

Idosas condutoras de veículos: considerações sob a ótica da Psicologia do Trânsito

*Elderly female drivers: considerations from the perspective of
Traffic Psychology*

*Ancianas conductoras de vehículos: consideraciones bajo la
óptica de la Psicología del Tránsito*

Lycia Rinco Borges Procópio
Luiz Ricardo Santana de Araújo

RESUMO: Neste trabalho objetivou-se levantar e expor os preconceitos e a discriminação sofrida por idosas condutoras de veículos, analisando-os sob a ótica da psicologia do trânsito, neste país em que a feminização da velhice é uma tendência concreta. O preconceito engendrado na sociedade brasileira contra as condutoras de veículos é agravado pelo estereótipo negativo e a desvalorização que os idosos precisam enfrentar. Por isso, a condutora idosa sofre duplamente no trânsito, por ser mulher em uma sociedade machista, e por já se encontrar na velhice.

Palavras-chave: Psicologia do Trânsito; Machismo; Envelhecimento.

ABSTRACT: *In this work it was intended to bring awareness and expose the prejudices and the discrimination faced by elderly female drivers, analyzing from the perspective of traffic psychology, in a country where the feminization of old age is a concrete trend. The prejudice that is rooted in the Brazilian society against the female drivers is aggravated by the negative stereotype and the devaluation that elderly people face. For this reason, the elderly female driver suffers twice as much in the traffic, first from being a woman in a misogynist society and second for being already in this phase of human development, which is growing old.*

Keywords: *Traffic Psychology; Misogyny; Growing Old.*

RESUMEN: *En este trabajo se objetivó levantar y exponer los prejuicios y la discriminación sufrida por ancianas conductoras de vehículos, analizándolos bajo la óptica de la psicología del tránsito, en un país donde la feminización de la vejez es una tendencia concreta. El preconceito engendrado en la sociedad brasileña contra las conductoras de vehículos es agravado por el estereotipo negativo y la devaluación que enfrentan los ancianos. Por eso, la conductora anciana sufre doblemente en el tránsito, por ser mujer en una sociedad machista y por ya encontrarse en la fase del desarrollo humano, la vejez.*

Palabras clave: *Psicología del Tráfico; Machismo; Envejecimiento.*

Introdução

Os idosos constituem a faixa populacional que mais cresce na população brasileira (Borges, Campos, & Silva, 2015). Dados obtidos a partir de levantamentos e projeções do IBGE (2013) mostram que a população com 60 anos ou mais de idade passou de 14,2 milhões em 2000 (8,2% da população total) para 19,6 milhões em 2010 (10,0% da população total), devendo atingir 41,5 milhões em 2030 (18,6% da população total), e 73,5 milhões em 2060 (33,7% da população total). Espera-se, para os próximos dez anos, um incremento médio de mais de 1,0 milhão de idosos anualmente no Brasil. A diminuição da queda da taxa de fecundidade das mulheres associada a um aumento da expectativa de vida são os principais motivos que explicam essa expressiva modificação na pirâmide etária brasileira.

O aumento da expectativa de vida dos brasileiros ao longo dos anos foi de grande magnitude, e as projeções mostram que esse processo ainda irá continuar por muito tempo. A expectativa de vida de um brasileiro, independentemente do sexo, nascido em 1940 era de 45,5 anos (42,9 anos – homens; 48,3 anos – mulheres). Em 2015, dados publicados pelo IBGE (2016) mostram que essa expectativa foi elevada em 30 anos, sendo agora de 75,5 anos para os homens e de 79,1 anos para mulheres (IBGE, 2016).

Esses dados demonstram uma concentração de mulheres nesse grupo etário acima de 60 anos, ou seja, uma feminização da velhice. No Brasil, a cada 100 mulheres com idade acima de 60 anos, existem proporcionalmente 80 homens. Isso é resultado, principalmente, dos “diferenciais de mortalidade entre os sexos, cujas taxas para a população masculina são sempre maiores do que aquelas observadas entre as mulheres” (Borges, Campos, & Silva, 2015, p. 147).

Com a entrada da maioria das mulheres no mercado de trabalho, a imagem da mulher dona de casa que permanecia grande parte do tempo no interior do lar foi substituída pela mulher ativa no mercado de trabalho, e que possui maior nível de escolarização que os homens, ou seja, que frequenta mais as Universidades e demais instituições de ensino.

Essa alteração no perfil social das mulheres promove maior necessidade de locomoção, entre a casa e o trabalho, entre o trabalho e a Universidade, entre a Universidade e a casa, além de locomoção voltada a atividades de lazer. Segundo o Portal Brasil (2017), em 2007, as mulheres representavam 40,8% do mercado formal de trabalho, passando a ocupar 44,0% das vagas em 2016. Dados publicados pelo INEP (2015) revelam que 57% do total de alunos matriculados nos cursos de graduação do Brasil são mulheres.

Essa necessidade de locomoção das mulheres aumenta ainda mais quando associada à moradia em grandes cidades, cujos percursos casa-trabalho-estudos e vice-versa necessitam de veículos automotivos próprios ou de outras formas de transporte público. Dados apresentados pelo IBGE (2015) ratificam essa grande concentração da população em grandes centros urbanos, apontando que quase 30% da população brasileira (mais de 60 milhões de pessoas) residem em apenas 41 municípios. Ressalta-se que o Brasil possui em seu território 5.570 municípios. Segundo a FIRJAN (2015), mais de 17 milhões de brasileiros moradores das grandes regiões metropolitanas gastam em média 114 minutos no deslocamento casa-trabalho-casa.

Além da demora no deslocamento urbano nas grandes cidades, a precariedade e a insegurança presente no transporte público é uma constante em quase todas as regiões do país, favorecendo a utilização de veículos automotivos próprios, como os automóveis. Pesquisa realizada pela FGV-DAPP (2014) aponta que 72% dos usuários afirmam sentir medo de sofrer alguma ação criminosa ao utilizar o transporte público. Esses números fazem com que a população brasileira tenda cada vez mais a buscar um transporte próprio. Em 2006, o país tinha um carro para 7,7 habitantes. Atualmente, essa relação é de um carro para 4,8 habitantes (Bazani, 2017). Esse aumento só não foi maior devido à prolongada crise financeira pela qual o país vem passando.

O convívio social, o contato com os outros, o sair de casa, passear, percorrer a sua comunidade, movendo-se em seu mundo circundante é fundamental para que o idoso tenha qualidade de vida nessa etapa do desenvolvimento humano, a velhice. Segundo Carneiro, Falcone, Clark, Del Prette, Z. e Del Prette (2007, p. 229), “estudos atuais apontam que a capacidade de interagir socialmente é fundamental para o idoso, a fim de que este possa conquistar e manter apoio social e garantir melhor qualidade de vida”.

Para Lenardt, *et al.* (2017, p. 2), “a manutenção da direção veicular ao idoso equivale à independência e liberdade, além do acesso social e às atividades de lazer, que constituem importantes fatores que previnem o isolamento de idosos”.

Com a tendência atual de composição de famílias menores, de pulverização dos locais de moradia, muitas vezes os filhos residem em outros países, os amigos moram longe, a academia, o hospital, o mercado, a farmácia, a feira, ficam a muitas quadras do local de moradia. Os idosos necessitam ter autonomia, a sua mobilidade muitas vezes depende deles próprios.

