

A percepção dos motoristas idosos relacionada à condução veicular

The perception of elderly drivers related to vehicular driving

Conducir la discusión revisando la relevancia y el propósito del estudio

Laíse da Silva Dias Marcial
Luciana Falcão Vicentin
Claudia Aranha Gil
Guilherme Carlos Brech
Júlia Maria D'Andrea Greve
Angélica Castilho Alonso

RESUMO: O objetivo do estudo foi analisar a percepção do idoso acerca do significado, a importância de dirigir e a cessação da direção veicular. Participaram da pesquisa 22 motoristas ativos ou que dirigiam até os últimos 12 meses, de ambos os sexos, com idade igual ou superior a 65 anos. Como instrumentos, foram utilizados um questionário sociodemográfico e um questionário com perguntas semiestruturadas sobre a percepção da condução veicular. Observou-se que o ato de dirigir para os idosos está relacionado à manutenção de sua liberdade e autonomia, assim como lhes traz alegria e prazer. Sobre o parar de dirigir existe uma dificuldade de aceitação desse momento em suas vidas, devido ao impacto que será causado em sua liberdade, autonomia e independência.

Palavras-chave: Motoristas idosos; Percepções; Direção veicular.

ABSTRACT: *The aim of this study was to analyze the elderly's perception towards the meaning, importance of and the cessation of driving vehicles. In the research, participated 22 active drivers and another ones who drove for the last 12 months, from both sexes, with age equal to or superior than 65 years. The instruments used were a social demographic questionnaire and semi structured questions about the perception of driving. We observed that the act of driving to elderly people is related to maintaining their liberty and autonomy, and it also brings them joy and pleasure. Concerning the cessation of it, there is a difficulty in accepting this moment, due to the impact caused in their liberty, autonomy and independence.*

Keywords: *Elderly drivers; Perceptions; Vehicular direction.*

RESUMEN: *El objetivo del estudio fue analizar la percepción de los mayores sobre el significado, la importancia de la conducción y el cese de la conducción vehicular. En la encuesta participaron veintidós conductores, activos o conduciendo hasta los últimos 12 meses, de ambos sexos, de 65 años o más. Como instrumentos se utilizó un cuestionario socio-geográfico y un cuestionario con preguntas semiestructuradas sobre la percepción de la conducción de vehículos. Se observó que el acto de conducir de las personas mayores está relacionado con el mantenimiento de su libertad y autonomía; te trae alegría y placer. Sobre dejar de conducir existe una dificultad para aceptar este momento de sus vidas debido al impacto que se producirá en su libertad, autonomía e independencia.*

Palabras clave: *Motoristas idosos; Percepções; Direção veicular.*

Introdução

O Brasil ganhou 4,8 milhões de idosos nos últimos cinco anos, passando de mais de 30,2 milhões de idosos em 2017, o que acarreta em um aumento significativo de motoristas idosos (IBGE, 2018). Os dados estatísticos no Brasil acerca dos motoristas idosos são imprecisos e sua última atualização foi em 2009, que são de 3,6 milhões (DENATRAN, 2009); nos Estados Unidos, porém, há 40,1 milhões de condutores habilitados com mais de 65 anos de idade (Insurance Information Institute, 2016).

As habilidades motoras, cognitivas e visuais são preponderantes para a direção veicular; declinam, porém, com o avanço da idade (Lacerda, & Carlos, 2012; Wood, *et al.*, 2008). Embora Alonso, *et al.* (2016) afirmem que a idade isoladamente não pode ser utilizada como um fator determinante para a cessação de dirigir, pois o processo de envelhecimento é heterogêneo e afeta os indivíduos de forma diferente.

A ação de dirigir preserva no idoso sua liberdade, autonomia e interação social (Dourado, *et al.*, 2015). Além disso, atribui ao idoso a possibilidade de continuar cumprindo com seus papéis sociais e em envolvimento com os ambientes que sustentam seu processo de envelhecimento ativo, uma vez que sua independência está preservada e depende pouco de terceiros para realizar as ações de seu dia a dia (Edwards, *et al.*, 2009).

