

# MOBILIDADE DA PESSOA IDOSA





# **MOBILIDADE** DA PESSOA IDOSA

DATA  
Setembro de 2019

Autores:  
Em nome da Fundación MAPFRE: Jesús Monclús, Jorge Ortega, Marta Meléndez

Em nome do IST:  
David Duarte Lima, Ph.D.; Ana Maria Nogales Vasconcelos, Ph.D.;  
Leides Barroso Azevedo Moura, Ph.D;  
Carlos André Almeida Machado; Alexandre Lima; Shayane dos Santos Cordeiro

Trabalho de campo realizado pelo IST

Diagramação: Paulo Coimbra  
Capa: Foto de Mabel Amber (Pixabay)

- © Textos: Fundación MAPFRE
- © Esta edição:  
2019, Fundación MAPFRE  
[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)

A informação contida neste documento pode ser usada fazendo referência como segue: “Relatório Mobilidade da Pessoa Idosa.” © Fundación MAPFRE, 2019

# Sumário

<b>APRESENTAÇÃO</b> .....	<b>7</b>
<b>PESQUISA QUANTITATIVA</b> .....	<b>8</b>
1. INTRODUÇÃO .....	8
2. A MORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRÂNSITO ENTRE 2000 E 2017 .....	10
3. PESQUISA SOBRE MOBILIDADE DA PESSOA IDOSA NA CIDADE DE SÃO PAULO	16
3.1 Perfil sócio-demográfico dos entrevistados .....	16
3.2 Condições de saúde .....	22
3.3 Características da dinâmica dos deslocamentos .....	27
3.4 Hábitos e percepções da pessoa idosa como pedestre.....	29
3.5 A pessoa idosa e o transporte público.....	34
3.6 A pessoa idosa como condutora.....	40
3.7 A pessoa idosa e a percepção sobre os acidentes de trânsito .....	44
3.8 Opiniões da pessoa idosa sobre ações do Estado/Governo em relação à mobilidade urbana .....	48
<b>PESQUISA QUALITATIVA</b> .....	<b>50</b>
INTRODUÇÃO .....	50
RELATÓRIO IDOSOS ACIDENTADOS .....	51
PERCEPÇÃO DO IDOSO SOBRE O ESPAÇO DE CIRCULAÇÃO.....	51
Avaliação dos Espaços Públicos.....	52
RELAÇÃO DO IDOSO COM O TRÂNSITO .....	57
Sentimentos .....	59
RISCOS: COMO O IDOSO SE VÊ NO TRÂNSITO .....	60
A CIDADE IDEAL .....	63
RELATÓRIO TÉCNICOS/ESPECIALISTAS.....	66
COMO O IDOSO É VISTO E TRATADO PELA MÍDIA .....	66
ACESSO DAS PESSOAS IDOSAS AOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO .....	76
POLÍTICAS PÚBLICAS, A CIDADE E A PESSOA IDOSA.....	79
PERSPECTIVAS: COMO MELHORAR E O FUTURO .....	87
PRINCIPAIS PONTOS DE CONVERGÊNCIA ENTRE TÉCNICOS E IDOSOS .....	94
<b>QUALIDADE DAS CALÇADAS</b> .....	<b>96</b>
INTRODUÇÃO .....	96
PRINCIPAIS RESULTADOS.....	99
CAMINHABILIDADE E VISIBILIDADE DE TRAVESSIA .....	99
QUALIDADE .....	101
CONTROLE DE TRÂNSITO.....	102
REBAIXAMENTO DE MEIO-FIO .....	102
TRANSPORTE PÚBLICO .....	103
SERVIÇOS PÚBLICOS NAS PROXIMIDADES .....	104
<b>CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES</b> .....	<b>105</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>111</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>113</b>
<b>ROTEIRO</b> .....	<b>130</b>



# APRESENTAÇÃO

Este relatório apresenta os resultados da pesquisa sobre mobilidade dos idosos no Município de São Paulo que teve como objetivo levantar aspectos sobre a dinâmica dos deslocamentos da pessoa idosa e sua percepção sobre as condições da infraestrutura física, ruas e calçadas, dos transportes públicos, e do trânsito em geral na cidade.

Além do levantamento com metodologia quantitativa, foram realizadas entrevistas em profundidade com idosos que sofreram acidentes no trânsito ou nas calçadas da cidade de São Paulo e com técnicos/especialistas em trânsito e/ou na temática do envelhecimento. As entrevistas com os idosos acidentados teve como objetivo conhecer as circunstâncias desses acidentes e a percepção sobre os espaços de circulação. As entrevistas em profundidade com técnicos/especialistas buscaram levantar questões relevantes e os desafios a serem enfrentados para promover a mobilidade segura da pessoa idosa na cidade.

De forma a complementar os levantamentos junto às pessoas idosas e técnicos/ especialistas, foi realizado um estudo técnico observacional sobre as condições das calçadas em 50 pontos de grande fluxo da cidade, com o objetivo de averiguar as condições de segurança e conforto para se caminhar.

Com o intuito de melhor apresentar os resultados da pesquisa, este relatório foi dividido em quatro partes. A primeira traz os principais resultados do levantamento quantitativo realizado com 1102 pessoas idosas, abordadas em pontos de fluxo no município de São Paulo. Em guisa de introdução à análise dos dados, ressalta-se a importância que deve ser dada à transição demográfica experimentada pela população brasileira, que tem como consequência o acelerado e expressivo envelhecimento populacional. Por outro lado, com base nos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde, é evidenciado que o risco de morte por acidentes de trânsito aumenta com a idade, chamando a atenção para a implementação de políticas que garantam a mobilidade segura da pessoa idosa na cidade.

A segunda parte discute os resultados das entrevistas em profundidade realizadas com as pessoas idosas e técnicos/especialistas, e a terceira parte apresenta o relatório técnico sobre as calçadas na cidade de São Paulo.

Ao final, na quarta parte, são apresentadas as conclusões e recomendações para que a gestão municipal, assim como a própria comunidade, possa promover ações para garantir a segurança das pessoas idosas nos seus deslocamentos pela cidade.

# PESQUISA QUANTITATIVA

## 1. INTRODUÇÃO

O Brasil, assim como grande parte dos países do mundo, vem sofrendo grandes transformações em sua população. Ao longo do século XX, o país viu o tamanho de sua população multiplicar por 10: de 17 milhões em 1900 a 170 milhões em 2000, segundo os levantamentos censitários realizados nesses anos (IBGE, 2018). Nessas duas primeiras décadas do século XXI, ainda que represente um ritmo de crescimento menor, a população brasileira foi aumentada em 40 milhões de habitantes, alcançando os 210 milhões estimados para 2019. O crescimento populacional transformou a vida nas cidades. A intensa migração rural-urbana entre os anos 1940 a 1970 implicou no surgimento de grandes metrópoles no centro-sul do país. Desde então, os fluxos migratórios para as metrópoles e cidades médias redistribuíram a população brasileira, com mais de 85% residindo em áreas urbanas. Segundo estimativas do IBGE (2019), 70% da população brasileira reside em municípios com mais de 50 mil habitantes, 22% em municípios com mais de 1 milhão de habitantes e 17% nas nove mais populosas metrópoles do país.<sup>1</sup>

Além do crescimento populacional e sua redistribuição no território, a expressiva redução do número médio de filhos por mulher nos últimos 50 anos,<sup>2</sup> com o seu consequente acelerado processo de envelhecimento populacional constituem as mais contundentes mudanças que a sociedade brasileira vem experimentando. Em 1970, 5,2% da população tinha 60 anos ou mais de idade, em 2010, esse percentual dobrou chegando a 10,8%. Em 2020, as projeções do IBGE estimam que 14,3% da população tenha 60 anos ou mais de idade, num total de 30,2 milhões de habitantes. Enquanto a população total cresceu em ritmo mais lento, menos de 1% ao ano em média na última década, a população idosa cresceu aceleradamente, a mais de 3,6% ao ano, e manterá um ritmo acelerado nas próximas décadas. No Brasil, em 2030, mais de 42 milhões de pessoas terão 60 anos ou mais de idade, e, em 2040, serão mais de 54 milhões. Dentro de 20 anos, aproximadamente, um em cada quatro brasileiros será uma pessoa idosa.

1 São elas: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre, Fortaleza, Salvador, Recife e Belém.

2 A taxa de fecundidade total que representa o número médio de filhos nascidos vivos por mulher passou de 5,8 em 1970 a 1,9 em 2010, e continua em descenso na última década.

Envelhecimento e urbanização são duas tendências marcantes da população mundial, assim como a da brasileira. Uma característica do processo de envelhecimento é a perda da capacidade funcional. A diminuição dessa capacidade está associada a fatores biológicos e psicossociais, além da maior frequência de doenças, especialmente as crônicas não transmissíveis (DCNT).

Mas, como aponta o Guia Global: cidade amiga da pessoa idosa da Organização Mundial da Saúde (2008), envelhecimento e urbanização representam “desafios impostos pelo sucesso da humanidade”. Como grande parte dos residentes das nossas cidades serão pessoas idosas, e muitas delas com perdas das capacidades funcionais, é necessário “tornar as cidades mais amigáveis aos idosos (...) para promover o bem-estar e a contribuição de idosos residentes em áreas urbanas e manter as cidades prósperas. E como o envelhecimento ativo é um processo de toda a vida, uma cidade amiga do idoso é uma cidade para todas as idades” (OMS, 2008).

Um dos aspectos mais relevantes na identificação do quanto uma cidade é “amiga da pessoa idosa” refere-se às condições de mobilidade urbana.

Prédios públicos e espaços abertos têm um impacto importante na mobilidade, independência e qualidade de vida dos idosos e afetam sua capacidade de “envelhecer no seu próprio lugar. (OMS, 2008)

A presente pesquisa sobre a mobilidade da pessoa idosa na cidade de São Paulo busca conhecer a dinâmica dos deslocamentos da pessoa idosa e captar a sua percepção sobre as condições da infraestrutura física, ruas e calçadas, dos transportes públicos, e do trânsito em geral na cidade. É levantada também a avaliação sobre ações públicas que objetivam promover uma maior qualidade e segurança para essa mobilidade.

Para a realização dessa pesquisa, foram entrevistadas 1102 pessoas com 60 anos ou mais de idade, abordadas em pontos de fluxo na cidade de São Paulo, entre os dias 10 e 28 de julho de 2019. Para aquelas pessoas que concordaram participar da pesquisa, as entrevistas foram agendadas em locais e horários de maior conveniência.

Além dos resultados da pesquisa, é apresentado neste relatório uma análise da mortalidade por acidentes de trânsito no país e na cidade de São Paulo entre 2000 e 2017, a partir da qual é evidenciado o aumento do risco de morte por essa causa com o aumento da idade.

## 2. A MORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRÂNSITO ENTRE 2000 E 2017

Um dos principais indicadores que evidenciam a magnitude da violência no trânsito e a insegurança na mobilidade urbana é a taxa de mortalidade por acidentes de trânsito. Ainda que seja apenas a “ponta do iceberg”, contabilizando somente as vítimas fatais dos acidentes, não incluindo as vítimas com lesões graves e permanentes, essa métrica permite identificar perfis diferenciados segundo intensidade de risco.

No Brasil, a taxa de mortalidade por acidentes de trânsito é elevada, quando comparada com outros países da América Latina e de semelhante nível de desenvolvimento econômico (WHO, 2018)

**Tabela 1** – Taxa bruta de mortalidade por acidentes de trânsito, por 100 mil habitantes, segundo sexo. Brasil e Município de São Paulo. 2000, 2010 e 2016.

Sexo	Brasil			Município de São Paulo		
	2000	2010	2016	2000	2010	2016
Homens	33,3	38,8	33,3	27,7	25,0	17,5
Mulheres	7,8	8,3	6,9	6,8	5,5	4,5
<b>Total</b>	<b>20,5</b>	<b>23,2</b>	<b>19,8</b>	<b>16,8</b>	<b>14,7</b>	<b>10,7</b>

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde ([www.datasus.saude.gov.br](http://www.datasus.saude.gov.br)), 1999 a 2017, e nas projeções populacionais do IBGE, revisão 2013 e 2018 ([www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)). Para o município de São Paulo, foram consideradas os resultados dos Censos Demográficos de 2000 e 2010 do IBGE ([www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)), e as estimativas populacionais do SEADE ([www.seade.gov.br](http://www.seade.gov.br)).

Nota: As taxas referem-se a médias do triênio centradas no ano de referência.

Entre 2000 e 2016, a taxa bruta de mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil apresentou uma pequena redução (3,2%), de 20,5 a 19,8 óbitos por 100 mil habitantes. De fato, observa-se um aumento do risco de morte por acidentes de trânsito entre 2000 e 2010, e somente a partir desse ano, as taxas apresentam tendência de queda. Entre 2010 e 2016, o risco diminuiu em 15% para ambos os sexos (de 23,2 a 19,8 óbitos por 100 mil hab.), 17% entre as mulheres (8,3 a 6,9 óbitos por 100 mil hab.) e 14% entre os homens (38,8 a 33,3 óbitos por 100 mil hab.). Verifica-se, desde logo, a enorme diferença de risco de morte no trânsito entre homens e mulheres, que aumenta no período analisado. Em 2000, o risco de morte no trânsito era 4,3 vezes maior entre homens do que entre as mulheres, e em 2016, essa razão alcançou 4,9 vezes. A tendência mais lenta de queda das taxas de mortalidade entre os homens, com o conseqüente aumento da diferença da magnitude do risco entre os sexos, indica que políticas públicas voltadas para esse segmento populacional devem ser reforçadas.

O risco de morte por acidentes de trânsito no município de São Paulo

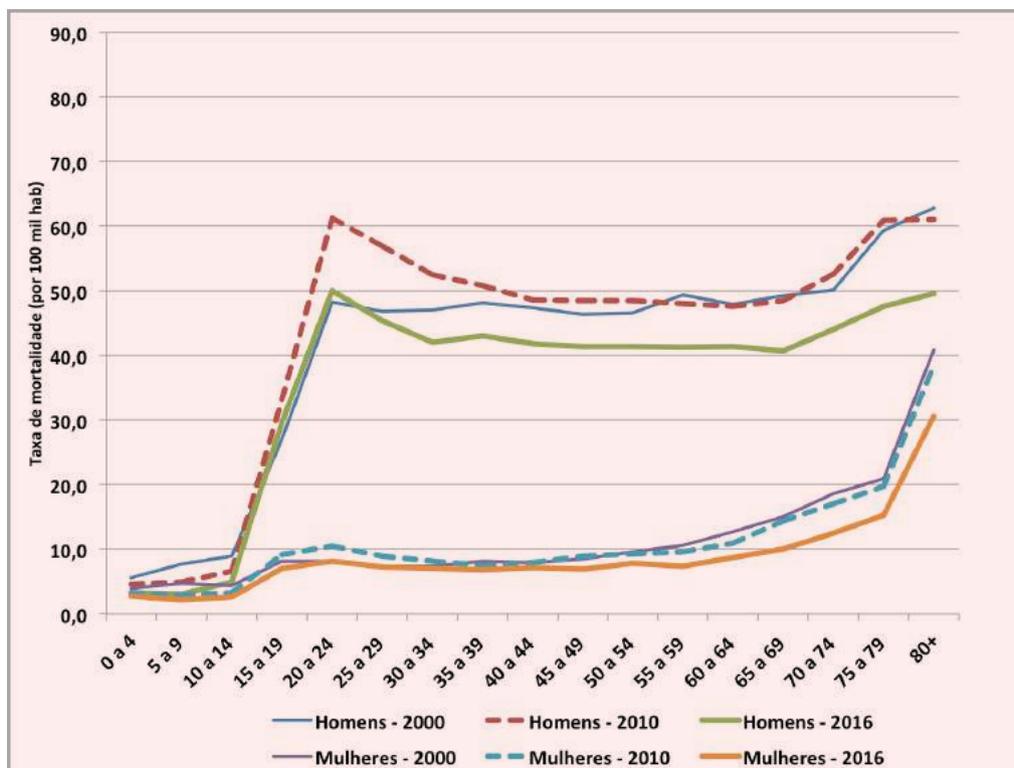
apresentou comportamento muito distinto da média nacional. Desde 2000, esse risco vem caindo tanto entre os homens como entre as mulheres. Entre 2000 e 2016, houve uma redução de cerca de 35% nas taxas de mortalidade por acidentes de trânsito, com níveis muito inferiores a média brasileira. Em 2000, entre os homens, o risco era 16% inferior à média nacional, estimado em 27,7 óbitos por 100 mil habitantes. Em 2016, a taxa de 17,5 óbitos por 100 mil habitantes é 45% menor que a média nacional. Entre as mulheres, em 2016, o risco é 34% menor, estimado em 4,5 óbitos por 100 mil habitantes. Da mesma forma, observa-se no município de São Paulo um risco 3,9 vezes maior entre homens quando comparado com as mulheres.

Ao detalhar o risco de morte segundo sexo e idade, as taxas evidenciam diferentes comportamentos. Entre os homens, o risco de morte apresenta um aumento acelerado a partir dos 15 anos de idade, com pico entre os 20 e 24 anos, mais acentuado em 2010, que reflete o aumento da mortalidade entre jovens motociclistas. Nas idades adultas, o risco é elevado, mas estável, variando de 50 a 40 óbitos por 100 mil habitantes, entre 2000/2010 a 2016. O risco volta a crescer nas idades mais avançadas, alcançando 60 óbitos por 100 mil habitantes em 2000 e 2010, e 50 em 2016 (Gráfico 1).

Entre as mulheres, não se observa o aumento acelerado e brusco do risco de morte ao longo das idades. O risco aumenta nas idades jovens e adultas, mas as taxas não alcançam o patamar de 10 óbitos por 100 mil habitantes nos anos mais recentes. A partir dos 55 anos, o risco aumenta gradualmente e de forma mais acentuada a partir dos 80 anos de idade, alcançando os valores de 40 óbitos por 100 mil habitantes em 2000/2010 e 30 óbitos por 100 mil habitantes em 2016 (Gráfico 1).

Verifica-se, portanto, que a pessoa idosa, homens e mulheres, têm o risco de morte por acidentes de trânsito muito superior à população jovem ou adulta. Entre 2010 e 2016, a redução observada das taxas de mortalidade tem um impacto muito significativo entre os homens, em todas as idades, e entre as mulheres, a partir dos 50 anos (Gráfico 1). Por outro lado, observa-se que as diferenças de risco entre homens e mulheres varia com as idades: de riscos muito semelhantes na infância, nas idades jovens e adultas as diferenças se ampliam e voltam a cair nas idades mais avançadas, com o aumento do risco para ambos os sexos. Em 2016, aos 60 anos, o risco de morte entre os homens é 4,8 vezes maior que entre as mulheres; aos 70 anos, essa razão cai para 3,5; e aos 80, diminui para 1,6.

**Gráfico 1** – Taxas específicas de mortalidade por sexo e idade. Brasil. 2000, 2010 e 2016.



Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde ([www.datasus.saude.gov.br](http://www.datasus.saude.gov.br)), 1999 a 2017, e nas projeções populacionais do IBGE, revisão 2013 e 2018 ([www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)).

Nota: As taxas referem-se a médias do triênio centradas no ano de referência.

O aumento do risco de morte no trânsito nas idades mais avançadas está relacionada à redução da capacidade funcional da pessoa idosa. Ainda que a qualidade dos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM – do Ministério da Saúde seja deficiente no detalhamento das circunstâncias do acidente, observa-se que a maior frequência dos acidentes fatais no país entre as pessoas idosas ocorre na condição de pedestre (Tabela 2). Essa frequência é maior entre as mulheres e com o avanço da idade.

No período mais recente, constata-se um aumento da frequência de acidentes fatais com pessoas idosas nas condições de ocupantes de veículos automotores e motociclistas, principalmente, entre os idosos mais jovens, com idades entre 60 e 69 anos, que, ainda, mais frequentemente, estão inseridos em atividades econômicas, e apresentam maior mobilidade em mais longas distâncias.

**Tabela 2** – Distribuição dos óbitos por acidentes de trânsito segundo condição, sexo e idade. Brasil. 2000, 2010 e 2017.

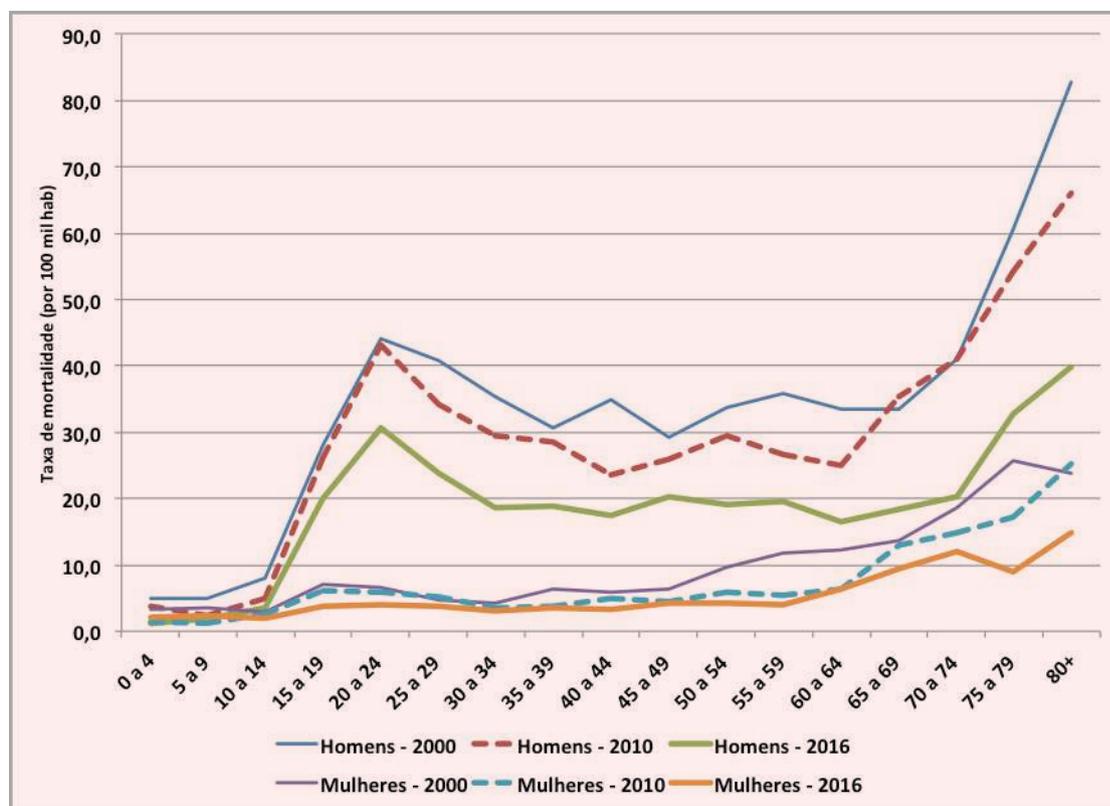
Idade	Homens					Mulheres				
	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocupante	Não especificado	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocupante	Não especificado
<b>60 e +</b>										
2000	47,7%	3,7%	1,7%	14,7%	32,0%	52,2%	0,7%	1,0%	16,9%	29,2%
2010	42,0%	6,9%	8,6%	19,2%	23,1%	55,0%	1,2%	2,6%	20,7%	20,4%
2017	35,8%	7,6%	15,2%	25,0%	16,3%	50,2%	1,4%	5,2%	30,1%	12,5%
<b>60-69</b>										
2000	38,9%	4,7%	2,2%	18,1%	34,1%	46,3%	1,0%	1,0%	18,2%	33,4%
2010	33,2%	7,6%	10,9%	19,2%	24,4%	47,9%	1,2%	4,1%	24,3%	22,5%
2017	26,9%	7,1%	19,1%	25,0%	17,0%	42,1%	2,0%	7,8%	35,8%	12,1%
<b>70-79</b>										
2000	53,2%	2,8%	1,2%	11,6%	31,3%	58,8%	0,3%	1,3%	15,2%	24,5%
2010	46,9%	6,4%	6,2%	18,9%	21,5%	60,9%	0,9%	1,5%	18,4%	18,1%
2017	42,3%	8,7%	11,7%	22,4%	14,8%	56,5%	1,3%	3,6%	24,4%	13,4%
<b>80 e +</b>										
2000	67,0%	1,4%	0,8%	7,3%	23,1%	54,2%	0,6%	0,0%	16,9%	27,7%
2010	59,6%	4,4%	4,6%	11,3%	19,9%	59,3%	1,5%	1,5%	17,5%	20,2%
2017	53,6%	6,2%	4,8%	20,8%	14,6%	57,6%	0,4%	2,2%	27,7%	11,9%

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde ([www.datasus.saude.gov.br](http://www.datasus.saude.gov.br)), 2000 a 2017.

No município de São Paulo, o padrão etário da mortalidade por acidente de trânsito se assemelha muito à média nacional, com um aumento do risco nas idades jovens, sobretudo entre os homens, e intensidade ainda maior nas idades mais avançadas, entre homens e mulheres (Gráfico 2). Mas, digno de nota, é a redução do risco de morte entre as pessoas idosas entre 2000 e 2016. Com taxas mais elevadas que a média nacional, no início do período, principalmente, entre os homens, observa-se uma forte redução dessas taxas. Estimada em 82 óbitos por 100 mil habitantes em 2000, a taxa de mortalidade entre homens com 80 anos ou mais de idades caiu para 40 óbitos por 100 mil habitantes em 2016, representando uma redução de um pouco mais de 50%. Entre as mulheres, a redução também foi importante nessa faixa etária: de

23,7 para 14,9 óbitos por 100 mil habitantes, para 2000 e 2016, respectivamente (34% de redução) (Gráfico 2).

**Gráfico 2** – Taxas específicas de mortalidade por sexo e idade. Município de São Paulo. 2000, 2010 e 2016.



Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde ([www.datasus.saude.gov.br](http://www.datasus.saude.gov.br)), 1999 a 2017, e nas estimativas populacionais do SEADE ([www.seade.gov.br](http://www.seade.gov.br)).

Nota: As taxas referem-se a médias do triênio centradas no ano de referência.

Com relação à situação da vítima fatal em relação ao acidente, observa-se que no Município de São Paulo, em maior frequência que na média nacional, as pessoas idosas vítimas fatais de acidentes de trânsito são pedestres (63% entre homens e 78% entre mulheres, em 2017) (Tabela 3). Essa frequência aumenta com a idade e entre as mulheres, como para o país como um todo. Verifica-se, da mesma forma, um aumento da frequência de motociclistas entre os idosos jovens e do sexo masculino (Tabela 3). Vale observar a melhoria da qualidade dos dados sobre a condição da vítima na ocasião do acidente de trânsito para os anos mais recentes. Em 2000, praticamente 50% dos óbitos de pessoas idosas no município tinha essa condição como não especificada (Tabela 3).

**Tabela 3** – Distribuição dos óbitos por acidentes de trânsito segundo condição, sexo e idade. Município de São Paulo. 2000, 2010 e 2017.

Idade	Homens					Mulheres				
	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocupante	Não especificado	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocupante	Não especificado
<b>60 e +</b>										
2000	42,9%	0,0%	1,4%	2,9%	52,9%	50,0%	0,0%	0,0%	7,1%	42,9%
2010	77,2%	2,5%	3,0%	11,4%	5,4%	82,2%	0,0%	1,1%	11,1%	5,6%
2017	62,5%	2,1%	5,2%	16,7%	13,5%	78,2%	0,0%	1,8%	12,7%	7,3%
<b>60-69</b>										
2000	25,7%	0,0%	2,9%	5,7%	65,7%	31,6%	0,0%	0,0%	5,3%	63,2%
2010	67,5%	5,2%	6,5%	11,7%	7,8%	79,3%	0,0%	0,0%	10,3%	10,3%
2017	54,9%	3,9%	7,8%	19,6%	13,7%	66,7%	0,0%	4,2%	20,8%	8,3%
<b>70-79</b>										
2000	56,5%	0,0%	0,0%	0,0%	43,5%	68,8%	0,0%	0,0%	12,5%	18,8%
2010	81,0%	1,2%	1,2%	13,1%	3,6%	88,6%	0,0%	0,0%	11,4%	0,0%
2017	66,7%	0,0%	3,3%	16,7%	13,3%	80,0%	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%
<b>80 e +</b>										
2000	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	57,1%	0,0%	0,0%	0,0%	42,9%
2010	87,8%	0,0%	0,0%	7,3%	4,9%	76,9%	0,0%	3,8%	11,5%	7,7%
2017	80,0%	0,0%	0,0%	6,7%	13,3%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde ([www.datasus.saude.gov.br](http://www.datasus.saude.gov.br)), 2000 a 2017.

A análise das taxas de mortalidade por acidentes de trânsito entre as pessoas idosas evidencia a importância de que as cidades conheçam os riscos cotidianos e as percepções das pessoas idosas sobre o ambiente onde elas circulam, as condições de segurança e conforto dos meios de transporte, e suas percepções sobre as ações do Estado no sentido de proporcionar a essa população condições adequadas e seguras para a sua mobilidade. É com esses objetivos que apresenta-se, a seguir, os resultados do levantamento sobre a mobilidade da pessoa idosa realizado na cidade de São Paulo.

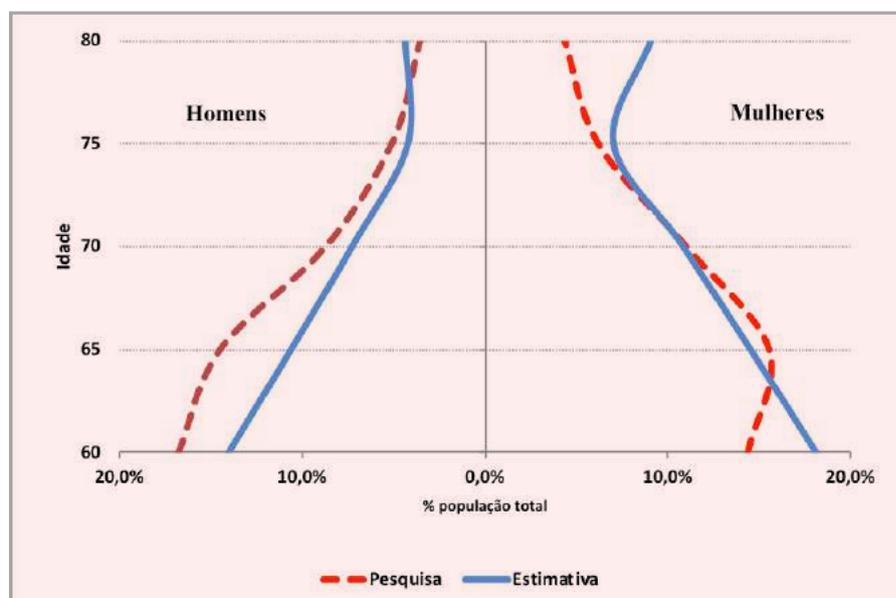
### 3. PESQUISA SOBRE MOBILIDADE DA PESSOA IDOSA NA CIDADE DE SÃO PAULO

Apresentam-se, a seguir, os resultados da pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa na cidade de São Paulo, na qual foram levantados dados sobre a dinâmica dos deslocamentos das pessoas idosas, suas percepções sobre as condições de infraestrutura do ambiente urbano (ruas e calçadas), dos transportes públicos e opiniões sobre as políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana.

#### 3.1 Perfil sócio-demográfico dos entrevistados

Foram entrevistadas 1102 pessoas com 60 anos ou mais de idade, sendo 48,6% homens e 51,4% mulheres. Com relação à idade, 61,2% declararam idade entre 60 e 69 anos, 30,9% entre 70 e 79 anos, e 7,9% com 80 anos ou mais (Tabela 4). Em relação à população residente no município de São Paulo, os entrevistados apresentam um perfil mais jovem e uma maior proporção de homens (Gráfico 3). A diferença da distribuição por sexo e idade dos entrevistados em relação à população com 60 anos e mais estimada em 2019 (SEADE, 2019) é explicada por homens e pessoas idosas mais jovens apresentarem maior mobilidade urbana do que mulheres, principalmente aquelas com 80 anos ou mais de idade, que representam aproximadamente, 10% da população idosa, mas somente 4% dos entrevistados.

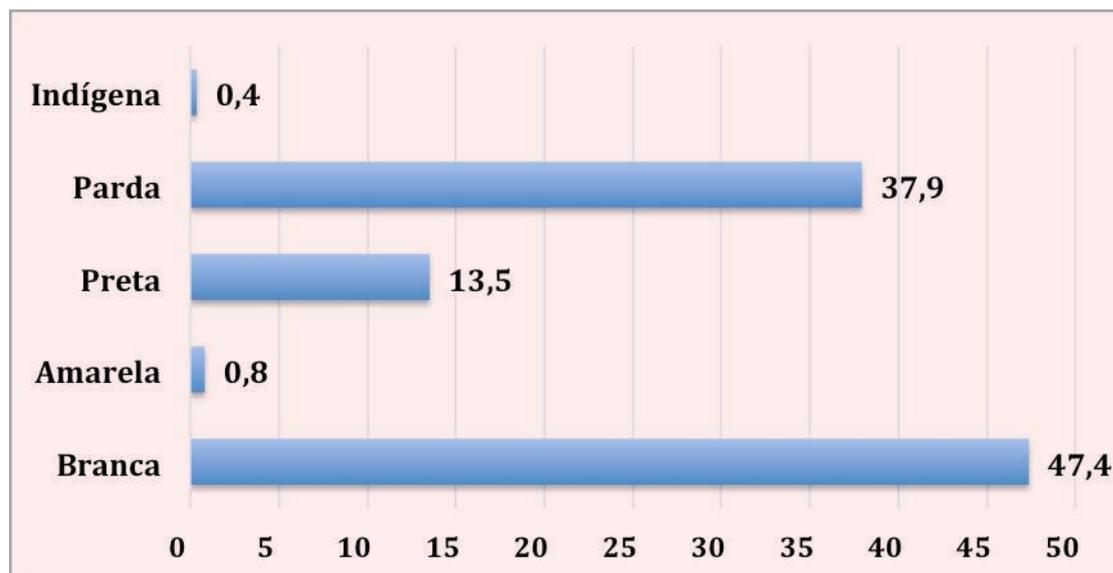
**Gráfico 3** – Distribuição por sexo e idade dos entrevistados e da população estimada. Município de São Paulo, 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019 e SEADE, Projeções populacionais por municípios, 2019 ([www.seade.gov.br](http://www.seade.gov.br)).

Em relação à raça/cor, o Gráfico 4 mostra que 47,4% dos entrevistados se declararam brancos e 51,5% negros (37,9% pardos e 13,5% pretos). Amarelos e indígenas foram categorias declaradas por 0,8% e 0,4% dos entrevistados, respectivamente.

