



# IDOSO NO TRÂNSITO

cartilha informativa e educativa

[mobilidadesegura.com.br](http://mobilidadesegura.com.br)  
[portalcfc.com.br](http://portalcfc.com.br)





**Cassiano Ferreira Novo**

Psicólogo CRP-08/08266

Mestre em Psicologia (Trânsito)

Especialista em Trânsito e Psicologia do Trânsito

Fundador e Diretor na Mobilidade Segura EAD

**Graciele Padilha Santos**

Graduanda em Psicologia - Centro Universitário Unibrasil

Estagiária na Mobilidade Segura EAD



# APRESENTAÇÃO

Essa cartilha é fruto do objeto de pesquisa realizado no estágio obrigatório em psicologia na empresa Mobilidade Segura EAD, com finalidade informativa e educativa para mobilidade e segurança viária da população idosa.

Tendo em vista que o envelhecimento populacional vem crescendo consideravelmente, mostra-se necessário se preocupar e garantir melhor qualidade de vida. Estudos vêm revelando que os idosos são mais vulneráveis aos sinistros de trânsito, à medida que envelhecem apresentam mobilidade e capacidade funcional reduzida, declínio nas funções executivas que influenciam nas condutas de risco e se tornam mais vulneráveis à traumas, apresentam capacidade reduzida de recuperação, ficam maior tempo hospitalizados com lesões graves e, têm mortalidade significativamente maior em comparação aos outros grupos sociais.

Na construção da cartilha, restou clara a importância sobre o tema, entendendo-se que os idosos também são atuantes e integrantes da sociedade, e merecem total atenção para promoção de uma maior segurança viária dessa população.

**Graciele Padilha Santos**



# PREFÁCIO

Leitor, você tem consciência de que um dia envelhecerá e fará parte de uma população que está crescendo cada dia mais e mais nas cidades? Seremos nossos preciosos idosos, com experiências e sabedorias, mas muito vulneráveis fisicamente e com significativas limitações de mobilidade, tenho dito. Mas esse valor percebido muitas vezes é negligenciado por nossa sociedade, pelo trânsito e seus gestores. É preciso dar voz a essa temática tão importante para termos cidades inteligentes, acessíveis e seguras para os deslocamentos de idosos.

O que é o trânsito senão um espaço de disputa, cheio de ideologias e riscos à vida. As cidades e as vias públicas foram construídas com foco nos veículos automotores e estamos tentando reverter essa visão para cidades mais sustentáveis. Também temos estereótipos na nossa cultura de que os idosos atrapalham o trânsito e não possuem a autonomia necessária para se deslocar. O quanto a infraestrutura das cidades está preparada para absorver esse perfil de usuário de trânsito tão vulnerável? Nesse sentido é preciso entender essa população tão para agirmos em prol da segurança viária e da promoção da mobilidade sustentável.

Os idosos possuem características físicas e cognitivas que os diferenciam dos demais grupos, sejam adultos, jovens ou crianças. Para esse entendimento de perfil do público idoso, convido você leitor para apreciar essa obra que traz à luz contribuições de uma fatia do estado da arte da Psicologia aplicada ao trânsito e à segurança viária.

As contribuições dessa obra podem ser utilizadas em projetos de educação para o trânsito, pesquisas de comportamento no trânsito, ações de esforço legal, projetos de infraestrutura viária, bem como em tecnologias de segurança viária embarcadas ou não.

Longa e saudável vida aos idosos no trânsito!

Ótima leitura!

# SUMÁRIO

1. O que é mobilidade segura? .....	06
2. Dados de sinistros de trânsito envolvendo vítimas idosas no Brasil .....	07
3. Idosos na cidade .....	08
4. Características do envelhecimento .....	09
5. Quais comportamentos e problemas enfrentam os idosos enquanto pedestres? .....	10
6. Quais comportamentos e problemas enfrentam os idosos enquanto condutores? .....	11
7. De que forma podemos desenvolver cidades mais seguras para os idosos? .....	13
8. Dica 1 pedestre idoso .....	14
9. Dica 2 pedestre idoso .....	15
10. Dica 3 condutor idoso .....	16
11. Dica 4 passageiro idoso .....	17
Referências .....	19



# O que é mobilidade segura?

A mobilidade segura tem como base o conceito de mobilidade urbana, que se refere a locomoção dos indivíduos e bens na cidade, essencial para o exercício e direito à cidadania; pessoas de qualquer classe social devem poder se locomover livremente pelo espaço urbano, seja a pé ou pelos diferentes tipos de modais (automóvel, motocicleta, ônibus, entre outros), tanto para um momento de lazer como de trabalho.