Por outro lado, as consequências da cessação do ato de dirigir são amplas e têm sido predominantemente vistas como negativas, assim como a mobilidade que costuma ser diretamente afetada, e poucos transportes alternativos podem ser comparados com a conveniência e a independência que um veículo pessoal fornece a todas as pessoas, inclusive as idosas (Mullen, *et al.*, 2017). Além disso, a cessação do ato de dirigir é acompanhada da percepção de perda do controle da própria vida, pois, para realizar qualquer tarefa rotineira, a pessoa idosa dependerá de terceiros, que podem não estar disponíveis no momento em que ela julgar melhor para realizar suas atividades (Domenico, 2011). Considerando-se o papel integral que o ato de dirigir desempenha na identidade e na independência de uma pessoa é esperado que o rompimento desta ação cause reações psicológicas que, nesta condição, pode explicar, em parte, o surgimento de sintomas depressivos, assim como um agravamento à saúde geral de um idoso (Chihuri, *et al.*, 2016). Outros efeitos incluem reduções nas atividades fora de casa, independência, redução da qualidade de vida, isolamento (Mullen, *et al.*, 2017). O estudo de Chihuri, *et al.* (2016) mostra que a cessação de dirigir quase dobrou os riscos de depressão (odds rate = 1,91); além disso, associou-se ao aumento do risco de internação e mortalidade em longo prazo e declínios em geral da saúde, função social e cognição (Mullen, *et al.*, 2017).

Assim, evidencia-se a relevância de estudos sobre a importância do dirigir para o idoso e o que eles pensam acerca da sua cessação, com a finalidade de compreender suas percepções que esta funcionalidade acarreta a sua vivência em um período de significativas ressignificações com que pode ser considerado o envelhecimento.

Objetivo

Para tanto, o objetivo do presente estudo foi analisar a percepção do idoso acerca do significado e da importância de dirigir. E especificamente o que representa a cessação da direção veicular.

Métodos

Trata-se de uma pesquisa transversal, de caráter observacional e de abordagem qualitativa. O estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade São Judas Tadeu, sob o número 88641418.0.1001.0089. A amostra foi selecionada entre um grupo de idosos previamente cadastrado no Laboratório do Estudo do Movimento (LEM) do Hospital das Clínicas (HC) da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (FMUSP), constituída por 22 idosos, motoristas ativos de automóvel ou que dirigia até os últimos 12 meses, moradores do estado de São Paulo, de ambos os sexos, com idade igual ou superior a 65 anos.

Os participantes foram convidados por meio de contato telefônico e quando aceito, as entrevistas foram agendadas conforme sua disponibilidade nas dependências do LEM. As pesquisadoras apresentaram o Termo de Consentimento Livre Esclarecido (TCLE), que foi assinado por cada participante.

A pesquisa foi iniciada com a aplicação de um questionário sociodemográfico. Em seguida, foi realizada a entrevista semidirigida, com perguntas que visaram a indagar a importância do dirigir para o idoso, e a relação do parar de dirigir e o envelhecimento; foi realizada por meio de gravações em mp3 e transcritas posteriormente.

As informações produzidas pelos participantes foram analisadas de forma qualitativa. Utilizou-se da análise de conteúdo descrito por Bardin (2011), método que procura compactar o grande volume de informações compreendidas, evidenciando as categorias conceituais. Na análise das entrevistas, as falas foram organizadas e agrupadas em palavras de unidades de significados, seguido de reflexão sobre qual o significado daquelas palavras para os participantes.

Resultados e Discussão

Caracterização dos Participantes

Os participantes constituíram-se de 13 homens e 9 mulheres, com média de idade de 73 ($\pm 5,6$) anos. Segundo estatística divulgada pela Associação Nacional dos Detrans/AND (<http://www.and.org.br/>, recuperado em 13 de setembro de 2018), a maior parte dos condutores brasileiros são do sexo masculino com idades entre 40 e 60 anos, porém não há dados específicos que indiquem a quantidade de motoristas idosos, mas, socioculturalmente no Brasil, os homens dirigem com maior frequência do que as mulheres dentro de uma mesma família (Alonso, *et al.*, 2016).

O nível de escolaridade predominante foi o ensino superior completo por 12 participantes, ressaltando que a escolaridade está atrelada ao desempenho cognitivo do idoso e é primordial para uma direção veicular segura, em especial a memória, a função executiva que planeja, antecipa, sequencia e monitora as tarefas complexas como dirigir; a praxia que executa um ato motor, como freiar um carro, mudar de marcha, entre outros; a gnosia que reconhece os estímulos visuais, auditivos e táteis, como buzina, sinais luminosos e a função visuoespacial que está relacionada à localização no espaço e percepção das relações dos objetos entre si (Moraes, Marino, & Santos, 2010). Mau desempenho nos testes cognitivos são preditores de acidentes de trânsito e são frequentemente incluídos em modelos para avaliar o risco de acidentes em idosos (Alonso, *et al.*, 2016).