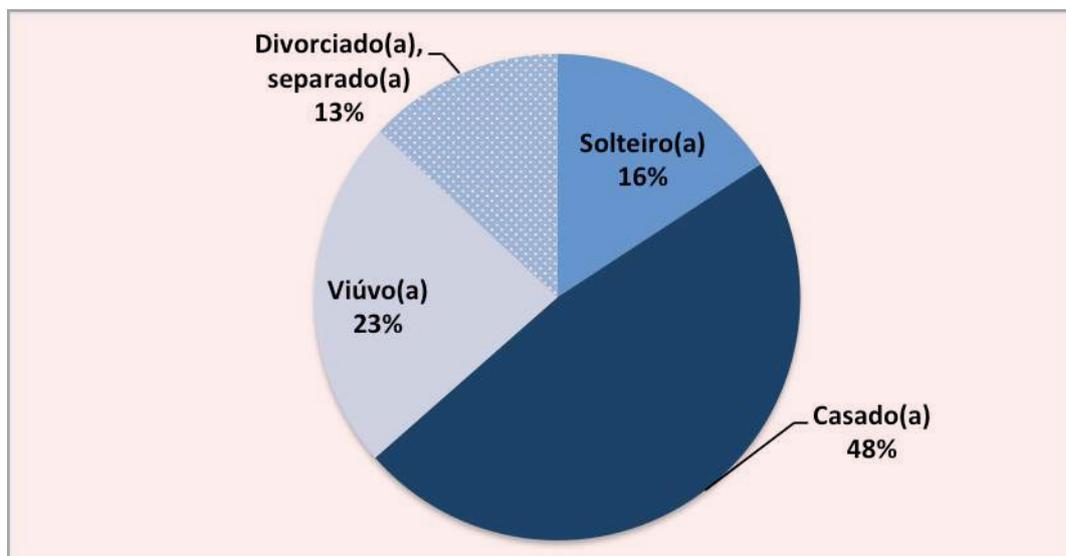
**Gráfico 4** – Distribuição dos entrevistados segundo raça/cor. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

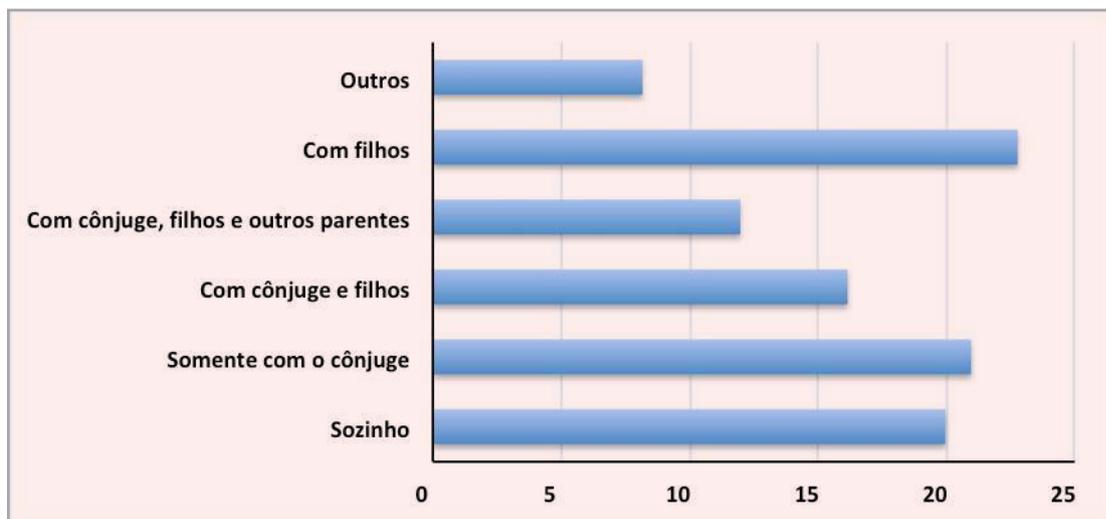
No que diz respeito ao estado civil, tem-se que 48% dos entrevistados declarou estar casado(a), 23% viúvo(a), 13% divorciado(a) ou separado(a), e 16% solteiro(a). O estado civil tem estreita relação com o arranjo domiciliar em que vive a pessoa idosa entrevistada. Entre os entrevistados, 49% declarou estar em um arranjo familiar com o cônjuge, sendo que 21% vive somente com o cônjuge, 16,2% com o cônjuge e filhos, e 12% com o cônjuge num arranjo domiciliar estendido. Pessoas idosas que vivem com filhos (22,8%) são principalmente viúvos(as) ou divorciados(as)/separados(as). Chama a atenção, a elevada proporção de idosos que vivem sozinhos (20%) no município de São Paulo. Viver sozinho ou somente com o cônjuge são características cada vez mais presentes nos arranjos domiciliares de idosos nas grandes cidades. Nesses arranjos, a pessoa idosa, em geral, tem maior autonomia para as atividades diárias, e se desloca com maior frequência no ambiente urbano.

**Gráfico 5** – Distribuição dos entrevistados segundo estado civil. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

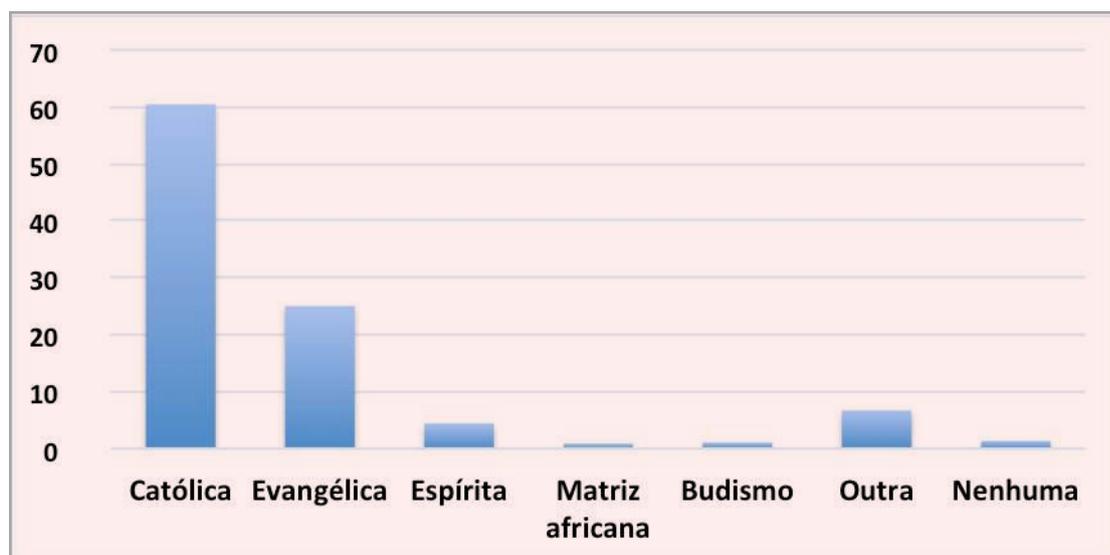
**Gráfico 6** – Distribuição dos entrevistados segundo arranjo domiciliar. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

Quanto à religião, a católica e a evangélica foram as duas mais citadas pelos idosos entrevistados, com 60% e 25% das menções, respectivamente. Em terceiro lugar, a religião espírita foi mencionada por 4,4% dos entrevistados. Outras religiões, incluindo de matrizes africanas e budismo, representam, aproximadamente, 9% das menções.

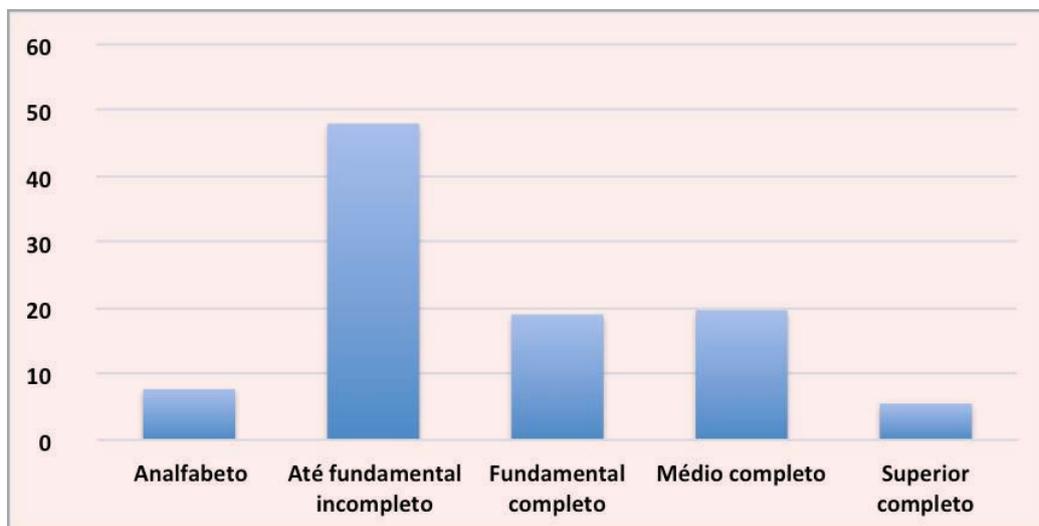
**Gráfico 7** – Distribuição dos entrevistados segundo religião. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

Em relação ao nível de instrução, destaca-se a baixa escolaridade dos entrevistados. Mais de 55% declarou não haver completado o ensino fundamental, sendo que entre esses 7,7% se declarou analfabeto. A baixa escolaridade é uma das características da população idosa brasileira, já que o acesso universal à educação é muito recente no país. Dessa forma, além da perda da capacidade funcional, a pessoa idosa no Brasil tem como característica em sua trajetória de vida o acesso restrito à escolarização de qualidade, o que tem como consequência, na sua vida adulta e no processo de envelhecimento, dificuldades na compreensão de maneira rápida e completa dos códigos para uma mobilidade segura.

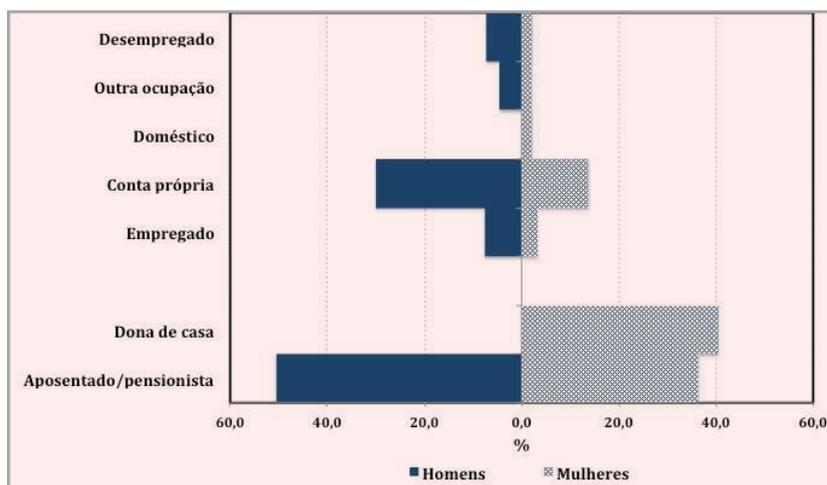
**Gráfico 8** – Distribuição dos entrevistados segundo nível de escolaridade. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

Em relação à situação ocupacional, 64,1% dos entrevistados disseram não exercer naquele momento nenhuma atividade econômica ou estar à procura de emprego (caso dos desempregados). Entre as mulheres essa proporção se eleva 77%, enquanto que, entre os homens, ela cai a 50,6%. As mulheres se declararam como donas de casa (40,5%) ou como aposentadas/pensionistas (36,4%). A inserção ocupacional entre os idosos entrevistados se dá sobretudo como trabalhadores por conta própria (30% entre homens e 13,8% entre as mulheres). Vale observar que, entre os homens, 7% declarou estar desempregado, ou seja, em busca da inserção ocupacional.

**Gráfico 9** – Distribuição dos entrevistados segundo situação ocupacional por sexo. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Tabela 4** – Perfil sócio-demográfico dos entrevistados. Município de São Paulo, 2019.

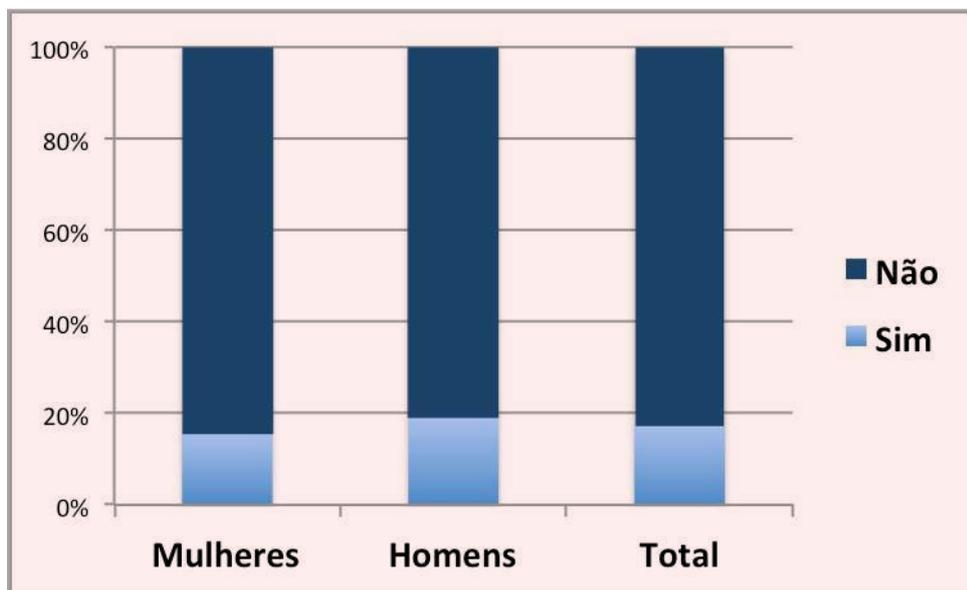
Característica	n	%
<b>Idade</b>		
60-69	674	61,2
70-79	341	30,9
80 e +	87	7,9
<b>Sexo</b>		
Homens	536	48,6
Mulheres	566	51,4
<b>Raça/cor</b>		
Branca	522	47,4
Amarela	9	0,8
Preta	149	13,5
Parda	418	37,9
Indígena	4	0,4
<b>Estado civil</b>		
Solteiro(a)	174	15,8
Casado(a)	526	47,7
Viúvo(a)	258	23,4
Divorciado(a), separado(a)	144	13,1
<b>Arranjo domiciliar</b>		
Sozinho	220	20,0
Somente com o cônjuge	231	21,0
Com cônjuge e filhos	178	16,2
Com cônjuge, filhos e outros parentes	132	12,0
Com filhos	251	22,8
Outros	90	8,2
<b>Religião</b>		
Católica	666	60,4
Evangélica	276	25,0
Espírita	49	4,4
Mátriz africana	10	0,9
Budismo	12	1,1
Outra	74	6,7
Nenhuma	15	1,4
<b>Escolaridade</b>		
Analfabeto	85	7,7
Até fundamental incompleto	529	48,0
Fundamental completo	210	19,1
Médio completo	217	19,7
Superior completo	61	5,5
<b>Atividade econômica</b>		
<b>Ativo</b>	396	35,9
Empregado	58	5,3
Conta própria	239	21,7
Doméstico	12	1,1
Outra ocupação	36	3,3
Desempregado	51	4,6
<b>Inativo</b>	706	64,1
Aposentado/pensionista	477	43,3
Dona de casa	229	20,8

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

### 3.2 Condições de saúde

Os idosos entrevistados declararam com elevada frequência gozarem de boas condições de saúde. Ao serem questionados sobre a presença de doença grave nos últimos seis meses, 17% desses idosos responderam afirmativamente, sendo que 15,5% entre as mulheres e 19,2% entre os homens (Gráfico 10).

**Gráfico 10** – Distribuição dos entrevistados segundo presença de doença grave nos últimos seis meses por sexo. Município de São Paulo. 2019.

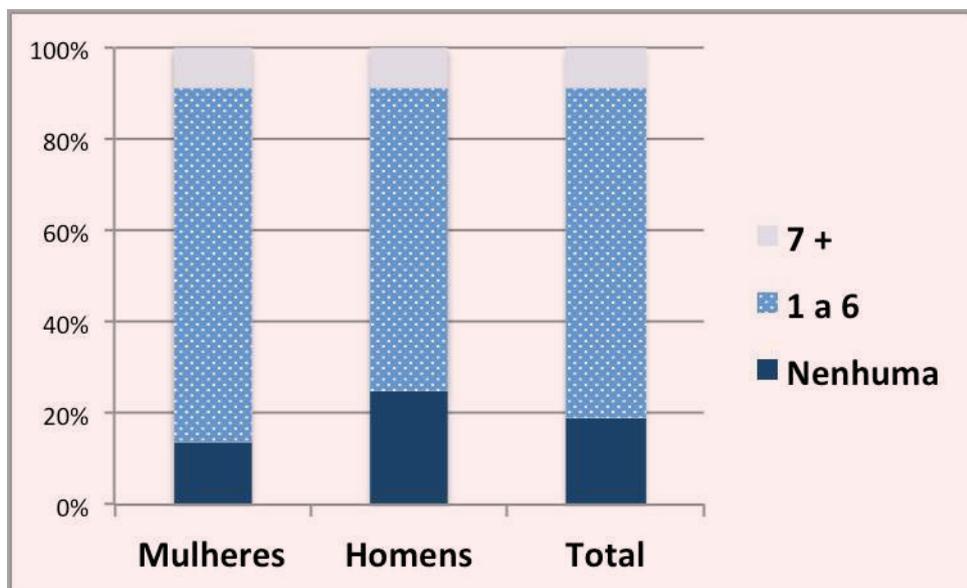


Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

Quanto ao número de consultas médicas realizadas nos últimos seis meses, 80% declarou ter ido ao menos uma vez à consulta médica, sendo que essa proporção é menor entre homens (75%) do que entre mulheres (86%). Esses resultados estão de acordo com os dados da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) de 2013, que mostrou que as mulheres vão mais a consultas médicas do que homens: entre adultos com 18 anos ou mais, esses percentuais foram de 78% para mulheres contra 64% para homens (PNS, 2013). Vale observar que entre os homens idosos entrevistados 25% declarou não ter ido a nenhuma consulta médica nos últimos seis meses (Gráfico 11).

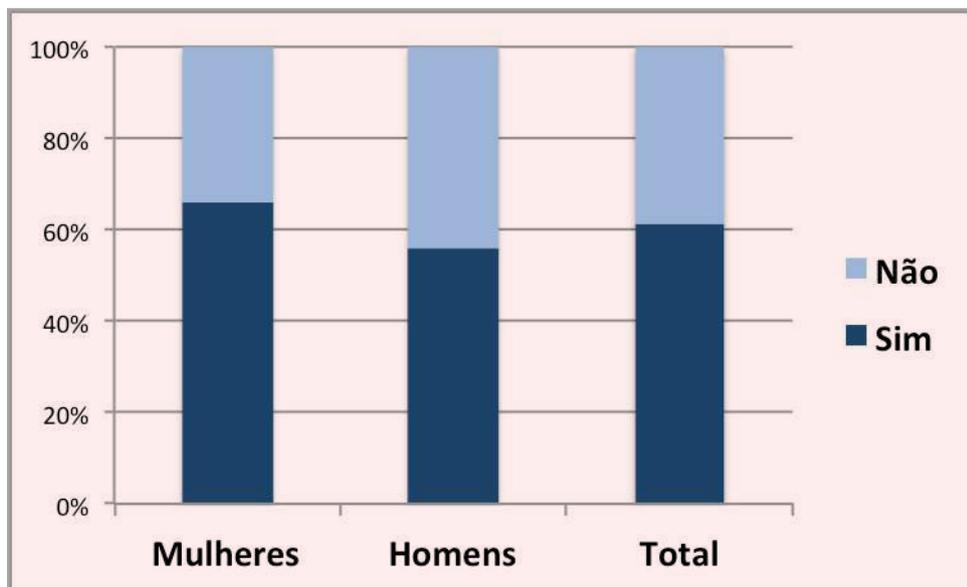
Mas, quando perguntados sobre a ingestão de medicamentos controlados, mais de 60% dos entrevistados responderam afirmativamente. Essa proporção foi maior entre as mulheres (66%) do que entre os homens (56%). As indicações mais frequentes para tomarem esses medicamentos foram: pressão alta, diabetes, colesterol, coração, ansiedade e dores na coluna.

**Gráfico 11** – Distribuição dos entrevistados segundo número de consultas médicas nos últimos seis meses por sexo. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Gráfico 12** – Distribuição dos entrevistados segundo a ingestão de medicamentos controlados por sexo. Município de São Paulo. 2019.

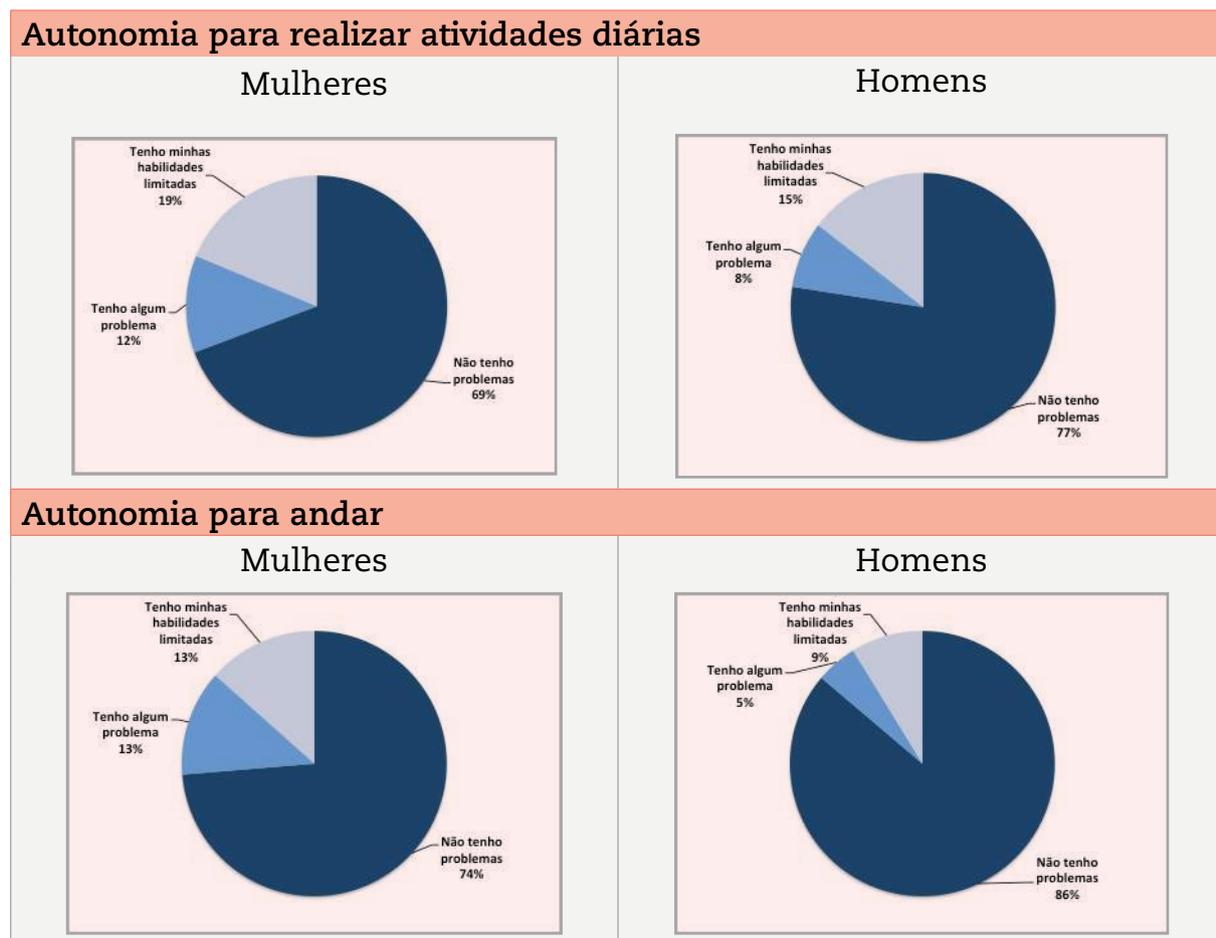


Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

A pesquisa levantou dados sobre capacidades funcionais para realizar atividades diárias e para andar. A autonomia total (não tem problemas) para realizar atividades diárias é reportada por mais de 70% dos entrevistados: 69% entre as mulheres, e 77% entre os homens. Quanto à autonomia para andar, essa proporção (sem problemas) se eleva a mais de 80%: 74% entre as mulheres e 86% entre os homens.

Entre aqueles que relataram ter algum problema ou limitações para andar (26% entre as mulheres e 14% entre os homens), 27% declarou necessitar de suporte, sendo a bengala, o mais frequentemente mencionado.

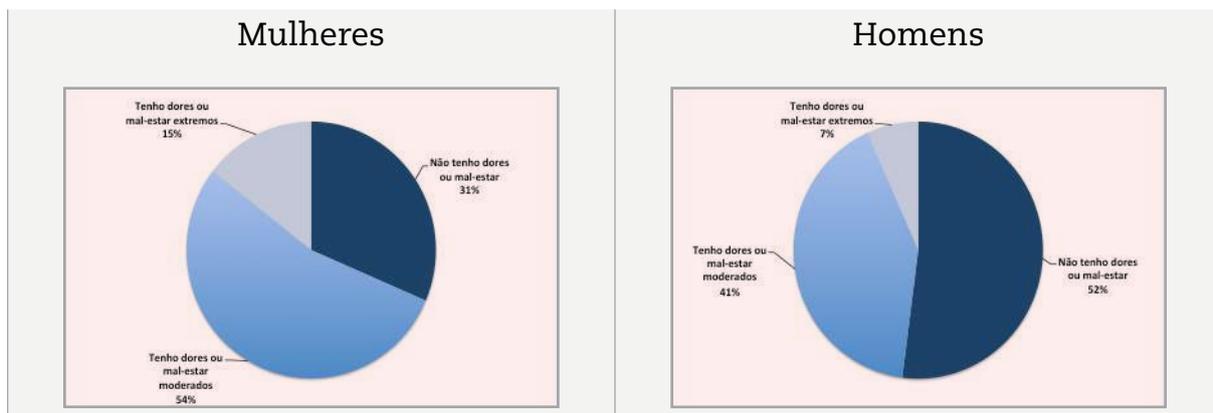
**Gráfico 13** – Distribuição dos entrevistados segundo autonomia para realizar atividades diárias e andar por sexo . Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

Sobre a sensação de dores ou mal-estar, em geral, os idosos entrevistados não apresentam essas sensações, mas chama a atenção as diferenças entre homens e mulheres. Enquanto apenas 31% das mulheres declararam não terem dores ou mal-estar, esse percentual se eleva a 52% entre os homens. Em contrapartida, 15% das mulheres declararam terem dores ou mal-estar extremos, e essa proporção foi de apenas 7% entre os homens.

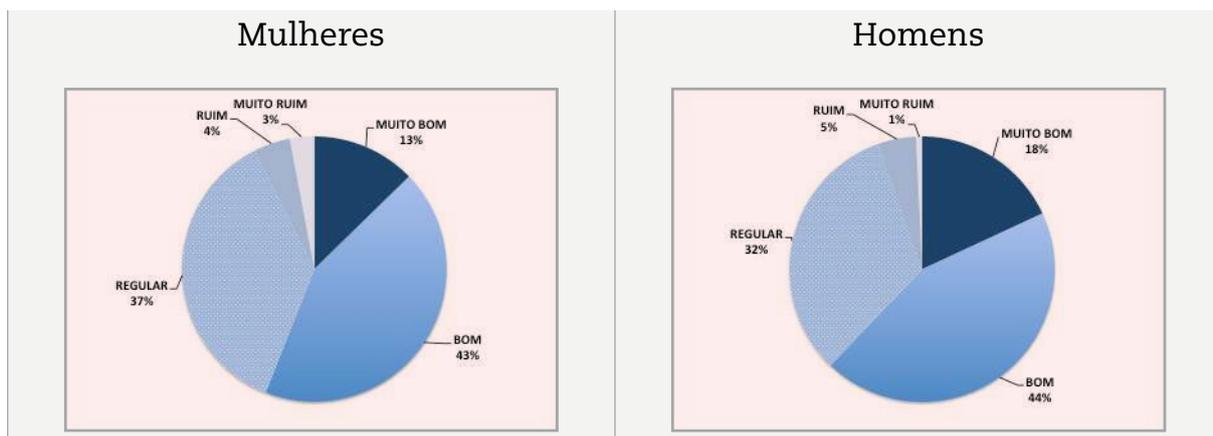
**Gráfico 14** – Distribuição dos entrevistados segundo sensação de dores ou mal estar por sexo . Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

Com relação à percepção de seu estado de saúde, 59% dos entrevistados o classificaram como bom ou muito bom. Essa avaliação é mais positiva entre os homens do que entre as mulheres: entre os homens, 18% responderam muito bom, enquanto entre as mulheres, essa proporção foi de 13%.

**Gráfico 15** – Distribuição dos entrevistados segundo percepção do estado de saúde por sexo . Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Tabela 5** – Condições de saúde dos entrevistados. Município de São Paulo. 2019.

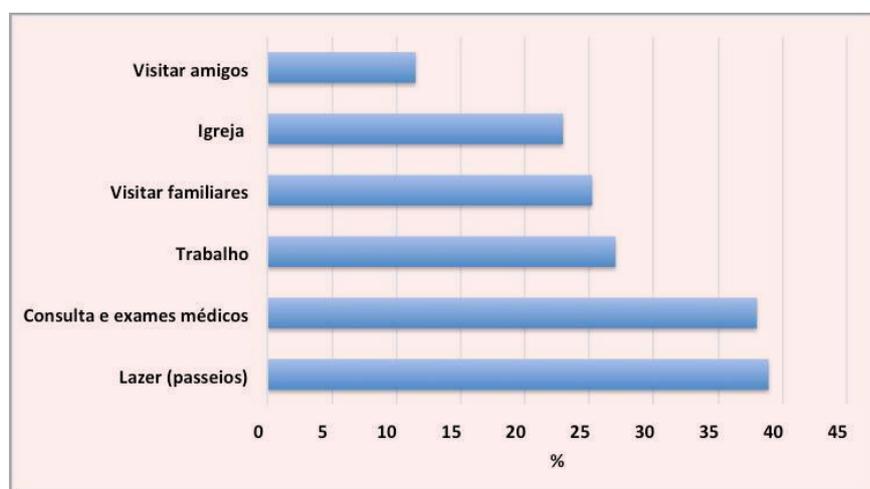
<b>Característica</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
<b>Doença grave nos últimos doze meses?</b>		
Sim	191	17,3
Não	911	82,7
<b>Número de consultas médicas nos últimos seis meses</b>		
Nenhum	210	19,1
De 1 a 4	672	61,0
De 5 a 9	155	14,1
10 ou mais	65	5,9
<b>Toma medicamento controlado?</b>		
Sim	673	61,1
Não	429	38,9
<b>Avaliação do estado de saúde</b>		
Muito Bom	169	15,3
Bom	481	43,6
Regular	381	34,6
Ruim	50	4,5
Muito ruim	21	1,9
<b>Autonomia relatada para realizar tarefas diárias</b>		
Não tenho problemas para realizar as minhas tarefas diárias sozinhas	807	73,2
Tenho algum problema para realizar as minhas tarefas diárias sozinhas	111	10,1
Tenho minhas habilidades para realizar minhas tarefas diárias limitadas	184	16,7
<b>Autonomia relatada para andar</b>		
Não tenho problemas em andar sozinho	879	79,8
Tenho algum problema andar sozinho	100	9,1
Tenho minhas habilidades para andar limitadas	123	11,2
<b>Necessidade de suporte (para os que relatam dificuldades)</b>		
Sim	61	27,4
Não	162	72,6
<b>Sensação de dor ou mal-estar</b>		
Não tenho dores ou mal-estar	457	41,5
Tenho dores ou mal-estar moderados	527	47,8
Tenho dores ou mal-estar extremos	118	10,7

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

### 3.3 Características da dinâmica dos deslocamentos

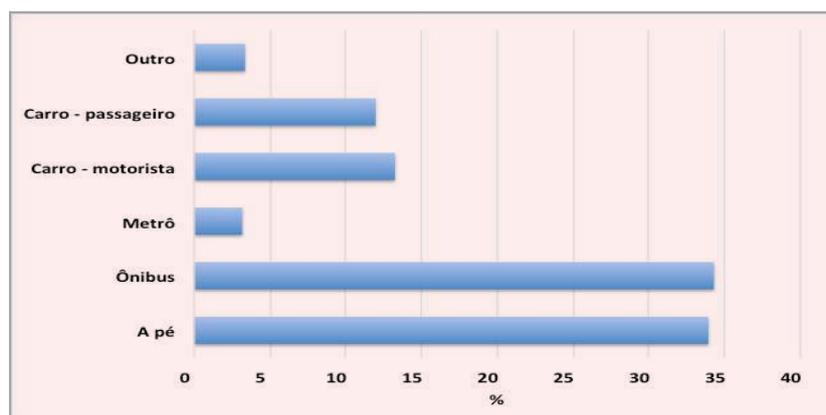
As pessoas idosas entrevistadas declararam se deslocar na cidade, principalmente, para lazer/passeios (39% das menções), consulta e exames médicos (38% das menções), trabalho (27%), visita a família (25%) e ir à igreja (23%). Nesses deslocamentos, esses idosos se deslocam, sobretudo, a pé (34%) ou utilizam ônibus (34%). O percentual de idosos que declararam dirigir é pequeno entre os entrevistados (13,2%), e menor ainda aqueles que declararam utilizar o metrô (3,2%). O tempo médio gasto cotidianamente no trânsito da cidade é menor que 1 hora para 44% dos entrevistados. Entre 1 e 2 horas no trânsito foi relatado por 37% dos entrevistados. Mais de duas horas no trânsito foi a resposta de aproximadamente 20% dos entrevistados.

**Gráfico 16** – Distribuição dos entrevistados segundo principais motivos do deslocamento . Município de São Paulo. 2019.



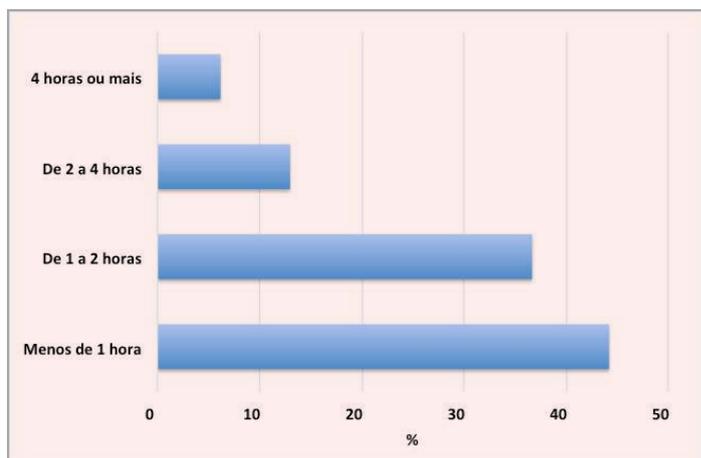
Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Gráfico 17** – Distribuição dos entrevistados segundo modo de locomoção mais frequentemente utilizado. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Gráfico 18** – Distribuição dos entrevistados segundo tempo médio dispendido no trânsito cotidianamente. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Tabela 5** – Características dos deslocamentos dos entrevistados. Município de São Paulo. 2019.

