

Aspectos psicossociais de motoristas idosos

Psychosocial aspects of elderly drivers

<https://doi.org/10.5335/rbceh.?????.?????>



William Macedo Fiuza¹, Rossane Frizzo de Godoy², Verônica Bohm³

Resumo

O ato de dirigir representa possibilidade de autonomia e liberdade, favorecendo o convívio social, pertencimento à comunidade e qualidade de vida aos idosos. O objetivo deste estudo foi descrever aspectos psicossociais de motoristas idosos no município de Caxias do Sul. A pesquisa apresenta um delineamento quantitativo de tipo descritivo-exploratório, transversal e observacional, realizada por meio de um formulário online. Resultados: 222 participantes responderam à pesquisa, sendo 65,3% na faixa etária de 60 a 69 anos, com predominância do sexo feminino (58,1%), estado civil casados (66,2%), escolaridade superior (64,9%), aposentados (90,1%), de cor branca (76,6%) e religião católica (76,6%). 99,1% dos motoristas têm acesso a carro e afirmam não apresentar restrições quanto ao local em que dirigem. O ato de dirigir foi associado a sentimentos agradáveis por 91% dos participantes. 61,7 % preferem dirigir sozinhos. Foi observada diferença estatisticamente significativa entre gênero e a preferência por dirigir sozinha ($p=0,000$) e de faixa etária com parar de dirigir daqui 5 anos ($p=0,000$), sendo que idosos de 85 a 89 anos não pensam em parar de dirigir. Conclusões: o ato de dirigir possibilita ao idoso a continuidade de suas atividades e autonomia para deslocar-se. A cessação da condução implica na elaboração de diversos aspectos subjetivos que podem ser mobilizados. Por essa razão, sugere-se um aprofundamento de informações sobre o trânsito e o ato de dirigir não contemplados nesta investigação.

Palavras-chave: envelhecimento; idoso motorista; pessoa idosa; trânsito.

Abstract

The act of driving represents the possibility of autonomy and freedom, favoring social interaction, belonging to the community and quality of life for the elderly. The objective of this study was to describe psychosocial aspects of elderly drivers in the city of Caxias do Sul. The research presents a quantitative descriptive-exploratory, cross-sectional and observational design, carried out using an online form. Results: 222 participants responded to the survey, 65.3% in the age group of 60 to 69 years old, with a predominance of females (58.1%), marital status married (66.2%), higher education (64.9 %), retired (90.1%), white (76.6%) and Catholic (76.6%). 99.1% of drivers have access to a car and say they have no restrictions on where they drive. The act of driving was associated with pleasant feelings for 91% of

¹Universidade de Caxias do Sul (UCS), Mestre em Psicologia (UCS). Caxias do Sul, Brasil. Endereço de correspondência: wmfuza@ucs.br. ²Universidade de Caxias do Sul (UCS). Doutora em Ciências Pneumológicas (UFRGS). Caxias do Sul, Brasil. ³Universidade de Caxias do Sul (UCS). Doutora em Educação (UFRGS). Caxias do Sul, Brasil.

participants. 61.7% prefer to drive alone. A statistically significant difference was observed between gender and the preference for driving alone ($p=0.000$) and age group with stopping driving in 5 years ($p=0.000$), with elderly people aged 85 to 89 not thinking about stopping driving. Conclusions: the act of driving allows elderly people to continue their activities and have autonomy to move around. The cessation of driving implies the elaboration of several

subjective aspects that can be mobilized. For this reason, it is suggested to provide more in-depth information about traffic and driving that are not included in this investigation.

Keywords: aging; elderly driver; elderly person; traffic.

Introdução

É fundamental que a mobilidade segura seja uma garantia às pessoas ao longo de todo o processo de envelhecimento (OMS, 2005). Esse aspecto associa-se à sociabilidade e pertencimento, contribuindo para a qualidade de vida. Do mesmo modo, se o direito de ir e vir e a liberdade que representam são retirados, pode ocorrer um impacto negativo no bem-estar das pessoas idosas (Procópio & Araújo, 2019).

O acesso a certas formas de transporte, como táxi e aplicativos, está condicionado ao contexto socioeconômico do indivíduo, fazendo com que muitas pessoas dependam de recursos que nem sempre são possíveis (Hansen et al., 2020). Já enquanto pedestres e usuários de transporte coletivos, são evidenciadas diversas queixas pela população idosa tais como: travessia de pista, distância entre degrau do ônibus e calçada, insegurança e quedas (Procópio & Araújo, 2019).