Nesse sentido, idosos que possuem condições biológicas, psicológicas e financeiras estão cada vez mais optando por ter um automóvel próprio, o que inclui também as mulheres com mais de 60 anos. De acordo com o Movimento Conviva (2010), são estimados no Brasil, 4,5 milhões de idosos com carteira nacional de habilitação, número que tende a crescer acompanhando o processo de envelhecimento da população brasileira. Domingos (2008) reporta que o número de motoristas paulistas com mais de 61 anos cresce 15% ao ano desde 2003, sendo que em 2006, houve aumento de 129 mil motoristas com essa faixa de idade no trânsito do Estado de São Paulo, e desses 15 mil tinham mais de 80 anos.

Para Miranda (2011) o ato de dirigir traz para o idoso a percepção de liberdade, de autonomia, do autocontrole e do gerenciamento de sua própria vida. Em pesquisa realizada por Almeida, Caromano, Ribeiro e Batista (2016) que levantou os principais motivos que levavam os idosos a continuarem sendo condutores de veículos, foram apontadas as seguintes razões: economizar tempo, preservar a liberdade e a independência, desenvolver capacidade de raciocínio rápido e atenção, por prazer e conforto, por necessidade de locomoção, pelo transporte público precário e por falta de alternativas de transporte à noite.

Domenico (2011), avaliando o impacto na autonomia de idosos que perderam a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), constatou que estes tiveram uma diminuição das atividades de lazer e mais da metade dos entrevistados começaram a apresentar sintomas depressivos. “Eles não gostaram de ter que depender de outras pessoas para seus deslocamentos e de ter perdido o controle de seu ir e vir, como ir, quando ir ou voltar” (Domenico, 2011, p. 26).

Mesmo com a tendência de feminização da velhice, pesquisas mostram que “o número de idosos do sexo masculino condutores de veículos é duas vezes maior do que o observado no sexo feminino” (Lenardt, *et al.*, 2017, p. 6). Na visão de Lenardt, *et al.* (2017) algumas desvantagens cumulativas podem ter influenciado o menor acesso das idosas à CNH, como discriminação no acesso à educação, salário, alimentação, trabalho significativo e poder político.

Na visão de Schmitz (2010, p. 122), “o trânsito é uma negociação permanente do espaço, de forma coletiva e invariavelmente conflituosa e não ocorre de forma igualitária entre as pessoas”. O estresse da vida moderna nas grandes cidades, os sentimentos de agressividade reprimidos, a consideração de que o carro é uma extensão do próprio corpo, fazendo com que a pessoa se sinta mais poderosa, são fatores e percepções que acabam por transformar o trânsito em um verdadeiro palco de guerra.

Ilustrativamente, deparamo-nos com várias situações veiculadas pela mídia em que, numa colisão, um determinado motorista sai do carro e agride o outro condutor, ou, diante de uma “simples fechada” desfere um tiro, matando seu “inimigo”, ou, ainda, brigas que iniciam verbais e acabam nas delegacias de polícia com sérios ferimentos, entre tantos casos conhecidos. Manifestações dessa natureza, cada vez mais comuns, são motivos de preocupação e questionamentos em relação ao que ocorre realmente com esse “condutor agressor” que, normalmente, em outras circunstâncias, não agiria dessa maneira (Schmitz, 2010, p. 126).

As condutoras idosas são frequentemente vítimas de maus-tratos no trânsito. O preconceito engendrado na sociedade brasileira contra a motorista do sexo feminino é ainda mais agravado pelo estereótipo negativo e a desvalorização que os idosos enfrentam. Por isso, a condutora idosa sofre duplamente: por ser mulher em uma sociedade machista e patriarcalista; e por já se encontrar na fase da velhice.

Almeida, Lima, Albuquerque e Antunes (2005) questionaram 42 condutores de veículos do sexo masculino sobre como consideram a “mulher motorista”, verificando que apesar de considerarem as mulheres como prudentes e atenciosas, parte dos entrevistados acredita que as mulheres são péssimas motoristas, além de serem inseguras quando estão ao volante. Nesse sentido, Lorentz (2008) elabora uma relevante reflexão histórica sobre a invasão de um espaço historicamente masculino pelas mulheres:

O automóvel é, por excelência, um símbolo de masculinidade, potência, vigor. Refletindo sobre esse fato, temos que dirigir é um espaço “duplamente” masculino, pois o espaço público é considerado masculino e dirigir um automóvel também é considerado tarefa masculina. Quando a mulher começa a dirigir, o homem sente que ela estava “invadindo” um espaço masculino. Em troca dessa invasão, as mulheres que dirigem escutam, ainda hoje, piadas depreciativas da condição feminina e, frequentemente, são motivos de chacota. O ataque é sempre uma

provocação quanto à capacidade da mulher de dirigir de forma adequada e segura, com o intuito claro de desmotivá-la, deixá-la insegura e também de demonstrar o quanto desagrada aos homens essa “invasão” de espaço (Lorentz, 2008, p. 92).

Lorentz (2008) também ressalta o ditado popular bastante pronunciado em todas as regiões do Brasil “mulher ao volante, perigo constante”, destacando que o verdadeiro risco é na verdade o fato de que as mulheres estão em movimento, ocupando os espaços públicos, em outras palavras ameaçando a hegemonia masculina.

Em pesquisa realizada por Lacerda e Carlos (2012) com condutores de veículos de idade variando de 59 a 80 anos, o desrespeito foi um dos itens destacados pelos idosos como uma das dificuldades enfrentadas no trânsito. Coordenando trabalhos em um grupo focal voltado a identificar a percepção de idosos condutores, quanto as dificuldades pessoais e desafios ambientais, Almeida, Caromano, Ribeiro e Batista (2016) apontam que alguns idosos participantes do grupo afirmaram sofrer preconceito no trânsito, e já ouviram frases do tipo “ô velha, vai pra casa”. Siqueira (2014), avaliando as dificuldades enfrentadas por condutores idosos na cidade de Manaus, estado do Amazonas, verificou que 89% dos entrevistados reconhecem que são vítimas de preconceito no trânsito devido a sua aparente idade, e que os motoristas mais jovens desprezam a experiência que eles possuem no trânsito.

A Psicologia do Trânsito é uma área que vem crescendo muito no Brasil, em consonância com o aumento da expectativa de vida sem precedentes históricos da população. A Psicologia do Trânsito pode contribuir significativamente com os estudos sobre o comportamento dos condutores idosos, pois eles estarão cada vez mais presentes nas ruas, avenidas e estradas do Brasil. Rozestraten (2012, p. 9) define a Psicologia do Trânsito como “uma área da psicologia que estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou alteram”. Atitudes preconceituosas com os idosos no trânsito, principalmente com a mulher idosa, precisam ser analisadas à luz da psicologia, para que estes comportamentos deletérios possam ser extirpados da nossa sociedade. Schmitz (2010, p. 124) reporta que “o psicólogo de trânsito pode atuar de forma preventiva ou terapêutica”.

O objetivo do presente trabalho foi investigar a importância do ato de conduzir veículos por idosas residentes de Aracaju, estado de Sergipe, bem como analisar e expor os preconceitos e desrespeitos sofridos por essas idosas no trânsito, sob a ótica da psicologia do trânsito, explicitando a ideologia da reprodução social do machismo e da velhice.

Método

Foi realizada uma pesquisa descritiva, utilizando-se abordagem qualitativa, sendo a coleta de dados efetuada por meio de levantamento de campo.

Foram entrevistadas 16 mulheres com mais de 60 anos condutoras de veículos, residentes na cidade de Aracaju, SE. Todas as participantes da pesquisa concordaram em participar da pesquisa e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, tendo garantida a não identificação de seus nomes. Cada participante da pesquisa foi identificada no texto através de um nome fictício.

