



MOBILIDADE E GÊNERO: UMA ANÁLISE SOCIOESPACIAL SOBRE O DESLOCAMENTO DAS MULHERES IDOSAS EM BELO HORIZONTE (MG)

Camila de Aguiar Montero ¹

Antônio Henrique Noronha Ribeiro ²

Bárbara Abreu Matos ³

Carlos Lobo ⁴

RESUMO

O envelhecimento populacional no Brasil tem avançado rapidamente, com destaque para o processo de feminização da velhice, o que requer políticas públicas específicas, incluindo aqueles referentes a mobilidade urbana. Dessa forma, este estudo tem como objetivo analisar os padrões de deslocamento de mulheres com mais de 60 anos em Belo Horizonte, considerando as desigualdades de acesso ao espaço urbano. A metodologia adotada envolveu uma análise descritiva e comparativa baseada em dados secundários extraídos da Pesquisa Origem e Destino de 2012, dos Censos Demográficos de 2010 e 2022, além de dados primários coletados por projetos financiados por agências de fomento (CNPq e FAPEMIG). Em geral, os resultados apontam que as mulheres idosas ainda enfrentam maiores barreiras à mobilidade do que os homens, o que ocorre, em boa medida, devido à ausência de infraestrutura adequada, insegurança no sistema e invisibilidade nos processos decisórios urbanos. Conclui-se que a mobilidade urbana em Belo Horizonte reflete e reforça desigualdades socioespaciais históricas entre gêneros, sendo necessário promover políticas públicas inclusivas que considerem as especificidades da população idosa feminina, a fim de promover uma cidade mais inclusiva e equitativa.

Palavras-chave: Mobilidade, Gênero, Pessoa Idosa, Mulheres, Envelhecimento.

ABSTRACT

Population aging in Brazil has advanced rapidly, with particular emphasis on the feminization of old age, which requires specific public policies, including those related to urban mobility. This study aims to analyze the mobility patterns of women over 60 years of age in Belo Horizonte, considering the inequalities in access to urban space. The methodology involved a descriptive and comparative analysis based on secondary data from the 2012 Origin-Destination Survey, the 2010 and 2022 Demographic Censuses, as well as primary data collected through projects funded by research agencies (CNPq and FAPEMIG). Overall, the results indicate that older women still face greater mobility barriers than men, largely due to the lack of adequate infrastructure, insecurity within the system, and invisibility in urban decision-making processes. It is concluded that urban mobility in Belo Horizonte reflects and reinforces historical socio-spatial gender inequalities, highlighting the need to promote inclusive public policies that consider the specificities of the older female population, with the aim of fostering a more inclusive and equitable city.

Keywords: Mobility, Gender, Older Adults, Women, Aging.

¹Graduanda do Curso de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, camilaaguiarmon@gmail.com;

²Mestre do Curso de Análise e Modelagem de Sistemas Ambientais da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, antoniohnr@ufmg.br;

³Doutora pelo Curso de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, barbara.matos@ufop.edu.br;

⁴Doutor pelo Curso de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, carlosfflobo@gmail.com;



INTRODUÇÃO

O envelhecimento populacional é um fenômeno global, resultante da queda nas taxas de mortalidade e fecundidade, característica do processo de transição demográfica (Camarano, 2002; Castiglioni, 2006). No Brasil, esse processo ocorre de modo acelerado, prevendo-se que em duas décadas a população será considerada envelhecida (UNFPA, 2024). Dados do Censo Demográfico de 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontam que a proporção de idosos no país quase dobrou de 2000 para 2023, alcançando cerca de 15,6% da população. Projeta-se que atinja 37,8%, em 2070. Esse processo reforça outra tendência: a feminização do envelhecimento (Camarano, 2004), uma vez que as mulheres correspondem a 51,48% da população do Brasil, sendo dessas, aproximadamente, 8,8% mulheres idosas (IBGE, 2022). Em Belo Horizonte/MG essa realidade não é distinta. Com uma expectativa de vida de 80,1 anos em 2025, diferente dos 73,5 anos dos homens, e uma perspectiva de 86,1 anos em 2070 (IBGE, 2022), as mulheres idosas comporão um grupo cada vez mais significativo, o que demandará políticas públicas específicas (Camarano, 2002), inclusive nas áreas de acessibilidade e mobilidade urbana. Trata-se de uma condição essencial para a integração dos cidadãos ao espaço urbano e para o exercício da cidadania (Harvey, 2008).