Quando inserimos nessa circulação as dimensões da segurança e prevenção de sinistros de trânsito, estamos falando da chamada mobilidade segura. Portanto, pensar em formas de garantir o acesso de todos ao que a cidade oferece, com segurança e qualidade, é um direito garantido pelo Código de Trânsito Brasileiro e pela Constituição Federal.

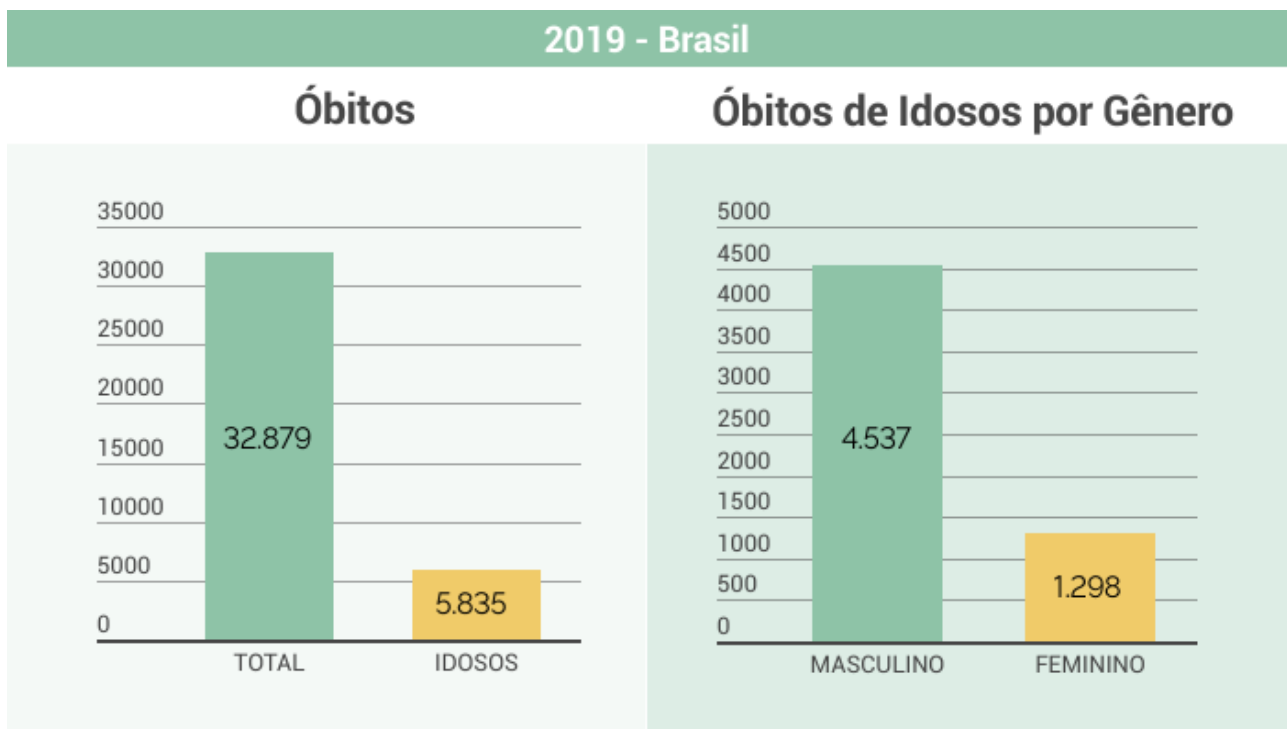
Nesse sentido, para termos uma mobilidade segura para as pessoas, principalmente para idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida, faz-se necessário termos uma sistema seguro de trânsito, com base em evidências locais e que tenham a compreensão plena de como as pessoas se comportam no trânsito, com seus acertos e erros, muito bem ilustrado pela Visão Zero da Suécia.