Entrevistas audiogravadas (prévia autorização das participantes) foram realizadas de forma presencial, tendo como base um roteiro semi-estruturado, composto pelas seguintes temáticas: perfil sociodemográfico; processo de obtenção da carteira nacional de habilitação (CNH); perfil de utilização do veículo; importância do ato de dirigir; utilização de outras formas de transporte; preconceitos, discriminações e injúrias sofridas no trânsito; perfil do agente discriminador no trânsito (machismo e ageísmo); danos psicológicos advindos do desrespeito no trânsito. As idosas tiveram liberdade para relatar suas experiências e percepções, porém norteadas por um foco proposto pela pesquisadora, sem deixar de considerar a dimensão da imprevisibilidade em todo o processo. O tempo de duração das entrevistas de cada idosa não foi pré-estabelecido, ficando a cargo da pesquisadora para definir o momento da sua finalização.

Durante as entrevistas foi utilizada paralelamente a técnica da observação participante, quando foram realizadas anotações, em diário de campo, de expressões corporais, reações físicas, pausas, demonstrações emocionais, entre outros comportamentos não registrados pelas audiografações. Após o término das entrevistas foi realizada a transcrição do oral para o escrito.

Para a análise e discussão das narrativas, foi utilizada a metodologia denominada “Descrição Densa” (Geertz, 2015), que propõe uma ampliação do universo do discurso humano, além de buscar o significado simbólico do conteúdo das narrativas coletadas. Nesse momento é imprescindível o diálogo com outros autores, a fim de promover o enriquecimento da análise do conteúdo. O método da “Descrição Densa” é um instrumento destinado à produção do conhecimento científico, que pode revelar ângulos biopsicossociais dos fenômenos culturais ainda inexplorados pela psicologia social e do trânsito.

Resultados e Discussão

Participaram desta pesquisa mulheres condutoras de veículos, com idade variando de 60 a 83 anos. A maioria das entrevistadas são professoras, sendo que algumas se encontram ainda na ativa, e outras já estão aposentadas. O tempo de habilitação das entrevistadas variou de 19 a 49 anos. Apenas duas idosas eram as únicas condutoras residentes em seu lar, o que representa 12,5% das entrevistadas. As demais idosas residem com outros condutores no lar, sendo estes principalmente filhos e marido.

Doze participantes informaram que receberam estímulos de familiares para obterem sua CNH, o que representa 75% das entrevistadas. Entre esses familiares, o marido foi declarado como principal estimulador por cinco participantes (31,25%); o pai por seis participantes (37,5%); e o cunhado por uma participante (6,25%). Quatro entrevistadas (25%) disseram que o estímulo à obtenção da licença para conduzir partiu delas mesmas, como relatado por uma das participantes:

“Meu estímulo foi próprio. Meu pai não tinha condição de me dar o carro e nem tinha carro. Aí juntei dinheiro e comprei um fusquinha. Fui na autoescola e fiz minhas aulas. Não era casada.” (Marta, 60 anos, 35 anos de habilitação).

A maioria das idosas entrevistadas tem formação profissional e exercem ou exerceram atividades profissionais externas ao lar. Isso sinaliza que a maioria delas possivelmente provém de lares com menor expressão do machismo, o que deve ter refletido no apoio/estímulo (75% dos casos) ou pelo menos em não impedimento (25% dos casos) na obtenção da CNH.

Algumas idosas relataram que precisaram obter a CNH após o nascimento dos filhos, pois os maridos trabalhavam e não tinham tempo de levar os filhos na escola, na natação, no balé, entre outros locais. Ainda é comum em várias localidades do Brasil, encontrarmos mães passando grande parte do dia em um carro, levando os filhos para cumprirem uma longa agenda de atividades. Tais mães receberam a denominação de “mãetoristas”:

“Tirei a minha carteira em 1991. As minhas filhas eram pequenas (3 e 2 anos), e havia a necessidade de levá-las para a aula, balé, depois crescendo: inglês, natação. Meu marido trabalhava no banco e não tinha tempo.” (Antonia, 60 anos, 26 anos de habilitação).

Iniciaram o processo de obtenção da CNH após o casamento 31,25% das entrevistadas. Esse fato vem se tornando pouco comum na sociedade brasileira, em que cada vez mais cedo se iniciam os procedimentos para a obtenção da CNH, incrementados ainda pelo aumento da idade média da mulher no momento do casamento. Das 56 mil CNHs emitidas para mulheres de janeiro a setembro de 2016, no Estado do Paraná, 63% foram para mulheres entre 18 e 24 anos (*O Paraná*, 2016).

A dificuldade de se aprender a conduzir um veículo, e obter a CNH após completar 50 anos de idade, foi narrada por uma das entrevistadas:

“Para mim, dirigir foi muito difícil, um parto, um sofrimento. Eu passei na terceira tentativa, eu ficava nervosa. Eu tirei minha carteira com 50 anos. Foi pior que passar em um vestibular. Começar a dirigir foi muito difícil. Meu marido foi muito importante nisso. Meu marido disse: ‘Você vai aprender a dirigir, você vai ter que ser independente, fazer suas coisas’. No começo tive muita insegurança. Fiz terapia para enfrentar o medo de dirigir, minhas irmãs ao invés de me darem força, me falavam: ‘É melhor vender o carro e andar de táxi’. Eu sempre fui muito desligada e elas ficavam com medo de eu me distrair, mas graças a Jesus nunca aconteceu nada comigo. Eu respeito os limites e os sinais. Todo mundo no Detran já me conhecia. Meu problema era a baliza, como é até hoje, não tenho habilidade. O dia que eu fui buscar minha carta foi uma das maiores emoções da minha vida. Eu sempre tive um pouco de problema de autoestima, sempre pensei que não ia conseguir, sempre fui pessimista em relação a mim mesma.” (Adriana, 69 anos, 19 anos de habilitação).

A narrativa realizada por Adriana (69 anos, 19 anos de habilitação) é um retrato da discriminação etária presente na sociedade brasileira, cujo tempo para se obter conhecimentos e habilidades parece ser pré-determinado por critérios etários. Frases como “Você já está velha para aprender a dirigir”, são infelizmente ainda comuns em nossa sociedade, e extremamente deletérias para essas pessoas que se propõem a iniciar um novo processo de aprendizagem. Na legislação brasileira não existe idade limite que impeça o motorista de começar ou que o obrigue a parar de dirigir veículos. O idoso pode tirar ou renovar a CNH até quando apresentar, satisfatoriamente, as habilidades necessárias. A única diferença é o prazo de validade da CNH, que passa de cinco para três anos (Agência de Notícias do Paraná, 2016).

Todas as participantes declararam que dirigem no perímetro urbano de Aracaju, mas apenas 43,75% afirmaram que fazem viagens intermunicipais ou mesmo pequenas viagens interestaduais, como para Maceió ou Salvador, conduzindo os veículos. O relato de Marta (65 anos e 35 de habilitação) ilustra bem esse perfil visualizado:

“Na minha casa quem mais dirige sou eu. Meu marido não gosta de dirigir. Vou dirigindo até Salvador. Dentro dos locais que eu conheço em Salvador, eu vou. Estou ajudando o meu filho a aprender a dirigir. Ele tem carta, mas é iniciante.”
(Marta, 60 anos, 35 anos de habilitação).

Uma participante de 65 anos e 47 anos de habilitação relatou que mensalmente realiza uma viagem, conduzindo seu veículo, de Aracaju para Recife. Esta é uma viagem de aproximadamente 500 km de distância e que dura em torno de 7 a 8 horas.

Dirigir à noite é uma prática que 12,5% das participantes não realizam, mesmo dentro da cidade. Outras (12,5%) afirmam dirigir à noite somente em caso de muita necessidade. As demais entrevistadas (75%) reportam que dirigem em qualquer horário do dia ou da noite.