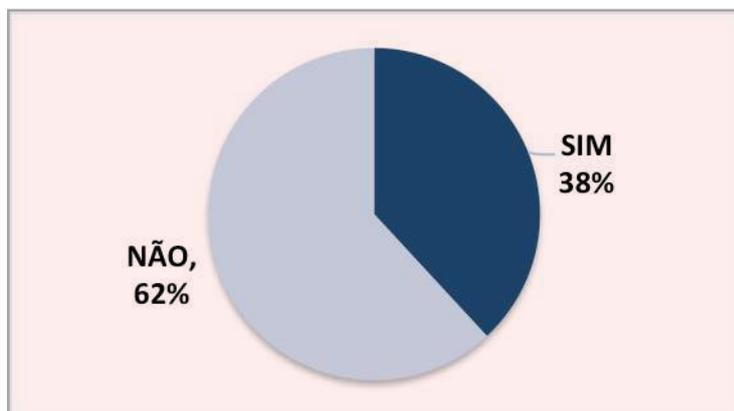
Característica	n	%
<b>Motivos do deslocamento (três principais)</b>		
Lazer (passeios)	429	38,9
Consulta e exames médicos	419	38,0
Trabalho	298	27,0
Visitar familiares	278	25,2
Igreja	253	23,0
Visitar amigos	127	11,5
<b>Modo de locomoção</b>		
A pé	374	33,9
Ônibus	378	34,3
Metrô	35	3,2
Carro		
Carro - motorista	146	13,2
Carro - passageiro	132	12,0
Outro	37	3,4
<b>Tempo diário no trânsito</b>		
Menos de 1 hora	487	44,2
De 1 a 2 horas	404	36,7
De 2 a 4 horas	143	13,0
4 horas ou mais	68	6,2

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

### 3.4 Hábitos e percepções da pessoa idosa como pedestre

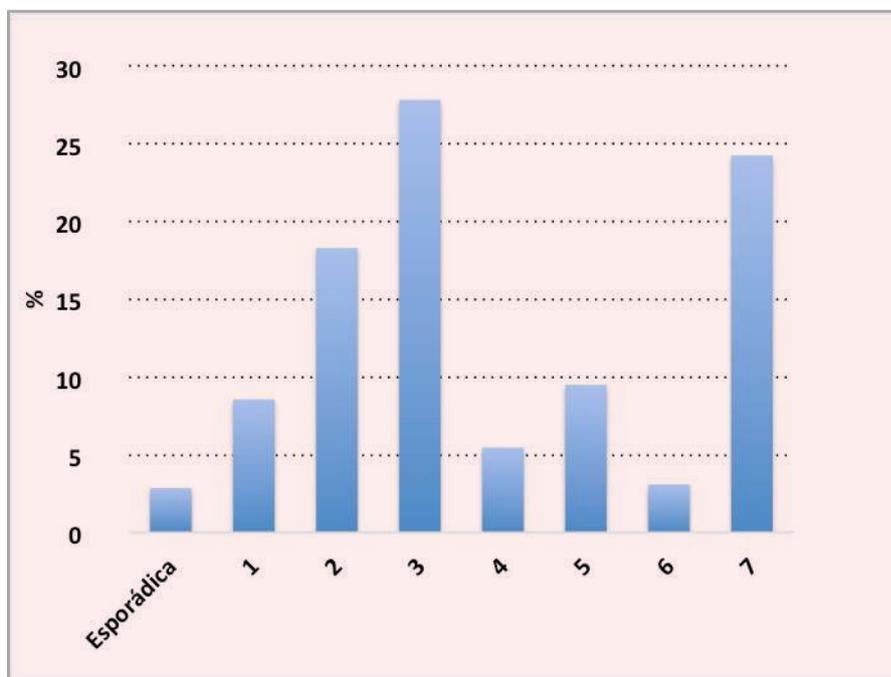
No que se refere aos hábitos das pessoas idosas entrevistadas como pedestres, 38% declarou fazer regularmente caminhadas (Gráfico 19), sendo que entre esses, 70% declarou caminhar pelo menos três vezes por semana, e um em quatro todos os dias (Gráfico 20).

Gráfico 19 – Distribuição dos entrevistados segundo realização de caminhadas. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Gráfico 20** – Distribuição dos entrevistados que declararam fazer caminhadas segundo número de vezes por semana. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

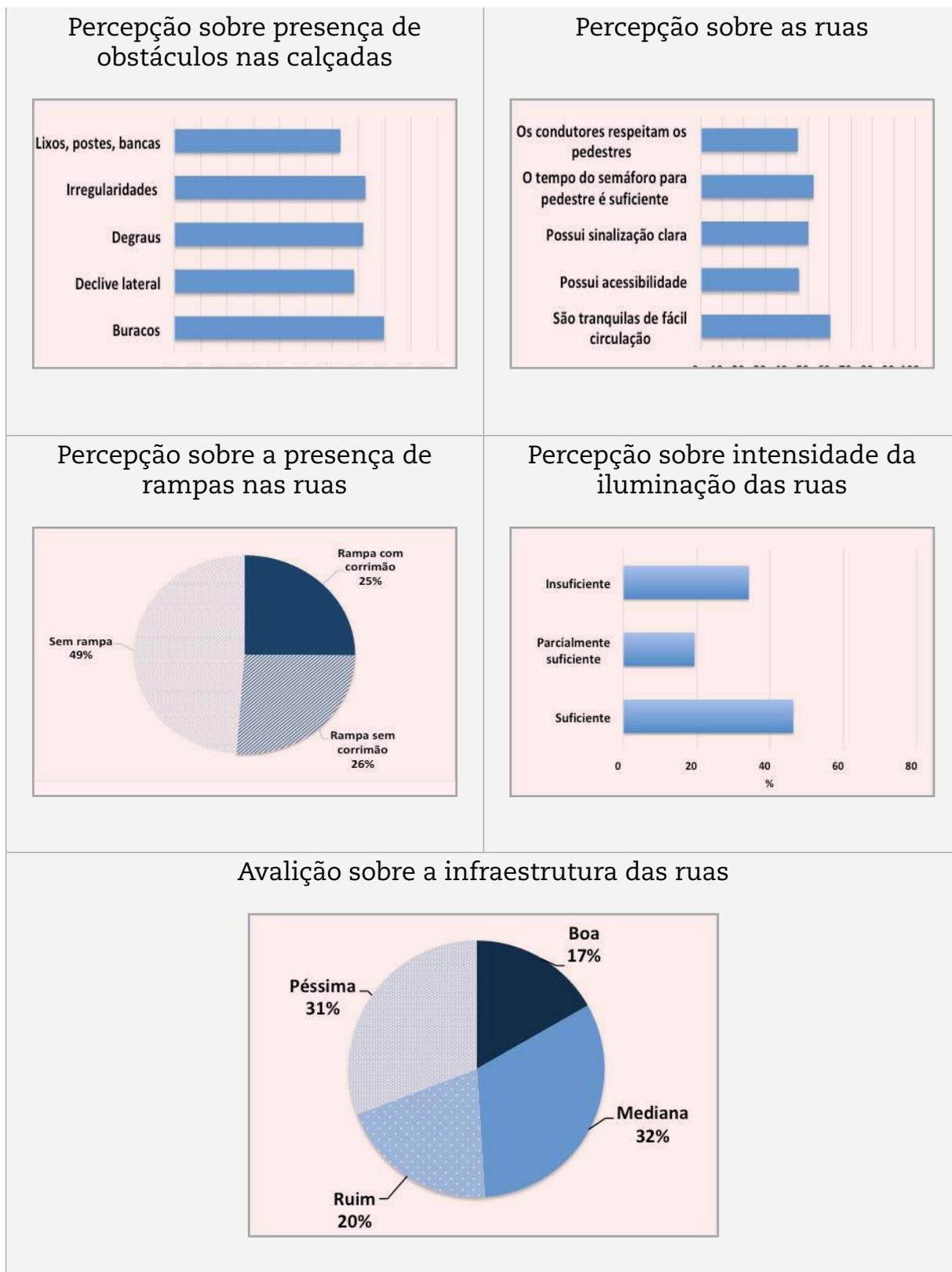
Quando questionados sobre a qualidade das calçadas e das ruas, a avaliação dos entrevistados foi negativa. Com relação às calçadas, os entrevistados relataram encontrar os seguintes obstáculos: buracos (relatados por 80% dos entrevistados); irregularidades (73%); degraus (72%); declive lateral (68%); e lixos, postes e bancas (63%) (Gráfico 21).

Já com relação à avaliação das ruas, 60% das pessoas idosas entrevistadas declararam que as ruas são tranquilas e de fácil circulação, no entanto, apenas 45% reconheceu a presença de condições de acessibilidade. Sobre a sinalização, 50% declarou que as ruas possuem sinalização clara, e 52% que o tempo do semáforo para pedestre é suficiente. Mas, apenas 45% assinalou que os condutores respeitam os pedestres (Gráfico 21).

Mais especificamente sobre as condições de acessibilidade, 51,2% dos entrevistados afirmaram que as ruas têm rampas de acesso, mas rampas com corrimão, foram reportadas por apenas 25% deles. Quanto à intensidade da iluminação, mais da metade dos entrevistados declarou não ser adequada, sendo que 34% assinalou ser insuficiente (Gráfico 21).

Após avaliar alguns aspectos sobre as calçadas e sobre as ruas, os entrevistados foram estimulados a avaliar, de uma maneira geral, as condições da infraestrutura das ruas. Nessa avaliação, 51% dos entrevistados reprovaram a infraestrutura das ruas pelas quais habitualmente caminham no município de São Paulo com as menções ruim (20%) e péssimo (31%). Apenas 17% dos entrevistados avaliaram a infraestrutura das ruas como boa (Gráfico 21). Numa escala de 0 a 10, a avaliação dos entrevistados apresentou média igual a 5,4 pontos e mediana igual a 5,0. Vale observar que 31% dos entrevistados atribuíram nota menor ou igual a 4 pontos, o que corrobora a avaliação em categorias ordinais anterior correspondente a péssimo.

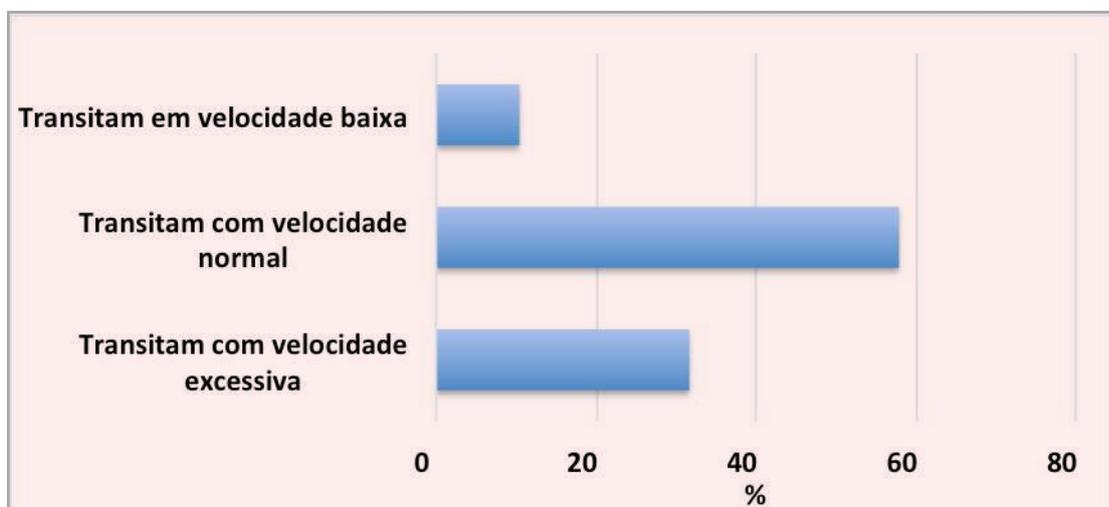
**Gráfico 21** – Avaliação dos entrevistados sobre condições de calçadas e ruas. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

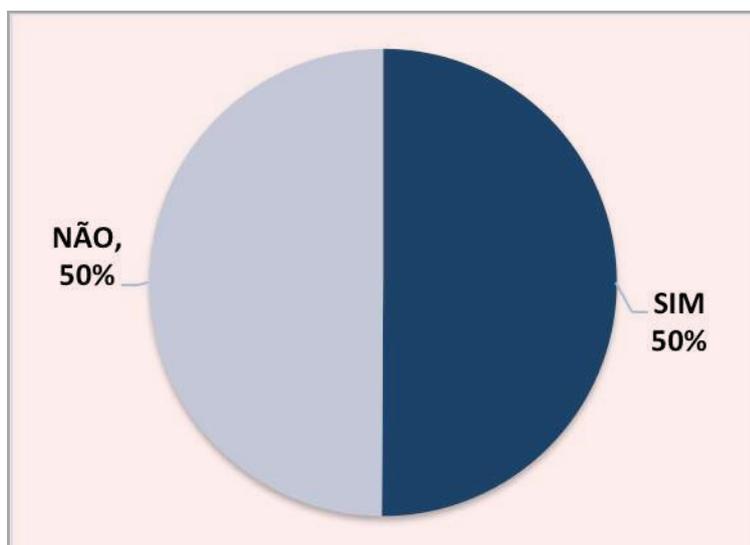
Quando questionados sobre sua percepção em relação à circulação dos automóveis, 58% dos entrevistados declararam que a velocidade é normal, mas, vale destacar que um em cada três idosos avalia que os automóveis transitam em velocidade excessiva. Outro aspecto relevante levantado pela pesquisa se refere à relação entre os motoristas e as pessoas idosas. Segundo 50% dos entrevistados, os motoristas não respeitam as pessoas idosas no trânsito (Gráfico 22).

**Gráfico 22** – Percepção dos entrevistados sobre a circulação dos automóveis segundo velocidade no trânsito (em %). Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Gráfico 23** – Percepção dos entrevistados sobre a circulação dos automóveis segundo respeito dos motoristas com a pessoa idosa (em %). Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Tabela 5 – Hábitos e percepções da pessoa idosa como pedestre. Município de São Paulo. 2019.**

Característica	n	%
<b>Faz caminhada?</b>		
Sim	420	38,1
Não	682	61,9
<b>Número de dias por semana (Apenas aqueles que fazem caminhada)</b>		
Esporádica	12	2,9
1	36	8,6
2	77	18,3
3	117	27,9
4	23	5,5
5	40	9,5
6	13	3,1
7	102	24,3
<b>Avaliação das calçadas</b>		
<b>Presença de obstáculos (todas as menções)</b>		
Buracos	878	79,7
Declive lateral	754	68,4
Degraus	790	71,7
Irregularidades	801	72,7
Lixos, postes, bancas	694	63,0
Outros obstáculos	141	12,8
<b>Avaliação das ruas</b>		
São tranquilas de fácil circulação	663	60,2
Possui acessibilidade	505	45,8
Possui sinalização clara	550	49,9
O tempo do semáforo para pedestre é suficiente	577	52,4
Os condutores respeitam os pedestres	497	45,1
<b>Rampas de acesso</b>		
Com rampa	564	51,2
Rampa com corrimão	277	25,1
Rampa sem corrimão	287	26,0
Sem rampa	538	48,8
<b>Iluminação nas ruas</b>		
Suficiente	511	46,4
Parcialmente suficiente	214	19,4
Insuficiente	377	34,2
<b>Avaliação da circulação de automóveis</b>		
Transitam com velocidade excessiva	349	31,7
Transitam com velocidade normal	638	57,9
Transitam em velocidade baixa	115	10,4
<b>Motoristas dos carros respeitam as pessoas idosas?</b>		
Sim	552	50,1
Não	550	49,9
<b>Infraestrutura das ruas</b>		
Boa	185	16,8
Mediana	355	32,2
Ruim	223	20,2
Péssima	339	30,8

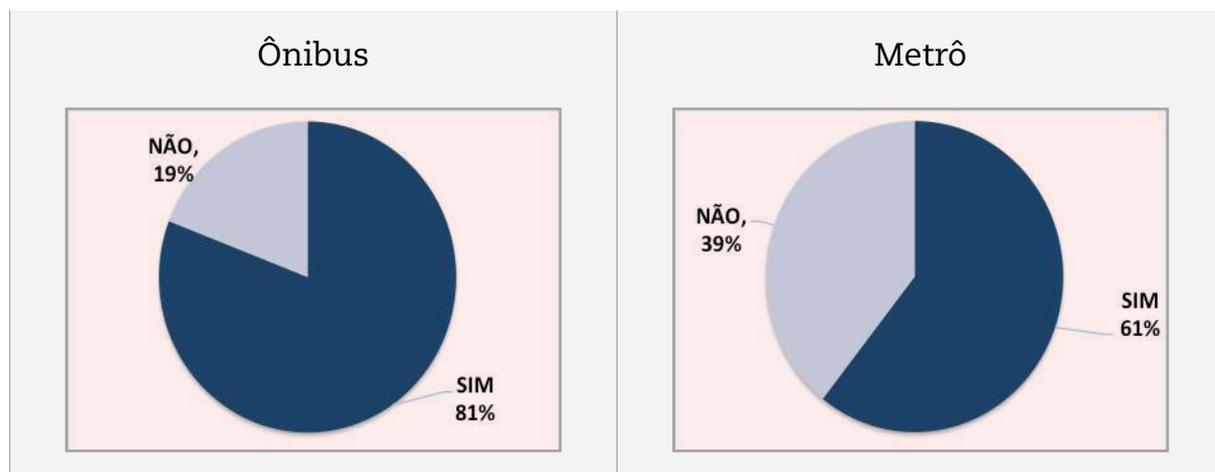
Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

### 3.5 A pessoa idosa e o transporte público

As pessoas idosas entrevistadas na pesquisa declararam serem usuárias dos transportes públicos do município: 81% declararam utilizar ônibus para os seus deslocamentos na cidade, e 61% utilizam metrô, embora este último não seja o modo de locomoção mais frequentemente utilizado nos deslocamentos cotidianos, como observado anteriormente.

Entre aqueles usuários do transporte público (ônibus ou metrô), foi perguntado a distância percorrida até a parada ou estação. Observa-se que para mais de 80% dos usuários de ônibus, a parada fica a menos de um quilômetro de distância, enquanto essa mesma distância até a estação é relatada por apenas 36% dos usuários de metrô. De fato, os usuários do metrô reportaram que a distância da estação é de mais de 2 quilômetros. Talvez isso explique a baixa frequência de utilização do metrô nos deslocamentos cotidianos.

**Gráfico 24** – Distribuição dos entrevistados segundo utilização de transporte público. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Gráfico 25** – Distribuição dos entrevistados usuários de transporte público segundo distância percorrida. Município de São Paulo. 2019.

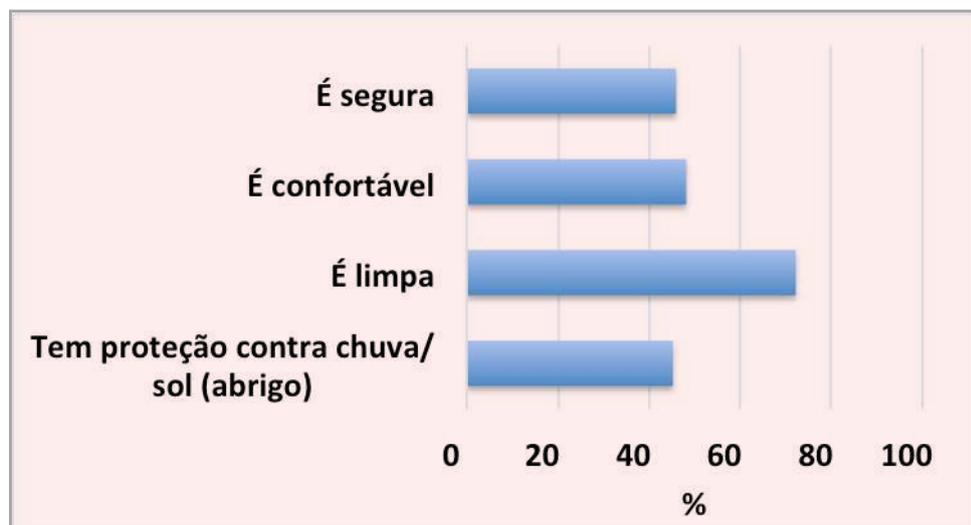


Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

### O idoso como usuário de ônibus

Para os idosos usuários de ônibus, a pesquisa questionou sobre sua percepção quanto às condições das paradas e do próprio deslocamento. No que se refere às paradas, os entrevistados usuários de ônibus têm uma avaliação regular das suas condições: 72% consideram as paradas limpas, mas menos de 50% as qualificam como segura ou confortável. A presença de proteção contra chuva ou sol nas paradas foi reportada por apenas 45% dos idosos usuários desse modo de transporte.

**Gráfico 26** – Percepção dos usuários de ônibus em relação às condições das paradas (em %). Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

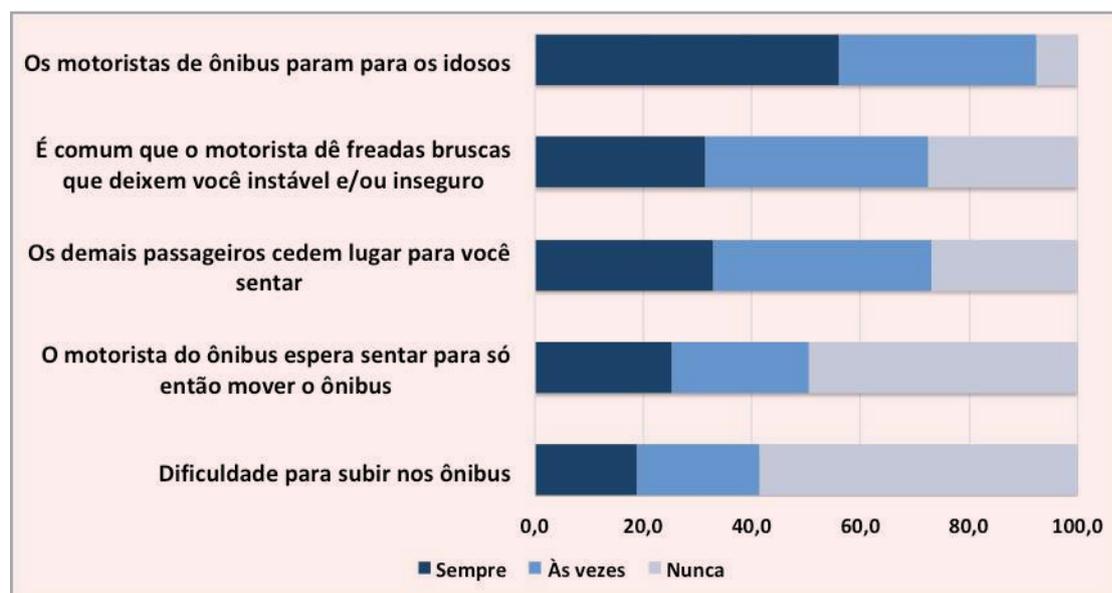
Em relação aos deslocamentos, poucos usuários reportaram terem sempre dificuldades em subir no ônibus (18,7%) e 56% declararam que os motoristas sempre param para os idosos. Isso mostra que esse modo de transporte está acessível para grande parte das pessoas idosas entrevistadas.

Quanto às condições da viagem, observam-se algumas dificuldades: 50% dos entrevistados usuários de ônibus relataram que o motorista nunca espera se sentar para só então mover o ônibus, o que coloca a pessoa idosa em situação de risco de cair. Além disso, 40% dos usuários informam que somente às vezes os outros passageiros cedem lugar para a pessoa idosa se sentar, enquanto 27% declaram que isso nunca acontece. Sobre a condução do motorista, 31% dos usuários reportaram que é muito comum ocorrer freadas bruscas que o deixam inseguros.

Dadas essas condições dos deslocamentos, 46% dos usuários declararam que já houve situações em que quase caíram no ônibus durante o deslocamento, e 23% afirmaram que a queda já ocorreu.

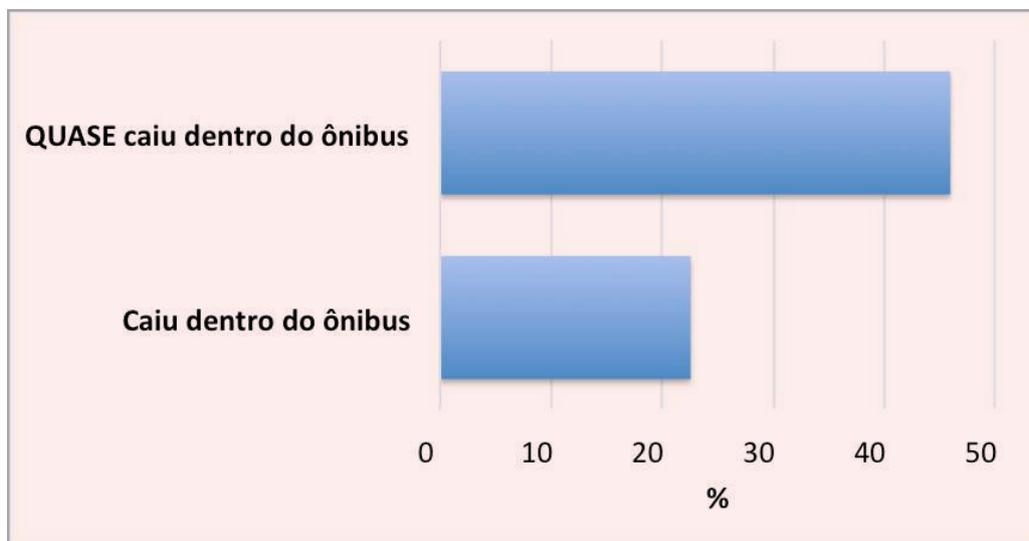
A serem estimulados a darem uma nota de 0 a 10 aos serviços de ônibus do município, os usuários desse modo de transporte tiveram uma avaliação de regular a boa, com uma média de 6,3 pontos e mediana de 7,0 pontos, sendo que 23% atribuiu nota 8 pontos ou mais.

**Gráfico 27** – Percepção dos usuários de ônibus em relação às condições dos deslocamentos (em %). Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Gráfico 28** – Percentual de usuários de ônibus que reportaram queda e risco de queda. Município de São Paulo. 2019.



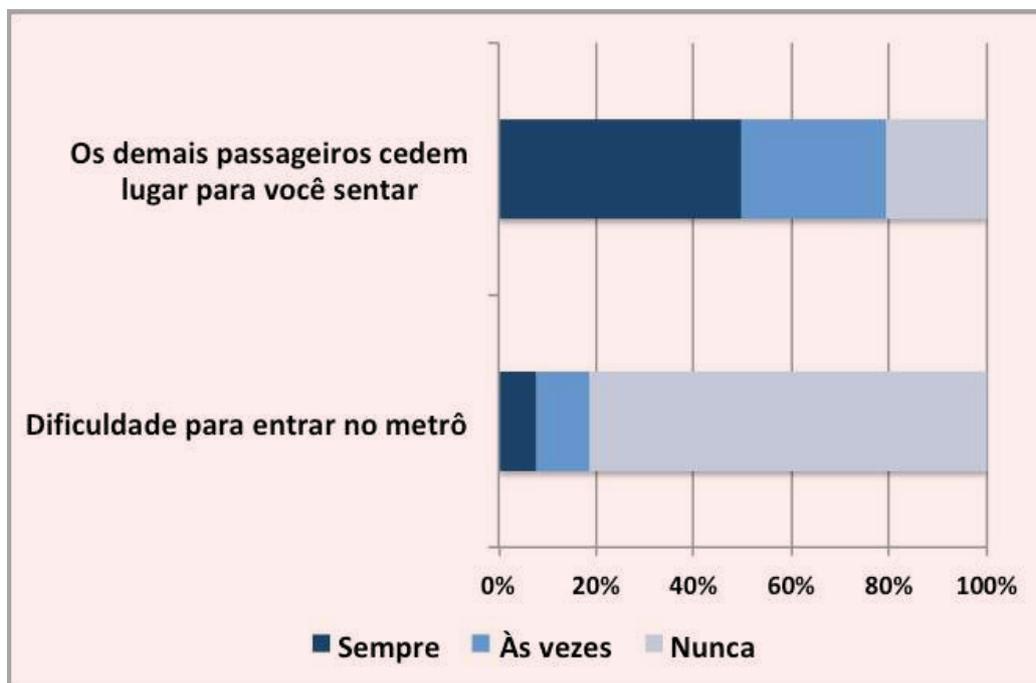
Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

### O idoso como usuário de metrô

Os entrevistados usuários de metrô relatam muito boas condições nos deslocamentos por esse modo de transporte. Em primeiro lugar, ter sempre dificuldades para entrar no metrô é relatada por apenas 8% desses usuários. Por outro lado, a gentileza parece prevalecer no metrô, mais do que no deslocamento por ônibus, visto que 50% dos usuários reportam que sempre os demais passageiros cedem lugar para sentar contra 33% entre os usuários de ônibus.

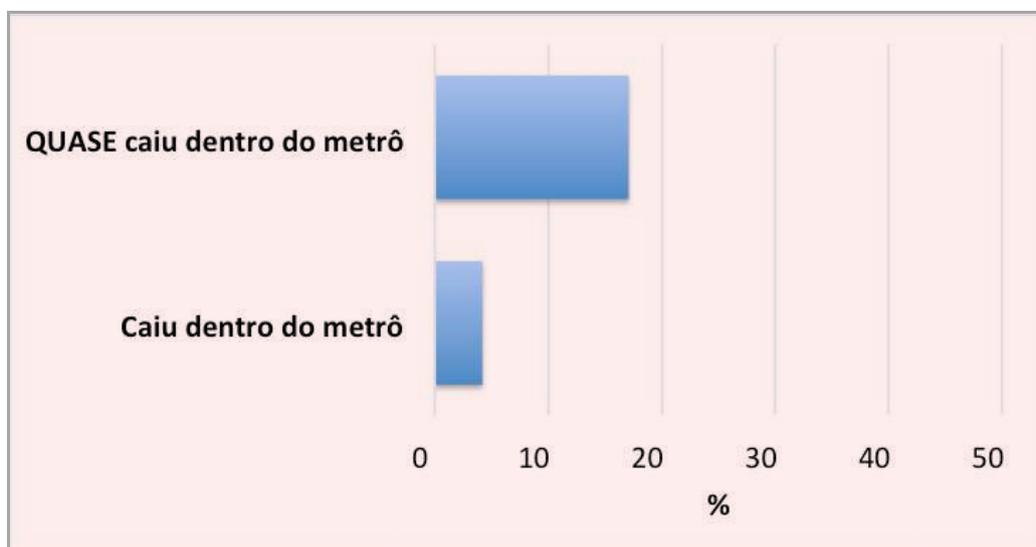
O risco de queda também é muito menor no metrô do que no ônibus: 17% dos usuários do metrô relataram risco de queda, e apenas 4% informaram que caíram durante o deslocamento por esse modo de transporte.

**Gráfico 29** – Percepção dos usuários de metrô em relação às condições dos deslocamentos (em %). Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Gráfico 30** – Percentual de usuários de metrô que reportaram queda e risco de queda. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Tabela 6 – A pessoa idosa no transporte público - ônibus. Município de São Paulo. 2019.**

<b>Característica</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
<b>Você utiliza ônibus?</b>		
Sim	891	80,9
Não	211	19,1
<b>Para aqueles que utilizam ônibus</b>		
<b>Distância até a parada de ônibus</b>		
Menos de 1 km	751	84,3
De 1 a 2 Km	130	14,6
Mais de 2 Km	10	1,1
<b>Avaliação da parada de ônibus</b>		
<b>Tem proteção contra chuva/sol (abrigo)</b>	403	45,2
É limpa	643	72,2
É confortável	429	48,1
É segura	409	45,9
<b>Dificuldade para subir nos ônibus</b>		
Sempre	167	18,7
Às vezes	203	22,8
Nunca	521	58,5
<b>O motorista do ônibus espera sentar para só então mover o ônibus</b>		
Sempre	226	25,4
Às vezes	223	25,0
Nunca	442	49,6
<b>Os demais passageiros cedem lugar para você sentar</b>		
Sempre	292	32,8
Às vezes	360	40,4
Nunca	239	26,8
<b>É comum que o motorista dê freadas bruscas que deixem você instável e/ou inseguro</b>		
Sempre	279	31,3
Às vezes	366	41,1
Nunca	246	27,6
<b>Caiu dentro do ônibus</b>		
Sim	201	22,6
Não	690	77,4
<b>QUASE caiu dentro do ônibus</b>		
Sim	317	45,9
Não	373	54,1
<b>Os motoristas de ônibus param para os idosos</b>		
Sempre	500	56,1
Às vezes	324	36,4
Nunca	67	7,5

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Tabela 7** – A pessoa idosa no transporte público - metrô. Município de São Paulo. 2019.

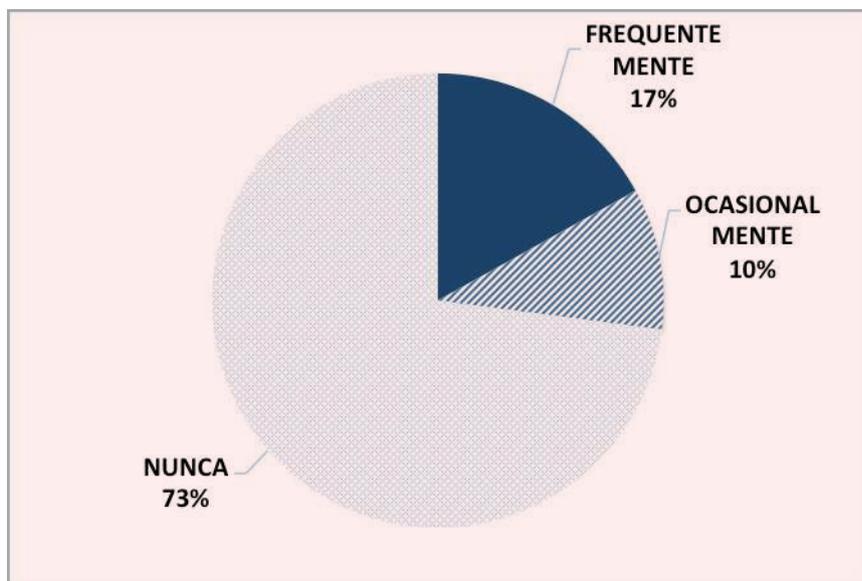
Característica	n	%
<b>Você utiliza metrô?</b>		
Sim	668	60,6
Não	434	39,4
<b>Para aqueles que utilizam o metrô</b>		
<b>Distância até a estação do metrô</b>		
Menos de um quilômetro	240	35,9
De 1 a 2 quilômetros	130	19,5
Mais de 2 quilômetros	298	44,6
<b>Dificuldade para entrar no metrô</b>		
Sempre	52	7,8
Às vezes	71	10,6
Nunca	545	81,6
<b>Os demais passageiros cedem lugar para você sentar</b>		
Sempre	331	49,6
Às vezes	200	29,9
Nunca	137	20,5
<b>Caiu dentro do metrô</b>		
Sim	28	4,2
Não	640	95,8
<b>QUASE caiu dentro do metrô</b>		
Sim	114	17,1
Não	554	82,9

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

### 3.6 A pessoa idosa como condutora

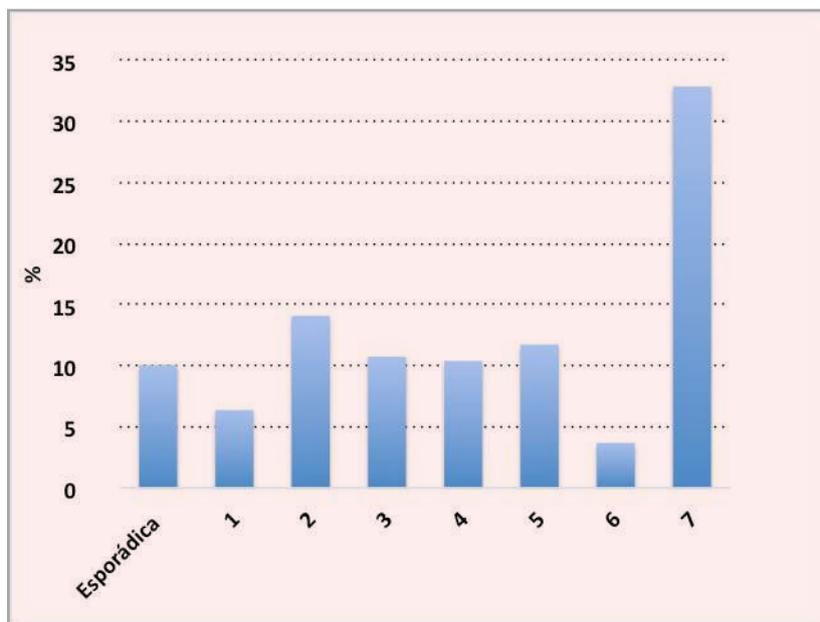
A pesquisa levantou informações sobre a frequência com que o entrevistado dirige automóveis ou outros veículos a motores na atualidade. Apenas 27% dos idosos entrevistados declararam dirigir atualmente, sendo que 17% frequentemente (Gráfico 31). Sobre o número de vezes por semana que dirige, entre aqueles que declararam dirigir, 33% declarou que dirige todos os dias(Gráfico 32)

**Gráfico 31** – Distribuição dos entrevistados segundo frequência com que dirige atualmente. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Gráfico 32** – Distribuição dos entrevistados que declararam dirigir na atualidade segundo número de vezes por semana. Município de São Paulo. 2019.