No entanto, o impacto sobre as condições de acesso e mobilidade não é homogêneo, pois as cidades não são neutras - refletem as estruturas arraigadas de classe, raça e gênero específicas de uma sociedade em determinado momento histórico, de modo a moldar a apropriação e o uso do espaço de forma desigual. Assim, como construções sociais, os territórios urbanos expressam as relações de poder e as ideologias dominantes (Lefebvre, 2001; Haesbaert, 2004). No Brasil, essa organização do espaço é influenciada por padrões patriarcais, racistas e capitalistas, que ilustram a desigualdade presente no crescimento das cidades (Mesquita e Cassiano, 2023), o que resulta em um sistema que privilegia determinados grupos em detrimento de outros. Nesse sentido, a mobilidade urbana acaba por ser estruturada para atender principalmente aos interesses do mercado, da força de trabalho ativa e dos grupos dominantes, desconsiderando as necessidades específicas de outras parcelas da população, como a população idosa, sobretudo das mulheres.

As mulheres, no contexto patriarcal da sociedade capitalista brasileira, enfrentam não apenas desigualdades salariais, mas também múltiplas responsabilidades e funções que influenciam sua mobilidade. As diferenças de deslocamento por gênero como a distância percorrida, o tempo de trajeto, os horários escolhidos e modos de transporte utilizados,



manifestam-se devido a fatores como classe, renda, divisão sexual e social do trabalho, arranjo familiar, insegurança, violência e idade (Macêdo et al., 2020). No caso das mulheres idosas, essa temática é ainda mais negligenciada, pois, apesar de sua representatividade crescente, seguem fora de grande parte das agendas nas políticas de mobilidade urbana (Queiroz, 2023). A falta de infraestrutura adaptada às limitações físicas decorrentes do envelhecimento, no que tange às demandas específicas de segurança, de acessibilidade e de mobilidade, reforça a invisibilidade histórica dessas mulheres nos processos decisórios que moldam os espaços urbanos (Queiroz, 2023). Portanto, a mobilidade urbana no Brasil e, consequentemente, em Belo Horizonte, coloca em evidência e parece corroborar com as desigualdades socioespaciais que permeiam a sociedade. Em consequência, surge o objetivo de compreender os padrões de deslocamento das mulheres com mais de 60 anos em Belo Horizonte, com ênfase nas diferenças dos deslocamentos entre homens e mulheres, dada a necessidade de uma cidade que promova uma circulação justa para todas as pessoas.

Dessa forma, a metodologia adotada consiste em uma análise descritiva e comparativa das diferenças entre os aspectos de deslocamento de mulheres e homens idosos, por meio dos dados secundários extraídos da Pesquisa Origem e Destino (OD) de 2012, dos Censos Demográficos de 2010 e 2022 e de pesquisa direta realizada por meio de projetos financiados por agências de fomento (CNPq e FAPEMIG), que se refere ao Projeto “Acessibilidade e mobilidade espaciais da população idosa em Belo Horizonte e Região Metropolitana” (Chamada 40/2022 Pro-Humanidades, 2022) da Universidade Federal de Minas Gerais. Assim, os resultados apontam que as mulheres idosas enfrentam maiores barreiras à mobilidade do que os homens, devido à ausência de infraestrutura adequada, insegurança e invisibilidade nos processos decisórios urbanos. Sendo possível, concluir que a mobilidade urbana em Belo Horizonte reflete e reforça desigualdades socioespaciais históricas, sendo necessário promover políticas públicas inclusivas que considerem as especificidades da população idosa feminina, a fim de promover uma cidade mais equitativa.