Os participantes atribuem quatro motivos principais para dirigir, realizar atividades domésticas 91%, para lazer 82%, realizar o transporte de alguém 64% e para trabalhar 14%. Estas razões estão estritamente relacionadas com a independência que se refere à capacidade de realizar algo com os próprios meios e depende diretamente da mobilidade e comunicação; e a autonomia que representa a capacidade individual de decisão e comando sobre as suas ações, estabelecendo e seguindo as próprias regras, depende diretamente do humor e da cognição, ambas primordiais para um indivíduo ser considerado saudável (Moraes, *et al.*, 2010).

Análise de conteúdo das entrevistas

A análise das respostas obtidas foram agrupadas nas seguintes categorias temáticas: significado do dirigir para o idoso, importância do dirigir para a rotina do idoso e o significado

de parar de dirigir para o idoso. A seguir os conteúdos serão discutidos a partir do desdobramento das unidades de significado de cada tema.

Significado do dirigir para o idoso

O presente estudo constatou que os idosos indicaram mais aspectos positivos do que negativos em relação ao significado que atribuem ao ato de dirigir. Um dos aspectos positivos que mais se destacou foi a Liberdade e Autonomia, significado atribuído por 10 participantes, como por exemplo, citado por P11, P14 e P15: “*Dirigir pra mim significa autonomia.*” (P11); “*Facilidade, liberdade.*” (P14); e “*Prazer e liberdade, são as duas coisas principais.*” (P15). Para adultos idosos, a manutenção do ato de dirigir é uma condição que os remete à independência, liberdade e autonomia (Domenico, 2011; Edward, *et al.*, 2009). Tal liberdade é considerada por Penna e Santo (2006) como um fator de integração biopsicossocial, que oportuniza a vivência e a troca de informações que movimentam a vida do idoso, gerando uma sensação de bem-estar, afastando, conseqüentemente, possíveis repercussões negativas na saúde física e psíquica. Além disso, a liberdade está relacionada à mobilidade, que representa a capacidade de realizar suas atividades de vida diária de maneira independente, o que corrobora o estudo de Lenardt, *et al.* (2018) no qual, foi identificado que a maioria dos idosos que realizaram exames de aptidão física e mental para dirigir veículos motores não são frágeis. Segundo Choi, Mezuk e Rebok (2012), o comprometimento funcional desempenha um papel na decisão de parar de dirigir, mesmo sem intervenção externa de médicos ou familiares.

Outra Unidade de Significado retratada por 05 participantes foi a atribuição do significado associado a “Alegria e Prazer” ao ato de dirigir. Como exemplo: [...] “*gosto muito, tenho prazer nisso*”. P7; “*Ah...gosto de dirigir, é uma satisfação*”. P10; “*É mais pelo prazer*”. P15 e “*Dirigir principalmente em estradas é um prazer pra mim*”. P21. Este evento sensorial é uma experiência complexa e multifatorial envolvendo memória, motivação, homeostase, entre outros, além de ser autogerada e própria (Moccia, *et al.*, 2018). Dirigir leva a motivações intrínsecas, incluindo a propensão inerente a seguir as próprias escolhas, buscar novidades e desafios, satisfazer a curiosidade, demonstrar competências e ampliar as capacidades e o controle sobre os eventos (Moccia, *et al.*, 2018).

As motivações extrínsecas, segundo Dourado, *et al.* (2015) estão vinculadas a sua capacidade de dirigir e com a possibilidade de participar de atividades que proporcionem alegria

e prazer. Almeida, Caromano, Ribeiro e Batista (2016) também constatam que a direção confere, ao idoso, o prazer, conforto e alegria, gerando benefícios que contribuem para satisfação com a vida.

Importância do dirigir para a rotina do idoso

O tema “A importância do dirigir para a rotina do idoso” mencionado por 15 participantes, foi abordado por meio da Unidade de Significado: “Praticidade e Rapidez para a rotina” (08), exemplificada pelos relatos: “[...] *auxiliar a vida, ir na casa de parentes, amigos.*” (P4); “[...] *É fazer o que necessito, por exemplo ir ao banco e fazer outras coisas.*” (P9); e “[...] *levar meu cachorro para passear.*” (P10). Segundo Mullen, *et al.* (2017), dirigir para o idoso favorece os deslocamentos e reduz o tempo destinado às atividades. Por outro lado, o relato de idosos que pararam de dirigir mostram um impacto importante no seu estilo de vida, relatando a necessidade de planejar seus dias e atividades com antecedência; isso incluiu a impossibilidade de sair de acordo com a própria agenda e participar de atividades que antes eram importantes (Choi, *et al.*, 2012).