Esses elementos contribuem para o alto índice de motorização desse público, apesar das diversas alterações cognitivas e motoras esperadas nessa faixa etária que podem alterar a aptidão para dirigir (Silva & Ferreira, 2020). Além disso, a taxa de acidentes envolvendo pessoas com 60 anos ou mais possui maior associação à fatalidade do que experiências de acidente em outras faixas etárias (Pitta et al., 2021).

Em contrapartida, podem existir estereótipos negativos sobre os idosos no trânsito que os desvalorizam, reforçando preconceitos e prejudicando a criação de políticas públicas que os auxiliem (Procópio & Araújo, 2019). Nesse sentido, a literatura nacional apresenta uma forte lacuna nos estudos sobre a temática dos idosos e direção, ainda que seja um fenômeno importante que demanda compreensão (Lenardt et al., 2019). Diante do exposto, a presente pesquisa teve como objetivo descrever aspectos psicossociais de motoristas idosos no município de Caxias do Sul.

Materiais e métodos

Delineamento quantitativo, do tipo descritivo-exploratório, transversal e observacional. Participaram do estudo 222 pessoas com 60 anos ou mais, de ambos os sexos, que dirigiam, residentes no município de Caxias do Sul, sendo excluídos quem não tivesse possibilidade de responder ao questionário no formato on-line, que nunca dirigiram, ou que deixaram de dirigir definitivamente. O questionário, enviado por meio dos conselheiros do Conselho Municipal da Pessoa Idosa do município de Caxias do Sul, foi estruturado em três blocos com perguntas de múltipla escolha: 1. Dados sociodemográficos; 2. Relação da Pessoa com o Trânsito, e 3. Percepções em relação a si, no trânsito.

Os dados obtidos foram processados e analisados com o auxílio dos programas estatísticos e profissional da área. Para análise descritiva, os dados categóricos foram apresentados por frequências absolutas e relativas. A descrição das variáveis contínuas foi representada por média e desvio padrão.

Resultados e discussão

Os participantes foram predominantemente do sexo feminino (58,1%), faixa etária entre 60 e 69 anos (65,3%), 66,2% casados, 64,9% com grau de escolaridade superior, aposentados (90,1%), 95% se identificaram como de cor branca e 76,6% são de religião católica. Dos respondentes,

98,2% possuem a CNH válida, 99,1% dos participantes possuem acesso a carro e 95,9% possuem veículo próprio, sendo que 55,9% respondeu que diminuiu a frequência com que dirigia na pandemia.

Entre os participantes da pesquisa, 61,7% dos respondentes afirmaram preferir dirigir sozinhos, sendo “gostar de companhia” o motivo predominante entre os 38,3% que preferem dirigir acompanhados. As mulheres apresentaram maior predominância por preferência de dirigir sozinhas. A associação do trânsito como espaço masculino, devido a historicamente ser mais recente que mulheres possam dirigir e que os homens sejam culturalmente mais estimulados a tal comportamento, colabora para que o trânsito seja um espaço de tensão e pressão para muitas mulheres (Fiuza & Godoy, 2021). Portanto, é possível supor que esta preferência possa estar atrelada à evitação de comentários, julgamentos e críticas por parte da pessoa na carona.

As atividades realizadas com o uso do carro são variadas entre os participantes, sendo destacadas na pesquisa as seguintes: compras do dia a dia (83,3%), consultas médicas (75,2%), lazer (64,4%), auxílio a familiares (60,4%), atividades físicas (38,7%), questões burocráticas (36,9%), atividades profissionais (35,1%) e não sei/não quero responder (1,4%). Isso demonstra a associação do ato de dirigir com atividades essenciais para a manutenção da rotina e da saúde, além da associação com sentimentos agradáveis como estar tranquilo e feliz, sinalizado respectivamente por 67,6% e 23,4% dos respondentes.

Pensando na prevalência de pessoas que dirige para auxiliar familiares, cabe refletir sobre o contexto do núcleo familiar e seu impacto no envolvimento do idoso no trânsito. Além da mudança na dinâmica familiar, avançar na interrupção da direção pode mobilizar diferentes questões emocionais por se integrar a outras perdas inerentes do ciclo vital (Hansen et al., 2020), como falecimento de familiares, aposentadoria e mudança de residência para receber cuidados de saúde e auxílio na rotina (Freitas, Barbosa & Neufeld, 2021).