METODOLOGIA

Para a elaboração deste trabalho, após processo de revisão bibliográfica e seleção de base de dados, foram coletados e processados os dados referentes ao Censo Demográfico de 2010 (IBGE, 2010), agregados por setores censitários e os dados relacionados às características de mobilidade da população de Belo Horizonte, originados da Pesquisa de Origem e Destino (OD) de 2012, disponibilizados pela Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de



Belo Horizonte - Agência RMBH (2012). Cabe ressaltar que os dados de 2012 são os mais recentes da Pesquisa OD da RMBH, sendo estes ainda utilizados para o planejamento da mobilidade urbana metropolitana. Para fins de compatibilização, foi utilizada a unidade espacial de Campos Censitários, que permite uma leitura mais detalhada dentro dos limites territoriais do município. Além disso, foi efetuado o recorte das planilhas e dos dados geoespaciais para a área de estudo (Belo Horizonte), utilizando o geocódigo único do IBGE. Em seguida, os dados populacionais foram segregados em faixas etárias, na qual considerou-se como pessoa idosa aquela com idade igual ou superior a 60 anos, e segregados por sexo (feminino e masculino).

Por sua vez, os dados das viagens foram separados por modo de transporte e motivos de viagem, na qual ambos foram compatibilizados. O modo de deslocamento por automóvel representa o agrupamento de “automóvel condutor” e “automóvel carona”. Quanto aos motivos de viagem, sua origem foi considerada em locais diversos, a fim de abranger mais deslocamentos.

A definição de indicadores para a análise baseia-se em indicadores que quantificam as diferenças de padrões de mobilidade por gênero e por idade, na disponibilidade de dados nas amostras das pesquisas citadas, levando em consideração as transversalidades de renda, raça, arranjo familiar e insegurança. Os indicadores trabalhados no presente estudo foram: 1. Número médio de viagens por pessoa com 60 anos ou mais; 2. Percentual de viagens de cada modo de transporte; 3. Percentual de viagens de cada motivo; 4. Tempo médio de viagem - todos discriminados entre homens e mulheres. Nesse sentido, para caracterizar as diferenças de mobilidade por gênero e por idade, neste estudo, foram comparados os valores de “taxas de viagens”, a “divisão modal”, os “motivos de viagem” e o “tempo de viagem”, de forma a identificar se a diferença entre os gêneros para tal indicador é estatisticamente significativa.

Já os dados do Censo de 2022 e do projeto de pesquisa direta “Acessibilidade e mobilidade espaciais da população idosa em Belo Horizonte e Região Metropolitana” (Chamada 40/2022 Pro-Humanidades, 2022) da Universidade Federal de Minas Gerais serão discriminados seguindo os mesmos procedimentos metodológicos descritos para fins comparativos.

ENVELHECIMENTO POPULACIONAL E SUA FEMINIZAÇÃO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS NO CONTEXTO URBANO E SOCIAL

O envelhecimento da população se apresenta como um fenômeno global, mas que tem se acentuado no Brasil, como resultado da queda nas taxas de mortalidade e fecundidade,



característica do processo de transição demográfica (Camarano, 2002; Castiglioni, 2006). Segundo a Organização Mundial da Saúde (2005), o aprofundamento desses processos em sua dinâmica populacional efetivará o Brasil na posição de sexto país em números de pessoas idosas até 2025. Esse movimento de transformação da pirâmide etária, pode ser assegurado pelas pesquisas censitárias realizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2022, visto que a proporção de idosos no país quase dobrou de 2000 para 2023, alcançando cerca de 15,6% da população. Projeta-se ainda que atinja 37,8%, em 2070 (IBGE, 2022).

Outro aspecto interessante de ser observado é a presença das mulheres como figuras de destaque. Sabe-se que as mulheres correspondem a maioria da população do Brasil, cerca de 51,5%, sendo dessas 8,80% mulheres idosas (IBGE, 2022). Entretanto, nota-se que esse processo reforça outra tendência: a feminização do envelhecimento (Camarano, 2004). Com uma expectativa de vida de 80,1 anos em 2025, contra 73,5 anos dos homens, e uma perspectiva de 86,1 anos em 2070 (IBGE, 2022), as mulheres idosas representarão um segmento expressivo da população, que exigirá a formulação de políticas públicas direcionadas (Camarano, 2002), particularmente no que se refere à acessibilidade e à mobilidade.