Em relação à Unidade de Significado “Interação Social e Familiar” (07), como exemplo, foram feitas as seguintes colocações, associando-se a importância de dirigir para: “[...] *de encontrar parentes e amigos.*” (P11); e “[...] *visitar um amigo.*” (P19). Choi, *et al.* (2012) mencionam que parar de dirigir tem um impacto direto na interação social, familiar e, conseqüentemente, no lazer. Muitos participantes achavam que usar táxis ou obter carona de outras pessoas eram aceitáveis apenas para as atividades essenciais como, por exemplo, comparecer a consultas médicas, mas não necessariamente para atividades de lazer. Alguns relataram história de depressão e isolamento social associados ao fato de não dirigirem mais. Para Lenardt, *et al.* (2018), o acesso social e a prática das atividades de lazer ou de trabalho são aspectos que atuam como prevenção ao isolamento social e diminuem as possibilidades desde a institucionalização à depressão, uma vez que a manutenção dessa prática é preservada.

O Significado atribuído ao ato de dirigir relacionado à “Facilidade de locomoção” foi mencionada por sete participantes, o que pode ser exemplificado pelos trechos: “[...] *Pra tudo aqui em São Paulo e no interior, você precisa ter meio de locomoção fácil. Então, acho que o carro seria mais fácil.*” (P7); “[...] *me facilita a vida.*” (P13); e “[...] *facilita bastante a gente dirigir, isso que eu acho.*” (P19). Segundo Mullen, *et al.* (2017), os transportes públicos e alternativos não propiciam conveniência e independência que um veículo próprio fornece a uma pessoa.

Como agravante em grandes cidades como São Paulo, há uma série de problemas que dificultam a locomoção do idoso como super-lotação, desrespeito, altura dos degraus do ônibus, falta de visão para ler os letreiros a tempo, e motoristas de transportes públicos mal-preparados para transportar essa população. Fatos estes vivenciados por quase todos os idosos e que, conseqüentemente, leva-os a relacionar com a facilidade de locomoção que um próprio veículo lhe traz, mesmo ficando parados no trânsito caótico de uma metrópole, tal como São Paulo. No entanto, segundo Marottoli, *et al.* (2000), o estímulo ao uso de outros meios de transporte objetiva reduzir os desfechos negativos relacionados à interrupção da direção veicular como perda de funcionalidade, declínio cognitivo e aumento de sintomas depressivos.

Houve também aspectos negativos em relação ao dirigir mencionados por sete idosos participantes que compuseram as Unidades de Significados a seguir. Para quatro participantes, o significado de dirigir esta associado às “Consequências do Trânsito”, vistas como negativas exemplificadas como: “*As ruínas... insegurança a noite, trânsito caótico.*” (P2); e “*Negativo seria o trânsito e as pessoas irritadas nervosas com o trânsito e falta de respeito.*” (P3). O trânsito no Brasil está sendo considerado um ponto crítico para a mobilidade urbana, dado que a grande quantidade de carros nas vias e a diversidade de motivos e interesses pelos quais os condutores estão trafegando, somadas à necessidade de rapidez de locomoção, causam um grande caos. O conflito de interesse dos motoristas, e sua condição emocional após horas dirigindo no trânsito, corroboram para um condição de conflito, resultando, muitas vezes, em desrespeito e comportamentos agressivos entre os motoristas (Oliveira, *et al.*, 2015).

Na Unidade de Significado “Experiência ou Medo de Colisão” também associaram o trânsito a aspectos negativos, três participantes, entre eles: “*A parte negativa foi quando bati o carro.*” (P6); “*Medo de colisão.*” (P20). Segundo dados estatísticos do Datasus, divulgados em 2018, por meio do *site* Portal do Trânsito, os idosos são as principais vítimas de acidentes de trânsito na condição de pedestres, compondo 36% dos casos de atropelamento; e como condutores de veículos ocupam 16% nos casos de envolvimento ativo em acidentes no trânsito do país (<http://portaldotransito.com.br/noticias/estudo-comprova-que-idosos-estao-em-risco-no-transito-brasileiro/>, recuperado em 20 de outubro de 2018). Alonso, *et al.* (2016) relatam que os idosos reconhecem que as alterações sensoriais inerentes ao processo de envelhecimento interferem diretamente na direção veicular, e seu estudo demonstra que eles demoram 17% mais tempo para freiar o carro; no entanto, é indiscutível que os idosos são mais cuidadosos no trânsito do que a faixa etária mais jovem; por exemplo, evitam dirigir durante a noite,

normalmente não fazem consumo de bebidas alcoólicas, não utilizam aparelhos eletrônicos ao dirigir e dirigem em menor velocidade. Essas precauções ajudam a prevenir riscos e que eles se envolvam em possíveis acidentes.