Uma mobilidade segura efetiva não aceita mortos e feridos graves no trânsito, não há espaço para tolerância e banalização.



# Dados de sinistros de trânsito envolvendo vítimas idosas no Brasil

Os números a seguir foram extraídos da plataforma Datasus, do Ministério da Saúde. Os dados mais recentes são de 2019 e mostram a importância de desenvolver programas e projetos de segurança viária envolvendo essa vulnerável população.



Nos números absolutos percebe-se um alto índice de mortalidade no trânsito brasileiro. Em 2019 foram 32.879 óbitos no total, sendo 15,4 a cada 100.000 habitantes. Os índices mais seguros no mundo, conforme Relatório da Organização Mundial da Saúde (2018), estão entre 0 a 4 óbitos a cada 100.000 habitantes. Destaque para San Marino, Maldivas, Micronésia, Suíça, Noruega, Singapura, Suécia e Inglaterra.

Sobre os idosos, dos 5.835 óbitos no Brasil (2019), 2.026 são atropelamentos, 1.269 envolvendo automóveis (condutor e passageiro), 777 motociclistas (condutor e passageiro), 418 como ciclistas, 37 em ônibus, demais não especificados.

## Você Sabia?

Todo terceiro domingo de novembro é o "Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito" (WDoR), para lembrarmos das pessoas mortas e feridas, reconhecermos os serviços de emergência, cobrarmos mais ações e políticas públicas de prevenção com base em evidências e um maior apoio às famílias vitimadas.



# Idosos na Cidade

A população idosa no trânsito apresenta uma tendência de crescente aumento<sup>1</sup> e, conseqüentemente no contexto do trânsito. Essa população apresenta características que advêm dos fatores extrínsecos (hábitos de vida, psicossociais, patologias) e fatores que influenciam na mobilidade do indivíduo, determinantes da funcionalidade global (cognição, humor e comunicação). Aspectos estes, que clamam para necessidade de promoção à saúde, bem-estar e qualidade de vida para essa população, e isso inclui o sistema viário.

A população idosa acaba por representar a população mais vulneráveis à quedas, e acabam por representar uma das populações com maior risco de sinistro com ferimentos graves e até mesmo que levam a óbito. (Bellet et al., 2018; Lord et al, 2018).

---

<sup>1</sup>De acordo com o IBGE (2020), a população idosa no Brasil e no mundo vem crescendo consideravelmente, a estimativa no Brasil para o ano de 2060 chega a 32% da população, equivalente a 73 milhões de pessoas, isso devido as baixas taxas de natalidade e mortalidade.



A velhice é caracterizada como a "idade de perdas", fazendo com que o (a) idoso (a) apresente estigmas e preconceitos sociais de fragilidade, abandono e exclusão. Nesse sentido, a vivência dos idosos no contexto viário é um importante meio para manutenção da liberdade, interação social e da independência dessa população.

O (a) idoso (a) é um cidadão de direitos que asseguram sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida (BRASIL, 2004). Portanto, o idoso tem direito de ir e vir, podendo ser uma das poucas áreas na vida de um idoso onde ele pode seguir seus próprios caminhos, especialmente quando outros apoios já foram perdidos.

Posto isto, é necessário entender o comportamento desses idosos no contexto do trânsito, e, posteriormente na promoção de uma maior segurança viária.

Posto isto, é preciso olhar para essas diferentes necessidades para que possamos promover uma mobilidade mais segura para o (a) idoso (a). No trânsito, devido aos diferentes tipos de estímulos, as condições e o contexto situacional exigem um nível de habilidades cognitivas e motoras também.





# Características do envelhecimento

A velhice trata-se de um processo natural do ser humano e que envolve diversos fatores (biológico, cronológico e pessoal), logo não é homogênea. O envelhecimento pode ser influenciado pelos seguintes fatores:

- a) fisiológicos (doenças crônico-degenerativas, síndromes, doenças, doenças senis, como fraqueza muscular, quedas, limitações funcionais, imobilidade e na fragilidade);
- b) psicológicos (mudanças da personalidade, dos processos cognitivos como planejamento de ação, inibição de informações irrelevantes, flexibilidade mental, julgamento e auto-adaptação e doenças mentais);
- c) condições socioculturais e econômicas; e
- d) hábitos de vida.