Apesar de serem mais numerosas que os homens na velhice, suas demandas específicas continuam amplamente invisíveis no planejamento urbano e territorial, de modo que as dificuldades de mobilidade, de acessibilidade, de insegurança nos espaços públicos e de precariedade da infraestrutura urbana são algumas das barreiras que restringem sua autonomia e sua participação social. Assim, nesse cenário, a articulação entre planejamento territorial, gênero e envelhecimento evidencia como as desigualdades estruturais seguem afetando de forma negativa a qualidade de vida da população, sobretudo das mulheres idosas. Isso reforça a urgência de uma reorganização social e urbana pautada na equidade e na inclusão de todos os grupos sociais no espaço urbano, especialmente tendo em vista que a mobilidade urbana é condição essencial para a integração dos cidadãos ao espaço urbano e para o exercício da cidadania (Harvey, 2008).

MOBILIDADE URBANA E INVISIBILIDADES DO PLANEJAMENTO URBANO NÃO NEUTRO

O deslocamento entre diferentes espaços representa uma função social diretamente vinculada à satisfação das necessidades das pessoas, envolvendo acessibilidade, mobilidade, segurança e qualidade de vida (Araújo et al., 2011). No âmbito do planejamento territorial, a acessibilidade e a mobilidade urbana assumem papel central na organização do uso do espaço,



sendo influenciadas também pelas relações de poder hegemônicas. Esses aspectos constituem elementos fundamentais para garantir a inserção da população nos diversos pontos da cidade e para assegurar o exercício do direito à cidade (Harvey, 2008), incluindo o acesso ao trabalho, à educação e ao lazer. Contudo, tais condições não se distribuem de forma equitativa entre todos os indivíduos e territórios, uma vez que a cidade não é um espaço neutro, o que resulta em impactos diferenciados sobre o cotidiano e na maneira como cada pessoa se apropria e utiliza o espaço urbano.

O conceito de acessibilidade refere-se à facilidade de alcançar determinados destinos em termos de distância, tempo e custo, evidenciando, por exemplo, a eficiência do sistema de transporte na conexão entre diferentes localidades (Cardoso, 2008). A acessibilidade, dessa forma, constitui-se como um atributo dos lugares, regiões e territórios, podendo oferecer melhores ou piores condições para o deslocamento de pessoas, mercadorias e informações (Castillo, 2017). Contudo, ela não se restringe à infraestrutura física, devendo também abarcar a funcionalidade dos espaços de modo a contemplar todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas, socioeconômicas ou culturais. Trata-se, portanto, de uma concepção ampla e integrada, que envolve a proximidade entre destinos, a eficiência dos meios de transporte e a possibilidade de realizar deslocamentos de forma segura e confortável, garantindo maior equidade nos contextos urbanos. Entretanto, essa perspectiva ainda é frequentemente fragilizada pela ausência de um planejamento territorial inclusivo, que muitas vezes negligencia as demandas de grupos vulneráveis, como idosos, mulheres e pessoas com deficiência.

Já a mobilidade, entendida como um direito assegurado pela Lei nº 12.587/12, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), envolve os meios e os recursos utilizados para o deslocamento de pessoas e mercadorias, integrando a ação de deslocar às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade (Balbim, 2016). Para além da locomoção, a mobilidade envolve o potencial do agente (indivíduo, empresa, instituição) de movimentar bens, mercadorias ou informação, de modo que o grau de mobilidade de cada agente está relacionado tanto às suas condições próprias quanto ao poder político e/ou econômico que detém para impulsionar fluxos materiais e informacionais (Castillo, 2017). A partir dessa noção, a mobilidade pode ser caracterizada por duas variáveis: as internas, que são inerentes ao agente, e as externas, que são condições alheias aos agentes. Em relação aos indivíduos, pessoas que usam o espaço, as variáveis internas são resultado do conjunto de fatores únicos e próprios de cada agente, ou seja, englobam sua idade, gênero, raça, poder socioeconômico, arranjo familiar e aptidão física relacionada à saúde. Já as variáveis externas, atingem a mobilidade espacial de cada indivíduo de acordo com as divisões particulares do espaço e em diversas



escalas geográficas, ou seja, dependem da organização e do planejamento do território, da infraestrutura e da disponibilidade de recursos, de modo que se relacionam com as questões discutidas voltadas à acessibilidade. Assim, embora os indivíduos compartilhem o mesmo espaço urbano e tenham acesso a um arranjo geográfico semelhante em diferentes escalas, isto é, que compartilhem de uma mesma combinação entre infraestruturas, normas e serviços de circulação e comunicação, suas experiências de mobilidade são profundamente distintas, pois refletem as desigualdades históricas e estruturais que permeiam a sociedade por trás da hegemonia dominante que determinam a experiência espacial singular de cada pessoa.