Significado do parar de dirigir para o idoso

A categoria temática “Significado do parar de dirigir para o idoso” agrupou relatos de 21 participantes que formaram as Unidades de Significados: dificuldade de aceitação (11), aceitação (07) e sem significado relevante (03). Com relação à primeira unidade encontrada, podemos destacar os seguintes exemplos: “*Posso até sentir um pouco...mais não me preocupo com isso não.*” (P1); “*Eu, realmente, não penso sobre isso...pois vou esperar chegar a hora, pois seria uma falta muito grande para mim. Não sei de que tamanho...mais com certeza vai ser.*” (P7); “*Não pensei, nem quero.*” (P9); “*Eu nunca pensei, mas acho que ficarei muito chateada.*” (P10); e “*Vai significar dificuldade, vai me diminuir o prazer.*” (P14). Sobre esse tema, Asbridge, *et al.* (2017) apontam que o fato de parar de dirigir tem correlação com a presença de alguma doença. Esses autores consideram a visão mais realista de que o fato de o idoso parar de dirigir, acarreta-lhe rearranjos sociais e familiares, levando a reflexões sobre a sua mobilidade em meio à comunidade. Lacerda e Carlos (2012) consideram que nem todo o idoso precisa parar de dirigir. A família deveria se posicionar, de tal forma que fosse possível ponderar, e analisar em conjunto com o idoso a sua real condição de saúde para desenvolver tal ato.

Neste estudo, a maior parte dos participantes, 11 deles mencionaram o quão difícil será aceitar e suportar o real impacto que parar de dirigir trará em sua rotina e no controle da sua própria vida. Alguns relacionaram o fato de parar de dirigir com a cessão de prazer, liberdade e autonomia. Outros, no entanto, afastaram-se da problemática, dizendo que não pensam a respeito, uma vez que é difícil, como citam Lacerda e Carlos (2012), perder o autocontrole e o gerenciamento da própria vida. Edwards, *et al.* (2009) apontam que idosos que param de dirigir são acompanhados de forte declínio em sua condição física e social, além de terem dificuldades em desenvolver suas atividades de rotina. Brayne, *et al.* (2000), a fim de identificar as principais causas que levam os idosos a pararem de dirigir, realizaram um estudo com um grupo de 546 motoristas idosos. As principais razões apontadas foram: a perda da autoconfiança (17,9%); motivos de saúde (28,6%); e desistiram, porque foram aconselhados a não dirigir (33,3%).

A opção de utilizar outros meios de locomoção, como os transportes públicos ou particulares, não amenizam o sentimento de dependência dos idosos, que ficam submetidos aos horários marcados dos transportes públicos ou passam a depender de filhos, netos e vizinhos para acionar o transporte privado (Domenico, 2011). Vale ressaltar que a utilização da tecnologia pelos idosos está crescendo nos últimos anos e tende a modificar este quadro, visto que o interesse pelo conhecimento que pode possibilitar o prolongamento de sua independência tem interessado os atuais idosos ativos. Contudo, este movimento é recente e é provável que demore até que contemple a maior parte da população idosa (Nicolau, Macenas, & Freitas, 2015).

São sete os participantes que declararam aceitar com tranquilidade o fato de que, um dia, irão parar de dirigir, contrapondo-se à maioria (11) que apresentam dificuldades para lidar com a questão, indicando uma sintonia com a ideia de que a vida é constituída por ciclos com começo, meio e fim, a exemplo de: *“Pra mim, vai significar o término de um ciclo.”* (P5); *“[...] Eu aceitarei se um dia isso não puder mais acontecer, mas no momento é muito importante.”* (P11); *“E quando chegar a hora tem que aceitar numa boa e parar.”* (P19); e *“Saberei aceitar, faz parte da vida.”* (P20). Dourado, et al. (2015), em um estudo com o propósito de esclarecer os sentimentos dos idosos ao parar de dirigir, constataram que a grande maioria dos entrevistados agregaram-se na categoria “Lidando com a Realidade”, que se sentiam tranquilos quanto à chegada deste período, e que o sentimento que mais predominava era a sensação de missão cumprida e de segurança, por não se expor mais às vulnerabilidades do trânsito. A maneira como o idoso irá vivenciar a cessação do dirigir está diretamente relacionada com a percepção que o mesmo manifesta sobre sua condição de envelhecimento, assim como enfrenta suas limitações devido à diminuição de suas funcionalidades, o que acarreta em diversas mudanças em seu modo de viver. No senso comum ainda predomina a ideia de que o idoso é alguém que se tornou incapaz e, mesmo para aqueles que se percebem capazes de viver de maneira ativa na sociedade, por vezes deixam-se abater pelas limitações sociais impostas sobre o que deve ser, ou não, o papel de um idoso na sociedade. Normalmente, os que apresentam boa capacidade de raciocínio e clareza de suas limitações encaram a cessação do dirigir como uma possibilidade de avançar para novas experiências de interação social (Faller, Teston, & Marcon, 2015).