Estes fatores irão mensurar o envelhecimento saudável ou patológico, ou seja, afetam veemente na qualidade de vida, na capacidade física e funcional do (a) idoso (a), como: o equilíbrio corporal e mobilidade, da capacidade na independência/autonomia (gerenciamento das atividades básicas de vida diárias), e na capacidade de tomada de decisões.

Fonte: Malloy-Diniz et al., 2013; Moraes, 2018.



## Quais comportamentos e problemas enfrentam os idosos enquanto pedestres?



- Devido ao declínio nas funções fisiológicas, como audição e visão, os idosos têm mais dificuldade em avaliar os riscos;
- Apresentam uma naturalização, como um excesso de confiança e uma tendência de atravessar a pista de rolamento com um tempo maior que o previsto;
- Comportamentos de transgressão e de antecipação, o qual cruza a via durante ou começando, quando o sinal está vermelho para o pedestre;
- Diante da percepção do ambiente, têm tendência de deixar a cabeça baixa enquanto cruza a pista (olhando para baixo), para identificar buracos e ondulações para não cair. Isso reduz a percepção de movimentação de veículos (principalmente aqueles que veem em alta velocidade ou se encontram em pontos cegos); também têm dificuldade de manter a direção reta na travessia, às vezes realizando-a na diagonal;
- No caso de travessias semaforizadas, o tempo estipulado para travessia é geralmente menor do que a capacidade de velocidade de caminhada dos idosos. Existe uma regulamentação brasileira de 0,8m/s para idosos e pessoas com "deficiência";
- E desafios associados à travessia da rua aumentam à medida que o ambiente se torna mais complexo, como acontece com as ruas de mão dupla ou estradas largas e com várias faixas. A infraestrutura urbana pode influenciar na percepção e na mobilidade.

Fonte: Bellet et al., 2018; Lord et al, 2018.



## Quais comportamentos e problemas enfrentam os idosos enquanto condutores?

O idoso costuma manter sua habilitação por maior tempo possível, uma vez que se associa maior independência e bem-estar ao fato de permanecer o título de motorista. No entanto, o ato de dirigir por mais que seja corriqueiro, é uma tarefa complexa e é dependente das funções cognitivas, motoras e sensório-perceptivas. E como supradescritos, com o avanço da idade essas funções diminuem, sendo possível observar os seguintes comportamentos:

- Dificuldade em perceber e integrar todas as informações relevantes e necessárias para tomar a decisão segura (situações ou manobras, como cruzamento de cruzamentos, fusão ou inserção em um fluxo de tráfego, “olhar, mas não conseguiu ver”);
- Dificuldade em distinguir luz e som, bem como na percepção de outros veículos na estrada, na avaliação da velocidade e da sua distância;
- Dificuldades em seguir tanto um itinerário familiar quanto desconhecido;
- E na autorregulações (controle do veículo: troca de marcha, ajuste de velocidade, etc.).

### Idoso como passageiro

- Risco de queda ao ficarem em pé no transporte público - ônibus;
- Falta do uso do cinto de segurança nos veículos automotores, principalmente no banco de trás;
- Dificuldades no embarque e desembarque.

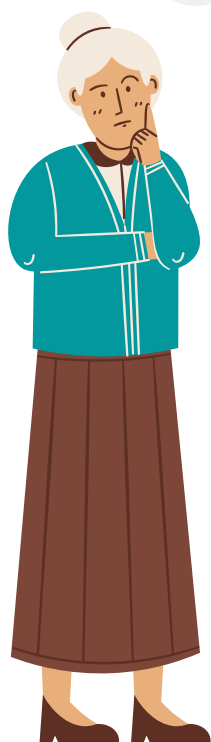


Fonte: Bellet et al.,  
2018;  
Lord et al, 2018.



**Mas existe limitação de idade para parar de conduzir veículos automotores?**

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Artigo 147, não determina um limite de idade para condução, mas cabe ao médico especialista a última decisão, no processo de renovação de CNH, sendo a cada 5 anos entre 50 e 70 anos e a cada 3 anos após os 70 anos; "Médicos geriatras e clínicos geralmente falham em orientar preventivamente os motoristas idosos, que apresentam pequenos déficits ao exame, quando este ainda tem boa condição clínica" . (Idoso, s.d.)



