o Brasil. As mulheres são minoria entre os habilitados, no entanto, elas chegam a atingir 49% na idade de 51 a 60 anos, como pode ser observado no Gráfico 20.

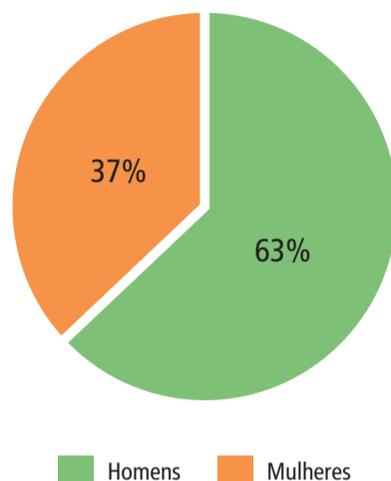
**Gráfico 20 - Proporção de homens e mulheres habilitados a conduzir veículos (categorias AB e B) no estado de São Paulo por faixa etária (2021)**



Fonte: SENATRAN (2022)

Quando olhamos apenas para a faixa etária de 61 anos ou mais, os homens são 63% e as mulheres são 37%, como pode ser visto no Gráfico 21.

## Gráfico 21 - Habilitados a conduzir automóveis no estado de São Paulo com 61 anos ou mais (categorias AB e B) por sexo (2021)



Fonte: Senatran (2022)

O grupo das pessoas idosas habilitadas no estado de São Paulo é relevante em relação às pessoas das demais faixas etárias e é bastante parecido com o perfil dos habilitados em nível federal.

### 6.2 Pessoas idosas que pararam de dirigir

Foram realizados, de maneira presencial nas dependências do Cebrap, dois grupos focais, sendo um com homens e outro com mulheres que pararam de dirigir. Os participantes dos grupos focais não se conheciam previamente e foram instigados a compartilhar experiências pessoais, percepções e desafios sobre deixar a direção. Posteriormente, dois familiares de dois componentes de cada grupo foram contatados e foram realizadas entrevistas em profundidade, aplicadas remotamente, com os seus familiares, objetivando observar consensos, dissensos e desafios relacionados à mobilidade daqueles que pararam de dirigir.

Com o objetivo de facilitar a leitura, observaremos os achados desses dois grupos focais através de 3 eixos principais de análise, sendo eles: motivação para parar de dirigir (sentimentos, contexto, renovação da CNH, entre outros tópicos relacionados); os impactos da interrupção da direção nas atividades diárias da pessoa idosa e de seus familiares; e a mobilidade urbana sem dirigir (experiência na cidade, desafios, medos e outros pontos relacionados).

#### 6.2.1 Como e por que as pessoas idosas deixaram de dirigir?

Nos dois grupos focais, todos os participantes relataram que dirigiram durante muitos anos, alguns citando 25 anos ou mais de direção, mas que pararam de dirigir entre os últimos 10 meses e 4 anos. O grupo masculino foi formado por três homens, aposentados e que moram com suas respectivas esposas. Dentre eles, havia um negro e dois homens brancos. Já o grupo feminino é composto por quatro mulheres, heterossexuais, brancas, sendo que uma mora com o marido, duas moram sozinhas e uma mora com a filha.

Ao serem questionados sobre motivação para parar de dirigir, diversos fatores se fizeram presentes, podendo ser conferidos a seguir:

*Parei de dirigir, mas não por medo, eu moro perto do metrô e eu sempre andava de carro e cansou, 2020 eu parei e prefiro [transporte por aplicativo] e mais metrô mesmo.*

**Lúcia**

*Meu filho não “deixa eu” sair de ônibus/metrô por medo da violência. Eu parei de dirigir porque meu filho tem medo de perder a mãe. Parei de dirigir porque ele decidiu que eu deveria parar.*

**Jandira**

*Começou a me dar medo. Achei o trânsito violento, as pessoas não têm paciência [...] vendi o carro. Eu tremia quando dirigia. Eu não tive problema para parar de dirigir.*

**Dolores**

*Peguei pavor de andar na rua, acho que todos os motociclistas vão me assaltar, parei de dirigir em 2019. [...] eu peguei medo.*

**Emília**

*Eu comecei a dirigir com 30 anos por conta dos filhos, e fiquei por 25 anos com carro, depois parei com os filhos já casados. [...] A gente comprou um apartamento, seria muito caro. Aí tinha tudo aqui perto, pega [transporte por aplicativo], metrô e esquece, quando percebe não sente a necessidade.*

**José**

*Eu sempre dirigi, trabalhava na oficina e ficava para lá e pra cá, mas nunca tive carro meu, agora não tenho oficina e parei de vez. [...] a oficina acabou, não tem jeito de dirigir, porque não tem mais carro.*

**Jaime**

*Faz 8 a 10 meses que parei. Muito trânsito, estresse, preço do petróleo, tem metrô e ônibus de graça. [...] fiquei nervoso, sem paciência, bateu o preço do petróleo, pandemia, aí parei. A gente ficou com mais medo ainda de sair de casa na pandemia e faltou dinheiro.*

**Afonso**

Enquanto as mulheres mencionam o medo de dirigir, com exceção de Lúcia, no que se refere à segurança viária e à segurança pública, os homens comentam que a motivação para parar de dirigir é, sobretudo, de ordem financeira, além de questões emocionais, como irritabilidade e estresse que o trânsito pode causar e que não estão mais dispostos a passar. Ademais, quase

todos os participantes admitem a facilidade do uso do transporte público - seja pela localização de moradia próxima de metrô e ponto de ônibus, seja pelo benefício de gratuidade para a pessoa idosa, como visto, direito estabelecido pela legislação federal - ou de transporte por aplicativo como impulsionador para deixar a direção. Ainda, alguns participantes sugerem que a pandemia trouxe sentimentos de medo e insegurança em dirigir e sair de casa, e atuou como motivadora para deixar a direção veicular. Como vimos anteriormente com os dados levantados pela pesquisa Mobilidade & Covid, a pandemia afetou a mobilidade das pessoas idosas, diminuindo deslocamentos e reduzindo o uso de alguns meios de transporte, além de aumentar a sensação de insegurança nos deslocamentos em todas as cidades pesquisadas.

Para alguns dos entrevistados, parar de dirigir parece ser uma questão tranquila, uma vez que eles têm fácil acesso a outros meios de transporte, como ônibus, metrô, aplicativos de transporte e caronas de filhos e familiares. Entretanto, para outros, parar de dirigir traz sentimentos de angústia, ansiedade e perda da independência e da autonomia para realização das atividades do dia a dia, como já conceituado por Mattas (2014).

No grupo das mulheres, Emília comenta que chorou quando vendeu o automóvel e que sente muita falta de ter autonomia para dirigir e ir aos lugares quando sente vontade. Dirigir, então, parece estar relacionado ao papel ocupacional do indivíduo ao longo dos anos e deixar de dirigir pode ser interpretado como a perda desse papel. Nas mulheres mais longevas, ainda, dirigir e possuir automóvel próprio parece estar relacionado a uma conquista, uma vitória, já que era algo mais raro para as mulheres de sua geração. Contudo, deixar de dirigir pode remeter a sentimentos de luto, perda tanto de um bem físico (no caso da venda do automóvel) quanto de sua autonomia e liberdade.

No que tange à renovação da CNH, Afonso comenta que, para a renovação, ao longo dos anos, se sentia nervoso e inseguro, e sentia dificuldades com as burocracias. José compartilha que está com a CNH vencida e, uma vez que não dirige mais, não buscou a sua renovação. Ainda, José comenta que a renovação da CNH é trabalhosa, e demanda estudo para revisar as leis e normas do trânsito, além do custo financeiro. Por sua vez, a fala de Jaime é intrigante, visto que o documento parece representar um simples formalismo com o qual ele não esteve e nem está preocupado:

*A minha carta estava vencida há 15 anos, e nem sei mais onde está, se um dia puder renovar eu vou renovar, mas nem sei mais. Eu nunca tentei renovar. Se tiver que pegar o carro, eu pego sem renovar<sup>9</sup>... Mas a gente renova. Por enquanto não pretendo mexer com isso, mas se puder comprar o carro, eu renovo.*

**Jaime**

Apesar da impossibilidade de ter um automóvel, Jaime comenta que dirigiria sem ter a CNH renovada. Em sua fala, percebe-se a vontade de ter uma CNH renovada, assim como Jandira, que compartilha que se sua CNH não estivesse vencida, dirigiria, mas que seu filho não concorda que ela volte a dirigir e, por isso, não buscou realizar a renovação do documento. Dolores,

<sup>9</sup> É importante frisar que as falas aqui reproduzidas foram ditas pelos entrevistados e fazem parte do material bruto de análise. Independentemente do teor que tenham, elas não representam, em hipótese alguma, a opinião da Fundación MAPFRE ou do Cebrap.

no grupo de mulheres, também menciona que está com a documentação vencida. Em suma, os entrevistados mencionam as dificuldades com a burocracia e o fator “parar de dirigir” como principais pontos impeditivos para a renovação da carteira de habilitação, já que eles poderiam ter parado de dirigir, mas continuado com o documento atualizado para eventuais emergências ou necessidades, mas isso não ocorreu.