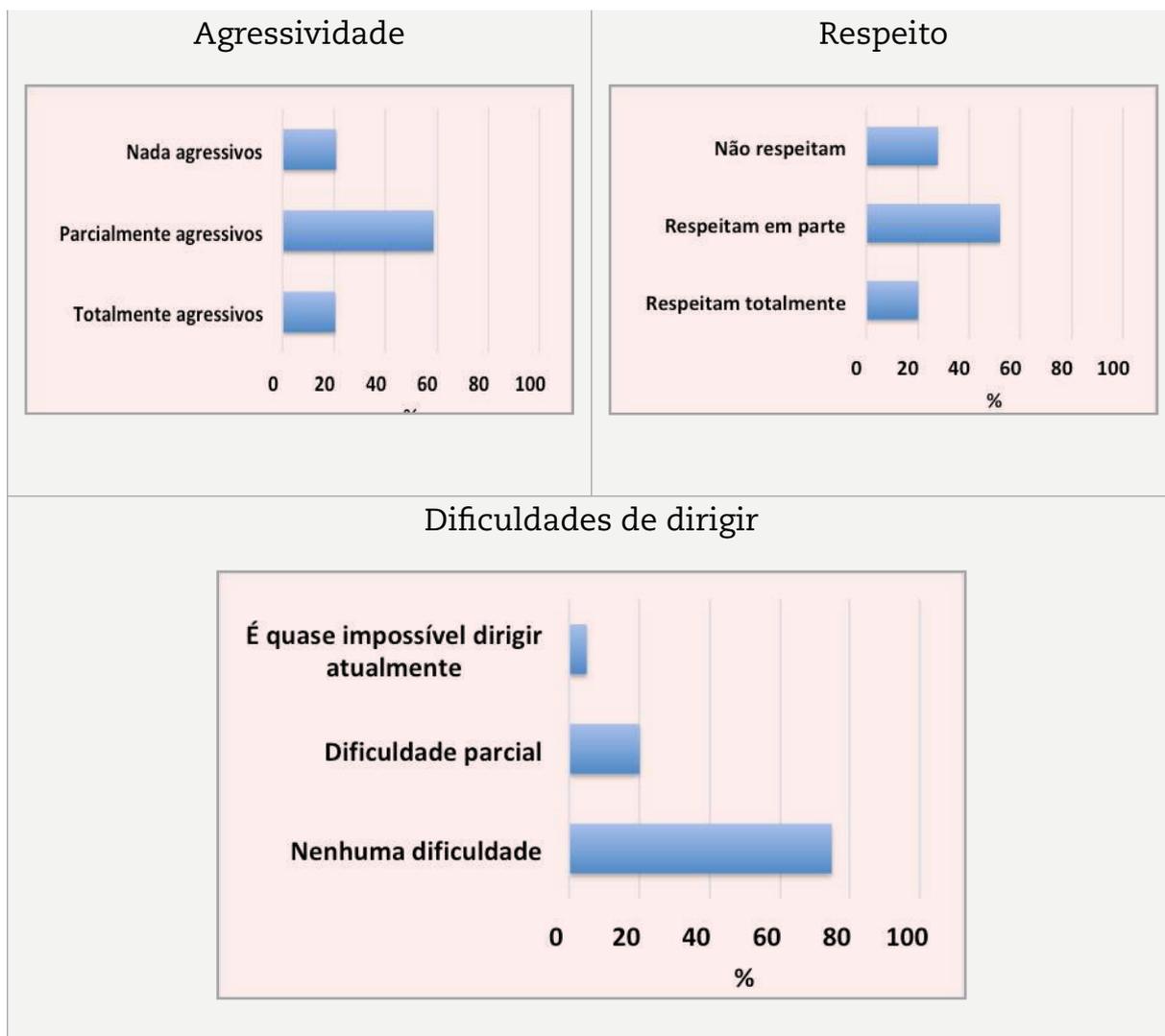


Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

No que se refere à percepção dos entrevistados que dirigem sobre o trânsito na cidade, 80% deles reconhecem que os condutores dirigem com alguma agressividade, sendo que 21% afirmam que os condutores são totalmente agressivos. Sobre o respeito dos demais condutores com relação à pessoa idosa

que dirige, 28% afirmam que não há nenhum respeito e 52% que respeitam em parte. Apesar de reconhecerem agressividade e falta de respeito nos demais condutores, 75% entrevistados que dirigem afirmaram não ter nenhuma dificuldade de dirigir, apenas 5% declararam que é impossível dirigir nos dias atuais.

**Gráfico 32** – Percepção dos entrevistados que dirigem em relação ao comportamento de condutores e dificuldades de dirigir. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Tabela 8 – A pessoa idosa como condutora. Município de São Paulo. 2019.**

<b>Característica</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
<b>Você dirige atualmente?</b>		
Frequentemente	187	17,0
Ocasionalmente	111	10,1
Nunca	804	73,0
<b>Para aqueles que dirigem</b>		
<b>Número de dias por semana</b>		
Esporádica	30	10,1
1	19	6,4
2	42	14,1
3	32	10,7
4	31	10,4
5	35	11,7
6	11	3,7
7	98	32,9
<b>Você considera os outros condutores agressivos?</b>		
Totalmente agressivos	61	20,5
Parcialmente agressivos	175	58,7
Nada agressivos	62	20,8
<b>Você acredita que os demais condutores respeitam quando você está fazendo uma manobra difícil?</b>		
Respeitam totalmente	60	20,1
Respeitam em parte	155	52,0
Não respeitam	83	27,9
<b>Você tem dificuldade para dirigir no trânsito de hoje em dia?</b>		
Nenhuma dificuldade	223	74,8
Dificuldade parcial	60	20,1
É quase impossível dirigir atualmente	15	5,0

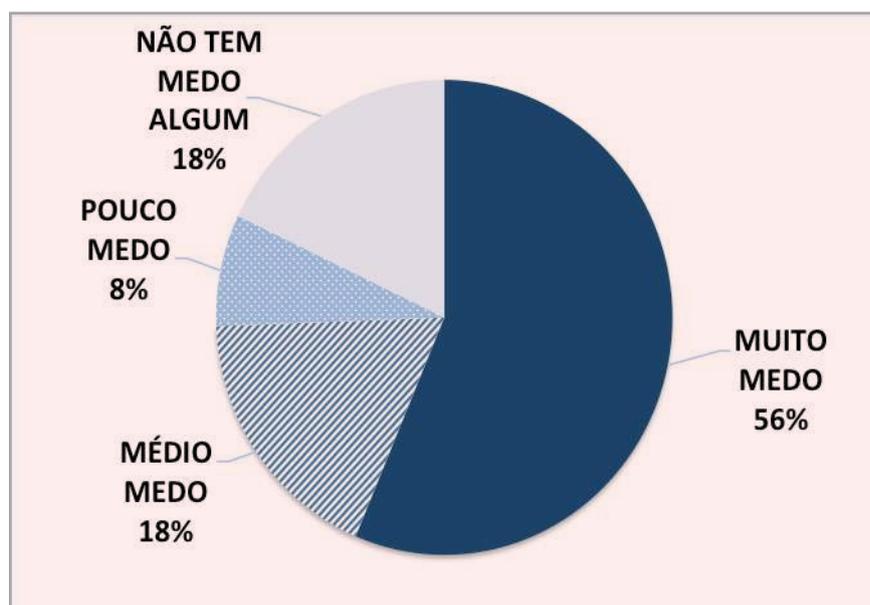
Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

### 3.7 A pessoa idosa e a percepção sobre os acidentes de trânsito

As pessoas idosas também foram questionadas sobre a percepção de risco de sofrer acidentes de trânsito nos seus deslocamentos na cidade, e se já foram vítimas de acidentes dessa natureza.

Com relação ao medo de sofrer acidente trânsito, 82% dos entrevistados responderam ter algum medo de sofrer esse tipo de acidente, sendo que 56% têm muito medo de ser vítima de acidente. Este resultado evidencia o baixo nível de segurança no trânsito da cidade por parte das pessoas idosas entrevistadas.

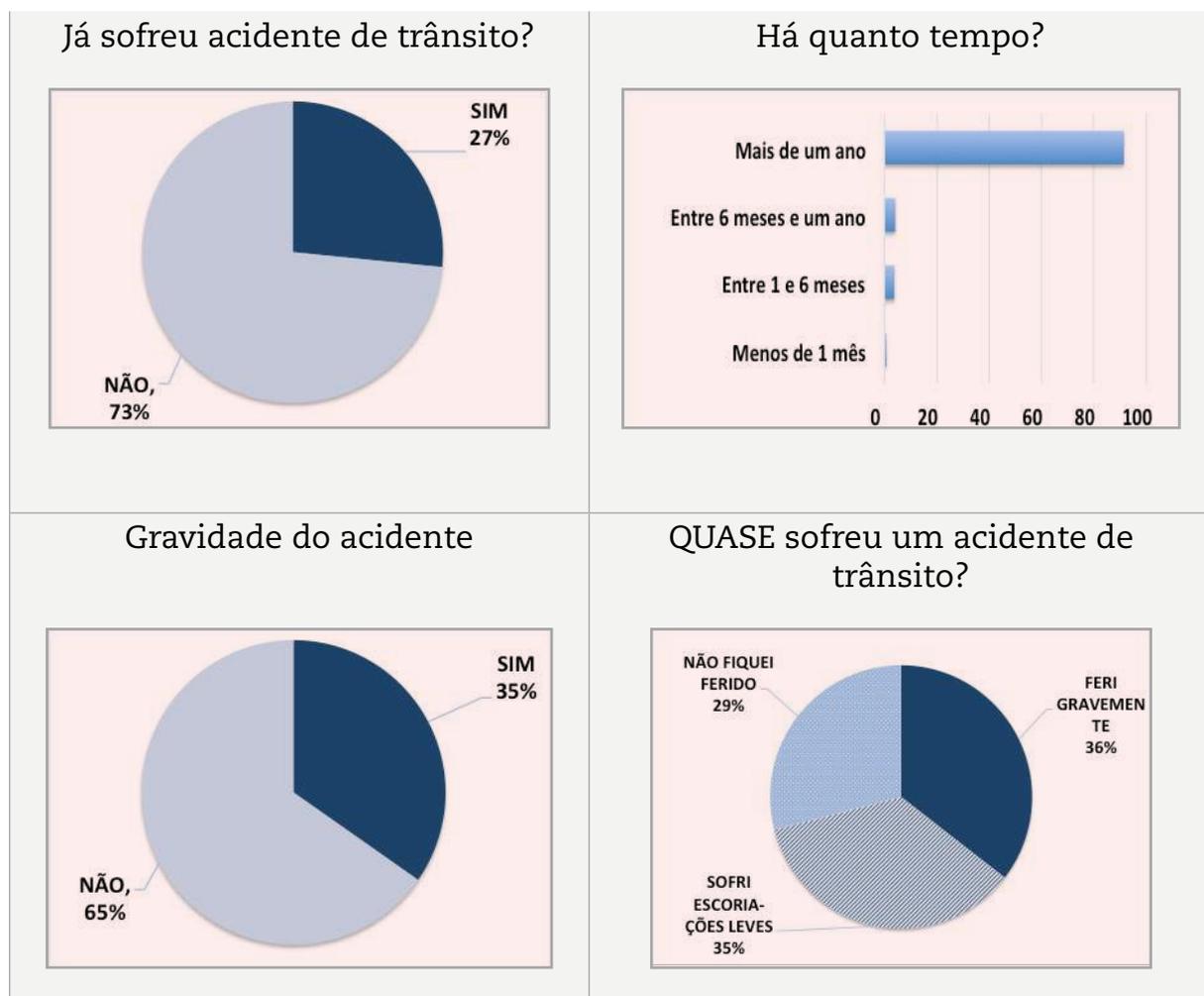
**Gráfico 33** – Distribuição dos entrevistados em relação à intensidade do medo de sofrer acidente de trânsito. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

Quando questionadas sobre a ocorrência de acidentes de trânsito na vida, 27% dos entrevistados afirmaram já terem sofrido esse tipo de acidente. Entre esses que declararam ter sofrido algum tipo de acidente de trânsito, 92% relata que esse evento ocorreu há mais de um ano, e 36% teve ferimentos graves. Verifica-se, portanto, que o acidente de trânsito não é um evento raro na vida das pessoas idosas, e que quando ele ocorre, as consequências são, em proporção relativamente elevada, graves. Entre aqueles que declararam não ter sofrido acidentes de trânsito, foi perguntado se QUASE sofreram esse tipo de acidente em algum momento na vida. Entre esses, 35% responderam afirmativamente, o que evidencia o risco elevado de ocorrência de acidentes de trânsito na cidade.

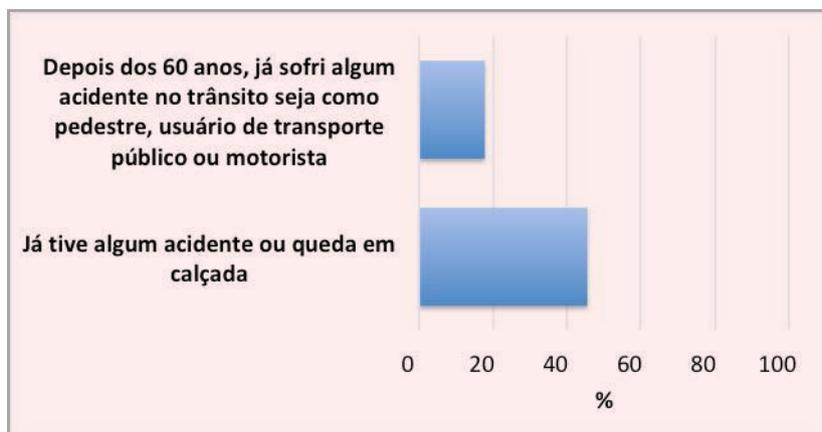
**Gráfico 34** – Distribuição dos entrevistados segundo a ocorrência de acidente de trânsito na vida, tempo e gravidade. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

Para especificar os riscos de acidentes entre as pessoas idosas, foi perguntado se o entrevistado, após completar 60 anos, havia sofrido algum acidente como pedestre, usuário de transporte público ou motorista, 18% responderam afirmativamente a essa pergunta. Ou seja, aproximadamente, um em cada cinco pessoas idosas já sofreu algum tipo de acidente durante o seu deslocamento. Quando questionados sobre algum acidente ou queda na calçada, a proporção daqueles que responderam afirmativamente se eleva para 46%. Esses acidentes nas calçadas foram devidos, segundo os entrevistados, a buracos, desníveis e outros obstáculos existentes que dificultam os deslocamentos a pé.

**Gráfico 35** – Distribuição dos entrevistados segundo alguns aspectos de acidentes de trânsito sofridos . Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Tabela 9 – Percepções da pessoa idosa sobre acidentes de trânsito. Município de São Paulo. 2019.**

Percepções	n	%
<b>Você tem medo de acidentes de trânsito?</b>		
Muito medo	621	56,4
Médio medo	199	18,1
Pouco medo	84	7,6
Não tem medo algum	198	18,0
<b>Você já sofreu um acidente de trânsito?</b>		
Sim	293	26,6
Não	809	73,4
<b>Há quanto tempo foi seu último acidente de trânsito?</b>		
Menos de 1 mês	2	0,7
Entre 1 e 6 meses	11	3,8
Entre 6 meses e um ano	12	4,1
Mais de um ano	268	91,5
<b>Você se feriu fisicamente nesse último acidente de trânsito?</b>		
Feriu gravemente	104	35,5
Sofreu escoriações leves	104	35,5
Não fiquei ferido	85	29,0
<b>Você já QUASE sofreu um acidente de trânsito?</b>		
Sim	281	34,7
Não	528	65,3
<b>Você já teve algum acidente ou queda em calçada?</b>		
Sim	501	45,5
Não	601	54,5
<b>Desde os seus 60 anos até hoje, já sofreu algum acidente no trânsito seja como pedestre, usuário de transporte público ou motorista?</b>		
Sim	195	17,7
Não	907	82,3

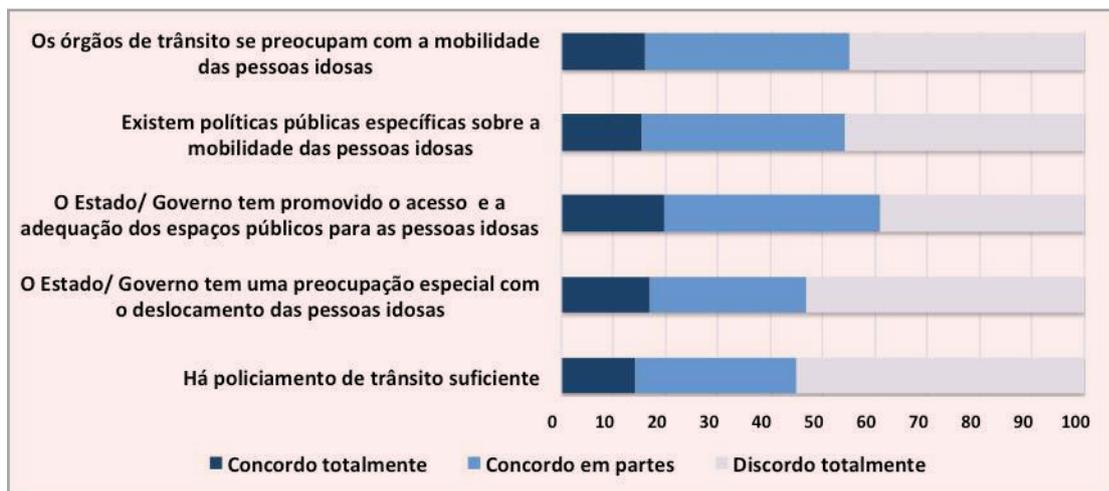
Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

### 3.8 Opiniões da pessoa idosa sobre ações do Estado/Governo em relação à mobilidade urbana

Na conclusão da entrevista com pessoas idosas no município de São Paulo, alguns aspectos sobre a política de segurança de trânsito foram abordados. Em geral, houve elevada discordância com as assertivas propostas (Gráfico 36). Os entrevistados apresentaram maior grau de concordância com a afirmação de que o Estado/Governo tem promovido o acesso e a adequação dos espaços públicos para as pessoas idosas (20% concordam plenamente e 41% em partes). Nas demais assertiva, o grau de discordância foi muito elevado, acima de 45%. Os entrevistados declararam desconhecer políticas públicas específicas sobre a mobilidade das pessoas idosas (46% dos entrevistados discordaram da afirmação); e por outro lado, 45% dos entrevistados consideram que os órgãos de trânsito não se preocupam com a mobilidade das pessoas idosas. Da mesma forma, com maior intensidade (53% dos entrevistados), há uma percepção de que o Estado/ Governo não tem uma preocupação especial com o deslocamento das pessoas idosas. Por fim, os entrevistados observam que o policiamento de trânsito é insuficiente.

Em resumo, há uma percepção de que não há uma preocupação por parte do Estado/Governo em relação à mobilidade da pessoa idosa no município de São Paulo. Os entrevistados reconhecem algumas ações no sentido de melhoria dos espaços públicos, mas o policiamento de trânsito não se faz presente.

**Gráfico 36** – Grau de concordância dos entrevistados em relação a ações do Estado/Governo sobre a mobilidade da pessoa idosa. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

**Tabela 10** – Grau de concordância da pessoa idosa sobre ações do Estado/ Governo . Município de São Paulo. 2019.

Opiniões	n	%
<b>Você concorda que há policiamento de trânsito suficiente?</b>		
Concordo totalmente	156	14,2
Concordo em parte	340	30,9
Não concordo	606	55,0
<b>Você concorda que o Estado/ Governo tem uma preocupação especial com o deslocamento das pessoas idosas?</b>		
Concordo totalmente	186	16,9
Concordo em partes	328	29,8
Discordo totalmente	588	53,4
<b>Você concorda que o Estado/ Governo tem promovido o acesso e a adequação dos espaços públicos para as pessoas idosas?</b>		
Concordo totalmente	216	19,6
Concordo em partes	454	41,2
Discordo totalmente	432	39,2
<b>Você concorda que existem políticas públicas específicas sobre a mobilidade das pessoas idosas?</b>		
Concordo totalmente	169	15,3
Concordo em partes	428	38,8
Discordo totalmente	505	45,8
<b>Você concorda que os órgãos de trânsito se preocupam com a mobilidade das pessoas idosas?</b>		
Concordo totalmente	178	16,2
Concordo em partes	428	38,8
Discordo totalmente	496	45,0

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

# PESQUISA QUALITATIVA

## INTRODUÇÃO

Este relatório sistematiza os dados levantados pelas pesquisas qualitativas realizadas junto a dois públicos: idosos que sofreram algum acidente no trânsito ou nas calçadas da cidade de São Paulo e técnicos/especialistas em trânsito e em cuidados, estudos e atendimento a idosos, de diversas cidades, considerados formadores de opinião sobre o assunto.

A coleta ocorreu entre os dias 13 de junho e 11 de julho de 2019 e consistiu em 40 entrevistas em profundidade, através de ligações telefônicas, a 20 idosos acidentados e 20 técnicos/especialistas (perito em trânsito, doutor em transporte e trânsito, doutoras em políticas relacionadas a idosos, arquitetas, gerontólogas, geriatra, psiquiatra, psicólogas, educadores físicos, bioquímicas, assistentes sociais, jornalista).

Nas páginas que se seguem, são apresentados os resultados obtidos junto a cada público separadamente. Como os roteiros utilizados para o levantamento junto a cada público são bastante distintos, apresentamos primeiro os dados da coleta junto aos idosos acidentados e, na sequência, junto aos técnicos/especialistas.

É importante esclarecer que a ordem de apresentação dos resultados não está necessariamente na sequência do roteiro, mas sim da lógica com que as análises ocorrem. Para melhor esclarecimento e compreensão dos resultados, foram selecionados trechos literais das falas de idosos e de técnicos/especialistas para elucidar as análises.

# RELATÓRIO IDOSOS ACIDENTADOS

## PERCEPÇÃO DO IDOSO SOBRE O ESPAÇO DE CIRCULAÇÃO

Iniciamos as entrevistas buscando conhecer como se dá a rotina dos entrevistados idosos no dia a dia, compreendendo as facilidades e dificuldades enfrentadas nos espaços pelos quais circulam.

A maioria dos idosos sai de casa frequentemente, ao longo da semana, sobretudo para resolver questões práticas, como consultas médicas, fisioterapia, exames, compras no mercado, pagar contas em banco, fazer caminhada, ir à igreja. Alguns saem também para visitar parentes, ir à igreja, divertir-se em shoppings e bailes. Raros são os que trabalham fora de casa, pois a maioria está aposentada. Há casos isolados de senhoras que: cuida da mãe cadeirante e outra que cuida da irmã adoentada.

É possível observar que muitos deles, mulheres e homens, saem sozinhos para seus compromissos, sem acompanhantes, mesmo aqueles(as) que têm dificuldade de locomoção, o que representa já de início um sinal de alerta para esse estudo. Algumas senhoras, ao contrário, devido a problemas de saúde ou sequelas do acidente, não saem de suas casas desacompanhadas para nenhum compromisso, fazem questão de estarem sempre com alguém ao seu lado.

*“Médico, ultimamente tenho muito problema de artrose, sinto muita dor. Ataca muito minhas pernas, ‘cadeiras’ e joelho, não consigo andar direito.”*

*“Saio muito, tenho que resolver contas, fazer tratamentos de saúde, não tenho uma pessoa para sair comigo, moro sozinha.”*

*“Tenho um arquivo de médicos, estou sempre sorrindo, mas saio muito. Pego ônibus apertado, meu marido dirige pouco, ele tem problemas de visão e é diabético.”*

*“Essa semana que vem, por exemplo, não estarei em casa dia nenhum. Tenho muitos médicos, tem exames. Fico o dia inteiro fora, levo lanche porque não tenho possibilidade de comprar. Quase não fico em casa, tudo pra ir no médico.”*

*“Passo na madrugada, saio meia noite e meia, chego 6:30 da manhã em casa, vendo acessórios para telefone na feira da madrugada. E tenho uma banca próxima ao terminal durante o dia, 14:00 eu vou para a banca.”*

“Sou do lar... Sinto muita dor no corpo, tenho artrose na coluna e no joelho, sou diabética. Saio para fazer exercícios e caminhadas. Vou começar a fazer hidroginástica. Ando muito no bairro.”

“Vou para a 25 de março são 22 km. Saio 13:30 de casa de ônibus para trabalhar na banca, vou de ônibus. Em casa vivo de sonhos, pensando se cai alguma coisa na minha mão, ganhar na loteria, quem sabe...”

“Levo minha mãe (cadeirante) ao médico, mas temos muita dificuldade para sair de casa. Sem escada rolante e sem elevador, saio pouco de casa.”

“Sozinha não vou a lugar nenhum. Vou para igreja toda quarta, sou evangélica, minha filha e minha irmã vão comigo, vamos a pé porque é aqui pertinho.”

“Se tiver uma filha disponível, alguém que puder ir comigo aí eu saio. Como saio pouco, eu ando e caminho no quintal, saio na área. Às vezes vou mais na casa dos meus filhos para não ficar muito parada.”

“Eu ia muito ao mercado a pé e sozinha, mas não estou podendo por causa dessas dores. Não estou podendo andar sozinha, até alguns meses atrás eu ia sozinha, agora não to andando sozinha, nem mercado, nem igreja.”

### **Avaliação dos Espaços Públicos**

Boa parte dos idosos não tem o hábito de frequentar muitos espaços públicos com o objetivo de lazer, mas utilizam bastante as calçadas e travessias em seus trajetos para as rotinas diárias, conforme dito acima. Em contrapartida, alguns contam que frequentam espaços públicos como praças, jardins/bosques, clube, academia da cidade, parques e shoppings. Mas há quem ressalte evitar sair de casa para se distrair devido ao cansaço, dores ou pela preocupação com assaltos, violência, atropelamento e quedas.

“Ultimamente não tenho saído para passear não, minha sogra mora comigo, ela tem muita idade, então não saio, fico com ela e minha mulher. Somos só nós três em casa, meus filhos moram longe.”

“Eu não tinha o hábito, mas agora eu tenho. Então, eu tenho o hábito de fazer os equipamentos na pracinha. Fica a uns 2 km da minha casa, vou quatro dias da semana.”

“Gosto de ir ao shopping para ver pessoas bonitas e roupas bonitas...”

“Olha, aqui tem um tipo de um clube para senhoras idosas, tem atração para minha idade...Fisioterapia e exercício físico, vou de ônibus e não pago condução.”

“Saio só quando é para médico, às vezes é quase todo dia. Pra fazer exercícios uma vez por semana, estou precisando arrumar vagas na hidroginástica, estou tentando ver também se consigo vaga no SESC.”

“Faço unhas das minhas vizinhas, que moram na minha rua.”

“Quando saio é só para dar uma volta, normalmente é sozinho. Costumo ir ao clube no sábado ou domingo para jogar baralho, truco e vou de carro porque lá é mais distante.”

De modo geral, as calçadas são bastante criticadas e mal avaliadas: muitos buracos, relevos, obstáculos, degraus, falta de rampas de acesso para cadeirantes e falta de faixas para deficientes visuais. Ressaltam que as calçadas em más condições são o principal motivo de acidentes/quedas e tropeços já vivenciados por vários dos entrevistados. Há quem prefira arriscar-se andando pela rua a andar pelas calçadas precárias e irregulares.

“Tem muitos buracos, eu até outro dia caí na calçada, de repente não vi, tropecei numa pedra muito grande, um pedaço de tijolo, de bloco mesmo no meio calçada, fiquei o mês todo cuidando da costela, não chegou a quebrar, mas inflamou.”

“Péssimas! Como já conheço a vila, procuro não passar nas calçadas quebradas, são escorregadias, caídas (rampas).”

“Não está muito boa não, pelo menos aqui no bairro que eu moro tá muito quebrada, cada um faz do jeito que quer, tem altos e baixos, degraus... tenho que ficar sempre de olho para não cair e machucar.”

“Péssimas, ruins demais, todas de São Paulo são péssimas, não tem calçada boa: buracos, não tem acesso para cadeiras de rodas, cegos não tem aquelas faixas ‘estáticas’.”

“Quando ia no posto da Penha não tinha como andar com a cadeira de rodas da minha mãe.”

“Já caí três vezes na minha rua. Tinha muita lombada, buraco, pedra... quer dizer, daqui até na padaria não dá para andar. Às vezes não enxergo o buraco.”

*“Horrível. Hor-rí-vel. Tenho caído muito nessas calçadas, tem degrau, é mal feita, inacabada...”*

*“Tem muito degrau, eu mesmo, quando estou travada da coluna, às vezes eu prefiro ir pela rua do que na calçada porque é mais plana.”*

*“Algumas calçadas estão péssimas, já tropecei e caí, muito buraco, faltam cerâmicas, elas saem do local na porta da entrada das casas, fica aquela falha, você pisa, pode tropeçar e cair. Além disso tem muita sujeira de animais, cães.”*

*“Minha avaliação é terrível, tem ‘declives’, de repente baixo, muito alto, buracos, já caí duas vezes.”*

Apenas caso isolado avalia positivamente as calçadas, consideradas planas e bem pavimentadas.

*“Regular, reformaram aqui no bairro Cidade Tiradentes. São planas, colocaram paralelepípedo, ficou bacana, tanto do lado que não tem casa, quanto do lado que tem casa.”*

As travessias nas ruas e avenidas, bem como as sinalizações (semáforos, placas e faixas no chão) recebem críticas também, pois são falhas, inexistentes e/ou insuficientes. Alguns contam que há faixas no chão e placas que estão apagadas; as rampas, quando existem, são altas ou quebradas. De modo geral, o semáforo (farol) é a sinalização mais utilizada e considerada também a mais necessária. Na maioria das vezes, os idosos reclamam que o tempo do farol não é suficiente para atravessarem. Além disso, alegam que motoristas de veículos e de motos não respeitam, nem esperam o idoso quando ele está atravessando ou esperando para atravessar. O desrespeito ocorre também quando o idoso é o condutor do veículo. Ademais, há relatos de xingamentos e gestos desrespeitosos de motoristas diversos para com as pessoas idosas.

*“Atravessar tem um tempo certo. Tem lugar perto da minha casa que tem carros que param para os idosos atravessarem, mas tem alguns que não respeitam.”*

*“Alguns tem tempo mais suficiente que outros, alguns terminam muito rápido.”*

*“Muito ruim, não tem tempo, o tempo é muito curto para pessoas de idade, motoristas não respeitam o idoso, abriu o farol eles já estão andando, a cidade é muito rápida.”*

*“Tem uma travessia muito perigosa, mudo o caminho, vou para o lado da padaria, subo mais e fico esperando. Aqui onde moro o trânsito é muito agressivo.”*

“Colocaram um farol lá na avenida, aí eles cortam o caminho na rua da minha casa, então de manhã é um trânsito terrível, mas o pior é o tanto que eles passam correndo. Eu mesmo para atravessar a rua eles vem com tudo e tenho medo.”

“A sinalização é fraca, as placas estão apagadas, é difícil de ver, quando vê já está tomando multa, é complicado.”

“Ta difícil, uns motoristas... Eu atravesso nas listrinhas e no farol, espero abrir e fechar, não costumo correr para atravessar não, mesmo no farol fechado é arriscado o motoqueiro te pegar no farol.”

“Eu só passo e atravesso no semáforo. Alguns param e alguns não param não, a gente dá sinal com a bengala e eles não estão nem aí. (...) Eu enxergo muito pouco, fica difícil, tem que ficar de cabeça baixa. Quando eu saía sozinha eu caía muito.”

“A rua está esburacada bem na faixa, tenho que sair da faixa para pegar a rua mais lisa, porque tem muito buraco. (...) Moro em um bairro de muita ladeira, tem que levantar a perna para subir mais. Prefiro andar na rua porque é uma reta para não tropeçar, para não correr o risco de cair.”

“Se o farol não der sinal para parar eles param, se não, eles não param, eu não me arrisco, no dia que a mulher parou para eu passar, foi muita educação e não entendi, fiz sinal para ela seguir. É muito raro as pessoas terem respeito e educação no trânsito.”

“Faixa de pedestre muitas vezes está até apagadas principalmente aqui no meu bairro.”

“Nem todas as ruas têm semáforo, mas é horrível e instantaneamente fecha, principalmente eu que tenho dificuldade de atravessar. Mas não sou só eu, mães com crianças, pessoas de idade, etc...”

“Às vezes o semáforo ta aberto pro pedestre e aparece um motoqueiro doido que atravessa e me assusta.”

“Semáforos que não funcionam, alguns lugares não têm semáforos. Se for o caso coloca a mão pra frente e tenta atravessar. Se parar parou, se não parar é melhor não atravessar.”

“Estava vindo um motoqueiro e um carro, dei um pulo pra frente, torci meu joelho, o motorista reclamou e o motoqueiro saiu falando palavrão.”

Sendo assim, a maioria dos idosos, principalmente as mulheres, sente-se insegura ao sair de casa, seja pelos riscos de acidentes de trânsito (sobretudo atropelamentos por motos) e riscos de quedas, seja pela violência nos bairros

(assaltos) ou por traumas devido aos acidentes já sofridos. As mulheres sentem-se mais seguras quando estão acompanhadas, mas como já dito, nem todas têm acompanhantes. À noite a sensação de insegurança é ainda maior, pois nem sempre a iluminação é adequada, o que faz com que a grande maioria das pessoas idosas sequer saia de casa após anoitecer.