## Diante dos fatores de risco expostos, de que forma podemos desenvolver cidades mais seguras para os idosos?

Existem possibilidades de melhoria que podem trazer bons resultados com os idosos, desde veículos adaptados (como espelho ou retrovisores maiores) até mudanças na infraestrutura e iluminação ambiental, de forma que seja mais cooperativa para com esta população.

É fundamental incentivarmos políticas públicas de mobilidade urbana sustentável para que a segurança viária tenha como uma de suas prioridades a população idosa.

Nenhuma vida perdida no trânsito é aceitável e precisamos desenvolver cidades sustentáveis que deem proteção aos idosos nas vias públicas. Circulamos conforme o modal escolhido, seja na caminhabilidade, como passageiro ou condutor. Cada forma de circular possui perigos e riscos diferentes, que devem ser identificados e analisados para definir as medidas de controle e segurança viária, promovendo assim sistemas seguros no trânsito.

### Você Sabia?



O projeto “Cidades Para Todas as Idades” faz parte do movimento "Cidade Amiga do Idoso". Em princípio, esse movimento foi iniciado pelo programa global sobre envelhecimento da Organização Mundial de Saúde (OMS) em 2007. Tem por objetivo incentivar adoção de medidas para tornar o ambiente urbano um lugar de participação, aprendizado, saúde e segurança, de modo a estimular um envelhecimento ativo e de qualidade de vida da pessoa idosa e, conseqüentemente, para toda a população.

# DICA 1 PEDESTRE IDOSO

Travessia somente em faixas de pedestres (semáforizados de preferência) e cruzamentos sinalizados, mas às vezes será necessário auxílio de outra pessoa na travessia.





# DICA 2 PEDESTRE IDOSO

Atenção aos buracos, degraus, declives e aclives durante sua caminhabilidade, existe o risco de quedas em calçadas e outros caminhos, ou mesmo durante as travessias.



# DICA 3 CONDUTOR IDOSO

Atenção à movimentação de outros veículos e pedestres e respeito à sinalização de trânsito local. Quando for trocar de faixa ou realizar uma conversão, sempre sinalize antecipadamente e atenção aos pontos cegos.





# DICA 4 PASSAGEIRO IDOSO

Nunca circule sem o cinto de segurança e peça licença para sentar no transporte público. Atenção especial ao local de embarque e desembarque para minimizar riscos de queda e atropelamentos.



# Referências

- BELLET, T.; PARIS, J. C.; MARIN-LAMELLET, C. *Difficulties experienced by older drivers during their regular driving and their expectations towards Advanced Driving Aid Systems and vehicle automation. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 52, 138-163, 2018. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2017.11.014>.
- BRASIL. Estatuto do idoso: lei federal nº 10.741, de 01 de outubro de 2003. Brasília, DF: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2004.
- BRASIL, Ministério da Saúde. Banco de dados do Sistema Único de Saúde-DATASUS. Disponível em <http://www.datasus.gov.br>. Acesso em 20/11/2021.
- CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CRF). *Psicologia do tráfego: características e desafios no contexto do Mercosul*. Brasília: CFP, 2016.
- GEHL, J. *Cidade para Pessoas*. Tradução Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- Idoso. Detran-PR. s.d. Disponível em: <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/pagina-215.html>.
- LORD, S.; CLOUTIER, M. S.; GARNIER, B.; CHRISTOFOROU, Z. *Crossing road intersections in old age—With or without risks? Perceptions of risk and crossing behaviours among the elderly. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 55, 282-296, 2018. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847817301365>
- MALLOY-DINIZ, L. F.; FUENTES, D.; COSENZA, R. M. *Neuropsicologia do envelhecimento: uma abordagem multidimensional*. Porto Alegre: artmed, 2013, p. 456.
- MORAES, E. N. D. *Atenção à saúde do idoso: aspectos conceituais*. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2018. 98 p.
- UNIVERSIDADE ABERTA DO SUS (UNA-SUS). *Envelhecimento da População Brasileira. Em Tema 1. Reconhecer a transição demográfica (p. 1)*. Brasília: UNA-SUS, 2021.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). *Global status report on road safety 2018*. 17 jun. 2018. Disponível: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.



# Cidades para vida!

Mobilidade Segura EAD