Não foram citados, por nenhum deles, dificuldades visuais, auditivas ou motoras como impeditivos para a renovação, assim como para deixar o volante, com exceção de José, que menciona que a “vista começou a falhar”, mas ele não coloca essa questão como a principal para ter deixado de dirigir.

Contudo, nas entrevistas com os familiares, esposa e filha de dois dos homens citam a baixa acuidade visual como fator preditivo para parar de dirigir:

*Ele decidiu parar de dirigir devido à dificuldade de enxergar, o trânsito ser muito cansativo, medo de acidentes. Ele já não estava bem em relação à visão, não enxergava as placas direito, se era pra seguir reto ou pra virar.*

**filha de Jaime**

*Ele não pretende dirigir mais. Ele tomou a decisão sozinho. Ele é 10 anos mais velho que eu, as vistas não estão boas. [...] ele começou a ter mais dificuldade de visão quando já estava próximo de parar de dirigir. Mesmo usando óculos ele acha a vista embaraçada. Foi um processo gradual, mas no final já estava com a vista bem fraca.*

**esposa de José**

Dessa maneira, apesar de não ser explícito pelas pessoas idosas entrevistadas, questões visuais parecem ter sido fatores importantes na decisão de parar de dirigir, bem como fator de preocupação dos familiares. Como demonstra Pedrão (2016), os testes para a renovação da CNH não demonstram toda a complexidade visual necessária para condução veicular, sendo esse um fator muito importante e decisivo sobre a (des)continuidade da condução de automóveis.

A despeito de tal preocupação dos parentes dos idosos do sexo masculino, a decisão de parar de dirigir foi feita pelos próprios idosos de forma individual. Em contraste, os familiares das idosas mulheres mencionam que participaram desse processo de forma efetiva, ainda que com posturas diferentes. Enquanto o filho de Jandira disse explicitamente ser contra a mãe dirigir devido à preocupação com o trânsito cada vez mais intenso, mesmo que seja vontade dela continuar dirigindo, o filho de Lúcia comentou que a iniciativa veio dela, já que ela perguntou a sua opinião sobre a interrupção na direção e a venda do automóvel, bem como se poderia ajudá-la com isso, reduzindo a sua participação apenas em apoiar a decisão. As diferentes condutas dos familiares já eram de se esperar, uma vez que, ao longo do grupo focal, Jandira e Lúcia divergiam constantemente não só sobre como pararam de dirigir, mas também nas

suas vivências e experiências de deslocamento pela cidade – como veremos mais adiante, a primeira apresentava demasiado medo e maior dependência do filho, ao passo que a segunda afirmava ser mais destemida e se deslocar com bastante independência, até mesmo para viajar de ônibus.

### 6.2.2 Impactos da interrupção da condução veicular na vida das pessoas idosas e seus familiares

Nesse tópico, abordaremos as principais mudanças, benefícios, dificuldades e soluções que pessoas idosas e familiares compartilharam após a interrupção da condução de automóveis. Em primeiro lugar, é interessante observar como os idosos se deslocam no dia a dia, como pode ser visto no quadro a seguir, que apresenta os resultados para os dois grupos em conjunto, visto que tanto homens quanto mulheres deram as mesmas respostas:

#### Quadro 2 - Como se deslocam as pessoas idosas que pararam de dirigir

Pessoas Idosas que pararam de dirigir
Caminhada (a pé)
Caronas com filhos e amigos
Aplicativos de transporte
Metrô
Ônibus

Os participantes nos grupos citam benefícios de se deslocar de outras formas que não por meio de automóveis, principalmente relacionados à questão financeira. No grupo feminino, ao serem questionadas sobre quais são os benefícios relacionados à interrupção da direção, metade do grupo tem dificuldade em apontá-los. Jandira logo diz que não há benefícios, e Emília reitera que, com exceção da economia financeira, não vê outro benefício. É interessante lembrar que ambas já haviam comentado que gostavam de dirigir, e os motivos que as fizeram parar foram de ordem externa, diferente das demais, que pararam por conta própria, sem arrependimentos. No grupo masculino, a maioria que parou de dirigir demonstrou satisfação com a decisão, então, visualizar os benefícios foi muito mais fácil. Essas diferenças parecem reforçar o ressentimento das mulheres ao deixar a direção, uma vez que dirigir pode ter um simbolismo de autonomia e conquista ainda maior para esse grupo social.

De modo geral, os dois grupos citam que o transporte por aplicativo é barato e rápido, não têm dificuldade em utilizá-lo por meio do celular, e veem como uma grande vantagem o bilhete único, que garante a gratuidade do uso do metrô e do ônibus para pessoas idosas na cidade de São Paulo. Ainda, alguns mencionam que, após deixar de dirigir, passaram a fazer mais caminhadas e sentem um impacto positivo na saúde. A despeito de Jandira mencionar que também passou a caminhar mais, sendo um fator positivo, uma vez que antes se sentia mais acomodada por realizar todas as suas atividades com o automóvel, é notável em sua fala que se desloca principalmente por meio da carona do filho, dado que ele tem medo que a mãe seja vítima de violência na rua ou no trânsito.

*Penso que fiz bom negócio, é muito caro ter carro. Eu pego o ônibus e metrô, não pago nada e chego até mais rápido. [...] deixar de pagar o seguro e combustível, de ter responsabilidade, e aí facilitou muito. Pega o ônibus, vai e volta sentado. Não compensa ir de carro. Deveria ter parado há muitos anos atrás.*

**Afonso**

*Na necessidade chamo o [transporte por aplicativo]. Vai de ônibus, é de graça. O metrô também não pago. [...] eu mostro a identidade no ônibus e passo.*

**Jaime**

*O bilhete único do idoso é facilidade, porque não paga. Eu gostava de dirigir, eu preferia ter o carro parado para saber que ele estava lá, mas eu vi que os anos passaram, e meu filho falava para vender, e eu disse que teria a hora certa e chegou a hora. Quando é festa, tenho amigas, elas dão carona ou vamos de [transporte por aplicativo], a gente divide o valor. Se for durante o dia, vamos de metrô.*

**Lúcia**

*Na nossa idade é bom caminhar. A gente caminha bastante. Depois de vender o carro caminho mais.*

**Dolores**

Em resumo, no quadro a seguir podemos observar os principais benefícios apontados nos grupos focais, relacionados à interrupção da direção veicular:

### Quadro 3 - Benefícios relacionados a deixar de dirigir

Mulheres que pararam de dirigir	Homens que pararam de dirigir
Gratuidade do transporte público	Gratuidade do transporte público
Aumento da atividade física por caminhar mais	Economia financeira
Economia financeira	Rapidez do transporte público
Apoio dos filhos	Diminuição do estresse
Diminuição do estresse	
Maior segurança viária	

A segurança viária aparece como benefício entre as mulheres, mas não é citada no grupo dos homens. Dessa maneira, a preocupação com a violência no trânsito parece ser mais explícita entre mulheres, se comparadas aos homens.