“Dirijo somente na cidade, mais na zona sul. Atualmente não estou dirigindo à noite. Estou dirigindo pouco. Os filhos não querem que eu dirija mais.” (Solange, 83 anos, 49 anos de habilitação).

O ato de restringir locais e horários na sua prática de condução de veículos mostra a prudência que tradicionalmente caracteriza as mulheres e os idosos no ato de dirigir. Analisar seus limites, de modo a não colocar sua vida e a vida das demais pessoas envolvidas no trânsito em risco, é um ato corriqueiro que pode ser percebido no discurso de algumas das idosas entrevistadas:

“Os idosos são mais experientes como condutores e de maneira geral mais prudentes quando na direção de um veículo. Em geral, não dirigem em excesso de velocidade ou alcoolizados, utilizam cinto de segurança com mais frequência que os demais condutores e cuidam da manutenção do veículo, além de planejar com mais cuidado seus deslocamentos e não cometerem infrações conscientemente.”
(Pimenta, 2016).

Quando as idosas foram questionadas sobre a importância de serem condutoras de veículos, foi verificada a extrema importância que este fato representa na vida de cada uma delas.

Constantemente, eram explanadas pelas entrevistadas, termos e expressões como liberdade, direito de ir e vir, independência, autonomia, não ficar presa a horários de outras pessoas, agilidade, otimizar o tempo, fundamental para ir ao trabalho, visitar familiares e amigos, ter atividades de lazer, compras, ir à academia, à clínicas e médicos. Algumas participantes demonstraram que não conseguiriam viver mais sem a possibilidade de guiar um carro:

“Ave Maria! Se eu ficar sem ele eu morro. Mercado, academia, tudo. Não posso ficar nem um dia sem carro.” (Celma, 61 anos, 42 anos de habilitação).

“Independência. Não se sentir presa ao horário do outro. Antes da aposentadoria eu dirigia por necessidade, para ir e voltar ao trabalho. Hoje, dirijo para visitar amigos, ir ao mercado, ao médico.” (Irene, 62 anos, 39 anos de habilitação).

“É tudo. O carro me dá agilidade para resolver problemas. Sem carro é como se eu tivesse um retardamento na vida. Com o carro na mão, você programa toda a sua vida. Não dá para depender de filho, de vizinho. Enquanto eu tiver vida eu quero dirigir. Só vou parar, se eu não estiver enxergando bem. Não quero colocar a vida do outro em risco.” (Marta, 60 anos, 35 anos de habilitação).

“Liberdade. Adoro. Faço tudo com carro. Eu moro num lugar que o carro faz falta. Condução, lá é difícil.” (Mariana, 65 anos, 47 anos de habilitação).

Em relação à utilização de outras formas de transporte, 68,75% das idosas revelaram que utilizam o táxi com certa frequência. O principal motivo para a utilização do táxi, ao invés do carro, foi à falta de estacionamento, principalmente quando elas vão a clínicas médicas. Ou seja, a dificuldade de estacionar o carro em determinados destinos faz com que a idosa utilize outro meio de transporte, sendo este principalmente o táxi: *“Eu uso geralmente táxi, quando quero ir ao médico e não tem estacionamento”* (Solange, 83 anos, 49 anos de habilitação).

Procurar vagas pelas ruas adjacentes e, às vezes, ter que estacionar longe do local de destino, ou mesmo ter que enfrentar estacionamentos que exigem maior perícia nas manobras, se mostram como fatores desencorajantes ao ato de conduzir veículos pelas idosas. Com a real perspectiva de aumento de idosas ao volante, esse tema “estacionamento” deve ser priorizado dentro de políticas públicas e mesmo em estabelecimentos privados.

Novas formas de transporte, como a utilização do aplicativo “Uber”, também foram relatadas por 31,25% das idosas condutoras de veículos de Aracaju, demonstrando que novas formas tecnológicas de transporte vêm sendo incorporadas também pelo público longo.

A ocorrência de casos de assédio a mulheres em carros compartilhados e mesmo em táxis levou a criação de aplicativos que somente aceitam motoristas e passageiras mulheres em algumas cidades do Brasil.

Esses aplicativos foram imediatamente aceitos e são um sucesso entre as mulheres, principalmente em decorrência da disseminação da cultura do estupro e do machismo, quando, ainda na pós-modernidade, há homens que consideram o corpo da mulher um objeto para uso próprio.

Nenhuma das idosas participantes da pesquisa é usuária do transporte público coletivo, que no município de Aracaju é constituído apenas por ônibus urbano, não há metrô e trens. O transporte público municipal foi pessimamente avaliado por quase todas as entrevistadas. Vários motivos pela não utilização foram descritos, como: não há segurança, muitos assaltos, medo, assédio sexual a mulheres, desrespeito com idosos, motoristas mal-educados, ônibus inadequados para idosos, demora, atrasos frequentes, desconforto, calor excessivo, superlotação dos coletivos:

“O transporte público é o pior possível. A demora, o medo, o assalto, homens assediando mulheres. Em São Paulo, o homem ejaculou no pescoço da mulher. Aqui em Aracaju um homem sentado no ônibus se masturbou do lado da minha sobrinha de 15 anos.” (Antonia, 60 anos, 26 anos de habilitação).

“Nunca mais peguei ônibus. Nos ônibus é comum ter motorista muito mal-educado. Uma vez o motorista não parou quando eu dei sinal. Outra vez, eu disse que ia descer no próximo ponto, e ele parou antes do ponto e me forçou a descer em um local perigoso.” (Sueli, 69 anos, 41 anos de habilitação).

“O transporte público é muito complicado. A moça que trabalha comigo já foi roubada no ônibus, levaram o seu celular. Ela fala sobre o desrespeito ao idoso e à mulher. Os jovens fingem que estão dormindo para não dar lugar.” (Adriana, 69 anos, 19 anos).

“Há uns quatro anos, eu usei o ônibus. Eu tinha dificuldade para me equilibrar no ônibus. Usava para economizar o dinheiro do táxi. Eu assisti a um assalto dentro do ônibus. Depois disso não usei mais. O idoso pode cair dentro do ônibus. A altura do degrau para subir no ônibus é muito extensa. A pessoa mais idosa tem dificuldade para subir aquela escada. Deveria ser mais baixo.” (Irene, 62 anos, 39 anos de habilitação).

Segundo Da-Silva e Gobbi (2005), a distância entre o último degrau e o solo é outra preocupação para os idosos, pois nem sempre a parada do ônibus se dá próxima à calçada. Além disso, os autores ainda relatam que a descida dos idosos deve ocorrer rapidamente em razão tanto do fluxo de outras pessoas para executar a mesma tarefa, como da partida do ônibus.

A violência dentro dos ônibus urbanos de Aracaju, uma das preocupações relatadas pelas idosas, alcançou níveis alarmantes. Somente no ano de 2016, foram registrados 1.121 assaltos no interior dos coletivos (Jornal da Cidade, 2016), o que representa mais de três ocorrências por dia.

Ao serem questionadas se já tinham sofrido algum desrespeito, discriminação ou injúria no trânsito, 68,75% das entrevistas disseram que sim. A mulher idosa sofre discriminação duplamente: a soma da reprodução social do machismo com a discriminação etária:

“A gente escuta: “olha para frente, velha”, “Olha a sinaleira, barbeira”. Eles vêm encostando o carro, parecendo que vão nos agredir. Mulher enfrenta isso. Meu marido acha que eu dirijo bem, mas quando no trânsito ocorre uma infração ele diz, antes de olhar quem foi: só pode ser mulher!” (Carmem, 68 anos, 45 anos de habilitação).