Entretanto, três dos participantes mencionaram que o parar de dirigir não é algo relevante em sua vida e não causará nenhum impacto em sua rotina, como por exemplo, os relatos: “*Não significa muita coisa, pois eu dirijo pouco. Hoje, a gente tem uma estrutura de prestadores de serviço, e a locomoção aqui em São Paulo ainda é tranquila.*” (P3); “*Pra mim, eu dou graças a Deus, porque eu não gosto de dirigir (risos).*” (P12); e “*Nada, não pensei sobre isso, mas não significa nada*”. (P21). O trabalho de Mullen, *et al.* (2017) é um dos poucos que relatam efeitos positivos na cessação veicular como desenvolvimento de novas redes sociais com amigos e familiares que podem transportá-los, evitar o estresse, a ansiedade e as despesas com o carro.

As limitações do presente estudo estão relacionadas à própria subjetividade, que é a percepção dos idosos relacionada à condução veicular a partir de histórico de vivências anteriores; o indivíduo interpreta e organiza essas impressões sensoriais para nelas atribuir um significado, e como este é multifatorial provavelmente alguns significados deixaram de ser elencados aqui. Além disso, as percepções apontadas são factíveis de mudanças ao longo da vida, dependendo dos acontecimentos.

De acordo com Nicolau, *et al.* (2015), o fato de o idoso se engajar em atividades ameniza os impactos negativos do envelhecimento, pois possibilita a interação da saúde física e mental, propiciando a realização de atividades diárias, com independência. O idoso que mantém suas atividades rotineiras, como dirigir, por exemplo, tem menor propensão a apresentar decréscimos acentuados em sua condição de saúde; dessa maneira, as implicações clínicas do presente estudo estão relacionadas a duas necessidades básicas: por um lado, a necessidade de criar intervenções que possam preservar o desempenho seguro do idoso na direção veicular por períodos mais longos. Por outro lado, com a população envelhecida, há de se repensar a mobilidade urbana que é um atributo das cidades, relativo às facilidades de deslocamento da sua população e de bens no espaço urbano (a pé e/ou por veículos), às condições das vias e de toda a infraestrutura necessária, já que dirigir tem um significado bastante importante para a saúde biopsicosocial de um idoso.

Considerações Finais

Este estudo colaborou para promover a compreensão perceptiva dos idosos referente à importância do dirigir para sua vida. Os instrumentos utilizados mostraram-se adequados e contribuíram para o alcance dos objetivos propostos.

Observou-se que o ato de dirigir para os idosos é mais significativo do que apenas conseguir realizar tal atividade; trata-se também da manutenção principalmente de sua liberdade e autonomia. Ainda, poder contar com o recurso de que dirigir um automóvel expande as possibilidades que facilitam o dia a dia e a vivência na sociedade, assim como preservado fica o sentimento de utilidade.

Sobre o parar de dirigir, a maioria dos participantes relatou que será de uma dificuldade considerável a aceitação desse momento em suas vidas, devido ao impacto que será causado em sua liberdade, autonomia e independência. Contudo, alguns participantes consideram a cessação do dirigir como mais um ciclo de vida que está encerrando, e que deve ser aceito, assim como os demais. Curiosamente, apenas um dos participantes relacionou o parar de dirigir com o envelhecimento, o que reforça a ideia de distanciamento desses idosos, quanto ao entrar em contato com aspectos mais profundos e elaborados sobre o tema.

Referências

- 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 30 julho, 2020, de: <http://dx.doi.org/10.1590/1809-98232016019.140192>.
- Alonso, A. C., Peterson, M. D., Busse, A. L., Jacob-Filho, W., Borges, M. T. A., Serra, M. M., Luna, N. M. S., Marchetti, P. H., & Greve, J. M. D. A. (2016). Muscle strength, postural balance, and cognition are associated with braking time during driving in older adults. *Experimental Gerontology*, 1(85), 13-17. Recuperado em 30 julho, 2020, de: DOI: 10.1016/j.exger.2016.09.006.
- Asbridge, M., Ediriweera, D., Ogilvie, R., Cartwright, J., Mehrnoush, V., Ishikawa, T., & Weerasinghe, D. N. (2017). The impact of restricted driver's licenses on crash risk for older drivers: A systematic review. *Science Direct*, 97, 137-145. Recuperado em 30 julho, 2020, de: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.01.006>.
- Associação Nacional dos Detrans/AND. (2018). *Perfil dos motoristas brasileiros*. Recuperado em 13 setembro, 2018, de: <http://www.and.org.br/associacao-dos-dettrans-divulga-perfil-dos-motoristas-brasileiros/>.
- Bardin, L. (2011). *Análise de conteúdo*. Trad.: Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. São Paulo, SP: Edições 70.
- Brayne, C., Dufouil, C., Ahmed, A., Denning, T. R., Chi, L-Y., McGee, M., & Huppert, F. A. (2000). Very old drivers: findings from a population cohort of people aged 84 and over. *International Journal of Epidemiology*, 29(4), 704-707. Recuperado em 30 julho, 2020, de: DOI: 10.1093/ije/29.4.704.