O aumento da atividade física, citado no grupo feminino com unanimidade, demonstra uma preocupação e cuidado maior com a própria saúde entre as mulheres, o que também aparece no grupo das mulheres que continuam dirigindo, como veremos adiante. Dolores comenta

que é bom caminhar nesta fase da vida (senioridade). Apesar da facilidade demonstrada pelos participantes em se locomover pelas ruas, há também a face da dependência, tanto de outras pessoas quanto do transporte público para se locomover. Esse fator, citado por Emília, pode limitar o indivíduo na realização de atividades de lazer, atividades noturnas, viagens e compromissos em geral. Dificuldade em participar de eventos sociais no período noturno e de realizar viagens para lazer também são apontadas por José:

*Se vou numa festa e ela termina às 11 horas da noite, fico dependendo dos outros. Se tivesse um carro, seria mais fácil. Fazer um bate e volta na praia, depende do outro. Essa dificuldade te amarra.*  
**José**

*Para o dia a dia é bom o [transporte por aplicativo], mas no final de semana é muito ruim. Para ir para São Bernardo, para a praia e para o interior é muito caro. Passei a omitir muito aos passeios pelo fato de não ter carro. Quando minha filha está aqui, a gente aproveita a carona. No aniversário em São Bernardo neste final de semana não fui. Está difícil para poder gastar. Eu tenho deixado de ir a lugares que eu gostaria por não ter carro. Minha filha fala para eu não me privar porque se tivesse carro estaria gastando muito mais, mas estou economizando agora, fica difícil gastar.*  
**Emília**

Assim, pode-se observar que existe uma narrativa, por parte de um participante de cada grupo, apontando para a possibilidade de isolamento social e de diminuição de encontros sociais e de lazer, relacionada à interrupção da condução veicular. Por parte dos familiares das pessoas idosas que pararam de dirigir, ainda, há a percepção de que a pessoa idosa que para de dirigir tem uma tendência a sentir receio de pedir carona ou ajuda para familiares, uma vez que pensa que poderá incomodá-los.

*Eu vejo que ele tem medo de ficar dependente, eu acho que ele não gosta muito de ficar dependendo, sente que está incomodando.*  
**filha de Jaime**

Ainda, um dos participantes relata outro prejuízo relacionado à dificuldade de mobilidade com a ausência do automóvel particular: devido à dificuldade de encontrar oportunidades de trabalho em regiões próximas à sua casa, ele tem que se deslocar de transporte público para buscar trabalho em regiões mais distantes. Os coletivos, entretanto, nem sempre atendem a todos com conforto, rapidez e qualidade. Contudo, essa narrativa não é necessariamente um consenso.

*Trabalhar hoje está difícil. Minha dificuldade é arrumar um bico e trabalhar. Está tudo cheio. Fico em casa e tenho que procurar mais perto [de casa]. Se tivesse carro, procuraria mais longe.*  
**Jaime**

#### Quadro 4 - Prejuízos relacionados a deixar de dirigir

Mulheres que pararam de dirigir	Homens que pararam de dirigir
Dificuldade em viajar e realizar atividades de lazer nos fins de semana ou no período noturno	Dificuldade em viajar e realizar atividades de lazer nos fins de semana ou no período noturno
Falta de segurança pública	Dificuldade em conseguir oportunidades de emprego próximo à residência

Novamente, a questão da segurança (desta vez pública) só aparece no grupo feminino, o que pode parecer contraditório, se compararmos ao quadro de benefícios. Deixar de dirigir trouxe como benefício “maior segurança” em relação à violência do trânsito, mas também trouxe como prejuízo “segurança pública”, ou seja, mais violência pública, na visão das mulheres.

Os impactos da interrupção da direção não só foram sentidos pelos longevos em seu dia a dia, na forma de se deslocar e de se relacionar com a cidade, mas também por seus parentes que têm participação em suas atividades diárias, uma vez que deixar a direção indica, em certa medida e para alguns dos participantes, falta de autonomia. Foi comum entre os parentes a menção de que tiveram que se adaptar à nova realidade, dedicando mais tempo para ajudar as pessoas idosas a realizar as suas atividades, como ir ao médico e fazer compras, por exemplo, oferecendo carona. No caso em que a parente igualmente não dirige, como a companheira de José, o momento de transição foi mais custoso, mas logo foi possível se acostumar e encontrar alternativas, como fazer mercado por meio de aplicativo ou, quando necessariamente precisa utilizar um automóvel, se deslocar através de transporte por aplicativo.

*Tive que disponibilizar mais tempo, mas também não é muito tempo. A gente faz uma quantidade maior de compras e eu consigo trazer e é tranquilo.*

**filho de Lúcia**

*[O impacto] foi bastante. Fez muita falta no começo. Para ir na casa da minha filha tem que pedir o [transporte por aplicativo]. Para ir no mercado fazia falta. Depois acostumamos e nem sentimos. Agora, por conta da pandemia, pedimos muita coisa por aplicativo, [assim como a] compra do mês, e o aplicativo do mercado entrega em casa.*

**esposa de José**

De modo geral, então, pode-se perceber prós e contras em relação à interrupção da direção, observados tanto pelos próprios idosos quanto por seus familiares. Isso nos chama a atenção para a ideia de que a pessoa idosa, na dinâmica familiar, cumpre uma função social na manutenção das atividades cotidianas daquele domicílio. Essa dinâmica é alterada e precisa de adaptações no momento em que ela para de dirigir. No próximo tópico, falaremos sobre a experiência de mobilidade na cidade depois que abandonam a direção.

### 6.2.3 Experiência sem dirigir

*Hoje ela sempre diz que tem vontade de comprar o carro dela, que quer dirigir, e hoje eu sou contra, por conta da violência, a mobilidade está mais fácil, e a conta é mais barata.*  
**filho de Jandira**

Esse tópico se inicia com um resumo claro da experiência de mobilidade na cidade de São Paulo, descrito pelo filho de Jandira: um cenário de percepção de violência no trânsito e alto impacto financeiro para a manutenção de um automóvel. Ao longo das entrevistas nos grupos, pontos como a violência do trânsito, a violência na cidade, os altos preços do combustível e de manutenção de um automóvel são citados diversas vezes por todos os participantes. Do ponto de vista dos participantes, deixar de dirigir trouxe uma grande economia, uma vez que utilizam o transporte público com gratuidade para pessoas com 65 anos ou mais, e quando precisam se locomover por aplicativo, ainda pagam mais barato, se comparado com os custos de um automóvel.

*Eu senti muito quando parei de dirigir, a gente gasta muito com o carro. Sai mais em conta pegar o [transporte por aplicativo] do que o carro. Eu parei de dirigir por uma questão financeira, isso seria um benefício, mas nada mais que isso. Tava dando muita despesa à toa.*  
**Emília**

Deixar de dirigir, então, não parece ser somente uma decisão, mas pode ser também uma saída em meio a crises financeiras. Os custos relativos à manutenção e regulamentação de um automóvel aparecem como motivadores em potencial para um indivíduo decidir vender o veículo, parar de dirigir e optar por outras formas de mobilidade.

Além da economia financeira, os participantes dos grupos também relataram sobre os riscos e a violência do trânsito, fator que atravessa a experiência na mobilidade urbana da maioria das pessoas idosas, embora seja uma preocupação maior para a maioria das mulheres, sendo inclusive um dos motivadores para que algumas delas parassem de dirigir.

*Hoje em dia as coisas mudaram e não tem segurança. Sentia mais segurança antigamente, o que piorou mesmo tem uns 2 ou 3 anos. Eu dirigia à noite, claro que com cuidado, mas hoje está perigoso, e meu filho não deixa sair com o carro. De transporte público não sinto medo, meu filho me deixa no metrô e eu vou.*  
**Jandira**

*Achei o trânsito violento, as pessoas não têm paciência, meus filhos falaram 'mãe você está muito nervosa'. Eu tremia quando dirigia.*  
**Dolores**

*A segurança por aí hoje é difícil. Na realidade a circulação na cidade é mais difícil/perigosa. É muito perigoso meios de transporte*

*dependendo da região, trem/metrô. [...] Cidade pequena é diferente, mas em São Paulo é perigoso. O medo faz parte do ser humano, mas tem que ter os cuidados.*

**José**

*Se eu tivesse um carro, eu teria medo de segurança, eu vejo na TV. A pé eu ando bem, saio da minha casa, vou no metrô, vou a pé e volto, levo um meio dia andando, agora de carro você parou... os caras roubam, matam. Se tivesse um carro, teria medo disso. A pé é mais seguro.*

**Jaime**

A preocupação com a segurança pública, o medo de assaltos e da violência do trânsito são relatados, não somente entre os participantes dos grupos focais, mas também entre os familiares entrevistados. O filho de Jandira expõe o medo que sente de a mãe sofrer algum tipo de violência saindo sozinha, e relata que prefere se desdobrar para dar carona para a mãe, do que deixá-la se deslocar sozinha pela cidade.