Sob essa perspectiva, torna-se essencial compreender que as cidades não são espaços neutros. Como construções sociais, elas refletem as estruturas arraigadas de classe, raça e gênero específicas de uma sociedade em determinado momento histórico, de modo a moldar a apropriação e o uso do espaço de forma desigual e não-homogênea (Lefebvre, 2001; Haesbaert, 2004). No Brasil, essa organização territorial é marcada por padrões patriarcais, racistas e capitalistas que reforçam desigualdades no processo de urbanização (Mesquita e Cassiano, 2023). Como consequência, gera-se um sistema que privilegia determinados grupos sociais em detrimento de outros, que se expandem pelas divisões territoriais, inclusive em Belo Horizonte. Nesse sentido, a mobilidade urbana tende a ser planejada para atender principalmente aos interesses do mercado, da força de trabalho ativa e dos grupos dominantes, desconsiderando as necessidades específicas de outras parcelas da população, como a população idosa, sobretudo das mulheres.

Portanto, a mobilidade e a acessibilidade devem ser vistas como conceitos interdependentes e fundamentais para o exercício da cidadania, pois o modo como as pessoas se deslocam impacta diretamente sua qualidade de vida, o acesso a oportunidades e sua inserção nos espaços urbanos. Ao mesmo tempo, esses aspectos são moldados pelo planejamento urbano, pelas políticas públicas e pelas desigualdades estruturais existentes, na qual, os fatores de gênero e idade tornam-se decisivos para compreender as desigualdades que marcam os deslocamentos, uma vez que influenciam diretamente nas possibilidades de acesso aos espaços e serviços urbanos. Então, a partir disso, torna-se primordial diferenciar e analisar como os fatores gênero e de idade que corroboram para as diferenças nos seus deslocamentos

DESGUALDADES NA MOBILIDADE URBANA ENTRE HOMENS E MULHERES COMBINADOS COM O ENVELHECIMENTO



No contexto patriarcal da sociedade capitalista brasileira, as mulheres enfrentam não apenas desigualdades salariais, mas também a sobrecarga de múltiplas responsabilidades e funções que impactam diretamente sua mobilidade. As diferenças nos padrões de deslocamento entre os gêneros – como as distâncias percorridas, o tempo gasto nos trajetos, os horários escolhidos e os modos de transporte utilizados – estão relacionadas a fatores como classe social, renda, divisão sexual e social do trabalho, arranjo familiar, insegurança, violência e idade (Macêdo et al., 2020). Quando se trata das mulheres idosas, essa problemática é ainda mais invisibilizada, já que, mesmo representando um grupo populacional em crescimento, permanecem ausentes das agendas prioritárias das políticas de mobilidade urbana (Queiroz, 2023). A ausência de infraestrutura adequada às limitações físicas do envelhecimento, associada à falta de demandas específicas por segurança, acessibilidade e mobilidade, reforça a invisibilidade histórica dessas mulheres nos processos de decisão que estruturam os espaços urbanos (Queiroz, 2023). Assim, a mobilidade urbana no Brasil, e particularmente em Belo Horizonte, evidencia e aprofunda as desigualdades socioespaciais que atravessam a sociedade.

O gênero, como categoria analítica, permite questionar e problematizar as desigualdades socioculturais entre homens e mulheres (Scott, 1986), desempenhando um papel fundamental na compreensão das diferenças que condicionam o acesso à mobilidade urbana. Nesse sentido, os deslocamentos de mulheres e homens seguem trajetórias distintas, moldadas pelos papéis sociais e pelas responsabilidades que lhes são atribuídos. Tarefas como o cuidado com familiares e as atividades domésticas, que recaem majoritariamente sobre as mulheres, contribuem para essa diferenciação (Cavalcanti; Alves, 2018).