*“Quando passa motoqueiros é perigoso, tem que tomar muito cuidado, quem tá dirigindo tem que estar muito atento, quem dirige tem que prestar atenção. Tem que estar sempre atento.”*

*“Tem alguns lugares que a gente evita porque tem muito ‘noia’. Praças invadidas. Não é iluminada, mas não saio à noite.”*

*“Todo dia e toda hora não temos segurança nenhuma, somos assaltados, roubam a gente em qualquer lugar. E agora a modalidade é matar. Parece que tem prazer em matar. A iluminação tá ruim, parece que acende só de dia e apaga de noite.”*

*“Luz não clareia nada, é mais quebrada que funcionando. A luz não clareia muito não, clareia só um pedacinho, se do outro lado não tiver luz não clareia nada.”*

*“Tenho bastante medo de sair. Peguei medo de sair. Não consigo ir na padaria, pertinho daqui de casa porque tem cruzamento, vem carro de cima, de baixo.... não vi o ônibus... e peguei medo. Ele buzinou e eu assustei.”*

*“Não saio mais à noite, tenho medo, o fluxo de carro é grande, as árvores tampam a visão dos postes, da iluminação de rua. Só saio à noite se eu estiver de carro, a pé não ando mais, por causa do meu joelho não tenho como correr, eu parei de dirigir. Prefiro fazer ‘meu pedaço’ a pé.”*

*“De madrugada eu não ando por aqui não, risco de assalto, já vi dois assaltos de moto na avenida.”*

*“As motos vêm do nada, aparece do nada, parece formiga! Tenho medo de assalto, os motoqueiros se fantasiam de entregador de pizza para assaltar, de manhã e de tarde, não tem hora.”*

## RELAÇÃO DO IDOSO COM O TRÂNSITO

Com o objetivo de entender a relação da pessoa idosa com os veículos no trânsito, fizemos perguntas que os estimulassem a pensar nas primeiras palavras ou expressões que lhes viessem à mente no instante em que citamos as palavras: “Trânsito”, “Carro” e “Transporte Público”, separadamente.

Antes de elencar tais expressões, cabe dizer que a palavra “Trânsito” veio carregada de sensações e percepções negativas, enquanto a palavra “Carro” foi associada, na maioria das vezes, a conforto, praticidade e segurança para quem tem e utiliza. Já “Transporte Público” foi associado a ônibus e/ou metrô, ambos com cunho negativo, na maior parte das vezes, devido ao desconforto e desrespeito, principalmente.

A seguir as associações espontâneas realizadas pelos entrevistados:

**Trânsito:** “Bagunça, péssimo, falta de educação, terrível, muito difícil, engarrafamento, congestionamento, preocupação, medo, intolerância, trauma, atenção, cuidado, perigoso, louco, acidente, loucura, povo nervoso, violento, alta velocidade, excesso de carros, perigo, multas, agitado, carros, atropelamento”.

*“Agitado. Geralmente tem muitos veículos na rua hoje, fora do comum.”*

*“Violento! Não tem como nem atravessar, tem que esperar muito tempo para atravessar porque eles não esperam a gente.”*

*“Muito bagunçado. Vai e vem, vai e vem, que fecha um lado, abre outro, muito corrido.”*

*“Ta muito louco” Fluxo de carro muito grande, as pessoas saem de carro pra tudo, fazem percursos pequenos de carro, vai ali na padaria de carro. Povo muito nervoso. Não sei se é porque são jovens, e eu estou mais calma, estão sempre com pressa.”*

*“Acidente, porque o trânsito aqui é muito louco, primeira coisa que a gente pensa é isso quando sai de casa, é medo de sofrer atropelamento ou levar tombo na rua.”*

*“Eu tenho medo de ser atropelada, porque às vezes a gente vai atravessar no sinal fechado, o carro e a moto passam correndo, mesmo o sinal estando fechado pra eles.”*

*“Me passa tanta coisa que você não queira nem imaginar, penso que quando vou atravessar os carros vêm... fica um trauma, ne.”*

*“Bagunça. Um não tolera nem tem paciência com o outro.”*

*“Preocupação. Eu dirijo há muitos anos. Tanto quando dirijo, quanto quando estou como pedestre. Tenho medo de atropelar ou ser atropelado.”*

*“Péssimo. Muito carro na rua, muitas pessoas sem educação, é péssimo andar sozinha. Na cidade e em bairros movimentados.”*

**Carro:** *“passeio, distração, viajar, trabalhar, conforto, tranquilidade, locomoção, comodidade, necessidade, facilidade, medo”.*

*“Passeio, eu costumo pedir muito pra Deus estar tomando conta, quando vou viajar a primeira coisa que eu peço é segurança pra Deus. A gente não sabe... a gente procura tomar cuidado, mas o outro...”*

*“Necessário, meu marido dirige e às vezes me leva no médico de casa, no fim de semana passear, ter lazer, é gostoso ter o carro.”*

*“Facilidade, ajuda muito, conforto, segurança, meio de transporte que facilita.”*

*“Não tem coisa melhor que carro, andar, sair, espaiar.”*

*“Não estou utilizando carro, utilizo muito ônibus, saio só para resolver minhas coisas, não tenho uma pessoa que possa me dar uma carona, minha filha tem carro, mas é raro ela poder me levar em algum lugar, ela mora longe.”*

*“Muito bom! Ele te leva para onde você quer ir, não depende de ninguém, não precisa perguntar para o motorista, nem pedir para parar. Facilidade.”*

*“Carro para se locomover, leva e traz, melhor do que esperar horas por condução. É difícil para chegar em outro local, é difícil. Tem que trocar de condução.”*

*“Medo, já bati o carro, quebrei a mão. Tem uns três anos.”*

*“Medo total. Porque em alta velocidade, medo de atropelamento.”*

**Transporte público:** ônibus é o mais lembrado por ser o mais utilizado pelos idosos entrevistados, enquanto metrô é mencionado apenas por alguns. Associam a “péssimo, medo, falta de conforto, falta de respeito, falta de espaço, degraus altos (no caso dos ônibus), motoristas sem educação (mas não todos) que muitas vezes não param o veículo quando tem idoso no ponto”. E mais, reclamam que esses motoristas não esperam o idoso se assentar antes de dar a arrancada no ônibus, e às vezes proferem palavras grosseiras e/ou tratam os idosos com descaso e desrespeito. Vale dizer

que alguns entrevistados se lembram, nesse momento, dos acidentes já sofridos (sobretudo quedas) em ônibus. Algumas associações positivas referem-se à praticidade, rapidez, necessidade.

*“Se tivesse um transporte adequado para todo mundo, ninguém gostaria de andar de carro, todo mundo ia gostar de andar de metrô e ônibus.”*

*“Necessidade para todos nós. Sem ele a gente não consegue sair de casa.”*

*“Metrô e ônibus eu não consigo pegar mais. Peguei medo. Uma vez eu estava no ônibus, quando fui descer a luzinha do ônibus estava acesa, mas mesmo assim e ele tocou o ônibus, fui parar longe! Na rua.”*

*“Muito cheio o ônibus. Falta de respeito, falta de educação, xingamento, motorista não espera, fecha a porta, empurra, um caos! Metro e trem também.”*

*“Preocupação com as freadas bruscas, se não estiver sentada no banco a gente cai. Eu já cai uma vez, não machuquei, quando cheguei em casa que senti dor no corpo, aí fui no pronto socorro.”*

*“Tá péssimo, muito lotado, pouco ônibus, filas enormes para conseguir entrar, não consigo lugar para sentar.”*

*“Vem uma imagem negativa à minha mente, tem ônibus que não está em boa condição. Degraus muito altos, a gente quase cai, é difícil... assentos que não estão bons, rasgados, higiene também, são sujos.”*

## **Sentimentos**

O sentimento predominante entre os idosos no trânsito é o medo. Sentem-se apreensivos, preocupados e assustados no trânsito, não só pelo acidente que já sofreram, mas pelas condições atuais e todos os limitadores e precariedades já apontados.

*“Aqui nas vilas é mais tranquilo, o que eu fico assustada é quando vai nas estradas é mais corrido, muito rápido, aí fico mais apreensiva, mas procuro me tranquilizar, tem que saber que a pessoa que tá dirigindo dirige bem, tem que confiar em primeiro lugar em Deus, ele guarda e protege.”*

*“Mais um sentimento de medo de acidente.”*

*“Eu, de verdade, gostaria que as pessoas que cuidam do trânsito fizessem a sinalização do trânsito, porque é uma máfia. Tem corrupção, é uma empresa que só faz isso para ganhar multa, dinheiro, é uma fábrica de multa.”*

*“Falta de respeito é muito grande, tem a até morte. Outro dia vi uma pessoa morta no trânsito, tenho um sentimento... Se fosse para dirigir eu nem ia dirigir mais, dá até medo.”*

*“Medo porque tem uns que respeita, tem outros que não respeita. Eu não confio.”*

*“Amedrontada e preocupada, mas sempre cautelosa e andando acompanhada.”*

*“Tenho medo, não confio neles (os motoristas/carros), não confio em atravessar, tento achar ao máximo uma sinalização para atravessar, eles passam por cima se passar da hora do sinal. Pressa de sempre.”*

*“Eu me sinto segura quando saio com meu marido, se eu sair sozinha tenho mais medo.”*

*“Faço minha oração e pego na mão de Deus e saio. Na população tem gente de bem e tem gente que corre e não respeita o idoso.”*

## **RISCOS: COMO O IDOSO SE VÊ NO TRÂNSITO**

Podemos afirmar que a maioria dos entrevistados não sofreu acidentes graves, apenas alguns resultaram em fraturas e sequelas mais severas e prolongadas. As principais causas, na opinião dos idosos foram: falta de atenção (deles mesmos, mas também dos motoristas), alta velocidade dos veículos e desrespeito dos motoristas para com o idoso.

Contudo, cabe dizer que em vários casos o acidente ocorreu nas calçadas, ou seja, foram quedas devido à precariedade das mesmas. Então, mais uma vez, as críticas se voltam para as mesmas, consideradas irregulares, inseguras, esburacadas e descuidadas. Apesar de saberem que a responsabilidade das calçadas seja dos moradores, reforçam que seria importante a prefeitura fiscalizar e exigir calçadas melhores e reformadas. Outra causa comum, são quedas dentro dos ônibus ou ao descer dos mesmos, justificadas pelos pesquisados como irresponsabilidade e desrespeito dos motoristas.

*“Eu caí bem no canto, tem uma pedra/bloco bem grande, a pessoa colocou pra sentar, acho, rente com a parede da quadra, não olhei e não reparei esse bloco, cheguei naquele lugar e tropecei.”*

*“No caso foi o motorista que não teve atenção, ele deveria ter mais atenção, a luz estava acesa, o passageiro, eu, estava descendo e ele não teve atenção, não me viu descer, sou grande e forte e ele não me viu. Foi*

falta de atenção dele. Porta aberta, luz acesa e ele não prestou atenção em mim. Arrancou o ônibus e eu caí lá na rua.”

“Imprudência da motorista, se preocupou com o alarme e não puxou o freio de mão. Desceu do carro e não puxou o freio. Eu não vi, estava de costas, diz ela que ela parou o caro e não puxou o freio de mão. O alarme disparou e ela parou pra pegar, aí o carro rodopiou, como ele é automático ele para. Era um carro de grande porte.”

“Verificar o celular, me tirou a atenção e acabei batendo na traseira do outro.”

“Em agosto do ano passado eu estava vindo do shopping para casa e um motorista passou numa lombada com toda velocidade, eu estava no banco de trás, conforme ele passou todo mundo voou pra cima. Como eu estava com problema de saúde eu caí e fracturei uma das vértebras da coluna.”

“Há dois anos atrás caí do ônibus, o motorista arrancou e eu caí, as minhas colegas desceram na frente e eu fiquei pra trás. Caí deitada na calçada, não cheguei a machucar. O motorista nem percebeu que eu caí.”

“(…) A pessoa entrou na contramão e me derrubou, eu não poderia voltar, ela não obedeceu, eu estava perto da calçada. Tive uma luxação no meu joelho e faz três meses que está difícil recuperar. (…) Fui socorrida, mas a pessoa foi embora, foi o pessoal do meu pedaço me socorreu.”

“(…) o carro parou pra mim, pra eu atravessar, mas a moto veio e não parou, tentei correr e deu uma câimbra no joelho e eu caí, graças a Deus caí pra fora, não na avenida, o motorista parou, mas o motoqueiro não parou. Já tem uns 5 anos que aconteceu. (…) Ninguém socorreu, o motoqueiro saiu correndo, até hoje faço tratamento, tenho osteoporose, artrose, e por isso está demorando a sarar meu joelho.”

“Um motoqueiro veio me cercar, era de manhã, eu estava indo trabalhar, fiquei com medo de ser assaltada. Fui correr e pisei num buraco e caí.”

Na opinião da maioria dos entrevistados, a principal deficiência no trânsito está na falta fiscalização do poder público sobre o cumprimento das leis de trânsito e das condições das calçadas, ruas e semáforos. Ademais, ressaltam a falta de respeito do condutor, sobretudo em relação ao idoso. Desse modo, para que outros acidentes de trânsito não ocorram com mais pessoas idosas, sugerem:

- fiscalização do trânsito/investimentos;
- manutenção/reforma de ruas e calçadas;

- educação e conscientização de pedestres e motoristas (campanhas publicitárias, treinamentos, palestras, cursos, etc);
  - treinamento para motoristas de ônibus: cortesia, respeito, educação;
  - treinamento para motoristas em geral sobre como é ser idoso no trânsito hoje em dia;
- profissionais/policiais para orientar os idosos nas travessias de ruas;
- mais passarelas para pedestres;
- tempo maior nos semáforos (farol);
- redução do limite de velocidade.

*“A principal deficiência está na falta de investimento do governo para fiscalizar, a frota de veículos aumentou e não fizeram investimentos para acompanhar, abrir mais avenidas, mais espaço para fluir o trânsito.”*

*“Tem que ter mais fiscalização da prefeitura e do governo, não precisaria ter aquela pedra ali, eu acho, às vezes tem uma árvore caída ali, se a pessoa não ver ela tropeça também.”*

*“Falta de fiscalização. Não tem uma pessoa para orientar no trânsito, para dizer o que fazer e o que não fazer. Se o farol estiver queimado deveria ter um pessoal para ajudar no trânsito ou ajudar na travessia de um pedestre.”*

*“Precisa ter mais fiscalização, tem muitos veículos que estão rodando e não podem rodar. Esse cara que me atropelou estava com o carro muito velho, isso pode ter piorado a situação do acidente. Aqui tem uns veículos muito velhos.”*

*“As pessoas têm que ter mais atenção, olhar para o chão, a prefeitura arrumar as calçadas, estabilizar o nível, tem muita lombada, quebradas, elevadas, muito degrau. Prefeitura teria que verificar isso.”*

*“Eu acho que os motoristas têm que ter atenção, tanto os motoristas dos coletivos, quanto os de carros, para evitar de acontecer acidentes. (...) ‘Tem que dirigir por mim e pelos outros’ é o que os motoristas de ônibus falam.”*

*“A escola é onde deve começar, é fundamental. Tem que ensinar a dar respeito ao próximo.”*

*“Tem que ter mais respeito, quem dirige ter mais cuidado, se preocupar com a vida do outro.”*

*“Eu sugiro que esses motoristas tivessem treino, que as companhias tivessem uma índole diferente, não criar uma máfia dentro dessas companhias.”*

*“Falta de observação e de respeito dos motoristas, falta prestar atenção, todo mundo fica com o celular. Esses vidros escuros a gente não vê quem tá dirigindo. Se o vidro estivesse mais claro eu veria o que a pessoa pretendia fazer, ela não me viu e eu não pude ver quem estava lá dentro, se ela tinha atenção ao trânsito.”*

*“Mais segurança nas ruas, mais faróis (semáforo), ter mais visão e respeito com os pedestres.”*

*“Eu acho que eles tinham que fazer manutenção nas ruas e calçadas, não ter calçadas altas e baixas, mudar isso.”*

## **A CIDADE IDEAL**

Por fim, buscamos compreender junto aos idosos como seria uma cidade ideal, que atendesse às demandas e necessidades dos idosos, levando em consideração aspectos como mobilidade, segurança, transporte público, calçadas, travessia, áreas de lazer e iluminação. O que se nota é que os entrevistados sintetizam as necessidades, críticas e sugestões apresentadas ao longo do estudo. Então, na opinião das pessoas idosas a cidade ideal, em linhas gerais, deve ter:

- motoristas e pedestres atentos e respeitosos, sobretudo com os idosos,
- mais linhas de ônibus,
- pontos de ônibus mais próximos das vilas e comunidades,
- ônibus vazios, confortáveis, limpos, novos, com degraus rebaixados para facilitar o embarque e desembarque de passageiros, utilizando energia limpa, não poluente,
- calçadas bem feitas, planas, com acessos de rampas, limpas, sem buracos, sem degraus e/ou obstáculos,
- veículos em velocidade baixa ou média. No máximo 60km por hora.

- respeitar a velocidade indicada nas placas,
- mais policiamento e também fiscalização nas ruas, calçadas, praças e locais públicos em geral,
- treinamentos (policiais, motoristas, motociclistas) para lidar adequadamente e com respeito aos idosos,
- cursos e treinamentos específicos para motoristas de transporte público para terem mais educação e respeito com o passageiro, sobretudo quando o passageiro ou pedestre for uma pessoa idosa,
- campanhas de conscientização voltada para os idosos tratando sobre os riscos do trânsito,
- travessias seguras, bem sinalizadas; faixas de pedestres; tempo de semáforo suficiente para o idoso atravessar,
- iluminação com lâmpadas brancas, claras, funcionando em perfeitas condições, trocadas imediatamente sempre que necessário garantindo maior segurança para todos,
- praças e parques ideais para crianças, idosos e famílias em geral, arborizadas, com aparelhos de ginástica e policiamento,
- mais respeito, paciência e educação no trânsito;
- placas e sinalizações indicando e estimulando atitudes de respeito e educação no trânsito.

*“Uma calçada plana, espaçosa, com facilidade para deficientes andar de cadeira de rodas, idosos caminharem tranquilamente, sem desviar de buracos.”*

*“Os ônibus deveriam ter um combustível limpo, solar, sem queima de óleo diesel e gasolina, ar condicionado, escada com altura de 10 cm do chão, que facilitasse a subida, deveria ter um degrau que abaixaria para a pessoa subir.”*

*“Mais áreas de lazer com segurança, com praças, com lagos, árvores e arbustos espaço para piquenique.”*

*“Eu acho que tinha que pensar no lado do idoso. Tem motorista que não tem paciência com idosos. Orientar, ter aulas, orientar os motoristas, dar cursos. Lá tem respeito mesmo, tinha que ter uma cidade, alguma coisa, para dar exemplo.”*

“Mais respeito dos motoristas para os idosos, esperar passar, terminar de atravessar. Deveria ter psicólogos, palestras em associações e sociedades para orientar idosos e motoristas.”

“Os motoristas deveriam ter mais atenção, consideração e paciência com os idosos no trânsito.”

“Deveria ter mais áreas de lazer, tem muito ‘noia’, corre muita droga, todo banquinho de praça que você senta, tem gente usando drogas.”

“Mais luminosidade, a gente vive ligando que às vezes as luzes da rua estão ‘tudo’ apagada, e os pontos de ônibus também, deveria ter mais iluminação, tem assalto por causa da falha na iluminação.”

“Uma cidade que já fui e gostei muito é Brasília, os motoristas respeitam os pedestres, os são fios subterrâneos, a cidade é limpinha. Nesse aspecto lá é uma cidade ideal.”

“Calçadas planas, espaçosas, com cimento que não racha, sem degraus.”

“Abaixar mais os degraus dos ônibus, motoristas andar um pouco mais devagar quando um idoso entrar.”

“Teria que ter pontos de ônibus mais próximos. Uma pessoa de muleta aqui no bairro não consegue chegar no ponto. Isso não se faz” Aqui no Inajá os pontos ficaram muito distantes.”

“Eu acho que deveria ter mais. Precisa melhorar a altura dos degraus dos ônibus, tem uns que é muito alto.”

“Calçadas deveriam ser planas, tem umas mais altas que as outras, tem umas descidas... evitar degraus.”

“Deveria sim, aqui perto de casa tem duas praças, então precisaria ter mais, tem lugar que não tem.”

“Eles deveriam andar na velocidade certa, respeitar a velocidade ideal. Aqui eles não respeitam, ultrapassam a velocidade.”

“Sim, áreas de lazer seria muito bom, principalmente para pessoas que não trabalham mais. Tipo um clube, como esse que frequento, com atividades, exercícios para o corpo, ensinar como cuidar do corpo, aprender alguma coisa, como costura e artesanato.”

“Eu acho que deveria ser rampas, ou se tiver colocar sinalização, adesivo em muro e no portão, que tenha possibilidade para a gente andar melhor, sem precisar andar na rua.”

# RELATÓRIO TÉCNICOS/ESPECIALISTAS

## COMO O IDOSO É VISTO E TRATADO PELA MÍDIA

### Pessoas idosas e o trânsito

*“Penso na questão do ir e vir diante da sociedade, e não só no trânsito em si, não penso em faixa de trânsito, penso em circulação urbana. O idoso está saindo do anonimato e tem muito idoso circulando.”*

Ao iniciar as entrevistas com os técnicos/especialistas buscamos levantar as primeiras ideias que lhes vinha à mente quando se diz: “a pessoa idosa no trânsito”. Ocorre que nos dias atuais, devido à longevidade elevada das pessoas idosas, nota-se que cada vez mais elas têm ocupado os espaços nas cidades. Contudo, embora esse fato seja considerado um aspecto positivo, é também fator predominante de preocupação entre os entrevistados, pois se observa reduzida segurança e mobilidade para a pessoa idosa no trânsito atualmente. De modo geral, notamos três tipos de percepções: otimistas, realistas e pessimistas, como veremos a seguir:

#### **Realistas:**

- idosos são desrespeitados pelos demais motoristas e principalmente pelos motoristas de ônibus coletivos;
- necessidade de adaptações no trânsito para atender às demandas e especificidades das pessoas idosas, bem como a importância de os idosos serem mais atentos aos riscos oferecidos pelo trânsito;
- reduzida acessibilidade nas cidades;
- dificuldade para renovação de CNH.

*“Desrespeito. Vem de todas as formas, de todos os lados, embora já esteja melhorando, a população está envelhecendo, melhora um pouco.”*

*“Penso no idoso como motorista e vejo desrespeito. Mas o desrespeito também está para com o idoso enquanto pedestre, mas de forma geral em relação a qualquer pedestre tem desrespeito.”*

*“Há um desrespeito e ninguém pensa que vai ser idoso um dia. Em transporte público também ocorre. Às vezes a gente vê uma pessoa impaciente, um motorista que não espera e um passageiro que não espera.”*

*“Até como cidadã que transita eu percebo certo desrespeito, subestima-se o idoso no volante, a gente sabe que com a idade diminui o reflexo, mas não deve ser tratado desse modo.”*

*“(…) Por exemplo, tem ônibus que não encaram bem o uso pelos idosos, não param, não esperam as pessoas embarcarem, o tempo do sinal que não é suficiente para a pessoa atravessar na rua…”*

*“O idoso é um adulto velho, pensar assim é errado, ele tem especificidades. Uma queda de um idoso é perigosa, uma fratura em um idoso faz com que ele faleça em um ano.”*

*“Esses ‘mais jovens’ (idosos acima de 60 anos até 75 anos) têm dificuldade de renovar a carteira, no caso dos que dirigem, os sinais de trânsito são muito rápidos, principalmente os mais velhos, mais longevos. O trânsito não contempla.”*

### **Pessimistas:**

- idosos no trânsito normalmente são pessoas com reflexo cognitivo mais lento seja enquanto motoristas, seja enquanto pedestres. São mais lentos, inseguros, com dificuldade de visão e de audição, por isso estão mais suscetíveis aos riscos de atropelamento, violência no trânsito e acidentes em geral (ex.: colisões, quedas ou dificuldades em degraus altos em ônibus, calçadas com buracos e desníveis);

- perda de autonomia à fragilidade e limitações (há relatos de especialistas que detectam a dificuldade do idoso no trânsito, mas há resistência do mesmo em aceitar sua nova condição);

- além do desrespeito sofrido pelos idosos (realidade mencionada por muitos entrevistados), há também relatos de preconceito com a pessoa pelo simples fato de ela ser idosa.

*“Eu acho que é um zelo mais excessivo. Maior zelo. Eles dirigem com mais calma.”*

*“Grande risco de atropelamento, por questões ligadas a audição e visão.”*

*“Acho perigoso eles continuarem no trânsito, eles vão perdendo a habilidade de reflexo. Vejo que aqui em BH o pessoal é muito mal educado, a pessoa tem que ter um reflexo maior, ela tem que estar mais na defensiva porque eu acho os motoristas de BH bem mal educados.”*

*“(…) o Conselho Municipal do Idoso é que discute a questão da mobilidade do município, a maior causa de mortes é a violência no trânsito, atropelamento, quedas. Estamos discutindo sobre a atuação*

dos motoristas de transporte coletivo. Quando a queda não ocorre em casa, ocorre no trânsito. Assento do ônibus que não é respeitado, degraus elevados nos ônibus.”

“De modo geral, no trânsito eu vejo que os idosos quando na posição de motorista eles são vistos como pessoas que não têm bom reflexo, que podem ter problema na direção, não enxergar melhor, não ter força. As pessoas às vezes podem ter impaciência se andarem mais devagar, enfim.”

“Até hoje os motoristas de ônibus não param quando veem velhos no ponto. Nossa! Isso acontece muito comigo e com outros velhos também. Lugares nos ônibus, mais jovens que fingem que estão dormindo ou que não estão ouvindo, com fone no ouvido.”

“Como tenho vivência com idoso, observo a dificuldade deles em aceitar não poder mais dirigir devido a comorbidades, problemas de vista, estigma, sempre são xingados, eles falam da questão da paciência. O ato de dirigir, para homem idoso, é sempre uma resistência muito grande. Eles não querem parar de dirigir.”

“Ninguém quer perder a autonomia, idosos insistem em andar sozinhos, muitos idosos querem insistir em andar sozinhos e não dão mais conta, o tempo do sinal não é suficiente, andam com pressa.”

“No shopping tem um número imenso de vagas reservadas para idosos. Vejo isso com certo medo, de ter que ter algumas políticas que permita que eles tenham carteira por muito tempo... é perigoso.”

## Otimistas:

- atualização da lei sobre renovação da carteira de motorista para idosos (cada dia mais idosos conseguem e querem desempenhar a função de motoristas, estão aptos a atender aos estímulos e exigências);

- nova divisão etária entre os idosos (que têm sido cada vez mais longevos): de 60 a 100 anos dividem-se em três faixas de idade (60 a 74 anos – idosos jovens / 75 a 85 – fase intermediária – middle / acima de 86 – mais velhos), cada uma com suas especificidades diferentes.

“Na minha experiência de trabalho, fico muito feliz quando a pessoa na terceira idade consegue ‘praticar o trânsito’ porque existem muitas exigências e muitos estímulos. Mesmo na terceira idade a pessoa consegue desempenhar essa função, mesmo sendo difícil.”

“É gratificante estar bem de saúde para atuar tanto enquanto motorista, quanto pedestre. É um sucesso chegar nesta idade assim.”

*“Tem que levar em consideração que temos pessoas que dirigem bem ou dirigem bem mal. Não é a idade que vai definir a competência no trânsito. Eles são mais cautelosos. Dirigem mais devagar, têm reflexos cognitivos mais lentos. Mas não significa que é menos competente.”*

*“Primeiramente vem a questão de que hoje no Brasil temos o idoso acima de 60 anos, que é muito jovem, e temos idosos com mais de 75 anos, que é uma segunda categoria de idosos.”*

### **Abordagem da mídia sobre a pessoa idosa e suas dificuldades**

*“(...) os meios de comunicação em geral são pautados nas necessidades de outros grupos, mais jovens... não levam em consideração as características dos idosos.”*

Para boa parte dos técnicos/especialistas os meios de comunicação não abordam adequada nem frequentemente as dificuldades das pessoas idosas. Segundo eles, o idoso não tem prioridade nas coberturas da imprensa ou da mídia em geral. Não obstante, nas raras abordagens, observam que em algumas situações o idoso é tratado pela mídia sob uma ótica ora preconceituosa, pejorativa, e até mesmo caricata ou infantilizada; ora de maneira exageradamente positiva, reforçando a busca constante de jovialidade, robustez e perfeição.

Então, de um modo ou de outro, para a maioria as reais dificuldades das pessoas idosas raramente recebem a devida atenção da mídia e da sociedade em geral. Notam que ainda há estereótipos, preconceitos e até mesmo resistência em aceitar com naturalidade o envelhecimento.

*“Não, acho que não, é muito de forma caricata. Vão ao extremo, ou é um idoso muito feliz e sadio curtindo a vida ou um idoso que mal consegue andar.”*

*“Não são tratados adequadamente, a mídia tende a trabalhar com dois extremos: valorização da supercapacidade de um idoso que pratica atividade, numa pressão para que o idoso se mantenha com aparência não envelhecida ou trata como uma pessoa doente e totalmente dependente. É difícil ver a pessoa de maneira valorizada e real, que trabalha e tal.”*

*“Por exemplo, se for fazer uma campanha publicitária, temos o tempo inteiro de lembrar os profissionais da mídia que podem os idosos ter prática sexual e precisam ser lembrados e valorizados.”*

*“Eles colocam o idoso estereotipado ou eles colocam o idoso como se fosse algo similar e não com suas singularidades. Idoso frágil versus idoso superativo. Não abrangem o quanto é singular ser idoso no país.”*

*“Eu penso que é muito por causa dessa ideia, ‘quem quer ser velho?’ Isso é uma questão que precisa ser vista, porque as pessoas não se aceitam como velho, idoso, ninguém aceita nem sequer a nomenclatura e criam ‘terceira idade’, ‘terceira geração’. Existe um estigma, existe um preconceito, há um imaginário social.”*

*“A gente ainda associa a velhice a uma questão do idoso robusto, da aparência bonita, as pessoas ainda trabalham com o ideário do idoso que tem que ser muito bonito e parecido com o jovem. Há preconceito com o idoso, há estereótipos de velhice, ou o pobre que é velho e caquético ou é um alguém robusto que dá conta de tudo e não é considerado idoso. Não é visto como um êxito para a sociedade, muitas vezes perguntam por que o velho sai de casa no horário de pico. Não há respeito pela velhice.”*

*“Acho que pelos meios de comunicação sim, mas acho que às vezes infantiliza muito a situação. Algumas pessoas têm problemas emocionais. Mas muitos são pessoas esclarecidas, dão conta de pensar sozinha, tomar decisões, e às vezes colocam o idoso de forma adoentada. Eu, por exemplo, trabalho com pessoas que têm capacidade cognitiva e é visto como coitado. Mas, envelhecer tem que ser visto como algo bom.”*

*“Geralmente os meios de comunicação colocam as pessoas idosas só como aquela pessoa que tá causando algum inconveniente, precisando de cuidado especial.”*

Ao contrário das percepções anteriores, há uma pequena parcela dos técnicos que observam uma abordagem adequada da mídia sobre a pessoa idosa; se não adequada, pelo menos pioneira no enfoque a esse público. Acredita-se que os idosos estão começando a ocupar espaço na mídia, apesar de ainda reduzido. Nesse sentido, creem que os meios de comunicação podem colaborar e ampliar a abordagem sobre idosos e suas especificidades.

*“Já estão dando espaço, justamente pela realidade do envelhecimento, mas acho que ainda está longe. Os meios de comunicação podem ajudar muito, deveria ter campanhas...”*

*“Tenho um canal no Youtube e um programa que é transmitido por uma TV educativa. O protagonismo é o idoso ser autônomo e se valorizar, ele tem que falar. Daqui a pouco vai ser um número tão grande que vai ter que mudar.”*

*“Acho que hoje sim, o idoso além de ter entrado na pauta das políticas públicas, hoje ele é um mercado consumidor muito grande, então por esse motivo a mídia acaba contemplando esse idoso sim, em função de ser um mercado consumidor em potencial.”*

*“Há uma empresa que busca incluir as pessoas idosas no meio empresarial e profissional. Como estou nessa área tenho observado ao máximo essa questão e percebido que começou a ter maior abordagem no mercado de modo geral.”*

*“Acho que em termos de meios de comunicação tem melhorado, tem tentado abordar o assunto para as pessoas terem mais consciência, mas está muito a desejar.”*

O enfoque dos meios de comunicação sobre as pessoas idosas no trânsito (enquanto pedestres e enquanto motoristas) tem a mesma restrição ou ainda mais reduzida que a abordagem sobre assuntos gerais relacionados a idosos. Considera-se de suma importância que os meios de comunicação divulguem, esclareçam e incentivem os cuidados no trânsito, seja do idoso consigo próprio, seja dos demais motoristas para com ele, dadas as suas limitações e especificidades (lentidão, dificuldades de visão e audição, baixo reflexo, fragilidade, etc).

Casos minoritários entre os técnicos entrevistados notam abordagem da mídia sobre o tema por meio de campanhas publicitárias, porém ainda muito reduzido frente à grande demanda de informação necessária a esse respeito. A principal sugestão e demanda é que os meios de comunicação intensifiquem as campanhas e orientações sobre o idoso e o trânsito, tratando de maneira ampla, abarcando todas as questões relativas ao tema.

*“Em relação ao trânsito eu acho que se fala muito pouco, especificamente sobre trânsito não vejo tratando essa relação do idoso no trânsito, tanto como motorista, quanto pedestre.”*

*“Nem tenho visto tanta reportagem de idoso no trânsito, vejo muito na prática, no dia a dia, quando as pessoas veem um carro mais lento, desqualificam o idoso ou a forma de conduzir. Vem permeado com um preconceito da pessoa idosa no trânsito. Nunca vi a figura de um idoso na mídia ou na propaganda, o idoso dificilmente se identifica nos meios de comunicação. Não vejo a figura do idoso na mídia.”*

*“A mídia deveria apresentar um idoso que tem limitação, mas que precisa de um tempo maior no semáforo para atravessar a rua, mas isso não é observado. Um idoso que é frágil já tem um respeito aos motoristas, ele é mais cauteloso e o idoso que não é assim não...”*

“Não, muito pouco. Acho que deveria ser mais abordado. Acho que tem que ter conscientização dos dois lados, os jovens terem mais paciência com os idosos na rua, se tiver um sinal visível como a bengala ajudar ou esperar, mas tem o idoso que nunca quer largar a carteira de motorista, coloca a vida do outro em risco. Situação bem difícil.”

“Poderia ser mais, o idoso é muito negligenciado na sociedade, há algumas reportagens sensacionalistas. O foco é o buraco e não no idoso. Colocam o idoso para ilustrar os problemas, mas não se fala do envelhecer e da acessibilidade.”

“Não dão relevância para os idosos de modo geral. A cultura é normal voltar a abordagem para os jovens que tem comportamento de risco no trânsito.”

“A acessibilidade para o idoso no trânsito é desprezada no contexto nacional, em algumas localidades a gente vê cuidados, em outros não.”

“O trânsito brasileiro mata 52% da população, a abordagem para o idoso é secundária. Falta atenção necessária ao trânsito e aos pedestres idosos, apesar de não serem maioria.”

“Acho que não, teria que melhorar. Sugiro campanhas de conscientização, tanto dos idosos, quanto do restante da população, ter mais respeito com a pessoa idosa, acho que isso tem que ser ampliado.”

“Acho que não, ainda está bem pouca, precisaria ter mais intensa, deveria ter mais campanhas na TV para incentivar essa melhoria.”