*Hoje ela sempre diz que tem vontade de comprar o carro dela, que quer dirigir, e hoje eu sou contra, por conta da violência, a mobilidade está mais fácil, e a conta é mais barata. [...] parece que as motos não têm leis, deixando o trânsito muito mais perigoso, a segurança é difícil, todo tipo de assalto existe. A questão da segurança pública para quem dirige piorou, então, a gente dirige com muito cuidado. [...] toda vez que eu posso tirar uma pessoa querida do transporte comum, eu faço. Com a minha mãe eu consigo quase sempre.*

**filho de Jandira**

Ele ainda cita a questão do posicionamento dos motociclistas na rua, e de como a direção irregular pode prejudicar e dificultar o trânsito, além de deixá-lo mais perigoso. No grupo feminino, com exceção de Lúcia, que se demonstrou mais destemida, apesar de reconhecer a violência urbana, todas as participantes compartilharam seus receios em relação aos motociclistas, que são vistos como uma ameaça à segurança pública, reproduzindo a narrativa de boa parte da população:

*Mas até em ponto de ônibus a gente é assaltado, eu moro perto de metrô, mas é só casa no caminho até ele, vejo motoqueiro e entro em pânico, então peguei medo de motoqueiro. Eu pretendo fazer terapia para melhorar isso. [...] com os motoqueiros eu entro em pânico, mas para mim todos são ladrões, eu sei que não é. [...] O que mais a gente reclama é a segurança. E acabar com os motociclistas. Mas falo brincando. Todos têm direito de ganhar seu pão.*

**Emília<sup>10</sup>**

<sup>10</sup> É importante frisar que as falas aqui reproduzidas foram ditas pelos entrevistados e fazem parte do material bruto de análise. Independentemente do teor que tenham, elas não representam, em hipótese alguma, a opinião da Fundación MAPFRE ou do Cebap.

Segundo a OMS (2007), uma cidade amiga da pessoa idosa tem como características a preocupação e o planejamento de questões relacionadas ao transporte, mobilidade e segurança da população mais envelhecida, sendo necessárias políticas públicas de atenção à acessibilidade dessa população, garantindo transporte de qualidade e com segurança. Tendo em vista que a segurança, tanto viária quanto urbana, não é sentida por boa parte das pessoas idosas e seus familiares, pode-se perceber que a cidade de São Paulo - assim como a imensa maioria das cidades brasileiras que não têm o selo - tem muito a avançar para que se torne uma cidade mais amigável à população sênior.

Diante disso, os participantes foram questionados quanto a quais mudanças, na visão deles, seriam necessárias para melhorar a experiência de se locomover na cidade. No próximo quadro, pode-se observar os principais pontos levantados nos grupos.

### Quadro 5 - Sugestões de melhorias na mobilidade na cidade de São Paulo

Mulheres que pararam de dirigir	Homens que pararam de dirigir
As pessoas deveriam ser mais calmas e pacientes	As pessoas deveriam ser mais calmas e pacientes
Mais policiamento nas ruas da cidade (em comparação com a cidade de Washington, nos EUA)	Mais segurança para andar nas ruas
Mais segurança para andar nas ruas	Menor intervalo entre os trens no metrô
Ampliação da frota de metrôs para diminuir a lotação	Mudança dos horários de entrada das pessoas no trabalho
Menor intervalo entre os trens no metrô	
Mudança dos horários de entrada das pessoas no trabalho	

Como é possível observar, a maioria das sugestões dos participantes está relacionada a melhores políticas urbanas de transporte público e segurança, além da menção a novas estruturas de trabalho, como a mudança do horário da jornada de trabalho, visando amenizar o horário de pico da manhã, quando todas as pessoas vão ao trabalho.

Os homens comentam que, com o grande volume de pessoas que utilizam o transporte público em horário de pico, buscam se deslocar em horários alternativos. Ainda assim, mencionam que há pessoas que veem sua presença no transporte como um problema. Afonso comenta: *“Eu já vi falando ‘não sei o que idoso está fazendo aqui essa hora, fica em casa, vai dormir’”* e Jaime reforça que há desrespeito do próprio motorista de ônibus, enquanto José destaca que não são todos os passageiros e motoristas que se comportam desta forma, já que percebe que a maioria respeita as pessoas idosas, e houve grande avanço na sociedade em relação a isso.

No grupo das mulheres, Emília também diz: *“Já ouvi as pessoas falarem ‘não sei o que os velhos fazem na rua, e que só andam na rua porque é de graça... Põe eles para pagar passagem para ver se vem para rua’”*. As outras participantes também apontam que as pessoas nas ruas são nervosas e indicam que é algo que precisa mudar para melhor na mobilidade urbana. Ainda, associam a falta de uma cidade mais acolhedora para a pessoa idosa à falta de vontade dos governantes em garantir uma mobilidade mais amigável.

### 6.3 Pessoas idosas que dirigem

Foram realizados dois grupos focais com pessoas idosas que dirigem na cidade de São Paulo, um com os homens e outro com as mulheres. Em ambos, nenhum dos participantes se conhecia previamente. Como a experiência no trânsito é muito diferente entre os dois gêneros, optamos por separá-los, visto que o grupo focal tem como um de seus objetivos gerar interações entre os participantes para que produzam consensos e dissensos em relação a um assunto, e por isso é importante que possuam características em comum, que as conectem.

Para facilitar a análise, separamos os temas em três: como o idoso dirige hoje (com qual frequência, quais trajetos, etc.), qual é a percepção do deste sobre a experiência de dirigir (sentimentos ao dirigir, facilidades e dificuldades, etc.) e, por fim, se pensa em parar e o que pensa para o futuro. Em cada tema, abordamos, ao final, a visão dos familiares.

#### 6.3.1 Como dirigem hoje

No grupo dos homens, todos os 4 participantes moram com suas respectivas companheiras e são os principais motoristas da casa, mesmo quando outra pessoa moradora dirige. A exceção é Osmar, que dirige apenas se for necessário. Já no grupo realizado com mulheres, apenas uma mora com o companheiro, duas moram sozinhas (uma delas na casa de cima da filha) e uma mora com a filha. A que mora com o companheiro é a principal motorista, devido às dificuldades de locomoção do marido. Como já abordamos anteriormente neste trabalho, as mulheres são a maioria, no topo da pirâmide etária brasileira, o que acaba impactando nos relacionamentos heterossexuais na fase sênior, pois as mulheres que se relacionam com homens tendem a ficar sozinhas antes do que eles, o que a demógrafa Elza Berquó chamou de “pirâmide da solidão” (BERQUÓ, 1986).

Em ambos os grupos, todos dirigem com frequência e mencionam trajetos diversos, para bairros e destinos diferentes, incluindo viagens, mas apenas as mulheres mencionaram atividades ligadas ao cuidado de outra pessoa, como levar a filha ao médico ou pegar os netos na escola. Isso é bastante comum, dado que o trabalho ligado à esfera da reprodução social, que inclui os cuidados com a casa, com os filhos e com a alimentação, ficou historicamente imputado às mulheres (BHATTACHARYA, 2017). Isso é importante porque, como veremos, o automóvel pode auxiliar as mulheres a manterem essa atividade na terceira idade.

Ao serem perguntadas sobre como fazem quando não sabem o caminho, apenas uma das mulheres recorre à tecnologia, usando o aplicativo de navegação por GPS para fazer o caminho. As demais recorrem a outras pessoas, como um sobrinho que pode ver o caminho antes e indicar, alguém que dê para ir seguindo no caminho ou a algum desconhecido no caminho, para quem é possível ir parando e perguntando o resto do trajeto. Já entre os homens, dois utilizam esse tipo de aplicativo, e um prefere fazer o trajeto da sua própria cabeça a usar o aplicativo, pois alega que esse aplicativo pode acabar levando o motorista a lugares perigosos em relação à segurança pública. É interessante ver a fala de João, que já foi taxista, mas com a idade e com as mudanças na cidade, prefere recorrer à tecnologia para se encontrar nos trajetos:

*Eu uso o [aplicativo de navegação por GPS]. Quando não sei o trajeto, não uso outro aplicativo, mas muitos lugares não preciso de mapa porque já fui taxista, mas São Paulo mudou muito e a gente vai ficando velho e caduco, então a memória não vem mais tanto.*  
**João**

As mudanças na cidade, situações novas e modificações na sinalização são alguns fatores que geram mais insegurança aos condutores mais velhos, como mostrou a pesquisa da Fundación MAPFRE (s.d.). Já Roberto alerta para os riscos do aplicativo e mostra as vantagens de não depender dele:

*Eu não uso app quando não sei a rota, porque não preciso, conheço os quatro cantos da cidade, eu conheço toda a zona leste, conheço a zona sul também. Não tenho dificuldade. E acho até complicado usar o [aplicativo de navegação por GPS], porque pode te levar a uma favela, um lugar inadequado ‘...’ Eu tenho um filho que mora na Itália, eu estava indo para o voo e tinha paralisação e estava tudo parado, mas ensinei o cara do [transporte por aplicativo] e conseguimos chegar por um atalho.*  
**Roberto**