Diante disso, torna-se evidente que as desigualdades de gênero também se inserem no campo das questões populacionais e demográficas. Embora a população e o espaço geográfico sejam compostos por homens e mulheres, um desses grupos é sistematicamente colocado em condições sociais, econômicas e culturais mais desfavoráveis em comparação ao outro. Essas reflexões reforçam a necessidade de compreender as dinâmicas entre mobilidade, acessibilidade e gênero como dimensões essenciais do direito à cidade e, por consequência, dos direitos das mulheres.

Não obstante, o espaço urbano, conforme previamente exposto, é conformado por valores patriarcais que privilegiam as necessidades masculinas e relegam as demandas femininas a uma posição secundária, o que resulta na configuração de ambientes inseguros e estruturalmente inadequados à circulação das mulheres (Maricato, 2014). Nesse sentido, a apreensão das múltiplas camadas de vulnerabilidade que atravessam a sociedade revela-se indispensável à análise dos cenários de mobilidade e acessibilidade, bem como de seus efeitos



sobre a vida cotidiana. A intersecção entre distintos marcadores sociais, para além do gênero, constitui um instrumento analítico fundamental para elucidar as razões pelas quais determinados grupos apresentam maior ou menor capacidade de acessar serviços e recursos essenciais. As desigualdades sociais, nesse contexto, emergem da distribuição assimétrica de recursos materiais e simbólicos, engendrada pelas divisões estruturais que organizam a sociedade. Analisar tais disparidades a partir de uma variável isolada mostra-se, portanto, metodologicamente insuficiente. Faz-se necessário adotar uma perspectiva relacional e interseccional que considere a articulação entre múltiplos vetores de desigualdade, bem como suas dimensões históricas, temporais e espaciais. Apenas uma abordagem dessa natureza possibilita uma compreensão abrangente das relações sociais e dos distintos graus de acesso aos recursos urbanos, evidenciando como tais estruturas reproduzem e perpetuam processos de exclusão.

Adentrando no enfoque de classe, Max Weber (1971) apresenta que a designação de classe ocorre quando: 1) um grupo de pessoas compartilha um componente causal específico que influencia suas oportunidades de vida; 2) esse componente é representado por interesses econômicos relacionados à posse de bens ou oportunidades de renda; e 3) esses interesses se manifestam nas condições de mercado, seja no mercado de produtos ou de trabalho. Por meio disso, Weber introduz a noção de "chances de vida" como elemento-chave de sua análise, destacando que as condições de classe são dinâmicas e sujeitas a transformações com base na posse ou falta de recursos, habilidades e poder econômico, o que modifica sistematicamente as possibilidades de dentro do âmbito dos deslocamentos, por exemplo.

Já Safiotti (2004) propõe integrar a discussão sobre classe social ao debate de gênero, a partir de uma perspectiva inspirada no marxismo. Para ela, o cruzamento entre as determinações econômicas de classe e as relações de gênero destacam que o sistema capitalista, ao estruturar a sociedade em classes, também reforça as desigualdades de gênero. Assim, a associação dessas abordagens permite desvelar as múltiplas camadas de opressão e de privilégios que estruturam a sociedade, evidenciando como os sistemas de exploração econômica e as hierarquias de gênero se reforçam mutuamente no contexto do capitalismo, na qual quem tem maiores bens financeiros, têm maior acesso aos recursos da cidade e, por consequência, aos serviços de mobilidade.

Entende-se que a classe socioeconômica não é definida apenas pelas condições de renda do indivíduo, já que essa engloba um complexo de fatores que abarcam a própria renda, o nível de escolaridade, o patrimônio, o poder aquisitivo, entre outros fatores. Todavia, sabe-se também que a renda é um importante indicador da classe. Os dados da Pesquisa Nacional por



Amostra de Domicílios Contínua, do IBGE em 2023, demonstram desigualdades persistentes entre homens e mulheres em todas as faixas etárias: a renda média feminina é sistematicamente inferior à masculina, tanto no trabalho principal quanto no total de trabalhos realizados. Em 2024, por exemplo, os homens receberam cerca de R\$700,00 a mais que as mulheres, valor equivalente a quase metade de um salário mínimo em 2025, diferença que também se expressa no rendimento-hora. Dessa forma, é possível concluir que a intensificação das desigualdades de gênero, à medida que a renda diminui, indica a possibilidade de que essas disparidades se manifestem de forma ainda mais acentuada em outros aspectos, como na mobilidade, especialmente entre os grupos de menor renda, diferenciando seus deslocamentos.