(Des)Interesse e atenção da mídia e da sociedade à pessoa idosa

“Acho que é justamente porque os idosos são uma parcela da população que não desperta interesse, infelizmente não se importam. O Brasil envelheceu quatro vezes mais rápido que França e EUA. Temos uma série de demandas em relação a idosos e isso é ignorado. Temos assuntos muito delicados que precisam ser discutidos e não são discutidos por falta de se reconhecer a importância.”

Para a grande maioria dos técnicos, a mídia de fato não demonstra interesse ou atenção às pessoas idosas, seja no trânsito, seja em outras situações. Isso pode ser observado por meio de algumas percepções ou até mesmo constatações, de acordo com os entrevistados:

- a mídia estaria mais interessada em noticiar e divulgar questões impactantes e sensacionalistas, em vez de oferecer orientação aos idosos;
- o foco das notícias estaria nos problemas em geral, e não em soluções ou na situação do idoso no que se refere ao trânsito;

- há preconceito e despreparo da mídia e da sociedade em geral para discutir e tratar os assuntos relacionados a idosos à tabu / cultura brasileira de não considerar o envelhecimento um assunto de interesse geral; conseqüentemente, o idoso não estaria ocupando um lugar de prioridade no país;

- a mídia foca em outras minorias (etnias, deficientes, LGBT), mas não foca no idoso à considerado grande erro, idoso é deixado em segundo plano;

- há crença de que a maioria dos idosos não tem poder aquisitivo ou de consumo. Ou seja, não seria lucrativo direcionar a publicidade para esse público, embora haja quem pense justamente o contrário.

*“A mídia busca o que é mais impactante ou sensacionalista, não tem muito esse papel de formação e informação. Ou seja, mostrar bons projetos, trabalha no outro sentido, não de formar e exaltar o que é bom, mostra atropelamentos, mas não no sentido de orientação e encaminhamentos.”*

*“O sensacionalismo sim (foca no idoso). Em canais fechados temos reportagens bacanas, acesso a leituras científicas temos coisas bacanas falando sobre isso, mas um acesso geral de uma população, não se fala, o que aparece de idoso é na lógica sensacionalista.”*

*“Acho que quando esse tema é abordado na mídia é focado mais nas dificuldades, em envolvimento no acidente, nas dificuldades em dirigir e não como isso pode ser solucionado. Não se trata em como o trânsito pode ser mais amigável para o idoso.”*

*“(…) Volto à questão cultural, a mídia quer o belo, o perfeito. Isso (falar do idoso) não dá muita audiência, não dá muito ‘Ibope’ falar do idoso... Falar do lado positivo do idoso não se fala, não se cultua a velhice como positiva e sim o lado negativo e de problemas enfrentados.”*

*“É uma vertente tão grande. Por onde começar... temos uma formação cultural de que envelhecer não é bacana. Antes as pessoas morriam cedo e hoje as pessoas envelhecem e não tem uma discussão muito ampla popularmente. A mídia é muito popular, então não é aprofundado. Apenas academicamente isso é discutido.”*

*“Justamente, eu acho que é porque o idoso está mais à margem, ele já não está sendo mais valorizado como motorista, não tem mais emprego nessa área, acham que ele está debilitado, não está mais com vitalidade. Os idosos sofrem o preconceito pela idade, pela mobilidade e pela agilidade e destreza que está mais debilitada.”*

*“Olha, eu já vi muito a mídia tratando a questão dos deficientes, questões raciais, outros grupos, mas não vejo quase nada sobre idosos. Acho que não interessa muito pra mídia, mas é um erro e a nossa população tende a ficar idosa.”*

*“Por causa do baixo poder de compra. Os idosos são, em grande parte, chefes de família, apoio financeiro e desejam e aspiram pouco e o dinheiro deles é dedicado a filhos e netos.”*

*“Apesar de ser um mercado consumidor muito grande, eu acho que a mídia ainda não entendeu que essas pessoas estão aí no dia a dia de forma produtiva no mercado e agora vai ser cada vez mais, principalmente com a reforma da previdência teremos mais idosos produtivos na sociedade. Não entendo porque essa abordagem não é feita, porque já é tempo.”*

*“Porque hoje, a verdade é que a parcela de idosos que tem dinheiro é pouca, a mídia vai dar atenção para quem tem dinheiro para gastar. A mídia vai dar atenção para quem tem capital para fazer o comércio girar, comprar carro e tudo que envolve o trânsito, quem vai gastar com gasolina, melhoria no carro, quem troca pneu, por isso a mídia não tem interesse no idoso de modo geral.”*

Além do desinteresse da mídia pelas questões dos idosos, os técnicos entrevistados ressentem-se e preocupam-se com a falta de interesse das pessoas em geral sobre assuntos ligados às pessoas idosas, no geral e no trânsito. Mais uma vez reforçam a existência do preconceito que se tem para com o idoso, sobretudo no trânsito, seja como motorista, seja como pedestre. Além disso, os técnicos relatam que há percepções enviesadas na sociedade de que o idoso é inútil, pouco produtivo, que precisa conviver em ambientes e/ou grupos específicos para eles (“Terceira Idade”).

Segundo eles, o interesse só existe quando há idosos próximos na família ou quando eles mesmos são os idosos em questão.

*“Não, acredito que não há interesse. Algumas pessoas acreditam que o idoso no trânsito mais atrapalha que facilita, não teriam interesse em facilitar e sim excluir.”*

*“Não, justamente por isso, porque ainda tem muito essa visão da inutilidade, tem essa cultura e percepção sobre ele, de que é inútil. Não é considerado interessante pra mídia e pra sociedade.”*

*“As pessoas têm medo de envelhecer, morrer é um tabu. As pessoas não querem falar sobre morte, ou refletir sobre isso. Em geral discutimos pouco, o medo da morte e o medo de envelhecer faz a população ficar à margem, ficar à parte. No Brasil tem uma separação, por exemplo: festa para terceira idade e para mais novos, contratação de idosos e jovens nas empresas.”*

*“As pessoas não pensam nisso, a gente não pensa quando a gente for velho, a gente é treinado para o imediatismo.”*

*“Eu acho que a sociedade ainda não entende esse idoso como parte desse complexo de mobilidade, o idoso não é visto como parte deste processo. A sociedade ainda valoriza as pessoas mais jovens para esse conceito.”*

*“Não, eu acho que o interesse ocorre somente quando você é o idoso ou tem alguém que é próximo de um idoso, fora isso não.”*

*“Não. Porque eles não são idosos. Quem cuida da mídia ou a maioria da população não é idosa ou não têm idosos, não enxergam com maldade e não conseguem enxergar isso.”*

*“Não acredito que desperta interesse não, pelo contrário, acho que as pessoas tendem a achar que ‘o trânsito não é lugar para idosos’, infelizmente as pessoas acham que não ficarão idosas, não pensam na situação delas no futuro, mas acho que é uma visão equivocada ou uma falta de visão.”*

*“Varia, uns estão mais interessados que outros, suspeito que idosos estejam mais interessados que os mais jovens, as pessoas que tem idosos na família tem mais interesse nesse assunto.”*

Também surge nos resultados, a partir de entrevista com especialista em ageísmo, o fato de que o tema não é discutido ou abordado pela imprensa de modo geral. Acredita-se que isso possa ser justificado pelo desconhecimento da sociedade, pela questão cultural do país (de não valorizar o envelhecimento) e pelo posicionamento político do atual governo.

*“De qualquer forma acho que a gente fala muito pouco sobre isso. Encontrei apenas 15 artigos sobre ageísmo, sem restrição e tempo. Na produção artística nacional não existe nada relativo a idosos/ageísmo. Não vejo abordagens relacionadas a isso.”*

*“Tem melhorado, mas não acredito que o governo atual defenda essa questão, mas felizmente organismos civis, instituições e até a mídia tem melhorado. Um dos vídeos que tenho usado para discutir o ageísmo é um vídeo da Natura. Que discute a posição das mulheres idosas.”*

Alguns entrevistados acreditam que o interesse da mídia e da sociedade pelos assuntos relacionados aos idosos tem começado a aumentar, de maneira lenta e gradativa, visto que os idosos no país estão aumentando e se fazendo perceptíveis. Além disso, há estudiosos, jornalistas, escritores e demais profissionais que têm se dedicado ao tema e estimulado a sociedade e a imprensa a discutir e abordar o assunto de maneira proveitosa e esclarecedora. Outra situação ainda incipiente, mas que tem sido observada por minoria, é

o foco da publicidade para divulgação e venda de produtos para idosos, nesse sentido, a mídia vem buscando esse público.

*“A mídia está acordando pra isso, estamos engatinhando, mas já foi pior, tem melhorado, mas se pode fazer muito. Por exemplo, os grupos de convivência de idosos que têm aumentado hoje quase todos os bairros, pelo menos em BH. Tem encontro de idosos que buscam roda de conversa, exercício físico, esclarecimento, reivindicações. Tem grupos de idosos crescentes. Há cinco anos tinham 50% menos grupos.”*

*“Eu realmente acho que tem crescido... a Miriam Goldberg tem crescido na mídia. Vi sobre o livro dela na Fátima Bernardes. Meu olhar é bem atento pra isso, se sai um livro, um filme ou uma reportagem eu busco muito esse assunto. Mas eu acho que estamos discutindo pouco isso na mídia.”*

*“As reportagens são veiculadas apenas quando há interesse do capital de alguma forma: venda de produtos ou outra como a previdência.”*

*“Eu acho que eles importam enquanto está relacionado ao mercado. Eu trabalho com a disciplina de adulto e fiz uma prática sobre mídia para pessoa idosa: plano de saúde, medicamento, problema de disfunção erétil, sempre como mercado consumidor.”*

*“Acho que só quando é relacionado à doença. A indústria farmacêutica é muito forte, mas em relação à mobilidade é pouco.”*

## **ACESSO DAS PESSOAS IDOSAS AOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO**

*“Acho que a dificuldade de expressar e reclamar se deve aos meios que estão relacionados à tecnologia avançada, e a maioria tem dificuldade de acessar os meios tecnológicos. Não tem a mesma ‘performance’ de memória, de habilidade, não é algo da geração deles. Falta de paciência do mais novo de ensinar, então eles ficam longe da mídia para poder reclamar e se expressar.”*

Perguntamos aos técnicos se eles acham que as pessoas idosas têm acesso à mídia para expor seus problemas. Boa parte deles acredita que há disponibilidade de canais suficientes para os idosos acessarem e se comunicarem, sobretudo as mídias sociais. Entretanto, ressalta-se que grande parcela dos idosos atualmente não tem facilidade (intimidade) com as novas tecnologias de comunicação – são consideradas obstáculos. Há quem se preocupe com a baixa condição financeira da maioria dos idosos brasileiros, o que os impede de ter acesso a meios virtuais de comunicação. Então, sendo assim, a manifestação/expressão dos idosos pelos meios de comunicação ainda é reduzida.

Os técnicos explicam que devido ao baixo interesse pelos idosos e suas dificuldades, faltam informações e esclarecimentos que facilitem o acesso. Além disso, elucidam situações nas quais os idosos sentem-se inferiorizados, têm problemas de baixa autoestima, insegurança e/ou desinteresse em aprender sobre novas formas e tecnologias para se comunicarem e se expressarem.

*“Muito pouco. Por falta de informações de como chegar, como acessar para se expor ou para solicitar algo, não sabem, às vezes, qual caminho seguir para chegar a um meio de comunicação e expor sua demanda, e também pela baixa procura dos meios de comunicação nesse sentido.”*

*“Acho que é porque os idosos às vezes são mais isolados, ou não estão tão acostumados a esses meios de comunicação tão modernos, não tomam a iniciativa de ir até à mídia, ou não conseguem espaço para ir até a mídia.”*

*“Às vezes as ferramentas que hoje são disponibilizadas e tem mais respaldo de divulgação não têm muita acessibilidade. Por exemplo, as redes sociais, um lugar onde ele tem que ir para reivindicar, para onde ligar, para onde ir... eles não sabem.”*

*“Eu acho que há dificuldades por meio de julgamentos, medo de não serem escutados, acharem que vão sofrer preconceitos. Muitas vezes o próprio conjunto de pessoas idosas sente preconceito em relação à idade.”*

*“A dificuldade pode ser do indivíduo que não queira se expor, enquanto caminhos, não saber para onde escrever ou com quem falar.”*

*“Acho que está difícil porque uma grande parte dos idosos é de baixa renda e dificilmente eles conseguem expor os problemas em meios de comunicação, vivem em condições inadequadas, não conseguem acessar.”*

*“Acho que não. Só as pessoas idosas que tiveram acesso a estudo que conseguem se dar bem com a mídia, principalmente os ‘idosos jovens’. Os idosos longevos não conseguem nem ligar uma televisão um pouco mais moderna.”*

*“É difícil no entendimento global, realmente é difícil, mas para uma geração que não cresceu no meio digital e globalizado tem dificuldade também, mas acho que é possível sim eles interagirem sim, se tiver interesse e buscar conseguem acessar, outros são resistentes e limitados.”*

Contudo, menor parte dos entrevistados acredita que há na população uma parcela de idosos que acessa os meios de comunicação, sobretudo as redes sociais. Esses idosos são aqueles mais ativos e/ou proativos, com maior nível de escolaridade e condições financeiras. Além disso, são consideradas pessoas críticas, interessadas e preocupadas em buscar informações e garantir seus direitos na sociedade.

“Sim, não é a maioria, mas temos uma parcela que acessa, esta parcela é mais favorecida, a gente tem vários estudos que falam que 30% dos idosos têm algum grau de dependência.”

“É pouco, mas tem o acesso, principalmente os mais esclarecidos.”

“Sim, elas têm acesso. Hoje em dia os idosos utilizam mais a internet, têm acesso sim.”

“Acho que alguns deles que já são mais proativos tentam utilizar, comentam em redes sociais e sites, opinam e dão a opinião (...).”

“Eu acho que já melhorou muito. Eles sabem às vezes onde reclamar das coisas, sabem onde buscar, porque hoje tudo é fácil saber onde encontro tal e tal situação.”

“Acho que tem aumentado o número de acesso a mídias sociais, hoje a gente vê “blogueiras” idosas, são poucas, mas já vi. (...) A maioria dos idosos tem WhatsApp e Facebook com dificuldade de manejo, mas tem aumentado.”

“Tem tido acesso, aí eu acho que depende de cada um, tem aumentado o interesse dos próprios idosos, mas depende do interesse do idoso procurar. Tem dificuldades. Assim como eu que não sou idosa tenho às vezes, mas dentro das limitações deles, eu acho que existe a possibilidade, o meio, está certo.”

“Cada vez mais idosos entram pras redes sociais. Não estou falando do idoso analfabeto, porque temos 30% de analfabetos idosos no Brasil. No Instagram eu sigo muita coisa para idosos, acho que a internet está ajudando muito.”

Por fim, buscamos compreender se os técnicos observam a existência de um bloqueio deliberado dos meios de comunicação em relação às pessoas idosas. Para a grande maioria não chega a existir tal bloqueio, mas sim, conforme já esclarecido, desinteresse e/ou falta de consciência a respeito do envelhecimento da população e a necessidade de se comunicar com eles, sobre eles e para eles.

“Não sei se seria um bloqueio ou uma dificuldade da sociedade de perceber o quanto esse grupo tem aumentado e a necessidade de nos adaptarmos e olharmos para esse grupo e nos transformar para contribuir que essa população envelheça com qualidade.”

“Acho que não, sinceramente não. As pessoas hoje têm acesso à informação, quem tem interesse corre atrás e consegue a informação que quer. O idoso assiste ao que quer, tem direito a entrar na internet, não é bloqueado a nada.”

“Acho que é uma não valorização mesmo, não que há um bloqueio. É uma não consciência de que todos estamos envelhecendo e que precisamos conversar sobre isso.”

“Acho que não, deliberada não, o que acontece é que os meios de comunicação falam de outros assuntos que chamam mais a atenção.”

“Acho que não tem bloqueio, acho que não tem interesse sobre o assunto. Acho que o idoso não desperta o interesse da mídia, acho que o idoso vai se afastando das situações, de trânsito em geral, então por esse motivo por ele se afastar não fica muito aparente. Acho que tem uma falta de interesse com relação ao idoso.”

“Eu não digo assim um bloqueio, mas eu digo uma falta de interesse. Se aparecer um assunto em pauta, mais interessante eles abordam, o idoso fica em segundo plano.”

“Não, acho que bloqueio não. Acho que outras classes sociais, menos numerosas, mas com poder aquisitivo maior tem uma capacidade maior de acessar as tecnologias novas conseguem ter uma representatividade maior que o idoso.”

“Isso sinceramente não sei... um bloqueio editorial talvez. Se eu falasse que desinteresse pode significar bloqueio... não sei. Eu acho que ninguém quer ficar velho, o brasileiro não quer ficar velho, acho que coloca debaixo do tapete essa questão. Existe uma questão psicológica, falo que a juventude é um valor e não uma idade. Tem muita gente que não quer ficar velho, não quer ver, mas eu digo que quem viver, envelhecerá.”

## **POLÍTICAS PÚBLICAS, A CIDADE E A PESSOA IDOSA**

“Como em outras áreas do Brasil as políticas são boas, muito bem escritas. A política tá aí, ela é aplicada? Eis a questão. Existem políticas muito bem elaboradas, mas não são colocadas em prática. Está muito distante o que a política propõe e o que (não) está sendo colocada em prática.”

A grande maioria dos entrevistados tem conhecimento sobre a existência de políticas públicas para os idosos. A mais citada é o Estatuto do Idoso, mas várias outras políticas públicas e projetos são mencionadas pontualmente, conforme podemos verificar a seguir:

- academia da cidade e centros comunitários que oferecem atividades físicas e de convivência para idosos;

- vagas reservadas em estacionamentos;
- gratuidade no transporte público;
- ILPIs (Instituição de Longa Permanência para Idosos);
- salário mínimo garantido para o idoso;
- prioridade nas filas;
- projetos de arquitetura nas cidades que garantem a acessibilidade dos idosos;
- prioridade para idosos no tratamento de câncer;
- programas (viagens, atividades) específicos para a terceira idade;
- atendimento médico domiciliar para o idoso;
- prática de Lian Gong nos postos de saúde;
- órgãos específicos para idosos como a Secretaria da Proteção do Idoso e Coordenação do Ministério da Saúde.

Todavia, os técnicos criticam a dificuldade de se colocar em prática as políticas públicas, criticam a indefinição a respeito dos investimentos e das responsabilidades de cada lei e/ou projeto (“quem vai bancar?”); bem como a dificuldade de fiscalizá-las, a falta de vagas em projetos comunitários e a reduzida divulgação. Isso reforça a percepção de falta de atenção da sociedade em geral e dos órgãos públicos para com as necessidades das pessoas idosas. Detalharemos em seguida.

*“Sei que tem um centro de referência da pessoa idosa, sei da academia da cidade, tem um trabalho com idosos. Sei que existe, mas acho que é muito incipiente, é pouco divulgado, precisa abarcar e buscar mais pessoas.”*

*“Eu que trabalho com projetos de arquitetura, a exigência de acessibilidade sempre envolve pessoas com deficiência física e idosos, é uma exigência federal que a gente exige que os projetos sejam adaptados e que envolvem qualquer pessoa com deficiência física e também os idosos, buscando a mobilidade urbana.”*

*“De alguma forma foram colocadas questões legais que protegem as pessoas idosas, valorizam essas pessoas, e aí tem várias delas, gratuidade dos ônibus, filas preferenciais, vagas preferenciais.”*

*“Olha, tem algumas cidades e estados que tem políticas públicas para*

idosos sim, tem metas, mas não sei especificar com detalhes para você o que vem ocorrendo. Sei que tem conselho para idosos. Na cidade onde estou agora tem programas voltados para idosos, tem um grupo da melhor idade, oferecem passeios, encontros, ginásticas, atividades voltadas para idosos numa prefeitura como aqui. Têm muitos projetos inclusive residências para idosos morarem juntos.”

“Temos o Estatuto do Idoso, temos políticas públicas voltadas para eles. O Estatuto contribuiu muito, temos a NBR9050 – acessibilidade para todos, a questão dessa NBR vem com um ganho, políticas públicas existem, na teoria estamos muito bem, mas é preciso na prática.”

“Existem, o projeto no qual trabalho é uma política pública, voltado para a promoção da saúde, hoje tem os institutos de longa permanência, antes não era da prefeitura e hoje tem apoio da prefeitura. Tem um projeto da saúde que visita o idoso em casa, quando ele não dá conta de ir ao centro de saúde, são poucos, mas existem.”

“Sim. Existem. Academia da cidade, Lian Gong em postos de saúde. São boas, mas às vezes pouco divulgadas e pouco conhecidas.”

“As políticas não são muito respeitadas e nem muito cumpridas, mas são as políticas públicas em geral e não só a do idoso.”

“Está mais no papel, eles ainda enfrentam muita dificuldade para implementar os projetos, tem poucos recursos e pouco pessoal para colocar em prática.”

“O estatuto tem a lei, mas não definiu quem banca, então, quem vai fazer? Temos itens essenciais na política, mas não é cumprido. Alguns estudos que analisam as políticas públicas para idosos, mas no Brasil temos muitas leis, mas não se sabe qual cumprir, tem coisa demais, mas não coloca em prática.”

“Eu acho que uma das maravilhas neste país é a existência de políticas públicas para várias pessoas, mas... pensando em ‘outros quinhentos’ o dinheiro está no bolso dos políticos. Uma coisa é existir as políticas públicas e outra coisa é serem colocadas em prática.”

### **Atenção de órgãos públicos às necessidades da pessoa idosa**

Para a maioria dos entrevistados, os órgãos públicos não têm dado a atenção necessária às pessoas idosas. Mas nem sempre por desinteresse, pois há dificuldades diversas que eles também enfrentam, desde falta de recursos financeiros, de equipe de pessoal devidamente treinado e reduzida ou nula divulgação.

Outras percepções críticas são apontadas pelos técnicos a respeito da (pouca) atenção dada aos idosos pelos órgãos públicos:

- negligência do governo atual com a extinção do Conselho da Pessoa Idosa;
- grupos de trabalho que sobrevivem sem recursos e sem assistência;
- maior enfoque na questão da previdência e o trabalhador é considerado ‘descartável’;
- órgãos públicos não estão ‘dando conta’ da demanda, algumas ONGs assumem as despesas; ou a verba vem dos próprios usuários;
- questões materno-infantis têm ganhado mais prioridade e evidência que a questão do idoso, e o esperado seria equidade;
- reduzida divulgação sobre doenças comuns na velhice;
- falta de investimento em todo o ciclo de vida do cidadão (desde a infância) para que ele não chegue doente na velhice;
- os próprios órgãos públicos não tratam/atendem os idosos com agilidade e/ou prioridade, além de alguns funcionários que os tratam com falta de paciência e de educação.

*“(...) ainda tem essa questão de recurso, tanto financeiro, quanto humano para conseguir efetivar as ações que são propostas. No governo atual, acho que tem sido negligenciado, principalmente com a extinção do conselho da pessoa idosa, está enfrentando dificuldade com recursos humanos. Aqui em Brasília tinha só uma funcionária e agora corre o risco de não ter como ser atendido em caso de violação de direito.”*

*“Eu acho que não porque eu também não vejo, assim, não está dando conta da demanda. Temos ONGs com aulas de dança, ioga, aula de crochê, tem um projeto sobre autoconhecimento na terceira idade, descobrir o que gosta de fazer, pessoas sozinhas que buscam se reinserir no mercado de trabalho...Ou seja, é uma ONG com verbas públicas, mas não são políticas públicas . Mas de qualquer forma, tem apoio.”*

*“Tudo está engatinhando ainda. Ainda tem muitos grupos que sobrevivem sem recursos e sem assistência, sobrevivem com recursos próprios.”*

*“Vejo que a preocupação é com a reforma da previdência e não os idosos ou os projetos pós-carreira em si. Vejo que as organizações estão preocupadas porque está nas políticas, mas não vejo que tem um interesse pelos órgãos públicos da questão do idoso.”*

“Não. Acho que não estão atendendo adequadamente. Apesar de trabalhar na área da saúde e existir programas relacionados a idoso, tratamento de doenças que acontecem mais frequentemente em idosos, não vejo isso em outros locais. Tenho o privilégio de trabalhar em um lugar que tem atendimento específico para Parkinson, Alzheimer, Demência, mas em outros locais de saúde não atende de maneira mais ampla. A gente sabe que fraturas existem uma propensão maior de ter certas doenças e não vejo muito difundido.”

“Acho que tem melhorado bastante, desde 2012 tenho trabalhado nesta área, procuramos dar destaque, mas a pessoa idosa está invisível para as políticas. Na hora de definir um orçamento ou outra coisa a pessoa idosa fica em segundo plano. Hoje as questões materno-infantil estão em destaque, e o envelhecimento deixado de lado.”

“Adequada não. Atenção adequada é quando eu começo a entender que a nossa população já está velha, e nós temos um número de filhos cada vez menor e não fazemos nada para reverter isso. Quando não se investe em todos os ciclos de vida, aí a conta fica pesada para o idoso. Se a gente não investir nos ciclos de vida, lá na criança com alimentação adequada, boa educação e qualidade de vida nos jovens (que usam drogas demais), se não investir em todos os ciclos de vida, o idoso do futuro chegará na velhice doente.”

“Olha, na verdade, acho que se a gente for ver os órgãos públicos não dão atenção adequada a nenhum grupo (grávidas, crianças...). A gente vê que fazem o que conseguem fazer, a gente vê muita mãe sem pré natal, criança sem creche, então a gente vê que o idoso é tratado igual ao restante da população.”

“Quando a gente fala de INSS (posto de atendimento) todo mundo que está lá, a maioria, é idoso ou uma pessoa com problema físico, e eles ficam na fila do mesmo jeito que os demais, isso não é considerado importante. Às vezes há falta de funcionários, idosos ficam esperando, ficam em filas, não tem agilidade no serviço. Então, nesse momento o órgão público tem essas falhas.”

“De maneira nenhuma! Tipo, atendimento em repartições públicas. Hoje em dia, devido à quantidade de idosos não se faz diferença esse atendimento preferencial, tem tanto idoso para tanta preferência que acaba ficando fila para eles também, muitas vezes presencio, não sei se por má vontade ou mau atendimento, funcionários públicos não tem paciência e querem partir para o próximo cliente.”

## Abordagem da imprensa sobre as barreiras sofridas pelas pessoas idosas

*“Não é de forma contundente, mas eu acho que a imprensa tem um papel importante porque ela denuncia, mas às vezes ela não tem acesso a esse problema. A imprensa tem o papel de mostrar e denunciar, quando ela consegue identificar.”*

De modo geral, na opinião dos técnicos, a imprensa trata de maneira bem pontual e rara as barreiras sofridas pelas pessoas idosas no trânsito, obstáculos nas calçadas e falta de locais de travessia. Outra abordagem observada pelos entrevistados é a maneira sensacionalista, sobretudo quando acontece algo grave/trágico ou em situações atípicas nas quais o idoso tem elevado desempenho diferentemente da média. Desse modo, a imprensa não estaria contribuindo, pois faz “alarde”, mas não se compromete em fiscalizar e buscar respostas do poder público para os problemas/obstáculos vivenciados pelos idosos. No entanto, há quem destaque a importância da atitude responsável e segura do idoso no trânsito e nas travessias, pois ele deve prezar pela sua segurança também.

*“A imprensa trata de maneira bem pontual. Só é tratado quando ocorre algo grave ou quando há algum tipo de denúncia, normalmente não há discussão, quando existe é muito pontual e não há resolução do problema. Em termos de resolução não vemos. O assunto é tratado só quando ocorre algo mais grave, mas não é um tema recorrente tratado com frequência como uma necessidade.”*

*“Olha, eu confesso que nunca vi. Lendo o noticiário em sites, talvez eu tenha visto apenas uns dois ou três blogs sobre isso. Já vi um ou outro blog tratando disso, mas não vejo a imprensa ou a mídia em geral tratando isso.”*

*“Eles mostram através de reportagens com um pouco de sensacionalismo, o problema é bem maior, mas tratam de algo muito específico. Aqui em BH eles vivem mostrando o MOVE, o transporte público, mas de maneira bem pontual, não conseguem generalizar que é algo pela cidade toda e não só em pontos específicos.”*

*“Programas de TV, Jornais, Internet mostram um velho fantástico dançando, o excepcional não mostra o velho do dia a dia. Temos que mostrar as pessoas comuns também. (...) Gosto de mostrar histórias inspiradoras, pessoas resilientes, a imprensa é muito atraída pelo excepcional, pelas exceções.”*

*“Eu acho que ela só dá destaque quando acontece algum problema ou tragédia. É focada muito nisso, alguma denúncia ou por algum fato que mobilize o maior número de pessoas.”*

*“De uma forma lamentável, a gente vê passeios que oferecem riscos para qualquer pessoa, buracos, degraus altos, principalmente para idosos. Em alguns locais, você vê a exigência de passeio adequado para idoso ou cadeirante andar, mas são raros os locais, de uma forma geral não tem uma melhoria efetiva.”*

*“A abordagem da mídia, da imprensa fica aquém do necessário, de vez em quando a gente vê alguma reportagem sobre dificuldades de locomoção do idoso, mas é muito pouco. Falta fiscalização também, não só faltam os projetos, mas a fiscalização disso.”*

*“Eu acho que ainda falta bastante, acho que quando acontece algum caso grave às vezes chama a atenção, mas isso só depois que acontece várias vezes, tem muitos lugares que resolvem, mas muitos não.”*

*“Acho também que os idosos têm que respeitar mais, alguns acham que podem fazer qualquer coisa porque têm prioridade, tem que haver de ambas as partes a preocupação, tem idosos que tentam atravessar mesmo o trânsito fluindo.”*

Da mesma forma, acredita-se que abordagem da imprensa a respeito da reduzida oferta ou falta de equipamentos públicos para pessoas idosas (praças, aparelhos de ginástica, etc) também é bastante restrita e/ou eventual. Apesar de avaliarem positivamente a instalação de tais aparelhos, critica-se a falta de divulgação e a inexistência de instrutores que orientem sobre a utilização correta dos equipamentos.

*“Tenho observado alguns aparelhos de ginástica nas praças, mas não vejo a abordagem sobre eles na mídia e na imprensa. Acho que é preciso disseminar mais sobre isso, divulgar mais sobre atividades de lazer, porque o que mais vemos é discriminação e preconceito.”*

*“Muitas pessoas não procuram, não sabem onde procurar, ficam em casa, ficam mais com a família, vivem no afastamento social e o risco de depressão aumenta.”*

*“Toda manhã quando estou indo trabalhar passo por três, tem muita gente usando, mas muita gente nem sabe como usar os aparelhos, então eu acho que deveria ter um profissional orientando.”*

*“Não vejo a mídia ou a imprensa divulgando sobre os equipamentos de ginástica. Não tenho visto muito a divulgação. Nem estatísticas sobre praças equipadas, quantos idosos temos, vejo as praças vazias, deveria talvez ter um profissional para orientar, ou um local mais adequado, sem muito movimento de carros, etc...”*

*“Eu acho que tem esses espaços de ginástica, de convivência, mas o idoso precisaria de outras políticas para promover o encontro, para ter uma pessoa que ajude na realização da atividade física. A imprensa não aborda.”*

*“(...) esses aparelhos de praças a gente raramente vê um profissional responsável por eles, fica só os aparelhos, o idoso chega e faz o movimento que quer fazer, sem orientação e muitas vezes ele acaba se machucando.”*

Isoladamente, há quem mencione já ter visto uma cobertura mais ampla na mídia a respeito dos equipamentos de ginástica na cidade, considerados adequados e voltados para as pessoas idosas.

*“Eles abordam a questão do equipamento, a falta do profissional para auxiliar os idosos, já vi reportagens muito boas falando sobre a falta de um profissional ou que existem aparelhos que não têm acessibilidade para o idoso chegar. Essa parte das academias nas praças... vejo como uma abordagem bacana, abordam de maneira mais ampla.”*

*“As academias são pra todo mundo, mas é uma opção bem bacana para os idosos. Vejo-os usando muito. E vejo a ‘academia da cidade’ e os profissionais de saúde dão aula fora do espaço também utilizando as praças e os aparelhos de ginástica.”*

Os técnicos afirmam seguramente que a imprensa tem capacidade para orientar, estimular, esclarecer e conscientizar a população acerca das necessidades e questões relativas aos idosos na sociedade e no trânsito.

Os meios de comunicação contribuem quando mostram a realidade e as dificuldades diárias vivenciadas pelos idosos no dia a dia e quando mobiliza a sociedade sobre o valor e o respeito à pessoa idosa. Mas, acima de tudo, acreditam que reportagens ajudariam a pressionar os governos para melhorar a situação das pessoas idosas, cobrando respostas e soluções.

*“Claro, tudo que for feito ajuda.”*

*“Sim. Mostrando as dificuldades que eles passam no dia a dia. Por exemplo, aqui o idoso não é respeitado em parada de ônibus. O motorista não para quando tem só idoso no ponto de ônibus. Há uma falta de respeito do próprio motorista, para cumprir o horário dele. Ele pensa que se a pessoa é idosa ele não necessita daquele respeito.”*

*“Sim, ajudaria, porque a própria sociedade tomando ciência disso também pode ajudar a cobrar. Porque é muito confortável, muito cômodo deixar o idoso dentro de casa, isolado, para a sociedade isso é confortável, mas para o idoso não é saudável. Mas a sociedade tem que entender que ela vai se tornar idosa, precisa valorizar o idoso e que ela também vai precisar dessas políticas públicas em relação ao idoso e desse cuidado.”*

“Com certeza. Reportagens que mostrassem realmente a realidade e as dificuldades dos idosos em todos os aspectos. Hoje temos pessoas idosas que dirigem, que tem maior facilidade, mas tem aqueles que estão na cadeira de rodas, tem os que estão sozinhos, não tem uma pessoa para cuidar, tem que mostrar a realidade dos idosos. Não sei se em BH existe abrigo público para idosos, como são e como são tratados.”

“Elas são fundamentais, porque toda vez que a questão cai na mídia, no noticiário tem uma visibilidade maior e faz as pessoas refletirem sobre o problema e conseqüentemente acabam pressionando o governo para uma mudança.”

“Ajudaria muito, porque isso ajudaria as pessoas a cobrarem, normalmente os governos se sentem cobrados e pressionados. As reportagens normalmente exigem e voltam para conferir se foi feito o prometido.”

“Claro! Se começarmos a ter um jornalismo de verdade, sem pensar na questão do sensacionalismo, se pensarmos em reportagens adequadas que o repórter... quantas vezes aqui na secretaria uma pessoa dá uma entrevista inteira, faz um tanto de recorte, não tem ética nisso. Se pensar não no que vai dar audiência, mas pensar na questão do conhecimento, da educação... então a mídia tem um papel fundamental, ela precisa ser usada sempre para o bem.”

“Meu sonho enquanto profissional é ter mais idosos na mídia, mais reportagens voltadas para todos os aspectos deles.”

“Acredito que sim, a divulgação dos estudos e dados coletados com essa população em várias regiões e também sobre as barreiras enfrentadas, os obstáculos nas calçadas, mobilidade, acessibilidade, equipamentos públicos são questões que o governo já tem ciência, mas o que não tem sido feito é dar encaminhamento para essas demandas, que essas barreiras sejam removidas para facilitar que o idoso consiga transitar pela cidade sem ficar isolado em casa.”