Entre as mulheres, é interessante a fala de Adélia, que acha complicado prestar atenção no trânsito e no celular ao mesmo tempo e, por isso, prefere não recorrer aos aplicativos para saber o caminho:

*Paro e pergunto, porque isso de por o trajeto no celular, para mim, não dá certo. Não funciona com celular no trajeto, ou presto atenção no celular ou no trajeto. Eu estou sempre sozinha, porque eu sou sozinha, entendeu? Então, eu pergunto antes para meu sobrinho e na hora eu paro e pergunto ‘...’ Meus caminhos de rato são muito mais rápidos de chegar que o [aplicativo de navegação por GPS].*  
**Adélia**

Como vimos na revisão bibliográfica, as habilidades de processar informações simultâneas e de mudar o foco atencional sofrem uma queda entre as pessoas mais velhas. Os aplicativos aparecem aqui como mais um fator ao qual a pessoa idosa deve prestar a atenção no trânsito, o que pode gerar dificuldades aos motoristas mais velhos. Mesmo Carlota, que recorre à tecnologia para saber os caminhos, abre mão dela quando sabe que o seu trajeto é melhor:

*Eu uso o [aplicativo de navegação por GPS] e eu não sei como é que eu vivia sem ele ‘...’ às vezes não concordo com certas coisas do [aplicativo de navegação por GPS], quando eu sei, eu vou até determinado ponto que eu sei, aí depois eu ligo ele.*  
**Carlota**

Beatriz também menciona que o aplicativo pode levar a lugares indesejados (inseguros):

*Eu não uso celular, quando não sei o trajeto, eu sigo a pessoa, mas é à moda antiga mesmo. Se você fica de olho no celular, às vezes pode sair errado no [aplicativo de navegação por GPS] e levar para um lugar...*

**Beatriz**

Apesar de todos os homens e mulheres mencionarem que dirigem em todas as situações e em caminhos diversos, incluindo rodovias, em outros momentos da interação, um deles acabou relatando que não gosta de dirigir à noite com chuva:

*Eu não gosto de dirigir de noite com chuva, eu não gosto, se começar a chover e se tiver um lugar para parar, eu paro.*

**Jacinto**

Essa dificuldade de dirigir à noite e com chuva seria de se esperar para qualquer motorista, afinal, as condições de visibilidade e da pista pioram muito quando está chovendo à noite. Mas, também, a dificuldade de enxergar à noite enquanto dirige é algo que atinge mais as pessoas idosas em relação às demais, como vimos nas referências bibliográficas. Além disso, vale ressaltar que, quando perguntados diretamente se têm alguma dificuldade para dirigir, eles não relatam, sendo que essa fala mostra que podem ter dificuldades que não assumem.

Quando entrevistamos os familiares das mulheres e dos homens idosos que dirigem, algumas informações se confirmaram e outras apareceram como novidade. As duas mulheres, familiares de dois homens que dirigem, confirmaram que eles fazem trajetos diversos e não têm problema com isso, que dirigem bem e elas se sentem tranquilas e confiantes ao andar como passageiras desses idosos. Já entre um dos dois homens familiares das duas mulheres idosas que dirigem, apareceram algumas questões. Rogério, genro de Catarina, mencionou que quando a distância é maior, como acima de 15 km ou 20 km, ela já não dirige e, segundo ele, ela tem receio de ir para longe. Além disso, Rogério diz que hoje em dia ela já não dirige com tanta frequência, pois não tem tanta força. Tal dificuldade não havia sido mencionada por Catarina. Apesar disso, seu genro afirma que ela dirige muito bem.

### **6.3.2 Experiência dirigindo na cidade**

Nesta parte, começamos perguntando aos grupos o que é uma pessoa que dirige bem. Essa pergunta serve de baliza para entendermos como avaliam a própria experiência dirigindo. O quadro a seguir compara as respostas dadas em cada um dos grupos focais.

## Quadro 6 - O que é dirigir bem, na opinião dos participantes dos grupos focais

Mulheres que dirigem	Homens que dirigem
Respeitar sinalização	Respeitar as regras
Ter respeito com os outros no trânsito	Ter calma
Ter consciência	Ter atenção
Ter calma	Dirigir por você e pelos outros
Ter atenção	
Ter cuidado com motociclistas	
Ter cuidado com pedestres	
Dirigir por você e pelos outros	
Não correr	

Ambos os grupos concordam que ter calma, atenção, respeitar as regras ou a sinalização e dirigir por você e pelos outros são critérios importantes para ser um bom motorista. É interessante observar, no entanto, que apenas no grupo das mulheres aparece o cuidado com outros integrantes da via e o critério de não correr. Além disso, é interessante notar que, ao serem questionados sobre o que é um bom motorista, os homens embalaram relatos sobre o que atrapalha o trânsito, que é externo a eles e é bastante centralizado na figura do motociclista.

João argumenta que os motociclistas mudam quando estão em cima da moto, e depois generaliza o problema a todos os motoristas:

*[motociclistas, quando vêm entregar coisa na sua casa] são educados, mas quando montam em cima daquela porcaria viram um demônio. Primeiro que eles não respeitam as regras de trânsito. Corredor não existe! Outra coisa também. 95% da população aqui de São Paulo capital não sabe dirigir, eles acham que a rua é deles.*  
**João<sup>11</sup>**

Osmar também compartilha da visão de que o problema no trânsito são os outros motoristas:

*Todo mundo que está em volta é louco, todo mundo é louco, eu ligo o carro e saio, então você tem que tomar cuidado com eles.*  
**Osmar**

Roberto concorda que o problema são os motociclistas:

*É aquilo que foi dito da moto, é o problema no Brasil que ninguém respeita ninguém. Na Itália tem muita moto, mas não é como é aqui. O motoqueiro acha que tem razão sempre, mesmo fazendo coisas absurdas.*  
**Roberto**

<sup>11</sup> É importante frisar que as falas aqui reproduzidas foram ditas pelos entrevistados e fazem parte do material bruto de análise. Independentemente do teor que tenham, elas não representam, em hipótese alguma, a opinião da Fundación MAPFRE ou do Cebap.

Apesar de ressaltar que o problema do trânsito são os outros e que é importante a calma, parte dos homens que participaram dos grupos focais afirmaram que já foram violentos no trânsito. Alguns disseram que, inclusive, seriam novamente, caso julgassem necessário. Essa contradição é importante, pois mostra que embora as pessoas reconheçam o valor da civilidade no espaço comum, muitas vezes têm dificuldade de se questionar sobre seus próprios comportamentos em sociedade.

Já entre as mulheres, após falarem das qualidades de um bom motorista, emendaram falas sobre como as mulheres e as pessoas idosas são melhores motoristas por terem mais cuidado:

*Eu acho que as pessoas de mais idade têm mais cuidado. Para fazer o seguro é mais em conta, quando eu fui fazer o meu seguro no meu carro novo é isso. Lá eles perguntam se tem jovem na casa, porque jovem não toma cuidado.*

**Beatriz**

*Mulher, tem homem que não respeita, ainda mais na nossa idade. Na nossa idade, temos mais cuidado.*

**Beatriz**

*As pessoas de mais idade têm menos pressa, têm mais paciência.*

**Adélia**

*A mulher é mais cuidadosa que os homens. Aí eles falam "oh, vovó, sai da rua". Os homens aceleram para passar no farol.*

**Catarina**

As mulheres tendem a ter um comportamento mais tranquilo no trânsito e valorizam mais o cuidado com os outros, enquanto os homens justificam mais as suas ações violentas por meio de elementos externos a eles no trânsito. Esses elementos são os motociclistas e os demais motoristas que respeitam as regras ou são (do seu ponto de vista) imprudentes.

No que diz respeito aos benefícios de manter a atividade de dirigir, a liberdade é a palavra mais mencionada por todos os grupos, de ambos os gêneros. É relevante observar que a maioria dos idosos entrevistados que dirigem, tanto homens quanto mulheres, dizem gostar de dirigir. Apenas Carlota e Osmar parecem não fazer tanta questão e dirigem só por necessidade. O quadro abaixo resume os benefícios mencionados pelos participantes.