Um dos principais elementos estruturadores dessa realidade é a divisão sexual do trabalho, caracterizada pela atribuição da esfera produtiva aos homens e da esfera reprodutiva às mulheres, alicerçada nos princípios da separação e da hierarquização do trabalho, na qual existem trabalhos masculinos e trabalhos femininos, de modo que o produtivo é mais valioso que o reprodutivo (Kergoat, 2000). Essa lógica ainda hoje repercute na sobrecarga feminina, na menor inserção no mercado formal e em padrões de mobilidade mais complexos, envolvendo deslocamentos múltiplos para além de suas próprias necessidades, como provisão, cuidados e acompanhamento de dependentes (Rosenbloom, 2004; Cavalcanti e Alves, 2018).

As estatísticas confirmam essa desigualdade: em 2022, as mulheres dedicaram em média 21,3 horas semanais ao trabalho doméstico, enquanto os homens 11,7 (IBGE, 2022). Essa sobrecarga, somada à desigualdade salarial, limita suas oportunidades laborais e influencia diretamente a mobilidade, já que mulheres realizam menos viagens por motivos de trabalho e, em geral, em trajetos mais curtos e encadeados (Rosenbloom, 2004). Além disso, a menor renda média restringe o acesso ao transporte individual, tornando-as mais dependentes do transporte público ou do deslocamento a pé, frequentemente em condições precárias de infraestrutura, superlotação e insegurança (Vasconcellos, 2012). Ainda que mulheres de classes mais altas tenham acesso a transporte particular ou por aplicativo, também continuam expostas a barreiras estruturais e sociais que afetam sua circulação no espaço urbano, como o arranjo familiar, a raça, a insegurança e violência e a idade. Nesse sentido, o arranjo familiar é outro fator que condiciona a mobilidade feminina, dada sua relação com a renda e com a divisão de responsabilidades no lar. Transformações demográficas e sociais, como a redução da fecundidade, o envelhecimento populacional e o crescimento das famílias monoparentais femininas, modificaram a composição e a dinâmica das famílias brasileiras, sem, contudo, eliminar a concentração das tarefas domésticas e de cuidado sobre as mulheres (Leone et al.,



2010). Essa sobreposição de funções repercute na mobilidade cotidiana, impondo restrições de tempo e aumentando a complexidade dos deslocamentos.

Em outros aspectos, a análise das desigualdades de mobilidade também exige considerar a interseccionalidade entre gênero, raça e classe. Como aponta Saffioti (1987), a dominação não se resume à oposição entre homens e mulheres, mas envolve múltiplas hierarquias legitimadas socialmente, incluindo as étnico-raciais. À vista disso, Crenshaw (1989) evidencia que as mulheres negras, situadas na intersecção de raça e gênero, sofrem dupla discriminação, vivenciando experiências de exclusão que não podem ser compreendidas apenas pela ótica de uma variável isolada, ou seja, para além das questões já identificadas, a raça surge como mais um ponto de intensificação desses fatores de desigualdade.

Já a insegurança urbana e a violência sexual configuram obstáculos centrais à mobilidade feminina. O medo do assédio em transportes públicos ou trajetos urbanos restringe horários, modos e rotas de deslocamento, cerceando a liberdade de circulação (Cavalcanti e Alves, 2018). Apesar de avanços na inserção da mulher no mercado de trabalho, a violência de gênero permanece um problema estrutural no Brasil, profundamente legitimado em contextos sociais e culturais (Carneiro, 2003), com impactos diretos sobre o direito das mulheres à cidade.