“Eu já escutei expressões como: “anda, velha”. Eles agridem pelo olhar, por nós sermos uma pessoa mais velha. Pessoas de idade não têm esse respeito das outras pessoas.” (Sueli, 69 anos, 41 anos de habilitação).

“Quando alguém me xinga, eu xingo também. Mas com o vidro fechado eu não escuto o que ele fala, nem ele escuta o que eu falo. Não gosto de andar com vidro aberto. Xingar é normal.” (Antonia, 60 anos, 26 anos de habilitação).

“Foi uma coisa que me marcou muito. Eu ia para casa de minha mãe. Eu precisava entrar para esquerda, o rapaz que vinha atrás queria passar, mas eu não podia dar passagem porque eu ia entrar no retorno, por que eu ia entrar à esquerda. E não dei a passagem e ele ficou com raiva, quando foi no outro sinal e encontrei novamente com ele. Ele parou do meu lado e olhou para mim e falou “filha da ...”. Foi um choque, porque naquela altura da minha vida ninguém me chamou de “filha da”. Essa foi uma coisa que me marcou muito. Eu já era uma senhora, foi uma violência muito grande. Se eu faço uma barbearagem, eu peço desculpas na hora. Tem umas pessoas que entendem, tem outras que ficam xingando do mesmo jeito. Ninguém é perfeito. Tem homens que ficam buzinando. O idoso dirigindo sem falta de respeito, ouvindo piada pela janela. Vai para o

asilo`; *‘Quem gosta de velho é cadeira de balanço`;* *“Não ouviu não, tá surda?”;* *‘Se aposente do carro`. Tem muita gente grosseira. A população é muito mal-educada.’* (Adriana, 69 anos, 19 anos de habilitação)

As idosas querem poder guiar com tranquilidade, dentro da velocidade máxima permitida, nas vias públicas. No entanto, na ótica de uma sociedade estressada, apressada, dominada pela corrida ao acúmulo do capital, quem respeita esse limite estabelecido por lei, está atrapalhando o trânsito, impedindo que o outro condutor, com seu “veículo possante”, estabeleça a velocidade que bem entender. Esse hábito, individual e coletivo, de dirigir em altas velocidades incomoda muito os idosos que, na sua maioria, respeita os limites de velocidade das vias públicas, e respeita as faixas de pedestre. O comportamento dos idosos, em respeitar as regras do trânsito, é um modelo a ser seguido, e não um entrave ou um estorvo no trânsito, por respeitarem as regras. Ponto positivo para os idosos, que exercem a função social de transmitir sua experiência também no trânsito. Se, efetivamente, copiássemos esse bom exemplo cívico, advindo de uma parcela dos idosos de respeitar as regras do trânsito e os limites de velocidade das vias, muitos acidentes graves e fatais poderiam ser evitados:

“Insulto sempre tem. Sua isso, sua aquilo, sinal com o dedo. Para mim, isso não é nada. Quando era mais jovem, eu me incomodava mais. Fui envelhecendo e mudando a maneira de ver as coisas. Existe muita falta de educação no trânsito. Aqui em Aracaju, tem muito machismo. A gente escuta: ‘É melhor homem levar do que mulher levar`; *‘Mulher no volante, não sei, não`. O machismo só vai acabar quando houver políticas públicas, na escola, com as crianças. Passam por mim, se eu tô muito devagar na via, dizem ‘lerdeza, não mais o que...`. Se o limite da via é 60, eu ando a 60.’* (Rita, 63 anos, 40 anos de habilitação)

“Na faixa de pedestre de uma avenida aqui de Aracaju, eu parei para umas pessoas atravessarem e o motorista de trás ficou buzinando, reclamando que eu tinha parado. Quando ele passou por mim, ele disse ‘barbeira, velha`”. Ele me ofendeu porque eu fui gentil, eu respeitei o pedestre. Na hora eu disse: esse aí não tem muito juízo não, deixa para lá.” (Irene, 62 anos, 39 anos de habilitação)

Em um trecho do depoimento de Irene (62 anos, 39 anos de habilitação), ela diz: *“Ele me ofendeu porque eu fui gentil”*. Essa frase do ponto de vista humanitário é chocante e retrata a hostilidade das pessoas com os idosos, potencializada pela loucura da pressa, da aceleração desmedida da vida cotidiana.

A maturidade para não reagir às provocações e injúrias e o medo da violência no trânsito foram relatados pelas entrevistadas, que mostram mais equilíbrio para conseguirem conviver em ambiente tão hostil e agressivo, como se apresenta o trânsito nas grandes cidades brasileiras.

O serviço 190 da Polícia Militar registra, em média, vinte brigas por dia entre motoristas nas ruas da cidade de São Paulo (Vilicic, Romani, & Salvo, 2016).

“Sempre tem desrespeito. Buzinam, xingam. Hoje eu não respondo e não brigo mais. Quando eu era jovem eu sentia mais. Quando eu fazia uma barberagem, eu escutava ‘É mulher que tá dirigindo, só podia ser’; ‘Mulher é burra no volante’. Eu não digo nada, porque muita gente tá matando no trânsito.” (Marta, 60 anos, 35 anos de habilitação).

“Uma vez, eu fiz alguma coisa errada no trânsito e a pessoa do carro de trás, cortou na minha frente com tudo, jogando o carro, e eu assustei muito. Já ouvi também, piadas de outras pessoas. Já escutei dentro do táxi, o taxista falando da má condução das mulheres no trânsito.” (Helena, 60 anos, 39 anos de habilitação).

“Já fui discriminada, sim. Tem um caso marcante. Eu fique atrás de um carro que parou em fila dupla. Eu buzinei e ele não saiu da frente, então eu dei ré e tentei passar pela mão oposta e ele me fechou. Quando eu consegui passar, ele me disse um palavrão. Eu fui desacatada e fiquei muito chateada, abalada, um desrespeito total. Mas ele fez isso só porque eu era mulher. Se fosse homem ele não teria feito isso. Quando eles veem que é uma coroa no volante, eles já querem passar na frente de qualquer jeito. Os jovens são muito imprudentes.” (Teresa, 68 anos, 42 anos de habilitação).

A prática do machismo disseminada na sociedade ocidental é deletéria para homens e mulheres. O machismo é um conjunto de crenças, atitudes e comportamentos criados e mantidos por uma ideologia do que é ser homem, do que é ser mulher, em que impera a polarização dos sexos e se define o lugar do homem e o lugar da mulher; daí se descortina um sistema de significados, de valores e padrões de comportamentos criados, aprendidos e transmitidos de geração em geração na própria sociedade por homens e mulheres, que são modelados e modeladores do mesmo sistema que se retroalimenta pelas relações do jogo de poder e dominação. Um sistema encarnado na cultura que se redefine com estratégias sutis, se mantendo presente ora explícito ora implícito em pleno início do século XXI. “O machismo está tão profundamente arraigado nos costumes e no discurso que se

tornou quase invisível, quando não exerce suas formas mais flagrantes, como a violência física ou o abuso verbal” (Castañeda, 2006, p. 16):

Salienta-se que o machismo não é um atributo inato dos indivíduos, é antes de tudo uma forma de relação aprendida, desde a mais tenra infância. A cultura machista e o sistema patriarcal criam homens e mulheres machistas, que interiorizam os papéis instituídos do que é ser homem e do que é ser mulher, para que o sistema funcione e se perpetue na nossa sociedade, sendo o homem a “sociedade-sujeito” e a mulher a “sociedade-objeto” (Procópio, 2015, p. 66).