**Quadro 7 - Benefícios de dirigir**

Mulheres que dirigem	Homens que dirigem
É bom para a mente	Liberdade
É bom para o reflexo	Não depender de ninguém
Independência	Não precisar de ônibus lotado, especialmente na pandemia
Liberdade	Poder viajar na hora que quiser
Ajudar os outros	
É uma terapia	
Comodidade	
Mobilidade para quem tem dificuldade de locomoção	
Não depender dos outros	
Praticidade	
Tem contato com a rua	

As mulheres revelam um olhar mais atento para os benefícios de se manter uma atividade como dirigir na terceira idade, ou seja, reconhecem que dirigir é bom para elas por manter a cabeça ativa e exercitar os reflexos, além de ser uma atividade que mantém a sociabilidade, pois elas têm acesso à rua por meio da atividade de dirigir. Também chama a atenção que apenas entre as mulheres aparece como benefício poder ajudar os outros. Em compensação, não precisar pegar ônibus lotado é mencionado somente entre os homens, que também citam a pandemia como um problema para o uso do transporte público. Eles demonstram uma visão negativa do transporte público e não o utilizam, ao contrário das mulheres, que gostam e fazem uso, alegando ser uma facilidade pela rapidez, principalmente em relação ao metrô, e uma solução para quando não há estacionamento no local de destino.

Já quando falamos das dificuldades de dirigir no dia a dia, novamente os participantes mencionam causas externas. O quadro abaixo mostra as menções feitas às dificuldades:

**Quadro 8 - Dificuldades de dirigir no dia a dia**

Mulheres que dirigem	Homens que dirigem
Trânsito (congestionamentos)	Trânsito (congestionamentos)
Estacionamento (achar lugar para estacionar)	Estacionamento (achar lugar para estacionar)
Motociclistas	Preocupação com motociclistas
Motoristas que te fecham no trânsito	
Motoristas que correm	
Violência pública	

Os homens ressaltam como principal dificuldade o trânsito intenso que os impede de realizar os trajetos em um tempo razoável. O estacionamento também é mencionado como uma dificuldade que enfrentam, pois às vezes não encontram lugar para estacionar o automóvel. Um deles até mencionou que hoje em dia vê com bons olhos o estacionamento pago à prefeitura (Zona Azul). As mulheres também mencionam o trânsito e o estacionamento como grandes

dificuldades, mas colocam uma ênfase grande na segurança pública e viária. Ao lembrar da violência já lembram também de suas estratégias para lidar com isso, como pode ser visto nas falas abaixo.

*Também acho a violência [uma dificuldade de dirigir], e não tem horário a violência, a gente sempre pensa que à noite é pior, agora toda hora é hora. A gente precisa estar sempre atenta, sempre espiando, olhando e com o celular dentro da bolsa.*

**Carlota**

*A violência tá aí, mas quando saio de carro não penso muito nessas coisas, eu sei que as pessoas falam sobre entrar e sair do estacionamento, eu não penso muito, eu já tive carro roubado, mas na rua, mas comigo, graças a deus nunca aconteceu [violência].*

**Beatriz**

*Os motociclistas, já me peguei no Minhocão, e os motociclistas metem o pé no retrovisor, e você tem que ficar quieta porque você não sabe com quem você está falando. Hoje em dia, se alguém te fecha você também tem que ficar calado, porque é uma violência total. Então essa é a dificuldade. Uma coisa que atrapalha são os motoristas que são barbeiros '...' Uma vez fui abordada por um menino pequeno e ele queria o meu rádio, eu estava parada no farol '...' Eu disparei a buzina e foi errado porque se ele estivesse armado ele poderia me dar um tiro, mas eu fico sempre atenta, retrovisor, com vidro fechado '...' é sempre no farol, farol é mais visado.*

**Catarina**

*Hoje em dia a gente vive a violência. Quando o trânsito está muito parado você tem medo que alguém vai fazer alguma coisa. Eu ando sozinha sempre, então, por exemplo, se eu tenho que passar por um lugar que eu sei que aquele farol vai demorar muito para abrir [...] eu entro para a direita, sabe, para não ficar parada ali. Tem um farol ali na Aricanduva que tem muito drogado, eles ficam pedindo as coisas para você. Então, quando eu estou chegando perto do farol que ele fecha, eu faço o caminho alternativo porque você nunca sabe o que vai te acontecer '...' Eu me sinto superbem dentro do carro '...' Eu já fui abordada algumas vezes, e só não fizeram nada comigo porque eles estavam muito drogados '...'*

**Adélia**

No geral, elas reconhecem o momento de parar no semáforo como o mais perigoso em relação à violência. Entre as táticas, é possível observar que elas valorizam a atenção, escapar do farol e não arrumar briga no trânsito quando alguém te fecha ou bate no seu retrovisor. Beatriz usa também a estratégia de não pensar muito nisso.

Ainda nesse tema, ao serem questionados sobre o que poderia ser melhorado no trânsito para melhorar a experiência deles, homens e mulheres mostraram uma visão quase oposta. Enquanto as mulheres afirmam que seria preciso mais punição, mudar as leis no sentido de serem mais duras e aplicar mais multas, entre os homens predomina a visão de que as multas serviriam para o governo arrecadar dinheiro e não para melhorar o trânsito. As menções podem ser vistas no quadro a seguir.

### Quadro 9 - Mudanças que poderiam ser feitas no trânsito para melhorar a experiência de dirigir

Mulheres que dirigem	Homens que dirigem
Educação	Mudança de comportamento de quem dirige
Respeito ao próximo	Manter a velocidade em 60 km/h em algumas vias ao invés de baixar para 50 km/h
Governantes tinham que acabar com a violência	
Mudar as leis	
Mais multas	
Mais punição	

Ambos concordam, entretanto, que o comportamento dos outros é importante, como ter educação e respeitar os outros.

Ainda no âmbito dos problemas, questionamos se encontram alguma dificuldade na renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), e todos foram unânimes em dizer que tem sido um processo tranquilo e sem problemas.

Os familiares, em geral, concordam com os benefícios de dirigir mencionados pelos idosos. Veem como uma atividade que traz autonomia e liberdade à pessoa idosa e também é um benefício para os familiares, que podem contar com a ajuda de o idoso dirigir. O quadro a seguir resume os benefícios mencionados pelos familiares.

### Quadro 10 - Benefícios de o idoso da família dirigir

Familiares de mulheres que dirigem	Familiares de homens que dirigem
Independência da pessoa idosa	Autonomia da pessoa idosa
Mordomia do familiar (não precisa dirigir)	Liberdade da pessoa idosa
	Manter a mente ativa
	O idoso ajuda a família
	Comodidade do familiar (quando está arrumada ou cansada não precisa dirigir)

Já quando perguntamos aos familiares sobre os prejuízos de a pessoa idosa manter essa atividade, nenhum deles mencionou algum prejuízo ligado a essa atividade e todos afirmaram que a pessoa idosa em questão dirige bem e não tem dificuldades de renovação da CNH. Apenas em um caso a idosa passou por uma recomendação de encaminhamento ao oftalmologista após o exame de renovação da CNH, mas ela encaminhou a questão com o médico para o tratamento e o problema foi resolvido. Apesar disso, ela não mencionou o ocorrido, apenas seu marido.

### 6.3.3 Reflexões sobre o futuro: pensa em parar de dirigir?

A questão sobre se pensam em parar de dirigir foi muito sensível em ambos os grupos focais. A percepção do moderador dos grupos é de que os idosos algumas vezes recebiam isso até como uma ofensa e, em outras vezes, como uma reflexão sobre a própria finitude da vida, já que parar com algumas atividades pode indicar a proximidade de uma situação menos ativa, e até da morte. Em todos os casos, parar de dirigir era algo que não havia ocorrido para os participantes do grupo.