Chihuri, S., Mielenz, T. J., DiMaggio, C. J., Betz, M. E., DiGuseppi, C., Jones, V. C., & Li, G. (2016). Driving cessation and health outcomes in older adults. *Journal of the American Geriatrics Society*, 64, 332-341. Recuperado em 30 julho, 2020, de: <https://doi.org/10.1111/jgs.13931>.

Choi, M., Mezuk, B., & Rebok, G. W. (2012). Voluntary and involuntary driving cessation in later life. *Journal of Gerontological Social Work*, 55(4), 367-376. Recuperado em 30 julho, 2020, de: <https://doi.org/10.1080/01634372.2011.642473>.

Departamento Nacional de Trânsito, DETRAN. (2009). *O trânsito nosso de cada dia*. Recuperado em 06 maio, 2018, de: http://www.denatran.gov.br/download/SNT_o_transito_nosso_de_cada_dia.doc.

Domenico, C. M. (2011). O impacto na autonomia dos idosos que pararam de dirigir. Tese de mestrado. *Programa de Estudos Pós-Graduados em Gerontologia*. São Paulo, SP: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Recuperado em 30 julho, 2020, de: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/12385>.

Dourado, A. D., Ribeiro, C. G., Nóbrega, E. L., Anjos, L. G. de O. dos, Carvalho, S. Q. C., & Silva, V. C. (2015). Idoso e trânsito: sentimentos ao parar de dirigir. *Anais do 4º Congresso Internacional de Envelhecimento Humano*, CIEH, 2(1). (2015). Recuperado em 30 julho, 2020, de: https://editorarealize.com.br/editora/anais/cieh/2015/trabalho_ev040_md2_sa1_id1175_27082015220458.pdf.

Edwards, J. D., Lunsman, M., Perkins, M., Rebok, G. W., & Roth, D. L. (2009). Driving Cessation and health trajectories in older adults. *Journal of Gerontology*, 64(12), 1290-1295. Recuperado em 30 julho, 2020, de: <http://dx.doi.org/10.1093/gerona/glp114>.

Faller, J. W., Teston, E. F., & Marcon, S. S. (2015). A velhice na percepção de idosos de diferentes nacionalidades. *Texto & Contexto Enfermagem*, 24(1), 128-137. Recuperado em 30 julho, 2020, de: <http://dx.doi.org/10.1590/0104-07072015002170013>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2018). Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira 2013. *Estudos & Pesquisas. Informação demográfica e socioeconômica*. Recuperado em 14 outubro, 2018, de: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/condicao_de_vida/indicadores_minimos/sintese_indicadores_sociais_2013/.

Insurance Information Institute (2016). Recuperado em 15 setembro, 2018, de: <http://www.iii.org/issue-update/olderdrivers>.

Lacerda, L. P., & Carlos, C. M. G. (2012). O idoso no trânsito. *Revista Científica do Centro Universitário de Araras*, 6(1), 46-60. Recuperado em 30 julho, 2020, de: http://revistaunar.com.br/cientifica/documentos/vol6_n1_2012/4_o_idoso_no_transito.pdf.

Lenardt, M. H., Garcia, A. C. K. C., Binotto, M. A., Carneiro, N. H. K., Lourenço, T. M., & Cechinel, C. (2018). Non-frail elderly people and their license to drive motor vehicles. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 71(2), 350-356. Recuperado em 30 julho, 2020, de: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7167-2016-0675>.

Marottoli, R. A., Leon, C. F. M., Glass, T. A., Williams, C. S., Cooney, L. M., Jr., & Berkman, L. F. (2000). Consequences of driving cessation: Decreased out-of-home activity levels. *The Journals of Gerontology: Series B: Psychological Sciences and Social Sciences*, 55(6), S334-S340. Recuperado em 30 julho, 2020, de: <http://dx.doi.org/10.1093/geronb/55.6.S334>.