## **PERSPECTIVAS: COMO MELHORAR E O FUTURO**

### **Participação da imprensa na conscientização**

“Acho que a imprensa tem um papel importante nisso, acho que tem capacidade de conscientizar mais as pessoas. O que eu acho é que tem que ser de uma forma inteligente, que alcance o interesse do público.”

Apostando no papel da imprensa como corresponsável e facilitadora na conscientização da população sobre as necessidades das pessoas idosas, os entrevistados apontam o que pode ser feito:

- reportagens realistas, “que toquem na ferida” e mostrem a situação do idoso no país (saúde x doença, depressão, solidão, maus tratos e violência, etc);
- documentários, debates, entrevistas com depoimentos e séries que abordem assuntos diversos sobre os idosos, desmistificando o envelhecimento, quebrando estereótipos e combatendo o ageísmo;
- divulgação maciça e contínua (meios de comunicação tradicionais e digitais, inclusive redes sociais) sobre a importância das questões acerca do idoso, conscientizar a população e também o idoso a respeito de seus direitos e do seu lugar na sociedade;
- mas há quem reforce que é preciso que o idoso saiba também quais são seus deveres e responsabilidades;
- campanhas publicitárias educacionais (lúdicas ou não) que abordem sobre a segurança no trânsito (atravessar na faixa, esperar o sinal para atravessar, usar cinto de segurança no carro);
- denunciar más condições de calçadas e riscos de acidentes para pedestres em geral, sobretudo idosos.

*“Fazendo boas reportagens, tocando o dedo na ferida, fazendo coisa mais da realidade, mostrar, mostrar, incessante.”*

*“Eu acho que é escutando o que o idoso tem a dizer, nas dificuldades mínimas do dia a dia. Mostrando realmente a vida como ela é enfrentada do ponto de vista do idoso.”*

*“A pior coisa que pode acontecer é a pessoa envelhecer e ficar sozinha, ou ter muitos jovens próximos dele que não o compreendem. Parece que ninguém pode falar que o velho tá velho, o pobre tá pobre... tem que enfrentar a realidade, tem que cuidar, a pessoa tá velha e precisa de cuidado, ela pode ficar deprimida. Não tem que ficar mudando o palavreado, falar que é ‘melhor idade’, porque na verdade ele nem tá envelhecendo bem, ele precisa prevenir.”*

*“Fazendo um acompanhamento da vida do idoso, as necessidades que ele tem, o que ele precisa, ou ainda do ponto de vista da questão da solidão, o que pode fazer para melhorar isso, tirar o idoso de casa, ‘fazer ele’ ter contato com outras pessoas, conhecer coisas novas, a reportagem poderia fazer... acho interessante mostrar a vida de um idoso de várias classes*

sociais, cada um tem uma realidade diferente. O nível de escolaridade, tudo isso é diferente.”

“Quanto mais se falar sobre o assunto... vai de gotinha em gotinha até o copo encher. A neurociência ajuda a gente demais nesses aspectos, se falar, falar, falar vira hábito, podemos gerar reflexão e mudança. De grão em grão a galinha enche o papo, uma idosa fala isso, então acredito muito nisso, se for de forma contínua o pensamento muda.”

“Desmistificar o envelhecimento nas reportagens, trabalhar as potencialidades da pessoa idosa e não as fraquezas e a informação. Trabalhar com a ética do cuidado, do respeito e seriedade pelo ciclo da vida, divulgar o quanto é arriscado para o idoso um sinal de trânsito que tem ‘x’ segundos, determinadas vias de quatro tempos, se a gente for pensar no idoso com mobilidade reduzida, tem que pensar no tempo do semáforo, tem que ter um tempo adequado para ele atravessar.”

“Ampliar as páginas nas redes sociais que falam sobre o idoso. Reportagens falando sobre como é a velhice, o que é envelhecer e como é bom, assim como fala de crianças. Mas está crescendo a abordagem, noto que é por necessidade, é preciso falar sobre isso, estamos ficando velho, é preciso começar a falar sobre isso, ou ‘vai ou vai’, temos que falar, gera discussão, gera reflexão.”

“Justamente mostrando que é um grupo heterogêneo, mostrando pessoas idosas produtivas, combater o “ageísmo”, mostrar a diversidade de todos os tipos de idosos, quebrar estereótipos.”

“Eu acho que a mídia tem que mostrar que a pessoa idosa tem os seus direitos, tem que ser protegida, mas ela tem que lembrar que dentro dessa proteção tem coisas que cabe a ela fazer, tem que chamar essa pessoa idosa a fazer o que ela tem responsabilidade.”

“Campanhas e divulgação orientando como fazer, atravessar no lugar certo e esperar o sinal abrir seria muito importante.”

“Penso que funcionaria fazer uma campanha para os idosos, ensinar que devem atravessar na faixa, esperar o semáforo fechar. Porque tem idoso que não respeita também, que se arrisca. (...) Quem sabe um grupo circulante para orientar os idosos nos trânsitos, fazer algo lúdico, teatro, algo que tenha uma linguagem diferenciada, uma dinâmica, um teatro. Algo diferente de uma palestra. Quando é algo interativo tem absorção melhor.”

“Mostrando esses problemas, abordando mais como o idoso é tratado, não só quando acontece um problema, mas mostrar antes que aconteça. Mostrar que as calçadas não estão adequadas, denunciar antes que aconteça algo pior.”

Enfim, os entrevistados reforçam que denúncias na mídia sobre a hostilidade da infraestrutura da cidade, principalmente para o idoso, podem surtir efeito. Mas é preciso mais, é preciso que a sociedade cobre providências, que os órgãos competentes fiscalizem e que o poder público dê retornos e devolutivas para a população.

*“Pode surtir efeito, mas eu acho que não só isso; é a denúncia mais a fiscalização e a cobrança. Por exemplo, não adianta ter só denúncias de calçadas, se a prefeitura não for lá, multar e fiscalizar o ‘passeio’, ela tem que ser instigada a fazer aquilo. Espontaneamente a sociedade não tem essa cultura de fazer algo para melhorar, a sociedade tem que ter o hábito de fiscalizar e a prefeitura tem que aplicar a multa, colocar em lei em prática. A sociedade tem que fiscalizar, quanto mais for divulgado e cobrado, mais as pessoas vão cobrar também. É uma ação conjunta.”*

*“Eu acho que denúncias na mídia são boas porque causam indignação nas pessoas, as pessoas falam a respeito e quando se fala muito a respeito os governantes arrumam um jeito de fazer alguma coisa. Se parar de falar eles esquecem e não fazem nada.”*

*“(denúncias na mídia) é positivo, é válido, surte efeito; mas não cabe apenas à mídia, porém é um caminho, a meu ver.”*

*“(...) quando chega na mídia, na imprensa, eu acho que é o que mais atinge o poder público para a solução do problema.”*

*“Se a mídia assume o papel de divulgar, e falar e debater, as pessoas começam a olhar e entender. (...) O município tem responsabilidade, o governo tem responsabilidade com isso.”*

## Perspectivas

*“Gosto da Simone Beauvoir, ela fala que a gente tem que parar de trapacear. O sentido da nossa vida está no futuro que nos espera, se assumirmos o futuro temos que entender e aceitar o envelhecimento.”*

Boa parte se mostra otimista e esperançosa com as perspectivas. Apesar de incipiente, nota-se a tendência de melhora no futuro, pois, segundo alguns técnicos as pessoas já estão começando a debater e se atentarem sobre o assunto como, por exemplo, em reportagens, em escolas e em cursos universitários (Educação Física, por exemplo) nos quais algumas disciplinas enfocam a questão do idoso, o que não havia no passado. Todavia, ressaltam que a situação só vai melhorar de fato se houver mais conscientização e educação da população, além de ser necessário repensar novas políticas públicas, pois a tendência é que haja mais idosos trabalhando e utilizando os espaços públicos, sobretudo depois da reforma da previdência.

“Tem que acreditar que sim, tem que acreditar que vai melhorar, vejo que há uns anos atrás não eram tão observadas essas questões, vejo as crianças estudando esse assunto, falando sobre esse assunto.”

“Vejo minha filha no nono ano... e eles resolveram falar sobre a situação do idoso na sociedade. A tendência é que isso melhore sim, vejo que ainda é incipiente, mas vejo a possibilidade é melhorar.”

“Se for falar em política pública, chegando no assunto da previdência, não vejo que a reforma vai trazer benefícios. A sociedade vai precisar sim ter atenção com o idoso porque ele sozinho não vai conseguir se manter não. Então vai ter que ter políticas públicas para acolher esses idosos de alguma forma.”

“Eu espero que tenha, tem que ter melhoria, senão vai ser impossível ... Agora teremos uma reforma da previdência que vai aumentar a idade, como acontece em outros países, como Portugal, as pessoas trabalham até mais velhas, então vai existir uma necessidade das pessoas idosas transitarem e trabalharem.”

“Eu quero acreditar que tem perspectivas de mudança e melhoria, mas para que isso aconteça tem que haver conscientização e esclarecimento a respeito.”

“Eu acho que há perspectivas, como tem muitas políticas públicas... eu mesmo dou aula, na época que estudei não tinha disciplina específica para falar do idoso, hoje tem disciplinas específicas para os cuidados do idoso.”

“Acho que a tendência é essa, principalmente se fizer muita campanha em relação a isso, desde que não comecem a mexer na legislação tão forte como está sendo anunciado retirar a cadeirinha do bebê e diminuir o número de pontos, se isso for aprovado pode prejudicar e ser um retrocesso. (...) A Espanha melhorou muito as leis de trânsito, mas temos que fazer como ela, com uma legislação dura e forte.”

“(...) A esperança está nisso, temos que parar de nos enganar. Sou esse velho do futuro, como quero me cuidar, quero continuar frequentando os lugares que frequento hoje? É isso que a gente precisa pensar. Olhar para o futuro o que posso fazer hoje para mudar. Começa no pequeno coletivo, na casa, na reunião de família, com os colegas de trabalho.”

“Tem que melhorar, ou ‘vai ou vai’, não tem como não melhorar, não temos mais essa opção, é uma realidade, já é realidade, já temos uma população mais idosa, a pirâmide não é mais assim, está morrendo mais que nascendo, estamos envelhecendo, não tem como retrocede. Os países desenvolvidos tiveram tempo de se programar, o ‘boom’ deles foi mais lento que o nosso. Tiveram tempo de se preparar, nos países desenvolvidos fizeram prevenção e no Brasil tratamos doenças, buscamos cura e não prevenimos.”

Em contrapartida, alguns entrevistados não se mostram muito otimistas com o futuro e as perspectivas relacionadas aos idosos. Percebem que ainda há um longo caminho até que a sociedade esteja conscientizada e respeite a pessoa idosa e seus direitos, inclusive no trânsito. Também há quem mencione preocupação com mudanças nas leis de trânsito (“afrouxamento de leis”) e na renovação da CNH que podem impactar diretamente nos idosos. A seguir alguns testemunhais que ilustram tais percepções.

*“Acho que só vai piorar. As pessoas acham que não devem ligar para o idoso, pensam que ele não tem poder de mercado, que não podem fazer nada, que tem que ficar em casa, deitado, ‘dando trabalho’ como muitos falam.”*

*“Não tem melhorias futuras porque não tem políticas voltadas para essa minoria, se alguém pleiteia a causa, às vezes não é a lei que falta, o que falta é por em vigor e as pessoas têm que conhecer e possivelmente tudo muda.”*

*“Não vejo isso em poucos anos mudar de maneira significativa. A importância da mídia, pegando uma causa social, tratando o assunto com frequência, tratando as leis em público para viabilizar a qualidade de vida do idoso no trânsito. O idoso está em desfavorecimento no trânsito no qual o jovem que dirige de maneira mais agressiva.”*

*“Não vejo perspectivas para melhorar, não sou muito positiva nesse ponto não. Não vejo uma preocupação em relação ao que deveria ser feito. Essa parte da sociedade não tem interesse em relação ao idoso e ao que deveria ter. Tem um descaso muito grande por parte dos governantes.”*

*“No meu trabalho o mais urgente é a questão que está para ser votada: o aumento do prazo de validade da renovação da carteira de motorista. Acho muito perigoso o que está aí para ser votado. Isso pra mim é o que está mais próximo e que é mais emergencial para o futuro, é isso.”*

*“A questão subjacente é se a situação no trânsito vai melhorar, e no momento fico pessimista. A questão do atual governo de afrouxar a situação das regras e das leis, isso dificulta a conscientização. (...) a situação de perigo no trânsito continua a aumentar, é claro que se não for levado a sério, as leis frouxas, a situação não vai melhorar.”*

## **Visibilidade das pessoas idosas**

*“Segundo o IBGE seremos o sexto país mais velho do mundo. Temos o estatuto do idoso que é fantástico, mas o que está na prática é só ‘não enfrentar fila em banco e em ônibus’, não tem mais nada. Não tem nada e não tem cobrança.”*

Por fim, a grande maioria acredita que o aumento do número de pessoas idosas vai melhorar a sua visibilidade, pois haverá mais circulação de idosos nas ruas, frequentando espaços públicos e privados, consumindo e demandando serviços públicos também. Nesse sentido, há um desafio pela frente, pois é preciso investir em qualidade de vida, mobilidade e atender a todas as especificidades que a pessoa idosa demanda, sobretudo no trânsito.

Ressaltam que é preciso colocar o Estatuto do Idoso em prática, fazendo valer os direitos dessas pessoas. Somado a isso, espera-se que os idosos sejam protagonistas do presente e do futuro; que lutem pelos seus direitos, cobrando providências em situações diversas.

Os técnicos enfatizam que o ideal não é apenas aumentar a visibilidade da pessoa idosa, mas que ela tenha vida plena, com saúde, atividade (e produtividade), autonomia e condições financeiras justas. A sociedade precisa estar consciente, praticar a tolerância, o respeito e o acolhimento a essa “nova” população que cresceu e continuará crescendo em larga escala no país.

*“Eu acho que não só o idoso no trânsito, mas em todas as áreas da sociedade, no que se refere ao idoso, temos que cultivar uma comunidade mais solidária e mais participativa. Temos vivido muita violência e intolerância e isso com certeza prejudica a população de modo geral. As pessoas idosas podem ter mais vulnerabilidade. Acho que a mídia tem papel fundamental nessa convocação da sociedade para que a gente repense na tolerância, no acolhimento e na questão das pessoas idosas.”*

*“Se não vier um governo e gestores públicos que se preocupem com isso, não teremos como. Em 2050 teremos mais pessoas com mais de 60 anos que pessoas com menos de 14 anos.”*

*“Acho que sim, porque a população idosa vai crescer muito e ela vai ser uma população que será eleitoralmente falando muito importante, e isso vai fazer aparecer as necessidades do idoso.”*

*“Quanto mais pessoas idosas forem tendo, mais serão importantes no contexto social, serão produtivos e com poder econômico, se for por questões capitalistas ou interesses próprios vai haver mais visibilidade das pessoas idosas.”*

*“Não é só pensar na questão do idoso, mas é conhecer a vida útil do idoso, se ele tem condições de estar vivo e aproveitando a vida. Ter condições de aproveitar a vida. Tem muito idoso acima de 70 anos que não tem condições nenhuma de saúde e financeira de estar agora aproveitando a vida, sem condição financeira, nem biológica.”*

*“Eu acho que as coisas vão acontecer à medida que o percentual da população idosa aumentar e na medida de que os mais jovens vão ter que cuidar cada vez mais dos mais velhos. Então, mais pessoas vão precisar*

de algum apoio ou cuidados especiais por parte de familiares mais novos, então há de se supor que haverá maior clamor.”

“Tem que melhorar porque como vai ter cada vez mais idoso tem que melhorar acessibilidade deles. O custo de um idoso que não é ativo na sociedade está sendo muito grande. Esse idoso tem que participar ativamente da sociedade, ele é ativador, se numa sociedade 50% é idoso, temos que incluir no panorama global.”

“Na verdade sim, vai ter mais gente para cobrar, a população crescendo você vai dar mais atenção a ela, um grupo maior tem mais força que um grupo menor.”

“Eles mesmos vão apontando. Por exemplo, nós usamos o centro cultural de Venda Nova, quando começamos a usar o espaço, o ponto de ônibus era bem longe do portão de acesso. Então, depois de um ano fizeram um abaixo-assinado que fez com que o ponto de ônibus fosse trocado de local e resolveu, conseguiram, eles próprios solicitaram isso e conseguiram.”

“Não necessariamente. Se a gente não muda a forma de olhar a gente não muda nada, se eu continuar olhando para o velho como fardo, com indiferença ou algo que preciso dar outro nome não adianta nada, vai ser só uma população excluída.”

## PRINCIPAIS PONTOS DE CONVERGÊNCIA ENTRE TÉCNICOS E IDOSOS

Embora os instrumentos de coleta de dados (roteiros) deste estudo tenham tratado o mesmo assunto com questões e abordagens diferentes, é possível estabelecer algumas convergências entre as opiniões de ambos os públicos.

O preconceito e o desrespeito sofridos pelos idosos, mencionados de modo recorrente pelos técnicos/especialistas, se confirma ao ouvirmos as pessoas idosas acidentadas. Há forte demanda de envolvimento da sociedade, do poder público e privado e também da mídia/imprensa na conscientização da população sobre os direitos dos idosos, sobretudo no trânsito (enfoque principal desta pesquisa).

As especificidades da pessoa idosa apontadas pelos técnicos/especialistas são facilmente perceptíveis quando os idosos entrevistados relatam o dia a dia no qual enfrentam dificuldades de locomoção, de acesso e de mobilidade. Além das fragilidades relativas à saúde e à segurança, decorrentes ou não dos acidentes sofridos.

Apesar de não ser o principal mote deste estudo, observa-se que as políticas públicas, os direitos e os deveres relativos à pessoa idosa são desconhecidos

pelos mesmos e também por alguns técnicos. Em contrapartida, aqueles especialistas que têm conhecimento mais aprofundado das políticas públicas, explicam que as mesmas são pouco divulgadas e raramente colocadas em prática como deveriam. Por esse motivo, consideram a mídia uma importante aliada na divulgação e motivação para tais questões.

As perspectivas no que tange os aspectos relativos à pessoa idosa, de modo geral, são positivas. Enquanto técnicos acreditam que o aumento da população idosa nos próximos anos vai dar mais visibilidade aos mesmos, conseqüentemente impulsionar ações específicas para os idosos; estes vislumbram uma cidade ideal na qual o respeito à pessoa idosa prevaleça, bem como a garantia de sua mobilidade urbana.

# QUALIDADE DAS CALÇADAS

## INTRODUÇÃO

Para conhecer as condições para caminhar na Cidade de São Paulo, foram selecionados 50 pontos geradores de tráfego de pessoas idosas. Para tanto, foram considerados os serviços públicos e privados com potencial de atração do público alvo deste estudo.

Os pontos escolhidos compreenderam os seguintes polos geradores de fluxo:

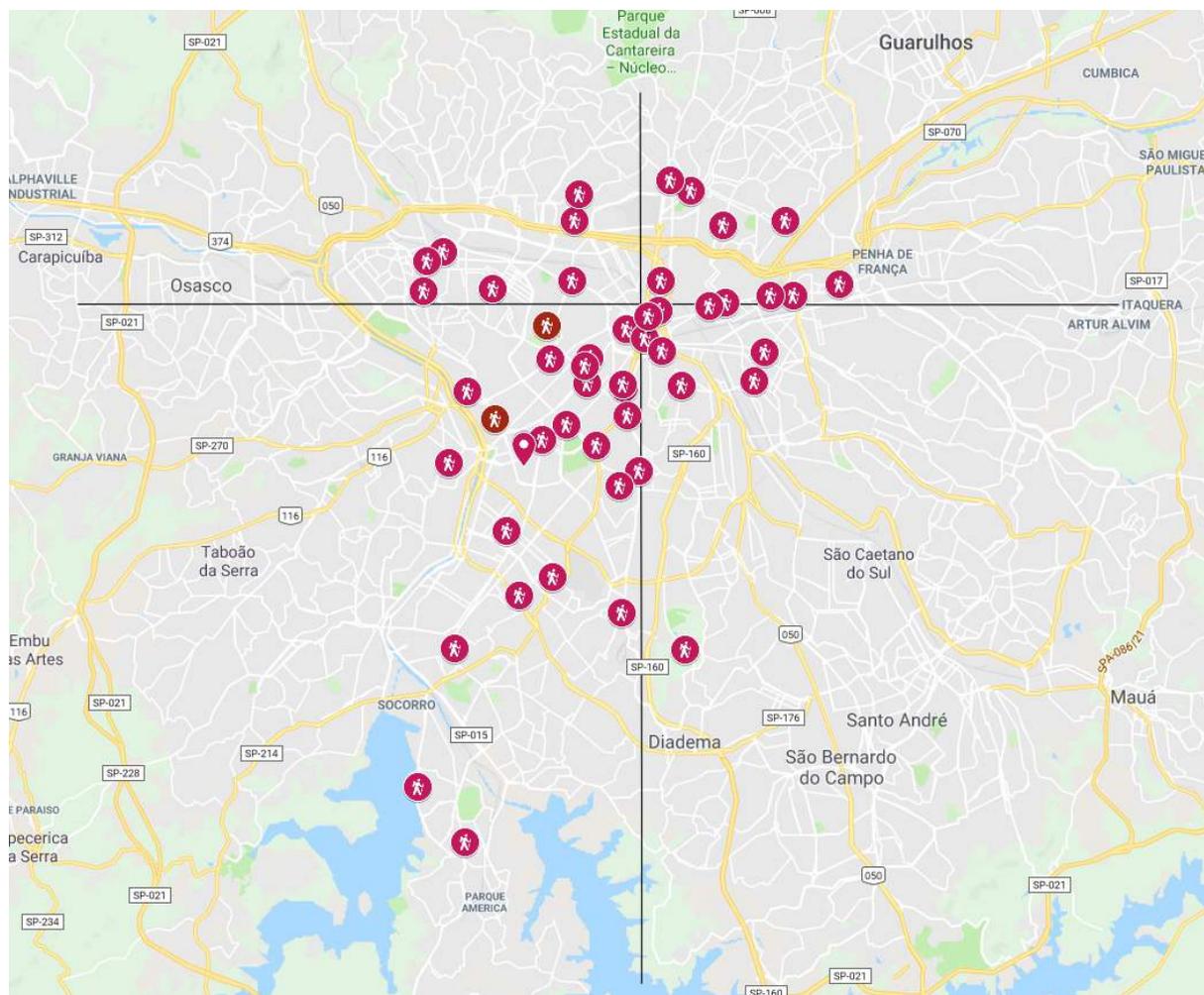
- a) Hospitais e Prontos Socorros
- b) Clínicas
- c) Supermercados
- d) Igrejas
- e) Centros Comerciais
- f) Bancos e Serviços (cartório)

Para cada ponto, foi escolhida uma edificação de referência, sendo a mesma a principal geradora de fluxo de pedestres. Feito isso, o observador fez registro e caminhou 80 metros à direita do polo gerador, atravessou a via e, retornando em direção ao ponto inicial, 160 metros da calçada oposta, atravessou novamente a via em direção ao passeio inicial e concluiu com os 80 metros restantes (à esquerda do ponto inicial) até o retorno ao início. Foram observados 320 metros de calçadas em cada ponto.

Foram registrados cada obstáculo existente no passeio público, que configurasse barreira para a livre circulação do pedestre.

Toda a checagem foi feita ao longo de 16.000 metros de calçadas, distribuídos nos 50 pontos.

**Figura 1** – Pontos observados na Cidade de São Paulo - SP



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

## Quadro 1 – Lista de Pontos Observados e Coordenadas Geográficas

PONTO	ENDEREÇO	DATA	LATITUDE	LONGITUDE	REGIÃO
1	RUA BARATA RIBEIRO, 387.BELA VISTA	17/06/2019 12:23	-23,55710296	-46,65500477	4
2	RUA PEIXOTO GOMIDE. 625 JD PAULISTA	17/06/2019 11:47	-23,55930983	-46,65575922	4
3	RUA PEDRO DE TOLEDO, 720 VILA CLEMENTINO	14/06/2019 15:34	-23,59834615	-46,64352173	4
4	RUA MAESTRO CARDIM, 637 BELA VISTA	17/06/2019 09:27	-23,5660612	-46,64205934	4
5	RUA PIO XII, 182	17/06/2019 09:07	-23,56536969	-46,6425905	4
6	RUA DR JORGE MIRANDA, 308/274	14/06/2019 09:40	-23,53186546	-46,62870378	2
7	RUA CANTAREIRA, 7 MERCADO MUNICIPAL	14/06/2019 10:19	-23,54160021	-46,62981044	3
8	RUA PAMPLONA, ENTRE O 802 E 818 JARDIM PAULISTA	17/06/2019 10:59	-23,56471682	-46,65516688	4
9	ARUA DOMINGODS DE MORAIS, 1999 VILA MARIANA	14/06/2019 16:42	-23,59371896	-46,63659023	3
10	RUA PAES LEME, 86 PINHEIROS	22/06/2019 10:50	-23,56779814	-46,69570914	4
11	RUA XAVIER DE TOLEDO, 300 REPUBLICA	14/06/2019 11:26	-23,54774309	-46,64108067	4
12	AV GAL ATALIBA LEONEL, 1085 SANTANA	18/06/2019 16:23	-23,50247122	-46,61801711	2
13	RUA VOLUNTARIOS DA PATRIA, 2365 SANTANA	18/06/2019 17:25	-23,49949476	-46,62575645	2
14	AV CELSO GARCIA 699 BRAS	13/06/2019 13:29	-23,53908253	-46,60631128	2
15	PRACA DA SE, 186 CENTRO	14/06/2019 13:03	-23,55049688	-46,63469282	3
16	RUA VERGUEIRO, 1515 VILA MARIANA	17/06/2019 10:06	-23,57587708	-46,64132316	4
17	RUA GLICERIO, 224/250 BAIXADA DO GLICERIO	14/06/2019 14:26	-23,55474496	-46,62865693	3
18	RUA FLORENCIO DE ABREU, 77 CENTRO VELHO	14/06/2019 10:49	-23,54369975	-46,63345213	3
19	AV. DR PAULO DE BARROS WHITAKER, 2 CIDADE DUTRA	24/06/2019 12:48	-23,71384182	-46,69836746	4
20	AV ATLANTICA, 3771 INTERLAGOS	24/06/2019 13:20	-23,69334593	-46,71459239	4
21	AV. DR DANTE PAZZANESE, 378 VILA MARIANA	22/06/2019 15:18	-23,5854741	-46,65057275	4
22	AV BRASIL, 67 JD PAULISTA	22/06/2019 12:28	-23,578509	-46,6637072	4
23	AV BRIG FARIA LIMA, 2232 JD EUROPA	22/06/2019 11:35	-23,57568274	-46,68779285	4
24	AV DR ENEAS CARVALHO DE AGUIAR, 50/68 CERQUEIRA CESAR INCOR	17/06/2019 13:20	-23,55704722	-46,66745315	4
25	PRACA WENDLL WINKIE, 11 PACAEMBU	17/06/2019 14:52	-23,54624357	-46,66891864	4
26	AV SÃO GABRIEL, 11	22/06/2019 13:07	-23,58287412	-46,67072578	4
27	RUA CLODOMORO AMAZONAS, 955 V. N. CONCEIÇÃO	22/06/2019 14:32	-23,59079075	-46,67806632	4
28	AV PAES DE BARROS, 1155	13/06/2019 11:16	-23,56469222	-46,59614327	3
29	RUA DOS TRILHOS, 1823	13/06/2019 12:21	-23,55517327	-46,59223479	3
30	AV LINS DE VASCONCELOS, 356 CAMBUCI	12/06/2019 10:40	-23,59067051	-46,58100681	3
31	RUA SIRIA 39 TATUAPE	18/06/2019 13:39	-23,53317648	-46,56631451	2
32	AV SALIM FARAH MALUF/PORATA DO CARREFOUR TATUAPÉ	13/06/2019 17:13	-23,53663095	-46,58221792	2
33	AV CELSO GARCIA, 2294 BELEM	13/06/2019 16:22	-23,53674579	-46,58924958	2
34	AV CELSO GARCIA, 50 BRAS	13/06/2019 15:04	-23,54028949	-46,61172607	3
35	AV JOAQUINA RAMALHO, 266 VILA GUILHERME	18/06/2019 14:55	-23,51350101	-46,60708887	2
36	PRAÇA NOSSA SRA DA CANDELARIA, 1 VILA MARIA ALTA	20/06/2019 14:51	-23,51256081	-46,58461472	2
37	RUA DR. CESAR CASTIGLIONE, 2/140 CASA VERDE	20/06/2019 12:47	-23,51212788	-46,66026609	1
38	AV BARUEL, 294 BARRO DO LIMÃO	20/06/2019 13:26	-23,5037855	-46,65728079	1
39	AV GAL OLIMPIO DA SILVEIRA, 426 BARRA FUNDA	20/06/2019 11:58	-23,53327748	-46,66065367	1
40	AV POMPEIA, 1178 POMPEIA	20/06/2019 10:56	-23,53185432	-46,68448904	1
41	RUA AFONSO SARDINHA, 214 LAPA	20/06/2019 10:06	-23,52214036	-46,70589675	1
42	RUA CERRO CORA, 1842/1922 VILA IPOJUCA	20/06/2019 08:36	-23,53536767	-46,71273932	1
43	RUA BRIGADEIRO GAVIÃO PEIXOTO, 123 LAPA	20/06/2019 09:25	-23,52541144	-46,71148807	1
44	AV ENG GEORGE CORBESIER, 273 VILA SANTA CATARINA	22/06/2019 16:20	-23,64003753	-46,64280097	4
45	RUA BTAZ DE ARZAO, 80 CAMPO BELO	24/06/2019 15:48	-23,62831896	-46,66684446	4
46	AV PROFESSOR VICENTE RAO, 1255 BROOKLIN	24/06/2019 15:08	-23,63436436	-46,67803237	4
47	RUA COMENDADOR ELIAS ZARZUR, 126 VILA CRUZEIRO	24/06/2019 14:15	-23,64816207	-46,69954511	4
48	AV MIGUEL ESTEFANO 4552 ZOOLOGICO	25/06/2019 11:02	-23,65148842	-46,6198918	3
49	AV PADRE ANTONIO JOSE DOS SANTOS, 459 BROOKLIN	24/06/2019 16:22	-23,6121519	-46,68583794	4
50	RUA PROF OTAVIO FERRARI, 10 MORUMBI	22/06/2019 09:34	-23,5911057	-46,70397243	4

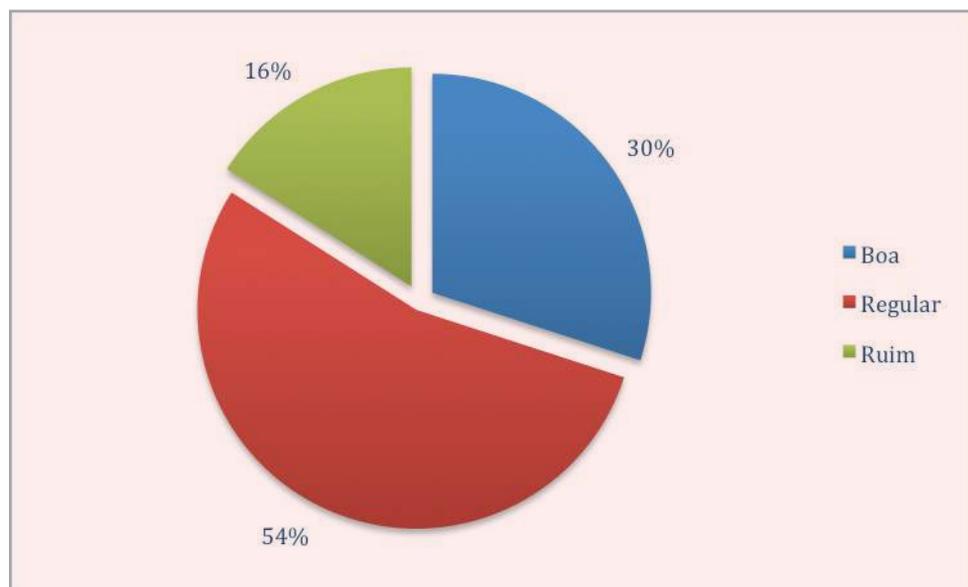
Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

## PRINCIPAIS RESULTADOS

### CAMINHABILIDADE E VISIBILIDADE DE TRAVESSIA

Apenas três em cada dez metros de calçadas estão em condições boas para se caminhar.

**Gráfico 37** - Distribuição das calçadas segundo condições para se caminhar. Município de São Paulo. 2019.



Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

Ao todo foram mapeados 1.974 obstáculos dos mais variados tipos, o que perfaz um índice de 12 obstáculos a cada 100 metros de caminhada. Foram observados 1.031 postes atrapalhando a livre circulação, 249 placas de trânsito, 106 barracas ou camelôs e 47 lixeiras. Outros obstáculos representaram 541 elementos, como vasos de plantas, materiais de obra e construção e demais objetos que prejudicam o livre fluxo de pedestres.

**Tabela 11** – Medidas descritivas do número de obstáculos nas calçadas segundo tipo. Município de São Paulo. 2019.

Tipo de obstáculo	Freq.	Média	Mediana	Máximo	Mínimo	Soma
Postes	50	20,62	22,00	47,00	,00	1031,00
Lixeiras	50	,94	,00	5,00	,00	47,00
Outros Obstáculos	50	10,82	8,00	37,00	1,00	541,00
Placas de Trânsito	50	4,98	4,00	17,00	,00	249,00
Barracas e/ou Camelôs	50	2,12	,00	47,00	,00	106,00
Obstáculos nas Calçadas do Local Observado	50	39,48	38,00	95,00	17,00	1974,00

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

Quanto aos elementos de visibilidade de travessia para os pedestres, os indicadores apontam para uma boa segurança geral. Apenas 2% dos pontos observados possuem visibilidade de travessia ruins.

**Tabela 12** – Avaliação das condições de visibilidade de travessia. Município de São Paulo. 2019.

Características		Freq.	%
Visibilidade para travessia na frente do ponto de influência	Boa	44	88,0%
	Regular	5	10,0%
	Ruim	1	2,0%
	Não se aplica	0	,0%
	Total	50	100,0%
Visibilidade para travessia no cruzamento mais próximo	Boa	49	98,0%
	Regular	1	2,0%
	Ruim	0	,0%
	Não se aplica	0	,0%
	Total	50	100,0%
Visibilidade na frente da parada de ônibus	Boa	33	66,0%
	Regular	2	4,0%
	Ruim	0	,0%
	Não se aplica	15	30,0%
	Total	50	100,0%

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

## QUALIDADE

Quanto à qualidade das calçadas, 96% dos trechos/pontos pesquisados apresentaram buracos no curso do passeio público, 94% apresentaram árvores que interferem na circulação, 68% possuem pontos de ônibus no curso do trajeto do passeio, 48% apresentaram barreiras como bancas e ocupações fixas e 44% apresentaram degraus. Ressalta-se que os pontos observados são geradores de fluxo de pessoas idosas e tais barreiras figuram como grandes causadoras de acidentes para esse público.