Apesar disso, quando questionados sobre se pensam em parar, todos elaboraram uma régua sobre quando pensarão nisso, ou seja, expressaram os critérios que precisarão identificar em si mesmos para então considerarem parar de dirigir. Entre os homens, dois mencionaram a própria consciência e percepção como um critério:

*Ainda não, ainda não, mas no dia em que eu começar a pegar a faixa dos outros, fechar os outros, fazer o que quero, o que bem entender, parei. Eu tenho essa consciência já me preparando para o dia que chegar isso daí '...' eu espero que na hora que chegar eu tenha essa consciência de parar de dirigir. Apesar de sentir muita falta, eu sou um dependente de carro, e além disso eu gosto e muito.*

**João**

*Quem teve um pai que viveu até os 97 e dirigiu até os 95, não pode pensar agora em parar. Eu acho que o carro é legal você ter, te traz benefícios '...' então, eu não penso não, deixa passar mais tempo para poder analisar mais isso. Mas acho que a pessoa tem que ter a consciência de saber que é o momento '...' quando você começa a atrapalhar os outros.*

**Roberto**

Já Jacinto considera que o critério será externo, do exame médico exigido para a renovação da CNH:

*Só se eu for reprovado no exame médico, se me reprovarem eu paro, senão, não.*

**Jacinto**

As mulheres colocaram critérios de saúde mais explícitos na hora de avaliar o momento de parar:

*Só quando meus reflexos pararem, mas até então, não penso.*

**Carlota**

*Não penso não, vou até os 100 anos, enquanto estiver lúcida, enxergar tudo, não penso em parar.*

**Beatriz**

*Eu também não penso, só se tiver problema mental, visão, só quando deus quiser mesmo.*

**Catarina**

*Não, outro dia até pensei nisso, que em uma hora vou ter que parar, mas acho que vou chorar muito, mas acho que estou tão bem, tenho bons reflexos, sou calma. Quando eu achar que não estou sendo capaz e colocando outras pessoas em risco, aí não vai dar mais. Mas por enquanto isso não passa pela minha cabeça.*

**Adélia**

Quando perguntamos se algum familiar já sugeriu que eles deveriam parar, quase todos disseram que não e que, inclusive, no caso de João, Catarina e Carlota, as pessoas pedem para eles dirigirem, pois também dependem dessa função que a pessoa idosa desempenha na família. No caso de Catarina, ela contou que a filha pede para que ela dirija, já que a filha não dirige, mas seu genro pede para que pare, pois se preocupa com ela. Os familiares também concordam que os idosos devem continuar dirigindo, com exceção do genro de Catarina, que confirmou que preferiria que ela parasse, pelo risco que ele entende que ela corre, por não ter mais a força que tinha antes. Mas ele também acha que ela tem a liberdade de escolher continuar.

Assim, fica claro novamente aqui que o fato de a pessoa idosa dirigir cumpre uma função social na dinâmica familiar. Decidir parar de dirigir não requer apenas outros meios de locomoção à disposição (transporte público, por aplicativos ou mobilidade a pé). Em muitos casos, é necessária uma adaptação familiar a um contexto no qual aquela pessoa idosa não dirige mais. Logo, ela poderá não cumprir mais com algumas atividades essenciais para o funcionamento da família como, por exemplo, ir ao mercado, buscar ou levar pessoas à escola/trabalho/médico, etc.

Já quando questionados sobre até quando a pessoa idosa deve continuar dirigindo, os familiares mencionam questões de saúde de forma genérica, sendo que dois deles entendem que os idosos saberão distinguir quando esse momento chegar:

*Até quando ele tiver saúde mental e física para isso.*

**cunhada de Osmar**

*Até quando ele achar que tem condições de dirigir sem correr nenhum risco. Ele mesmo tem que sentir que não vai provocar nenhum risco para as pessoas.*

**esposa de Roberto**

*Até ela se sentir bem, tudo bem ela continuar.*

**marido de Carlota**

Já o genro de Catarina (71 anos) imagina uma idade específica para ela parar:

*Eu imagino que até uns 75 ela dirige, mas daí para a frente eu já não imagino ela pegando o carro.*

**genro de Catarina**

Quando solicitados a pensar como seria o dia a dia da família caso o idoso parasse de dirigir, os impactos não são desprezíveis, pois envolveriam reorganização da família e maior engajamento dos familiares:

*No início seria um baque [para ela], como uma pessoa que trabalhou a vida inteira e parou de repente ‘...’ hoje ela costuma andar bastante de ônibus também. Até por questão de que ela não paga, o custo fica alto às vezes de carro, para pagar gasolina, estacionamento, ela é aposentada, então o custo fica alto, então às vezes ela vai de ônibus. Para mim mudaria porque às vezes coisas que eu faço com a minha família eu teria que adaptar para fazer para ela também, enquadrar ela também. Quando ela precisasse ir em outro lugar eu teria que enquadrar os horários dela nos meus. A liberdade dela não dirigir mais vai aumentar um pouco a minha responsabilidade como família.*

**genro de Catarina**

*Eu teria um pouquinho mais de atividade, porque atualmente qualquer coisa é sempre ela que faz, se precisa comprar um remédio é ela que vai, se precisa ir no mercado é ela que vai, tudo é ela. Embora eu faça companhia, a atividade seria um pouco maior.*

**marido de Carlota**

*Eu acho que a rotina ficaria mais complicada, porque eu teria que levar ele para todos os lugares, já que hoje em dia ele tem a independência dele, ele faz muita coisa sozinho. A partir do momento que ele parar, terei que fazer 100% das coisas dele, mas a gente vai se adequando.*

**esposa de Roberto**

*Eu acho que a pessoa fica mais limitada, mas a gente aprende a viver com tudo nessa vida, como foi o meu caso, que tive que vender o meu carro, mas quero comprar outro por conta da minha mãe. O ser humano quando tem cabeça aberta se adapta para tudo.*

**cunhada de Osmar**

Assim, é possível perceber que os discursos das pessoas idosas que dirigem são bastante coerentes com as declarações dadas por seus familiares. Em ambos, em geral, o papel do idoso de dirigir é importante não só para ele manter essa como uma atividade que movimenta o corpo e a mente, mas também para cumprir papéis sociais, realizar tarefas familiares.

## 7. Considerações finais

A proporção de pessoas idosas habilitadas a conduzir automóveis vem crescendo no Brasil de 2017 para cá. Atualmente, 18% dos condutores habilitados têm 61 anos ou mais. A maior parte são homens. A literatura que abordou a pessoa idosa e a condução de automóveis foca bastante na importância deste modo de deslocamento para essa população e na autonomia e independência ligada a essa atividade para as pessoas idosas. Além disso, há muitos estudos sobre as perdas físicas e cognitivas que podem atrapalhar, ao longo do processo de envelhecimento, nesta atividade de conduzir automóveis. A literatura aborda pouco outros tópicos que este estudo encontrou, que são aqueles ligados às questões sociais.

O papel que a pessoa idosa exerce na família apareceu conectado à sua atividade de dirigir. Para os que dirigem, ajudar familiares é uma atividade importante no dia a dia, enquanto para os que não dirigem, a relação com familiares e amigos também aparece como importante para ter acesso aos deslocamentos, e isso acaba envolvendo uma organização dos familiares, que mudam suas atividades para levar e buscar o idoso.

A violência pública e no trânsito também foi uma questão muito presente nos dados e na experiência dos idosos que participaram dos grupos focais. Tanto os que dirigem quanto os que pararam têm medo da violência na cidade. As mulheres do grupo focal que dirigem têm medo dos motoristas imprudentes no trânsito e de serem assaltadas, principalmente no semáforo. Por isso, defendem maior punição aos que não respeitam as regras de trânsito. Já os homens que dirigem são violentos no trânsito, representando a ameaça que as mulheres têm medo.

A análise das notícias e dos dados de pessoas idosas que se envolveram em ocorrências de trânsito mostra que a maior parte deles era pedestre no momento do sinistro e que eles acontecem normalmente por imprudência dos demais motoristas. Isso reforça a ideia colocada nos relatórios e nas pesquisas em torno da Cidade Amiga do Idoso de que as cidades precisam ter um trânsito mais seguro e acessível para as pessoas idosas, sendo que estas não representam o maior problema do trânsito. Ao contrário disso, o trânsito precisa ser um lugar mais amigável para este público, pois assim será amigável para todas as pessoas, incluindo as mulheres, crianças e as pessoas com deficiência, por exemplo.

Entre os idosos que dirigem, o automóvel também representa autonomia e liberdade e, quando pensam em parar de dirigir, essa interrupção remete à redução de uma vida ativa, que também remete à própria finitude da vida. Entre os que pararam de dirigir, a liberdade também era um fator importante quando dirigiam e a dependência dos outros em determinadas situações de deslocamentos se tornou uma queixa. Além disso, deixar de dirigir representou uma economia importante, e algumas vezes o principal motivo para interromper a atividade.

A pesquisa mostrou, portanto, como a mobilidade urbana de pessoas idosas e sua decisão entre parar ou não de dirigir envolvem diversos aspectos da vida social na qual estão inseridas. Desde questões de gênero até aspectos ligados à pandemia, à violência e aos arranjos familiares se mostraram fundamentais para pensar a interrupção ou não da atividade de dirigir automóveis por pessoas idosas.

## 8. Referências bibliográficas

ALEXANDRE, Tiago da S. et al. **Gender differences in the incidence and determinants of components of the frailty phenotype among older adults**: findings from the SABE Study. *Journal of aging and health*, v. 30, n. 2, p. 190-212, 2018.