Relatos das idosas apontam que elas ouvem comentários machistas sobre o desempenho de mulheres ao volante no próprio ambiente familiar, seja dos pais ou mesmo dos maridos. “O preconceito em relação à “direção” já pode ser percebido desde a infância, quando à menina são mostrados brinquedos que não envolvem carros e, se envolvem, a mulher nunca está como motorista e sim como passageira” (Mendes, 2017):

“Sempre tem a discriminação. Qualquer besteira que você fizer, ou se você está devagar, você escuta “só podia ser mulher”. Eu não tô nem aí. Uma vez eu fui estacionar um Opala em uma oficina mecânica que meu pai gostava de levar seus carros, e só tinha uma vaga bem apertada. O dono da oficina disse ao meu pai, você tem coragem de deixar essa menina estacionar o carro aí. Deus me ajudou e eu entrei de primeira. Ele disse: você dirige bem. Eu disse a ele, eu não tirei a carteira pelo telefone, não. Você pensou que eu não ia conseguir porque vocês são muito machistas. Os homens melhoraram um pouco, mas ainda há o machismo. Qualquer besteira que algum motorista fizer já fala deve ser mulher, meu pai fazia isso. Aí eu dizia para ele não era mulher não era homem. Tem barbeiro também, tem homem que faz besteira.” (Celma, 61 anos, 42 anos de habilitação)

“Existe um conceito que mulher dirige mal. Meu marido quando vê alguma coisa errada no trânsito, logo diz: “Deve ser uma mulher.” (Teresa, 68 anos, 42 anos de habilitação).

“Quando um carro não dá passagem, meu marido diz: ‘Garanto que é mulher’. Ele diz que mulher no trânsito é uma desgraça. Ele fala que mulher é barbeira, mas quem arranha o carro em casa é ele.” (Laura, 71 anos, 28 anos de habilitação).

Algumas entrevistadas reportaram que não sofreram diretamente discriminação no trânsito, por serem mulheres ou mesmo já estarem na velhice. Todavia, algumas demonstraram que sabem que isso existe na sociedade, e outras já apresentam uma visão otimista de mudança desse cenário:

“Nunca sofri preconceito pela idade no trânsito. Nunca fui abordada. Acho que é porque eu pinto o cabelo, não tenho aquela aparência de velhinha. Mas eu observo que no trânsito às vezes ocorre. É a vovó que está no trânsito, buzinam porque ela está dirigindo devagar.” (Lúcia, 66 anos, 37 anos de habilitação).

“A gente ouve brincadeira em rodas de conversa: ‘Mulher no volante, perigo constante’. Nós escutamos várias piadas. Mas diretamente não, comigo nunca aconteceu.” (Beatriz, 65 anos, 39 anos de habilitação).

“Aquele preconceito de que a mulher era burra e não sabia dirigir já foi. Hoje as pessoas reconhecem que a mulher é mais cuidadosa.” (Madalena, 68 anos, 41 anos de habilitação).

Para a maioria das idosas entrevistadas (75%), o homem, principalmente o jovem, é quem mais discrimina as idosas no trânsito:

“O homem mais jovem é mais preconceituoso em relação à terceira idade. Eles acham que a gente não dirige bem. Eles tiram “fina”. São mais mal-educados. Ouvem som alto. O preconceito aumentou muito com o idoso. Muita gente acha que idoso não deveria estar dirigindo, não.” (Carmem, 68 anos, 45 anos de habilitação).

A falta de limites e o desrespeito dos jovens com os idosos acarretam uma sensação de medo no idoso quando na direção, deixando-o acuado, aumentando a chance de erros ao volante, fazendo que ele evite transitar em alguns locais e em determinados horários:

“A discriminação vem mais por parte do homem jovem. Aquele rapaz criado sem limites, com menos de 25 anos. Ele acha que o carro dele é mais poderoso.” (Rita, 63 anos, 40 anos de habilitação).

“O homem mais jovem desrespeita mais o idoso no trânsito. Quando ele passa com o carro, ele olha e diz “olha quem vai aí”, porque a gente não dirige “voando”

como eles. Em todo lugar você vê a falta de respeito dos jovens com os idosos. Eu ando de vidro fechado, uso o carro em horários menos movimentados.” (Irene, 62 anos, 39 anos de habilitação).

“Os homens mais jovens são os piores. Os homens mais idosos ficam na mesma situação das mulheres, medroso. Eles dirigem mais devagar, com mais cautela, sem muita pressa. Por isso escutam: ‘Aí é um velho’. ‘O velho não sai do lugar’. Eu, como mulher, já disse isso também. Meu Deus!, eu vou ser idosa, deixa eu ficar quieta. O limite dele é esse. Deixe ele aí. Meu marido tem 71 anos, aprendi muito com ele, mas hoje ele dirige com muita cautela. Acho que ele gostaria de não dirigir mais.” (Marta, 60 anos, 35 anos de habilitação).

Apesar de serem os homens quem mais discriminam as idosas no trânsito, na opinião das próprias idosas, alguns relatos de desrespeitos cometidos também por mulheres foram descritos pelas entrevistadas:

“Há muito tempo, eu tinha eu jipe. Uma pessoa saiu do carro e achou que eu fiz uma besteira e ficou me insultando. Eu disse para ele tirar esse carro da frente, se não eu ia acelerar e bater. Ele ficou com medo e foi embora. Não foi porque eu era mulher, acho que ele iria reclamar com qualquer pessoa. Nunca senti discriminação por ser mulher dirigindo. Uma vez eu fui discriminada por uma guarda de trânsito. Ela debochou de mim, porque eu não sabia onde ficava o extintor no interior do carro.” (Mariana, 65 anos, 47 anos de habilitação).

“Eu ando na faixa da direita, eu não atrapalho a vida de ninguém. Mulher tem uma ou outra. Já teve uma mulher que achou que eu estava devagar, querendo me passar. Quando passou, ela fez aquele sinal para mim. Eu fiquei horrorizada, porque foi uma mulher que fez isso para mim.” (Adriana, 69 anos, 19 anos).

“Quem discrimina mais é o homem, em função da cultura machista. Mas eu conheço uma mulher intolerante no trânsito, esposa de um primo meu. Ela é apressada, discrimina qualquer pessoa que na opinião dela esteja dirigindo errado.” (Lúcia, 66 anos, 37 anos de habilitação).

A maioria das participantes (75%) acham que agressões verbais, injúrias e discriminações podem provocar danos psicológicos as mulheres condutoras, podendo chegar, em alguns casos, a ocasionar a desistência de conduzir veículos:

“Conheço mulheres que pararam de dirigir, por conta dos maridos. O meu quando estava me ensinando, não tinha paciência. Quantas vezes eu botei ele para fora do carro. Minha irmã começou a aprender a dirigir e arranhou o carro do marido dela, e ele surtou. Depois ele se desculpou, mas a reação da hora foi muito forte. O carro para o homem é poder. Ela desistiu. Conheço mulheres que tiraram carteira, mas pararam de dirigir por problemas no trânsito.” (Adriana, 69 anos, 19 anos de habilitação).

“Eu acredito que sim, que agressões podem fazer com que as mulheres desistam de dirigir. Nunca aconteceu comigo, não. Eu conheço pessoas que deixaram de dirigir por causa da falta de respeito, do medo do trânsito. Uma colega minha deixou. Ela tem carteira e carro e tá andando de táxi.” (Carmem, 68 anos, 45 anos de habilitação).

“Eu conheço mulheres que não tem condição de dirigir mais. O número de carros aumentou muito. O trânsito ficou muito caótico. O Governo não se preocupa com a qualidade das estradas. Motos costurando. Minha amiga nem fez 60 anos e não tá dirigindo mais. Tem homem que quer botar quente em cima de mulher no trânsito, buzinar.” (Marta, 60 anos, 35 anos de habilitação).