- Moccia, L., Mazza, M., Nicola, M. Di, & Janiri, L. (2018). The experience of pleasure: a perspective between neuroscience and psychoanalysis. *Frontiers in Human Neuroscience*, 12, 359. Recuperado em 15 maio, 2019, de: <https://doi.org/10.3389/fnhum.2018.00359>.
- Moraes E. N., Marino, M. C. A., & Santos, R.R. (2010). Principais síndromes geriátricas. *Revista Médica de Minas Gerais*, 20(1), 54-66. Recuperado em 15 maio, 2019, de: http://www.observatorionacionaldoidoso.fiocruz.br/biblioteca/_artigos/196.pdf.
- Mullen, N. W., Parker, B., Wiersma, E., Stinchcombe, A., & Bédard, M. (2017). Looking forward and looking back: older adults' views of the impacts of stopping driving. *Occupational Therapy in Health Care*, 31(3), 188-204. Recuperado em 15 maio, 2019, de: <https://doi.org/10.1080/07380577.2017.1337282>.
- Nicolau, S., Mecenas, A. P., & Freitas, C. M. S. M. (2015). Idosos praticantes de atividade física: perspectivas sobre o envelhecimento da população. *Arquivos de Ciência da Saúde*. 22 (2), 69-74. Recuperado em 15 maio, 2019, de: <https://doi.org/10.17696/2318-3691.22.2.2015.146>.
- Oliveira, G. F., Batista, H. M. T., Rufato, D. de O., Maranhão, T. L. G., Braga, I. B., & Guedes, J. D. (2015). Psicologia do Trânsito: uma revisão sistemática. *Caderno de Cultura e Ciência*, 13(2). Recuperado em 15 maio, 2019, de: <http://dx.doi.org/10.14295/cad.cult.cienc.v13i2.850>.
- Penna, F. B., & Santo, F. H. do E. (2006). O movimento das emoções na vida dos idosos: um estudo com um grupo da terceira idade. *Revista Eletrônica de Enfermagem*, 8(1), 17-24. Recuperado em 15 maio, 2019, de: <https://doi.org/10.5216/ree.v8i1.948>.
- Portal do Trânsito. (2018). *Estudo comprova que idosos estão em risco no trânsito brasileiro*. Tecnodata Educacional. Recuperado em 20 outubro, 2018, de: <http://portaldotransito.com.br/noticias/estudo-comprova-que-idosos-estao-em-risco-no-transito-brasileiro/>.
- Wood, J. M., Anstey, K. J., Kerr, G. K., Lacherez, P. F., & Lord, S. (2008). A multidomain approach for predicting older driver safety under in-traffic road conditions. *Journal of the American Geriatrics Society*, 56(6). Recuperado em 15 maio, 2019, de: <https://doi.org/10.1111/j.1532-5415.2008.01709.x>.

Recebido em 17/09/2020

Aceito em 30/12/2020

Laíse da Silva Dias Marcial - Graduada em Psicologia, Universidade São Judas Tadeu, USJT.

E-mail: psicolaise@hotmail.com

Luciana Falcão Vicentin - Graduada em Psicologia pela Universidade São Judas Tadeu, USJT.

E-mail: contato@evidenciaauditoria.com.br

Claudia Aranha Gil - Psicóloga Clínica, Mestrado e Doutorado em Psicologia Clínica, Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo. Pesquisadora do Laboratório de Saúde Mental e Psicologia Clínica Social – APOIAR -, do Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo.

Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/7330737058057089>

E-mail: claudiaagil@uol.com.br

Guilherme Carlos Brech - Fisioterapeuta, Mestre e Doutor em Ciência, Programa de Ortopedia e Traumatologia pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (FMSUP). Pós-Doutorando em Ciência, Programa de Ortopedia e Traumatologia pela FMUSP e Ciência do Envelhecimento, Universidade São Judas Tadeu (USJT). Pesquisador do Laboratório do Estudo do Movimento do Instituto de Ortopedia e Traumatologia (IOT) do Hospital das Clínicas (HC) da FMUSP.

Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/5870090832606170>

Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0002-0403-0632>

E-mail: guibrech@gmail.com

Júlia Maria D'Andrea Greve - Médica, Fisiatra, Livre Docente pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. Coordenadora do Laboratório do Estudo do Movimento do IOT-HC- FMUSP. Docente da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo.

ID Lattes: 6212087338307525

E-mail: jgreve@usp.br

Angélica Castilho Alonso - Educadora Física e Fisioterapeuta, Mestre e Doutora em Ciência, Programa de Fisiopatologia Experimental pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. Pós-Doutorado em Ciência, Programa de Ortopedia e Traumatologia pela FMUSP. Pesquisadora do Laboratório do Estudo do Movimento do IOT-HC- FMUSP. Docente do Programa de Mestrado Ciências do Envelhecimento da USJT, USJT.

Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/9010521937866021>

Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0002-9644-5068>

E-mail: angelicacastilho@msn.com