**Tabela 13** – Presença de obstáculos nos trechos/pontos pesquisados segundo tipo. Município de São Paulo. 2019.

Obstáculos presentes no local	Freq.	%
Buracos	48	96,0%
Inclinação lateral	50	100,0%
Degraus	22	44,0%
Bancas em geral (revistas/ocupações fixas)	24	48,0%
Pontos de ônibus	34	68,0%
Árvores	47	94,0%
Materiais de Construção	4	8,0%
Objetos abandonados	4	8,0%
Outros (Cite)	1	2,0%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

## CONTROLE DE TRÂNSITO

A avaliação quanto a presença de dispositivos de trânsito nos locais observados também é satisfatória: 98% dos pontos possuem faixa de pedestres, 90% possuem semáforo nos cruzamentos de vias, 80% possuem semáforo de travessia de pedestres (faixa com semáforo).

**Tabela 14** – Presença de dispositivos de controle de trânsito nos trechos/pontos pesquisados segundo tipo. Município de São Paulo. 2019.

Dispositivos de Controle de Trânsito	Freq.	%
Semáforo convencional de cruzamento de vias	45	90,0%
Semáforo de travessia (em faixa de pedestre)	40	80,0%
Redutor de velocidade eletrônico ou quebra-molas	0	,0%
Faixa de Pedestres	49	98,0%
Ciclovia	11	22,0%
Nenhum dispositivo	1	2,0%
Outros (cite)	2	4,0%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

## REBAIXAMENTO DE MEIO-FIO

Em todos os pontos observados foram identificados rebaixamentos de meio-fio para acesso de veículos e em 22% dos locais, também rebaixamentos não planejados, oriundos de erosão/percolação do solo.

**Tabela 15** – Presença de rebaixamento de meio-fio nos trechos/pontos pesquisados. Município de São Paulo. 2019.

Rebaixamento de Meio-fio	Freq.	%
Sim, intencional (para acesso de veículos)	50	100,0%
Sim, não planejado (erosão/afundamento de solo)	11	22,0%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

## TRANSPORTE PÚBLICO

Dois em cada três pontos geradores de fluxo possuem pontos de ônibus, sendo que 46% não possuem abrigo para sol ou chuva.

**Tabela 16** – Presença de parada de ônibus nos trechos/pontos pesquisados segundo tipo. Município de São Paulo. 2019.

Pontos de ônibus	Freq.	%
Sim, parada sem abrigo	23	46,0%
Sim, parada com abrigo	22	44,0%
Não existe ponto/parada de ônibus no local	16	32,0%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

De forma geral as condições de permanência nas paradas de ônibus são boas em 58% dos pontos. Já o conforto não é tão bom assim: apenas 41% dos pontos estão adequados. Nos quesitos de limpeza e higiene e iluminação, atendem às expectativas dos usuários.

**Tabela 17** – Avaliação das condições de parada de ônibus nos trechos/pontos pesquisados. Município de São Paulo. 2019.

Características das paradas		Freq.	%
Conforto da parada de ônibus	Bom	14	41,2%
	Regular	19	55,9%
	Ruim	1	2,9%
	Total	34	100,0%
Limpeza e Higiene da parada de ônibus	Bom	31	91,2%
	Regular	2	5,9%
	Ruim	1	2,9%
	Total	34	100,0%
Iluminação da parada de ônibus	Bom	32	94,1%
	Regular	2	5,9%
	Ruim	0	,0%
	Total	34	100,0%
Condições gerais de permanência na parada de ônibus	Bom	20	58,8%
	Regular	13	38,2%
	Ruim	1	2,9%
	Total	34	100,0%

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

## SERVIÇOS PÚBLICOS NAS PROXIMIDADES

Quanto a presença de serviços públicos nas proximidades do polo gerador de fluxo, apenas 38% não possuem serviços públicos em até 500 metros de distância. Todos os demais pontos apresentam algum tipo de apoio nas proximidades.

**Tabela 18** – Presença de serviços públicos nos trechos/pontos pesquisados. Município de São Paulo. 2019.

Serviços Públicos	Freq.	N %
Sim, posto policial no local	9	18,0%
Sim, posto policial nas proximidades (até 500 m)	18	36,0%
Sim, serviços públicos de apoio no local	8	16,0%
Sim, serviços públicos de apoio nas proximidades (até 500 m)	18	36,0%
Não.	19	38,0%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Elaboração própria com base nos resultados da Pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa, 2019.

## CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa no município de São Paulo buscou ressaltar fragilidades e riscos desse grupo populacional em seus deslocamentos na cidade. Duas evidências importantes a serem consideradas quando se aborda a questão da mobilidade urbana no Brasil são: 1) o acelerado processo de envelhecimento da população brasileira, que implicará que, dentro de 20 anos, aproximadamente, um em cada quatro brasileiros será uma pessoa idosa, vivendo, sobretudo, em áreas urbanas; 2) o maior risco de sofrer acidentes de trânsito, com alto risco de mortalidade, em pessoas idosas dada a perda das capacidades funcionais.

Considerando essas duas premissas, é fundamental que, na busca de melhores condições de vida e bem-estar social para toda a população, as cidades sejam mais seguras para o deslocamento das pessoas idosas. Promover o “envelhecimento no seu próprio lugar” coloca-se, assim, como um objetivo a ser alcançado por toda a sociedade.

Neste sentido, a pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa no município de São Paulo traz elementos para que a gestão municipal, assim como a própria comunidade, promova ações para garantir a segurança dessas pessoas nos seus deslocamentos cotidianos.

Vale observar que os entrevistados, abordados em pontos de fluxo, não representam toda a população idosa do município. Mas, representam aqueles que se deslocam como pedestres ou utilizam algum meio de transporte nesse deslocamento. A percepção e opinião desses entrevistados, todos com 60 anos ou mais de idade, são fundamentais para subsidiar políticas mais focadas na mobilidade de todas as pessoas idosas do município de São Paulo, muitas das quais, impossibilitadas de se deslocar com maior frequência dadas as condições de insegurança presentes. Os principais resultados relevantes da pesquisa quantitativa são:

Os deslocamentos das pessoas idosas são, em sua maior frequência, a pé ou por ônibus, cujas paradas, encontram-se próximas e acessíveis. O tempo gasto nesses deslocamentos é menos de uma hora. Ou seja, a pessoa idosa se desloca, muito frequentemente, num raio próximo a

sua residência, e o faz para lazer ou para realizar consultas ou exames médicos.

Nos deslocamentos a pé, os obstáculos muito frequentemente encontrados nas calçadas dificultam e trazem insegurança para a mobilidade. É mencionada a existência de buracos, declives, postes, lixos, entre outros. A avaliação da infraestrutura das ruas é negativa, com mais de 50% dos entrevistados classificando-as como ruins ou péssimas.

No deslocamento por ônibus, as paradas são próximas, mas muitas delas não possuem abrigos para sol ou chuva. A exposição das pessoas idosas a intempéries de maneira frequente pode fragilizar as suas condições de saúde. Esse fato pode levar a que muitos idosos prefiram não se deslocar na cidade, o que pode levar a estados de isolamento e depressão, muito frequentes nessa faixa etária.

Outro aspecto mencionado pelos entrevistados se refere à gentileza, harmonia e solidariedade pouco encontrados no trânsito da cidade. No ônibus, é frequente a pessoa idosa não ter assento cedido por outra pessoa, e muitos relatam que os motoristas de ônibus dirigem de maneira agressiva, com freadas bruscas. Na circulação, 50% dos idosos afirmam que os motoristas não respeitam a pessoa idosa, e que são agressivos ou parcialmente agressivos.

Mais de 50% dos entrevistados têm muito medo de sofrer um acidente de trânsito, o que evidencia a percepção de um risco elevado.

Finalmente, os entrevistados apontam a falta de preocupação do Estado/Governo na promoção de políticas públicas voltadas à mobilidade da pessoa idosa e a insuficiência de policiamento de trânsito nas ruas do município.

Por outro lado, a pesquisa qualitativa, que realizou quarenta entrevistas em profundidade com pessoas idosas, revelou com clareza as maiores dificuldades relacionada com a mobilidade. Fica evidente o estado deficiente das calçadas, que foram bastante criticadas e mal avaliadas: muitos buracos, relevos, obstáculos, degraus, falta de rampas de acesso para cadeirantes e falta de faixas para deficientes visuais. Os entrevistados ressaltam que as calçadas em más condições são o principal motivo de acidentes, quedas e tropeços já vivenciados por vários dos entrevistados. Há quem prefira arriscar-se andando pela rua a andar pelas calçadas precárias e irregulares. Os obstáculos são postes, lixeiras, placas de trânsito, barracas, bancas, camelôs, desníveis, inclinações.

As travessias nas ruas e avenidas, bem como as sinalizações (semáforos, placas e faixas no chão) receberam críticas também, pois são falhas, inexistentes e/ou insuficientes. Alguns contam que há faixas no chão

e placas que estão apagadas; as rampas, quando existem, são altas ou quebradas. Com frequência os idosos reclamam que o tempo do semáforo não é suficiente para atravessarem. Além disso, alegam que os condutores de veículos e de motos não respeitam, nem esperam o idoso quando ele está atravessando ou esperando para atravessar. Há relatos de xingamentos e gestos desrespeitosos de motoristas diversos para com as pessoas idosas.

A insegurança é também citada, principalmente entre pelas mulheres. O idoso sente-se inseguro ao sair de casa, seja pelos riscos de acidentes de trânsito (sobretudo atropelamentos por motos) e riscos de quedas, seja pela violência nos bairros (assaltos) ou por traumas devido aos acidentes já sofridos. As mulheres sentem-se mais seguras quando estão acompanhadas, porém nem todas têm acompanhantes. À noite a sensação de insegurança é ainda maior, pois nem sempre a iluminação é adequada, o que faz com que a grande maioria das pessoas idosas sequer saia de casa após anoitecer.

A percepção do trânsito é muito negativa. O transporte público foi associado a ônibus e/ou metrô, ambos com cunho negativo, na maior parte das vezes, devido ao desconforto e desrespeito com os usuários. O sentimento de medo no trânsito é predominante entre os idosos. Sentem-se apreensivos, preocupados e assustados, não só pelo acidente que já sofreram, mas pelas condições atuais e todos os limitadores e precariedades.

A maioria dos entrevistados não sofreu acidentes graves, apenas alguns resultaram em fraturas e sequelas mais severas e prolongadas. As principais causas, na opinião dos idosos foram: falta de atenção (deles mesmos, mas também dos motoristas), alta velocidade dos veículos e desrespeito dos motoristas para com o idoso.

Na opinião das pessoas idosas a cidade ideal, em linhas gerais, deve ter:

- motoristas e pedestres atentos e respeitosos, sobretudo com os idosos,
- mais linhas de ônibus,
- pontos de ônibus mais próximos das vilas e comunidades,
- ônibus vazios, confortáveis, limpos, novos, com degraus rebaixados para facilitar o embarque e desembarque de passageiros, utilizando energia limpa, não poluente,
- calçadas bem-feitas, planas, com acessos de rampas, limpas, sem buracos, sem degraus e/ou obstáculos,

- veículos em velocidade baixa ou média. No máximo 60km por hora.
- respeitar a velocidade indicada nas placas,
- mais policiamento e também fiscalização nas ruas, calçadas, praças e locais públicos em geral,
- treinamentos (policiais, motoristas, motociclistas) para lidar adequadamente e com respeito aos idosos,
- cursos e treinamentos específicos para motoristas de transporte público para terem mais educação e respeito com o passageiro, sobretudo quando o passageiro ou pedestre for uma pessoa idosa,
- campanhas de conscientização voltada para os idosos tratando sobre os riscos do trânsito,
- travessias seguras, bem sinalizadas; faixas de pedestres; tempo de semáforo suficiente para o idoso atravessar,
- iluminação com lâmpadas brancas, claras, funcionando em perfeitas condições, trocadas imediatamente sempre que necessário garantindo maior segurança para todos,
- praças e parques ideais para crianças, idosos e famílias em geral, arborizadas, com aparelhos de ginástica e policiamento,
- mais respeito, paciência e educação no trânsito;
- placas e sinalizações indicando e estimulando atitudes de respeito e educação no trânsito.

As entrevistas em profundidade com os técnicos abordaram, entre outros, o desinteresse da mídia pelas questões dos idosos. Sugerem que há algum preconceito para com o idoso, sobretudo no trânsito, seja como motorista, seja como pedestre. Os técnicos relatam que há percepções enviesadas na sociedade de que o idoso é inútil, pouco produtivo, que precisa conviver em ambientes e/ou grupos específicos para eles.

Porém, alguns entrevistados acreditam que o interesse da mídia e da sociedade pelos assuntos relacionados aos idosos começa a aumentar, pois essa população tem aumentado visivelmente. Há estudiosos, jornalistas, escritores e outros profissionais que têm se dedicado ao tema e estimulado a sociedade e a imprensa a discutir e abordar o assunto de maneira proveitosa e esclarecedora. Outra situação ainda incipiente, mas que tem sido observada, é o foco da publicidade para divulgação e venda de produtos para idosos, nesse sentido, a mídia vem buscando esse público.

Os entrevistados têm conhecimento da existência de políticas públicas para os idosos. A mais citada é o Estatuto do Idoso, mas várias outras políticas públicas e projetos são mencionadas pontualmente, conforme podemos verificar a seguir:

- academia da cidade e centros comunitários que oferecem atividades físicas e de convivência para idosos;
- vagas reservadas em estacionamentos;
- gratuidade no transporte público;
- ILPIs (Instituição de Longa Permanência para Idosos);
- salário mínimo garantido para o idoso;
- prioridade nas filas;
- projetos de arquitetura nas cidades que garantem a acessibilidade dos idosos;
- prioridade para idosos no tratamento de câncer;
- programas (viagens, atividades) específicos para a terceira idade;
- atendimento médico domiciliar para o idoso;
- prática de Lian Gong nos postos de saúde;
- órgãos específicos para idosos como a Secretaria da Proteção do Idoso e Coordenação do Ministério da Saúde.

O preconceito e o desrespeito sofridos pelos idosos, mencionados de modo recorrente pelos técnicos/especialistas, se confirma ao ouvirmos as pessoas idosas acidentadas. Há forte demanda de envolvimento da sociedade, do poder público e privado e também da mídia/imprensa na conscientização da população sobre os direitos dos idosos, sobretudo no trânsito (enfoque principal desta pesquisa)

As especificidades da pessoa idosa apontadas pelos técnicos/especialistas são facilmente perceptíveis quando os idosos entrevistados relatam o dia a dia no qual enfrentam dificuldades de locomoção, de acesso e de mobilidade. Além das fragilidades relativas à saúde e à segurança, decorrentes ou não dos acidentes sofridos.

As políticas públicas, os direitos e os deveres são desconhecidos pelos próprios idosos. Uma das razões é que essas políticas públicas são pouco divulgadas e

raramente colocadas em prática como deveriam. Por esse motivo, consideram a mídia uma importante aliada na divulgação e motivação para tais questões.

As perspectivas de melhoria das políticas relativas à pessoa idosa, porém, são positivas. Percebe-se que o aumento dessa população nos próximos anos vai dar mais visibilidade às suas necessidades e, conseqüentemente, impulsionar ações específicas para os idosos. Os idosos vislumbram uma cidade ideal na qual o respeito à pessoa idosa prevaleça, bem como a garantia de sua mobilidade urbana.

A percepção negativa sobre a infraestrutura de ruas e calçadas relatada nas entrevistas qualitativas e pesquisa quantitativa ficou demonstrada de forma incontestável com os dados de observação in loco. Nos cinquenta pontos de observação, foram mapeados 1.974 obstáculos dos mais variados tipos, o que perfaz uma média de 12 obstáculos a cada 100 metros de caminhada. Foram observados 1.031 postes atrapalhando a livre circulação, 249 placas de trânsito, 106 barracas ou camelôs e 47 lixeiras.

Outros obstáculos representaram 541 elementos, como vasos de plantas, materiais de obra e construção e demais objetos que prejudicam o livre fluxo de pedestres.

Duas evidências importantes a serem consideradas quando se aborda a questão da mobilidade urbana no Brasil são: 1) o acelerado processo de envelhecimento da população brasileira, que implicará que, dentro de 20 anos, aproximadamente, um em cada quatro brasileiros será uma pessoa idosa, vivendo, sobretudo, em áreas urbanas; 2) o maior risco de sofrer acidentes de trânsito, com alto risco de mortalidade, em pessoas idosas dada a perda das capacidades funcionais.

Considerando essas duas premissas, é fundamental que, na busca de melhores condições de vida e bem-estar social para toda a população, as cidades sejam mais seguras para o deslocamento das pessoas idosas.

Neste sentido, a pesquisa sobre mobilidade da pessoa idosa no município de São Paulo traz elementos para que a gestão municipal, assim como a própria comunidade, promova ações para garantir a segurança dessas pessoas nos seus deslocamentos cotidianos.

## REFERÊNCIAS

IBGE. Coordenação de População e Indicadores Sociais. Projeções da População do Brasil e Unidades da Federação por sexo e idade: 2010-2060. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101597>. Acesso em: 31 jun 2019.

IBGE. Coordenação de População e Indicadores Sociais. Projeções da População do Brasil e Unidades da Federação por sexo e idade: 2000-2060. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9109-projecao-da-populacao.html?edicao=9116&t=resultados>. Acesso em: 31 jun 2019.

Organização Mundial da Saúde (OMS), Guia global : cidade amiga do idoso, Genebra, 2008. Disponível em: <https://www.who.int/ageing/GuiaAFCPortuguese.pdf?ua=1>. Acesso em: 15 jul 2019.

World Health Organization (WHO), Global status report on road safety, 2018. Disponível em: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/). Acesso em: 31 jun 2019.

Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Sistema de Informações sobre Mortalidade, 1999-2017. Disponível em: <http://datasus.saude.gov.br/informacoes-de-saude/servicos2/transferencia-de-arquivos>. Acesso em: maio 2019.

SEADE, Sistema Seade de Projeções Populacionais. Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/projpop/>. Acesso em 30 jul 2019.

IBGE, Pesquisa Nacional de Saúde (PNS), Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/9160-pesquisa-nacional-de-saude.html?=&t=destaques>. Acesso em 30 jul 2019.







## ANEXOS

## ABORDAGEM INICIAL:

Bom dia/tarde/noite, meu nome é \_\_\_\_\_.  
Sou da Opinião Informação Estratégica e estamos realizando uma pesquisa de opinião para conhecer os hábitos dos moradores da região. A nossa pesquisa tem a duração média de 10 minutos e suas respostas são sigilosas. Além disso, esta entrevista poderá ser gravada para fins de controle de qualidade do meu trabalho. O (a) senhor (a) poderia colaborar respondendo algumas perguntas?

### FILTROS

**Obs: ENTREVISTAR APENAS PESSOAS COM 60 ANOS OU MAIS**

F1- Por gentileza, qual o seu nome e sobrenome?

1. Nome e sobrenome: \_\_\_\_\_

F2- Por gentileza, qual sua idade? \_\_\_\_\_ (Abaixo de 60 ANOS, ENCERRAR)

### HÁBITOS GERAIS E QUESTIONÁRIO SOCIOECONOMICO

P1. Anotar o sexo

1. Feminino
2. Masculino

P2. Data de nascimento

\_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_\_.

**P3. Idade (espontânea \_ RU)**

1. 60 a 65 anos
2. 66 a 70 anos
3. 71 a 75 anos
4. 76 a 80 anos
5. Maior de 80 anos

**P4. Cor ou raça (espontânea \_ RU)**

1. Branca
2. Preta
3. Amarela
4. Parda
5. Indígena

**P5. Atualmente quais pessoas moram com você? (Espontânea – RM)**

1. Esposa/Marido
2. Filho (s)
3. Neto (s)
4. Cuidador/ajudante
5. Algum outro parente
6. Mora sozinho

**P6. Qual seu estado civil? (espontânea \_ RU)**

1. Casado (a)
2. Separado (a) ou desquitado (a) judicialmente
3. Divorciado (a)
4. Viúvo (a)
5. Solteiro (a)

**P7. Qual é o seu grau de instrução? (espontânea \_ RU)**

1. Analfabeto
2. Fundamental Incompleto
3. Fundamental Completo
4. Ensino médio incompleto
5. Ensino Médio completo
6. Curso técnico/ tecnológico
7. Superior Incompleto
8. Superior Completo
9. Pós-Graduação

**P8. Ocupação (espontânea \_ RU)**

1. Desempregado
2. Dona de casa (do lar)
3. Aposentado/ Pensionista
4. Trabalhador doméstico (diarista, mensalista, caseiro)
5. Militar (exército, marinha, aeronáutica, polícia militar, corpo de bombeiros)
6. Empregado do setor privado
7. Empregado setor publico
8. Trabalha por conta própria
9. Outros \_\_\_\_\_

**P9. Qual a sua religião? (espontânea \_ RU)**

1. Católica
2. Evangélica
3. Espírita
4. Afro (candomblé ou umbanda)
5. Budista
6. Outra\_\_\_\_\_
7. Nenhuma

**P10. Você teve alguma doença grave no último ano (últimos 12 meses)?**

1. Sim
2. Não

**P11. Quantas vezes você esteve presente em consulta médica nos últimos 6 meses?**

\_\_\_\_\_

**P12. Você toma algum tipo de medicamento controlado?**

1. Sim
2. Não (pular para P14)

**P13. Para qual (is) doença (s) é (são) esse (s) medicamento (s)?**

\_\_\_\_\_

**P14. De um modo geral, qual é o seu estado de saúde? (Estimulada – RU)**

1. Muito Bom
2. Bom
3. Regular
4. Ruim
5. Muito ruim

**P15. Por favor, escolha uma das opções que melhor te descreva nesse momento quanto à sua autonomia. (Estimulada – RU)**

1. Não tenho problemas para realizar as minhas tarefas diárias sozinhas
2. Tenho algum problema para realizar as minhas tarefas diárias sozinhas
3. Tenho minhas habilidades para realizar minhas tarefas diárias limitadas

**P16. Por favor, escolha uma das opções que melhor te descreva nesse momento quanto à sua mobilidade. (Estimulada – RU)**

1. Não tenho problemas em andar sozinho (pular para a P19)
2. Tenho algum problema andar sozinho
3. Tenho minhas habilidades para andar limitadas

**P17. Você necessita de alguma ferramenta de suporte para caminhar/descolar-se?**

1. Sim
2. Não (pular para a P19)

**P18. Quais tipos de ferramenta você utiliza para caminhar/ se deslocar?**

1. Bengala
2. Andador
3. Cadeira de rodas
4. Outros \_\_\_\_\_

**P19. Você tem dor ou mal-estar? (Estimulada – RU)**

1. Não tenho dores ou mal-estar
2. Tenho dores ou mal-estar moderados
3. Tenho dores ou mal-estar extremos

## DINÂMICA DE DESLOCAMENTO

**P20. Quais as três principais razões para você sair de casa? (Espontânea - Resposta Múltipla)**

1. Trabalho
2. Consulta e exames médicos
3. Lazer (passeios)
4. Visitar familiares
5. Visitar amigos
6. Igreja ou atividades religiosas
7. Atividades físicas ou ocupacionais (hidroterapia, fisioterapia)
8. Outros\_\_\_\_\_

**P21. De que forma você se locomove com mais frequência? (Espontânea – RU)**

1. A pé
2. Bicicleta
3. Carro - dirigindo
4. Carro – taxi em pontos de taxi convencionais
5. Carro - app (Uber, 99taxi...)
6. Carro – Motorista particular
7. Ônibus
8. Metrô
9. Carona
- 10.Outros\_\_\_\_\_

**P22. Aproximadamente quanto tempo você passa no trânsito por dia:**

1. No máximo 1 hora
2. De 1 a 2 horas
3. De 2 a 4 horas
4. De 4 a 6 horas
5. De 6 a 8 horas
6. Mais de 8 horas

### PESSOAS IDOSAS COMO PEDESTRE

**P23. Você faz caminhadas?**

1. Sim
2. Não (pular para a 25)

**P24. Quantas vezes você caminha?**

1. Uma vez por semana
2. Duas vezes por semana
3. Três vezes por semana
4. Quatro vezes por semana
5. Cinco vezes por semana
6. Seis vezes por semana
7. Todos os dias da semana

**P25. Para você as calçadas por quais você anda apresentam: (Estimulada – RM)**

1. Obstáculos (lixo, postes, mesas de bar, bancas de revistas...)
2. Buracos
3. Declive lateral

4. Degraus
5. Irregularidades perigosas (alternância brusca entre calçadas altas e baixas sem degraus)
6. Outros obstáculos\_\_\_\_\_
7. Nenhuma das alternativas (NÃO LER ESSA ALTERNATIVA)

**P26. Considerando as ruas por onde você normalmente anda: (Estimulada – RM)**

1. Possui sinalização clara
2. São tranquilas de fácil circulação
3. Possui acessibilidade
4. Os condutores que respeitam os pedestres
5. O tempo do semáforo para pedestre é suficiente para a travessia
6. Nenhuma das alternativas (NÃO LER ESSA ALTERNATIVA)

**P27. Sobre os locais que você frequenta, há rampas de acesso quando necessário?**

1. Sim
2. Não (pulas para a P29)

**P28. Nessas rampas de acesso, há corrimãos?**

1. Sim
2. Não

**P29. Considerando os automóveis que circulam pelos locais que você habitualmente caminha: (estimulada – RU)**

1. Transitam com velocidade excessiva
2. Transitam com velocidade normal
3. Transitam em velocidade baixa

**P30. Os motoristas dos carros respeitam as pessoas idosas?**

1. Sim
2. Não

**P31. Você acredita que a iluminação nas ruas pelas quais você habitualmente caminha: (estimulada – RU)**

1. É suficiente
2. É parcialmente suficiente
3. É insuficiente

**P32. Agora considerando apenas a infraestrutura das ruas pelas quais você habitualmente caminha (qualidade das calçadas) (estimulada – RU)**

1. É boa
2. É mediana
3. É ruim
4. É péssima

**P33. De 0 a 10, que nota você daria para a infraestrutura das ruas pelas quais você habitualmente caminha:**

#### PESSOAS IDOSAS NO TRANSPORTE PÚBLICO

**P34. Você utiliza ônibus?**

1. Sim
2. Não (pular para P46)

**P35. Quanto você tem que caminhar para chegar até a parada de ônibus.**

1. Menos de um quilometro
2. De 1 a 2 quilômetros
3. Mais de 2 quilômetros

**P36. Na parada de ônibus que você utiliza com mais frequência:**

1. Tem proteção contra chuva/sol (abrigo)? (sim) (não)
2. É limpa? (sim) (não)
3. É confortável? (sim) (não)
4. É segura? (sim) (não)

**P37. Você tem dificuldade para subir nos ônibus? (Estimulada – RU)**

1. Sempre
2. Às vezes
3. Nunca

**P38. O motorista do ônibus, frequentemente, espera você sentar para só então mover o ônibus? (Estimulada – RU)**

1. Sempre
2. Às vezes
3. Nunca

**P39. Os demais passageiros cedem lugar para você sentar? (Estimulada – RU)**

1. Sempre
2. Às vezes
3. Nunca

**P40. É comum que o motorista dê freadas bruscas que deixem você instável e/ou inseguro? (Estimulada – RU)**

1. Sempre
2. Às vezes
3. Nunca

**P41. Você já caiu dentro do ônibus? (Estimulada – RU)**

1. Sempre (ir para P43)
2. Às vezes (ir para P43)
3. Nunca

**P42. Você já QUASE caiu dentro do ônibus? (Estimulada – RU)**

1. Sempre
2. Às vezes
3. Nunca

**P43. Os motoristas de ônibus param para os idosos? (Estimulada – RU)**

1. Sempre
2. Às vezes
3. Nunca

**P44. Você acredita que há transporte público suficiente? (Estimulada – RU)**

1. Totalmente suficiente
2. Parcialmente suficiente
3. Insuficiente

**P45. De 0 a 10, que nota você dá para o serviço dos ônibus? \_\_\_\_\_**

**P46. Você utiliza serviço de metrô?**

1. Sim
2. Não (Pular para o próximo Bloco)

**P47. Quanto você tem que caminhar para chegar até a estação de metrô?**

1. Menos de um quilometro
2. De 1 a 2 quilômetros
3. Mais de 2 quilômetros

**P48. Você tem dificuldade para entrar no metrô? (Estimulada – RU)**

1. Sempre
2. Às vezes
3. Nunca

**P49. Os demais passageiros sedem lugar para você sentar? (Estimulada – RU)**

1. Sempre
2. Às vezes
3. Nunca

**P50. Você já caiu dentro do metrô? (Estimulada – RU)**

1. Sempre (ir para P52)
2. Às vezes (ir para P52)
3. Nunca

**P51. Você já QUASE caiu dentro do metrô? (Estimulada – RU)**

1. Sempre
2. Às vezes
3. Nunca

**P52. De 0 a 10, que nota você dá para o serviço de metrô?**

### A PESSOA IDOSA CONDUTORA

**P53. Você dirige?**

1. Sim
2. Não (pular para o próximo bloco)

**P54. Com que frequência você dirige?**

1. Uma vez por semana
2. Duas vezes por semana
3. Três vezes por semana
4. Quatro vezes por semana
5. Cinco vezes por semana
6. Seis vezes por semana
7. Todos os dias da semana

**P55. Você considera os outros condutores agressivos? (Estimulada – RU)**

1. Totalmente agressivos
2. Parcialmente agressivos
3. Nada agressivos

**P56. Você acredita que os demais condutores respeitam quando você está fazendo uma manobra difícil (por exemplo estacionar/baliza)? (Estimulada – RU)**

1. Respeitam totalmente
2. Respeitam em parte
3. Não respeitam

**P57. Você tem dificuldade para dirigir no trânsito de hoje em dia? (Estimulada – RU)**

1. Nenhuma dificuldade
2. Dificuldade parcial
3. É quase impossível dirigir atualmente

## OPINIÃO SOBRE ORGÃOS E POLÍTICAS PÚBLICOS

**P58. Você concorda que o Estado/ governo tem uma preocupação especial com o deslocamento das pessoas idosas? (Estimulada – RU)**

1. Concordo totalmente
2. Concordo em partes
3. Discordo totalmente

**P59. Você concorda que o Estado/ Governo tem se preocupado com a acessibilidade e adequabilidade dos espaços públicos para as pessoas idosas? (Estimulada – RU)**

1. Concordo totalmente
2. Concordo em partes
3. Discordo totalmente

**P60. Você concorda que existem políticas publicas especificas sobre a mobilidade das pessoas idosas? (Estimulada – RU)**

1. Concordo totalmente
2. Concordo em partes
3. Discordo totalmente

**P61. Você concorda que os órgãos de trânsito se preocupam com a mobilidade das pessoas idosas? (Estimulada – RU)**

1. Concordo totalmente
2. Concordo em partes
3. Discordo totalmente

## SENSAÇÕES NO TRÂNSITO

**P62. Você tem medo de acidentes de trânsito?**

1. Muito medo
2. Médio medo
3. Pouco medo
4. Não tem medo algum

**P63. Você já sofreu um acidente de trânsito?**

1. Sim
2. Não (pular pra P66)

**P64. Há quanto tempo foi seu último acidente de trânsito?**

1. Menos de 1 mês
2. Até seis meses atrás
3. Entre seis meses e um ano
4. Mais de um ano

**P65. Você se feriu fisicamente nesse último acidente de trânsito?**

1. Feri gravemente
2. Sofri escoriações leves
3. Não fiquei ferido

**P66. Você já QUASE sofreu um acidente de trânsito?**

1. Sim
2. Não

**P67. Você já teve algum acidente em calçada por falta de iluminação?**

1. Sim
2. Não

**P68. Você concorda que há policiamento de trânsito suficiente?**

1. Concordo totalmente
2. Concordo em parte
3. Não concordo

**P69. Como forma de garantir a qualidade do meu trabalho, meu supervisor poderá entrar em contato com você para certificar que fiz a entrevista de forma correta. Para isso, poderia compartilhar comigo seu telefone e e-mail, por gentileza?**

Telefone: \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_

# ROTEIRO

## OBJETIVO: ENTENDER O PORQUÊ DOS ACIDENTES COM IDOSOS

### ESPAÇO: COMO O IDOSO PERCEBE O ESPAÇO DE CIRCULAÇÃO

ENTENDER COMO O IDOSO PERCEBE A INFRAESTRUTURA DO ESPAÇO PÚBLICO.

- Quais os principais motivos para sair de casa.
- Como é o trabalho, o lazer.
- Quanto tempo passa no espaço público?
- Costuma sair todos os dias?
- Frequenta praças e outros espaços públicos?
- O que acha das:
  - Calçadas
  - Travessias na ruas e avenidas (meio-fio rebaixado, tempo dos semáforos)
  - Acessibilidade (rampas)
  - Sinalização
- Existem momentos de insegurança? (à noite, questão da iluminação)
- Com um acompanhante sente-se mais seguro?

## COMO É O TRÂNSITO

ENTENDER A RELAÇÃO DELE COM A “PARTE MÓVEL” DO TRÂNSITO (carros, ônibus, etc.)

ASSOCIAÇÕES ESPONTÂNEAS:

- Quando falo em trânsito O QUE vem a sua mente? Primeira frase, imagem, conceito que vier a cabeça?
- Quando falo em carro QUAL vem a mente?
- Quando falo em transporte público, o que vem à sua mente?
- Usa ônibus? O que acha da acessibilidade? Os motoristas são atenciosos?
- O que tem a dizer sobre o metrô?
- Dirigindo, qual é a relação com os outros condutores? Eles respeitam idosos? Demonstram gentileza ou são impacientes?

**Primeiro momento (razão)**

- Sente-se à vontade no espaço público?
- Como é a relação entre o pedestre idoso e o carro?
- Como deveria ser? Os veículos respeitam os idosos?
- O que acha da velocidade dos veículos?
- Tem algo a dizer sobre as motocicletas?
- O barulho dos veículos incomoda?

**Segundo momento (emoção)**

- Tem medo do trânsito?
- Sente-se seguro ao sair de casa (com relação ao trânsito)
- Precisaria de ajuda para se sentir seguro?
- Como se sente nas travessias das ruas?
- Qual seu sentimento geral no trânsito? (conforto, tranquilidade, medo, insegurança)
- Defina o trânsito em poucas palavras.

## RISCOS: COMO O IDOSO SE VÊ NO TRÂNSITO

### SER MAIS ESPECÍFICO COM RELAÇÃO AO ACIDENTE QUE ELE SOFREU

- Como foi seu acidente?
- Voltando atrás, por que foi o acidente? Quais os principais fatores? Por exemplo: faltou visibilidade, faltou o condutor reduzir a velocidade, não houve comunicação prévia e entendimento entre os envolvidos.
- Resumindo: onde está a principal deficiência: na infraestrutura (falta de locais de travessia, visibilidade da pista ruim, etc.) nos veículos (excesso de velocidade, falta de respeito do condutor, etc.), na falta de fiscalização.
- Quais as sugestões para que não ocorra com outros ou novamente?
- O que precisa ser melhorado?
- Como conscientizar os idosos dos riscos?
- Que conselho daria aos outros?

## QUAL A CIDADE IDEAL

### O QUE FALTA PARA ELE SE SENTIR BEM

- O que falta na cidade para a mobilidade?
- Como seriam os ônibus e transporte público para atender suas necessidades?
- Como seriam as calçadas?
- Haveria mais áreas de lazer?
- Qual seria a velocidade dos veículos?
- Como seriam as travessias ideais?
- O que fazer para melhorar a segurança?
- Como seria a iluminação?
- Mais algumas considerações?

## FINALIZAÇÃO

Alguns comentários que ele considera importantes.