Algumas idosas relataram casos de desrespeito no trânsito que causaram traumas, chegando até em pensamentos de desistir de continuar a conduzir veículos. A falta de educação é um problema crônico na sociedade e se amplifica no trânsito. De acordo com Scharfstein (2014), a depressão é uma das doenças mais frequentes entre idosos. Para essa psicanalista, os sinais já podiam estar presentes no curso da vida, mas na velhice, a pessoa está mais vulnerável em termos de saúde física e social:

“Sim, agressões podem gerar problemas psicológicos. Eu morava num condomínio, e as ruas eram estreitas, só podia passar um carro, e vinha outro carro, ele parou e também eu fiquei aguardando ele passar para eu ir. Quando ele passou ele me xingou, “Passe p....., ande c...”. Acho que ele é doente. Era um homem morador do condomínio, eu nem vi o rosto dele. Eu estava indo para a missa de sétimo dia do meu pai. Senti muito. Não tem necessidade disso.” (Sueli, 69 anos, 41 anos de habilitação).

“Se você for se aborrecer com tudo, você acaba com uma gastrite. Uma vez um caminhão grudou em mim na faixa da esquerda, eu tinha 23 anos, recém tinha tirado a carta. Eu tremia. Eu consegui ir para a faixa da direita e ele passou igual a um foguete. Passei um tempo não querendo dirigir. Aí eu comecei a olhar pessoas mais velhas dirigindo e dizia, se elas podem dirigir e eu também posso. Eu comecei a trabalhar isso em mim e passou. Também fui assaltada, levaram meu carro, mas continuei, não desisti. Eu poderia ter gerado uma síndrome do pânico.” (Rita, 63 anos, 40 anos de habilitação).

Algumas entrevistadas acreditam que a reação às injúrias recebidas no trânsito depende muito da sensibilidade, do equilíbrio psicológico prévio da pessoa e da personalidade de cada um:

“Se ela está acostumada a dirigir, eu acho que não venha a sofrer algum dano psicológico. Agressões verbais podem causar um sentimento de retraimento na pessoa. Depende muito da sensibilidade e da autonomia que a mulher tem.” (Lúcia, 66 anos, 37 anos de habilitação).

“Qualquer situação de desacato pode gerar trauma psicológico, vai depender do nível de equilíbrio da pessoa. Tem gente que desiste de dirigir porque foi agredido com palavras, com gestos. As ruas nunca foram lugar seguro, mais hoje é mais difícil.” (Irene, 62 anos, 39 anos de habilitação).

“Depende muito de cada um. Uma agressão pode te estimular a melhorar e outras vezes você pode fazer você recuar, ficar acuada. Eu nunca tive uma posição de recuar em nada na vida. Algumas coisas não vitais eu posso recuar, coisas vitais não. No início quando comecei a trabalhar eu era a única mulher no setor, e eu sofria com os comentários. Agora, eu aprendi que eu sei o que eu sou. Eu é que eu me autoavalio.” (Madalena, 68 anos, 41 anos de habilitação).

Considerações Finais

A partir das informações obtidas e analisadas nesta pesquisa, fica notória a cultura discriminatória em relação à mulher condutora de veículos no trânsito, sendo potencializada caso essa mulher se encontre na fase do desenvolvimento humano, a velhice. Muitos homens ainda vivem com cristalizações mentais retrógradas, acreditando que os espaços públicos, juntamente com o veículo automotivo, pertencem ao universo masculino.

A autonomia, o direito de ir e vir, a liberdade de locomoção é um direito que não pode ser retirado dos idosos. A qualidade de vida e a longevidade das pessoas mais velhas dependem da interação e apoio familiar, do direito à participação social como sujeitos pensantes e acesso pleno a uma vida política com segurança e dignidade para todos. Com a perspectiva real do aumento dos condutores de veículos acima dos 60 anos e com a feminização da velhice, o país precisa urgentemente adequar suas políticas públicas, principalmente educacionais, regular e fiscalizar os espaços viários e proteger essas motoristas da violência e discriminação que dia após dia vem ocorrendo nas nossas cidades. A inadequação do transporte público é também um importante entrave para a mobilidade urbana dos idosos.

Cabe à Psicologia do Trânsito a elaboração de estratégias assertivas e focadas para a segurança no trânsito, no combate a qualquer tipo de discriminação, preconceito e violência, atuando no contexto interdisciplinar, na produção de projetos socioeducativos, individual e grupal para crianças, jovens, adultos e idosos. É fundamental a presença do psicólogo do trânsito nas intervenções em programas de educação contínuos para o trânsito humanizado, preparando os cidadãos desde a tenra infância, para ocupação consciente e social dos espaços que são públicos.

Os comportamentos discriminatórios, valores, conceitos e convicções modelados pela cultura podem ser desaprendidos. Logo, é possível romper o sistema de estereótipos construídos e introjetados pela cultura do machismo praticado também no trânsito, quando foi condicionado culturalmente que as vias são de propriedade dos homens e o carro é o símbolo de poder e de masculinidade. A Psicologia do Trânsito em atuação interdisciplinar pode contribuir para desconstrução e deslocamento de estruturas rígidas dos valores aprendidos culturalmente, possibilitando novas formas de pensamentos e comportamentos em consonância com o ser social que somos, cidadãos com direitos e deveres iguais a transitar pela vida.

O psicólogo do trânsito deve se implicar na formulação de campanhas e políticas públicas que dialoguem com a sociedade e ajudem a pensar e perceber o trânsito, como verdadeiramente ele é: o trânsito é um espaço público, coletivo, plural e igualitário, onde não há privilégios e as regras são iguais para homens e mulheres.

Referências

Paraná. Recuperado em: 10 dezembro, 2017, de:
<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=91198&tit=Mulher-de-91-anos-conquista-primeira-habilitacao-no-Parana&ordem=1000>.