Ao serem questionados sobre os planos em relação a parar de dirigir nos próximos 5 anos, 86,5% disseram não considerar essa possibilidade, sendo que a única faixa etária que, em sua totalidade, respondeu não pensar em parar de dirigir é justamente a faixa mais velha, dos 85 a 89 anos. Adultos mais velhos parecem querer dirigir indefinidamente, fazendo apenas modificações autorreguladas no comportamento de dirigir (Hansen et al., 2020). No entanto, a maneira com que as pessoas param definitivamente de dirigir pode implicar em diferentes questões de saúde mental, incluindo maiores taxas de depressão nesse público (Chihuri et al., 2016). Fatores protetivos como participar da decisão, suporte familiar e reconhecer limitações inerentes da idade, indicam a importância da psicologia se fazer presente nesse contexto (Dourado et al., 2015).

Conclusão

O trânsito é um aspecto, por vezes, ignorado quando estuda-se o processo de envelhecimento humano. Contudo, é fundamental entendê-lo como um espaço estratégico para uma sociedade que vivencia uma rápida transição demográfica. Destaca-se questões dos relacionamentos interpessoais e processo de tomada de decisão da interrupção da direção como demandas importantes para a psicologia e que podem

contribuir para a saúde mental da pessoa idosa nesse contexto. A investigação sinaliza para a necessidade de seguir investindo esforços nesta temática, ampliando para outros elementos que constituem esse cenário, incluindo outros papéis exercidos pelas pessoas idosas como pedestre, passageiro etc.

Referências

CHIHURI, Stanford. et al. **Driving cessation and health outcomes in older adults.** Journal of the American Geriatrics Society, v. 64, p. 322-341. 2016. doi: 10.1111/jgs.13931

DOURADO, Amanda Dias. et al. **Idoso e trânsito: sentimentos ao parar de dirigir.** Anais do IV Congresso Internacional de Envelhecimento Humano. Campina Grande: Editora Realize, 2015.

FIUZA, William Macedo; GODOY, Rossane Frizzo de. **Questões de gênero associadas ao medo de dirigir.** Revista Psicologia, Diversidade e Saúde, v. 10, n. 1, p. 198-206. 2021. doi: 10.17267/2317-3394rpds.v10i1.3151

FREITAS, Eduarda Rezende; BARBOSA, Leopoldo; NEUFELD, Carmem Beatriz. **Terapia cognitivo-comportamental para os problemas relacionados ao envelhecimento: um olhar para a solidão.** In ABREU, Paulo Roberto; ABREU, Juliana Helena dos Santos Silvério. Transtornos psicológicos: terapias baseadas em evidências (pp. 137-148). Santana de Parnaíba: Manole, 2021, p. 137-148.

HANSEN, Stine. et al. **To drive or not to drive: driving cessation amongst older adults in rural and small towns in Canada.** Journal of Transport Geography, v. 86. 2020. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102773

LENARDT, Maria Helena. et al. **Fragilidade física e características clínicas de idosos submetidos aos exames de aptidão física e mental para habilitação veicular.** Revista Mineira de Enfermagem, v. 23, p. 1-7. 2019. doi: 10.5935/1415-2762.20190024

PITTA, Leonardo Santos Rocha. et al. **Older drivers are at increased risk of fatal crash involvement: results of a systematic review and meta-analysis.** Archives of gerontology and geriatrics, v. 95, p. 104414. 2021. doi: 10.1016/j.archger.2021.104414

PROCÓPIO, Lycia Rinco Borges; ARAÚJO, Luiz Ricardo Santana. **Idosas condutoras de veículos: considerações sob a ótica da psicologia do trânsito.** Revista Kairós-Gerontologia, v. 22, n. 2, p. 279-302. 2019. doi: 10.23925/2176-901X.2019v22i2p279-302

SILVA, Elisa Furtado; FERREIRA, Rejane Soares. **Riscos da condução veicular em idosos com demência: contribuições da neuropsicologia.** Psicologia em Ênfase, v. 1, n. 2, p. 35-55. 2020.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Envelhecimento ativo: uma política de saúde – 2005.** Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/envelhecimento_ativo.pdf. Acesso em: 15 fev 2023.