BARBOSA, R. **Análise da dependência espacial da mobilidade urbana do idoso**: aplicação aos dados da pesquisa domiciliar de 2007 da região metropolitana de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade de Brasília. Brasília: 2014.

BARRETO, K. **Envelhecimento, mobilidade urbana e saúde**: um estudo da população idosa. Tese (Doutorado em Saúde Pública) - Centro de Pesquisa Aggeu Magalhães, Fundação Oswaldo Cruz. Recife, 2012.

BASTOS, P. A aceitação da mobilidade por bicicleta segundo as narrativas dos jornais: uma análise do Rio de Janeiro e de São Paulo (2010-2019). In: CALLIL, V.; COSTANZO, D. **Desafio**: estudos de mobilidade 4. São Paulo: Cebrap, 2021.

BATISTA, Raquel Pinheiro. **Avaliação da atenção concentrada e sustentada em motoristas idosos**. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2022.

BERQUÓ, Elza. Pirâmide da Solidão. V Encontro Nacional de Estudos Populacionais da Associação Brasileira de Estudos Populacionais (ABEP). Águas de São Pedro: 1986.

BHATTACHARYA, Tithi. **Social Reproduction Theory**: Remapping Class, Recentring Oppression. Londres: Pluto Press, 2017.

BONICENHA, R. Deslocamentos e acesso ao trabalho e emprego de pessoas idosas na cidade de São Paulo. In: CASTELLO, G; COSTANZO, D. **Desafio Longeviver**: estudos sobre mercado de trabalho e envelhecimento populacional 2. São Paulo: Cebrap, 2022.

BRASIL. Lei Nº 10.741, de 1 de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 3 out. 2003.

BRASIL. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 24 set. 1997 e retificado em 25 set. 1997.

CERQUEIRA, Daniel; MOURA, Rodrigo. Vidas perdidas e racismo no Brasil. **Publicatio UEPG**: Ciências Sociais Aplicadas, [S. l.], v. 22, n. 1,

DINIZ, Breno. Envelhecimento Cognitivo. In: SANTOS, Franklin Santana et al. **Estimulação cognitiva para idosos: ênfase em memória**. 2 ed. Rio de Janeiro (RJ): Atheneu, 2018.

ERNST, Carina; NOVELO, Marta. O impacto do envelhecimento no ato de dirigir e os comportamentos de autorregulação em motoristas idosos. **Revista Destaques Acadêmicos**, v. 11, n. 2, 2019.

FERREIRA, N. **Análise dos padrões de viagens do idoso em relação ao transporte público**. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade de Brasília. Brasília: 2012.

FRIED, Linda P. et al. Frailty in older adults: evidence for a phenotype. **The Journals of Gerontology Series A: Biological Sciences and Medical Sciences**, v. 56, n. 3, p. M146-M157, 2001.

FUNDACIÓN MAPFRE. **Médicos por la seguridad vial**: seguridad vial para conductores de edad avanzada. Madrid: Fundación MAPFRE, s.d. Disponível em: <<https://www.fundacionMAPFRE.org/media/educacion-divulgacion/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/temas-clinicos-conduccion-segura/personas-mayores/edad-avanzada.pdf>>. Acesso em 01 ago. 2022.

GAMEIRO, KELI. **Habilidades funcionais relacionadas à condução veicular por idosos: Uma Revisão Rápida da Literatura**. Monografia (Bacharelado em Terapia Ocupacional) - Universidade de Brasília, Faculdade de Ceilândia. Brasília, 2019.

GARCIA, A.; PORTELLA, A. 2020. Mobilidade urbana e a terceira idade: o caso do transporte público na cidade de Pelotas. **PIXO** - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade, v. 4, p. 118-131, 2020.

GOMES, F.; CAMACHO, A. O idoso e a mobilidade urbana: uma abordagem reflexiva para a enfermagem. **Rev. enferm. UFPE on line**, 11(12): 5066-5073, dez. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Resultados do teste nacional mostram que IBGE está preparado para o início do Censo em agosto**. 2022. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/33235-resultados-do-teste-nacional-mostram-que-ibge-esta-preparado-para-o-inicio-do-censo-em-agosto>>. Acesso em 17 maio. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Primeiros resultados definitivos do Censo 2010**: população do Brasil é de 190.755.799. 2011. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/noticias-censo?busca=1&idnoticia=1866&t=primeiros-resultados-definitivos-censo-2010-populacao-brasil-190-755-799-pessoas&view=noticia>>. Acesso em 17 maio. 2022.

LENARDT, Maria Helena et al. Associação entre cognição e habilitação para direção veicular em idosos. **Avances en Enfermería**, v. 36, n. 2, p. 179-187, 2018.

LENARDT, Maria Helena et al. Pré-fragilidade em idosos e a habilitação para direção de veículos automotores. **Rev Rene**, v. 18, n. 4, p. 483-490, 2017.

LIN, Frank R. et al. Hearing loss and cognitive decline in older adults. **JAMA Internal Medicine**, v. 173, n. 4, p. 293-299, 2013.

LOPES, P. et al. Cidade Amiga do Idoso: perspectivas futuras para as cidades brasileiras. **Dementia & Neuropsychologia**, vol. 15, n. 3, pp. 295-298, 2021.

MACÊDO, B. et al. Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras. In: **Anais do XXXIIIº Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**, 2019.

MAKIZAKO, Hyuma et al. Associations of near-miss traffic incidents with attention and executive function among older Japanese drivers. **Gerontology**, v. 64, p. 495-502, 2018.

MATAS, Nicole A.; NETTELBECK, Ted; BURNS, Nicholas R. Cognitive and visual predictors of UFOV performance in older adults. **Accident Analysis & Prevention**, v. 70, p. 74-83, 2014.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE - OMS. **Age Friendly World**. Genebra: OMS, 2022. Disponível em: <[https://extranet.who.int/agefriendlyworld/search-network/?\\_sft\\_countries=brazil](https://extranet.who.int/agefriendlyworld/search-network/?_sft_countries=brazil)>. Acesso em 24 maio. 2022.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE - OMS. **Guia Global das Cidades Amigas das Pessoas Idosas**. Genebra: OMS, 2007. Disponível em: <[https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43755/9789899556867\\_por.pdf;sequence=3](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43755/9789899556867_por.pdf;sequence=3)>. Acesso em 24 maio. 2022.

OMS - Organização Mundial da Saúde, CIF: Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – **EDUSP**; 2003.

PITTA, Leonardo Santos Rocha. **Estudo de condutores idosos e não idosos de veículos automotores envolvidos em acidentes no Distrito Federal, no período de 2008 a 2017**. 2021. 38 f., il. Dissertação (Mestrado em Ciências Médicas) — Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

PORTUGAL, M.; LOYOLA, E. Mobilidade urbana adequada para os idosos: uma importante questão de saúde coletiva. **Revista Gestão & Saúde**, v. 10, 2014.

RODRIGUES, R.; MARTINS, E. Envelhecimento ativo e cidade amiga das pessoas idosas. **Atas do V Encontro Científico da Unidade de Investigação & Desenvolvimento do ISLA Santarém**. Santarém: 2019.

RODRÍGUEZ LÓPEZ, Santiago et al. Functional decline over 2 years in older Spanish adults: Evidence from the Survey of Health, Ageing and Retirement in Europe. **Geriatrics & gerontology international**, v. 14, n. 2, p. 403-412, 2014.

SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO - SENATRAN. **Estatísticas SENATRAN**. 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/estatisticas-senatran>>. Acesso em 20 maio. 2022.

SCHÖRN, R.; MUELLER, A.; ALLENBRANDT, S. Inclusão social de idosos por meio da acessibilidade e mobilidade urbana. **Anais do II Simpósio Latino-Americano de estudos de desenvolvimento regional**. 2021.

PEDRÃO, Rodolfo. O Idoso e os órgãos dos sentidos. In: FREITAS, Elizabete; PY, Ligia. **Tratado de Geriatria e Gerontologia**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2017. 4. ed. p. 183-193.

VÉRAS, M; FELIX, J. Questão urbana e envelhecimento populacional: breves conexões entre o direito à cidade e o idoso no mercado de trabalho. **Cadernos MetrÓpole**, v. 18, n. 36, Jul-Dec, 2016.

WILLSTRAND, Tania Dukic; BROBERG, Thomas; SELANDER, Helena. Driving characteristics of older drivers and their relationship to the useful field of view test. **Gerontology**, v. 63, n. 2, p. 180-188, 2017.

# Fundación **MAPFRE**

[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)