- Almeida, M. H. M., Caromano, F. A., Ribeiro, S. S., & Batista, M. P. P. (2016). Programa de orientação com ênfase em práticas de autocuidado para motoristas idosos. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, 19(2), 303-311. Recuperado em 01 janeiro, 2018, de: <http://dx.doi.org/10.1590/1809-98232016019.140192>.
- Almeida, N. D. V., Lima, A. K. B., Albuquerque, C. M., & Antunes, L. (2005). As relações de gênero e as percepções dos/das motoristas no âmbito do sistema de trânsito. *Psicologia, Ciência e Profissão*, 25(2), 172-185. Recuperado em 01 janeiro, 2018, de: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932005000200002.
- Bazani, A. (2017). *Frota circulante de veículos no Brasil tem estabilidade e há menos ônibus nas ruas*. Recuperado em: 25 agosto, 2017, de: <https://diariodotransporte.com.br/2017/05/19/frota-circulante-de-veiculos-no-brasil-tem-estabilidade-e-ha-menos-onibus-nas-ruas/>.
- Borges, G. M., Campos, M. B., Silva, L. G. C. (2015). Transição da estrutura etária no Brasil: oportunidades e desafios para a sociedade nas próximas décadas. In: Ervatti, L. R., Borges, G. M., & Jardim, A. P. (Orgs.). *Mudança demográfica no Brasil no início do século XXI - subsídios para as projeções da população*. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.
- Carneiro, R. S., Falcone, E., Clark, C., Del Prette, Z., & Del Prette, A. (2007). Qualidade de vida, apoio social e depressão em idosos: relação com habilidades sociais. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 20(2), 229-237. Recuperado em 01 janeiro, 2018, de: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-79722007000200008>.
- Castañeda, M. (2006). *Machismo Invisível*. São Paulo, SP: A Girafa Editora.
- Da-Silva, V. M., & Gobbi, L. T. B. (2005). Percepção de dificuldade e comportamento locomotor de idosos ao descer degraus de ônibus. *Motricidade*, 1(2), 96-105. Recuperado em 01 janeiro, 2018, de: <https://www.semanticscholar.org/paper/Percep%C3%A7%C3%A3o-de-dificuldade-e-comportamento-locomotor-Da-Silva-Gobbi/8a726e1057d94ebb62696eadaf97db6fe8835aec>.
- Domenico, C. M. (2011). *O impacto na autonomia dos idosos que pararam de dirigir* (Dissertação de mestrado em Gerontologia). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP. Recuperado em 25 de março, 2018, de: <https://sapientia.pucsp.br/bitstream/handle/12385/1/Caetano%20Munhoz%20De%20Domenico.pdf>.
- Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro [FIRJAN]. (2015). *O custo dos deslocamentos nas principais áreas urbanas do Brasil*. Recuperado em 25 de agosto, 2017, de: <https://blogpontodeonibus.files.wordpress.com/2015/09/adamo-custo-deslocamentos-nas-regioes-metropolitanas.pdf>.
- Fundação Getúlio Vargas. (2014). Diretoria de Análises de Políticas Públicas [FGV-DAPP]. *Mobilidade urbana e cidadania: Percepções dos usuários de transporte público no Brasil*. Recuperado em 25 março, 2018, de: http://dapp.fgv.br/wp-content/uploads/2016/11/DAPP-Estudos_Mobilidade-1.pdf.
- Geertz, C. (2015). *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro, RJ: LTC.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE]. (2015). *Estimativas da população residente para os municípios e para as unidades da federação. Brasileiros com data de referência em 1º de julho de 2015*. Recuperado em 25 de agosto, 2017, de: ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2015/nota_metodologica_2015.pdf.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE]. (2013). *Projeção da população do Brasil por sexo e idade para o período 2000/2060*. Recuperado em 26 de agosto, 2017, de: ftp://ftp.ibge.gov.br/Projecao_da_Populacao/Projecao_da_Populacao_2013/nota_metodologica_2013.pdf.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE]. (2016). *Tábua completa de mortalidade para o Brasil – 2015: Breve análise da evolução da mortalidade no Brasil*. Recuperado em 26 de agosto, 2017, de: ftp://ftp.ibge.gov.br/Tabuas_Completas_de_Mortalidade/Tabuas_Completas_de_Mortalidade_2015/tabua_de_mortalidade_analise.pdf.

Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira [INEP]. (2015). *Censo da educação superior 2013: resumo técnico*. Recuperado em 27 de agosto, 2017, de: http://download.inep.gov.br/download/superior/censo/2013/resumo_tecnico_censo_educacao_superior_2013.pdf.

Jornal da Cidade. (2016). *Uma violência que cresce e aparece*. Recuperado em 10 de dezembro, 2017, de: <http://www.jornaldacidade.net/artigos-leitura/76/99980/editorial-uma-violencia-que-cresce-e-aparece.html>.

Lacerda, L. P., & Carlos, C. M. G. (2012). O idoso no trânsito. *Revista Científica UNAR*, 6(1), 46-60. Recuperado em 01 janeiro, 2018, de: http://revistaunar.com.br/cientifica/documentos/vol6_n1_2012/4_o_idoso_no_transito.pdf.

Lenardt, M. H., Carneiro, N. H. K., Binotto, M. A., Cechinel, C., Lourenço, T. M., & Sakai, L. M. (2017). Características dos idosos submetidos aos exames para a carteira de habilitação veicular. *Cogitare Enfermagem*, 22(1), 1-10. Recuperado em 01 janeiro, 2018, de: <https://revistas.ufpr.br/cogitare/article/view/48220>.

Lorentz, M. (2008). *"Só podia ser mulher": as relações de gênero no trânsito*. (Dissertação de mestrado em Educação nas Ciências). Universidade do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, Ijuí, RS. Recuperado em 25 março, 2018, de: <http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/377/Marta%20Lorentz.pdf?sequence=1>.

Mendes, V. (2017). *Mulher ao volante: o perigo é o preconceito*. Recuperado em 10 dezembro, 2017, de: <https://mulherespordireitos.wixsite.com/mulherespordireitos/single-post/2017/06/07/Mulher-no-volante-o-perigo-%C3%A9-o-preconceito>.

Miranda, L. (2011). *O papel da psicologia frente ao envelhecimento*. Recuperada em 27 agosto, 2017, de: <http://psicologianotada.blogspot.com.br/2011/10/o-papel-da-psicologia-frente-ao.html>.

Movimento Conviva. (2010). *Idoso conviva*. Recuperado em 28 agosto, 2017, de: <http://movimentoconviva.com.br/idoso-conviva/>.

O Paraná. (2016). *Mulheres estão conquistando a primeira habilitação mais cedo*. Recuperado em 11 dezembro, 2017, de: <https://www.oparana.com.br/noticia/mulheres-estao-conquistando-a-primeira-habilitacao-mais-cedo>.

Pimenta, G. (2016). *O motorista idoso*. Recuperado em 12 de dezembro, 2017, de: <http://www.clinicadamemoria.med.br/o-motorista-idoso/>.

Portal Brasil. (2017). *Mulheres ganham espaço no mercado de trabalho*. Recuperado em 28 de agosto, 2017, de: <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2017/03/mulheres-ganham-espaco-no-mercado-de-trabalho>.

Procópio, L. R. B. (2015). *Identificação da ocorrência do “machismo invisível” em segmentos da sociedade brasileira*. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Psicologia. Universidade Tiradentes, Aracaju, SE.

Rozestraten, R. J. A. (2012). *Psicologia do trânsito: conceitos e processo básicos*. São Paulo, SP: E.P.U.

Scharfstein, E. A. (2017). *Balança desequilibrada*. Recuperado em 14 dezembro, 2017, de: <http://especiais.correiobraziliense.com.br/depressao-e-mais-comum-entre-brasileiros-de-60-a-64-anos>.

Schmitz, A. R. (2010). O trânsito: um palco para a violência. In: Almeida, M. G. B. (Org.). *A violência na sociedade contemporânea*. Porto Alegre, RS: EDIPUCRS.

Siqueira, M. L. R. (2014). *Dificuldades enfrentadas no trânsito de Manaus pelos condutores na terceira idade* (Trabalho de Conclusão de Curso de Especialização em Psicologia do Trânsito). Universidade Paulista, Maceió, AL. Recuperado em 20 março, 2017, de: http://netranstransito.com.br/arq_download/monografia%20lourdes%20FINAL.pdf.

Vilicic, F., Romani, G., Salvo, M. P. (2016). *Histórias de violência no trânsito*. Recuperado em 09 dezembro de 2017, de: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/historias-de-violencia-no-transito/>.

Recebido em 04/04/2018

Aceito em 30/12/2018

Lycia Rinco Borges Procópio – Mestrado em Psicologia Social, Universidade Federal de Sergipe. Especialização em Psicologia do Trânsito, Faculdade Pio Décimo. Graduação em Psicologia e em Tecnologia em Informática. Integra o grupo de trabalho em Psicologia Hospitalar do Conselho Regional de Psicologia de Sergipe. Filiada à Universidade Federal de Sergipe. Aracaju, SE, Brasil.

E-mail: lyciaprocopio@gmail.com

Luiz Ricardo Santana de Araújo – Graduação em Direito e em Psicologia. Mestrado, Universidade Federal de Sergipe. Docente da Faculdade Pio Décimo, Campus I. Psicólogo do CIOSP, Centro Integrado de Operações em Segurança Pública, Secretaria da Segurança Pública do Estado de Sergipe. Aracaju, SE, Brasil.

E-mail: l.sa68@hotmail.com