Por fim, o fator de idade, como os outros fatores anteriores, também se expressa no marco das relações sociais de poder. Percebe-se ao fazer a análise crítica e sistemática dos dados citados que viver mais não é sinônimo de viver melhor para as idosas. As mulheres acumulam, no decorrer da vida, desvantagens, como violência, discriminação, salários inferiores aos dos homens, dupla jornada, baixa escolaridade, solidão pela viuvez ou separação, além de apresentarem maior probabilidade de serem mais pobres do que os homens, dependendo, assim, de mais recursos externos (Salgado, 2002). De maneira que a mulher idosa é universalmente maltratada e vista como uma carga, sendo parte de uma maioria invisível, cujas necessidades emocionais, econômicas e físicas permanecem, em sua maioria, ignoradas (Salgado, 2002).

Desconsideradas no sistema de mobilidade urbana, mesmo no contexto de envelhecimento populacional e de grande representatividade desse grupo no contingente total, as mulheres com 60 anos ou mais permanecem amplamente negligenciadas pelas políticas de planejamento urbano e de mobilidade. Tal sistema patriarcal e etarista que estrutura as cidades brasileiras reforça a exclusão dessas mulheres ao não considerar suas demandas específicas relacionadas à segurança, à acessibilidade e à infraestrutura adaptada às limitações físicas decorrentes do envelhecimento. As dificuldades e as transformações que acompanham ou surgem na velhice, como doenças crônicas, insuficiência de recursos financeiros, necessidades de cuidado ou atenção, perda de amigos e familiares próximos, entre outros desafios, recaem



predominantemente sobre as mulheres. No aspecto psicológico e social, as mulheres, ao longo de suas vidas, assumem inúmeras responsabilidades dentro da família e da sociedade, e essas obrigações muitas vezes se acrescentam e se intensificam na velhice (Salgado, 2002). Nessa fase, as mulheres frequentemente enfrentam aposentadorias com rendimentos baixos ou inexistentes, recursos financeiros limitados, viuvez ou separação conjugal, distanciamento dos filhos e a responsabilidade de cuidar de familiares dependentes. Além disso, convivem com sentimentos de inutilidade, amplificados pelos mitos e estereótipos sociais associados ao envelhecimento (Salgado, 2002).

Na obra “A Velhice”, Simone de Beauvoir oferece uma reflexão profunda, realista e objetiva sobre essa etapa da vida. Beauvoir observa que a velhice não é uma conclusão necessária da existência humana, embora seja uma verdade empírica e universal que, a partir de certo número de anos, o organismo humano entre em regressão. A velhice leva a uma redução nas atividades do indivíduo e, frequentemente, a uma mudança de atitude em relação a si mesmo e em relação ao mundo (Beauvoir, 1990), que moldam a experiência de envelhecer, especialmente para as mulheres.

Nesse sentido, o fator idade seria, no contexto de deslocamentos das mulheres, um acúmulo de todos os fatores explanados: gênero, renda, raça, arranjo familiar, divisão sexual do trabalho, insegurança e violência. Na qual a adaptação ao processo de envelhecimento traz dificuldades individuais e dificuldades externas, no espaço público, onde as necessidades específicas desse grupo permanecem amplamente negligenciadas no planejamento urbano e territorial. Como resultado, desafios relacionados à mobilidade, à acessibilidade, à insegurança em espaços públicos e à precariedade da infraestrutura urbana se tornam barreiras que limitam seus trajetos e seus deslocamentos e, por consequência, sua autonomia e sua participação social, de modo que essa exclusão reflete a invisibilidade histórica das mulheres, especialmente das mais velhas, nos processos decisórios que moldam os espaços urbanos (Queiroz, 2023).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados do Censo Demográfico do IBGE mostram que a população idosa de Belo Horizonte correspondia, em 2010, a 345.221 de um total de 2.375.151 habitantes, isto é, cerca de 14,54% da população total. Nota-se que deste percentual, cerca de 8,92% correspondiam a mulheres idosas, enquanto 5,62% eram homens idosos. Já em relação ao Censo de 2022, como demonstrado pela Figura 1, essa mesma parcela da população correspondia a 462.104 de um total de 2.315.560 habitantes, isto é, cerca de 19,95% da população total. De modo que, deste

percentual, aproximadamente 11,90% eram mulheres idosas, enquanto 8,05% eram homens idosos.

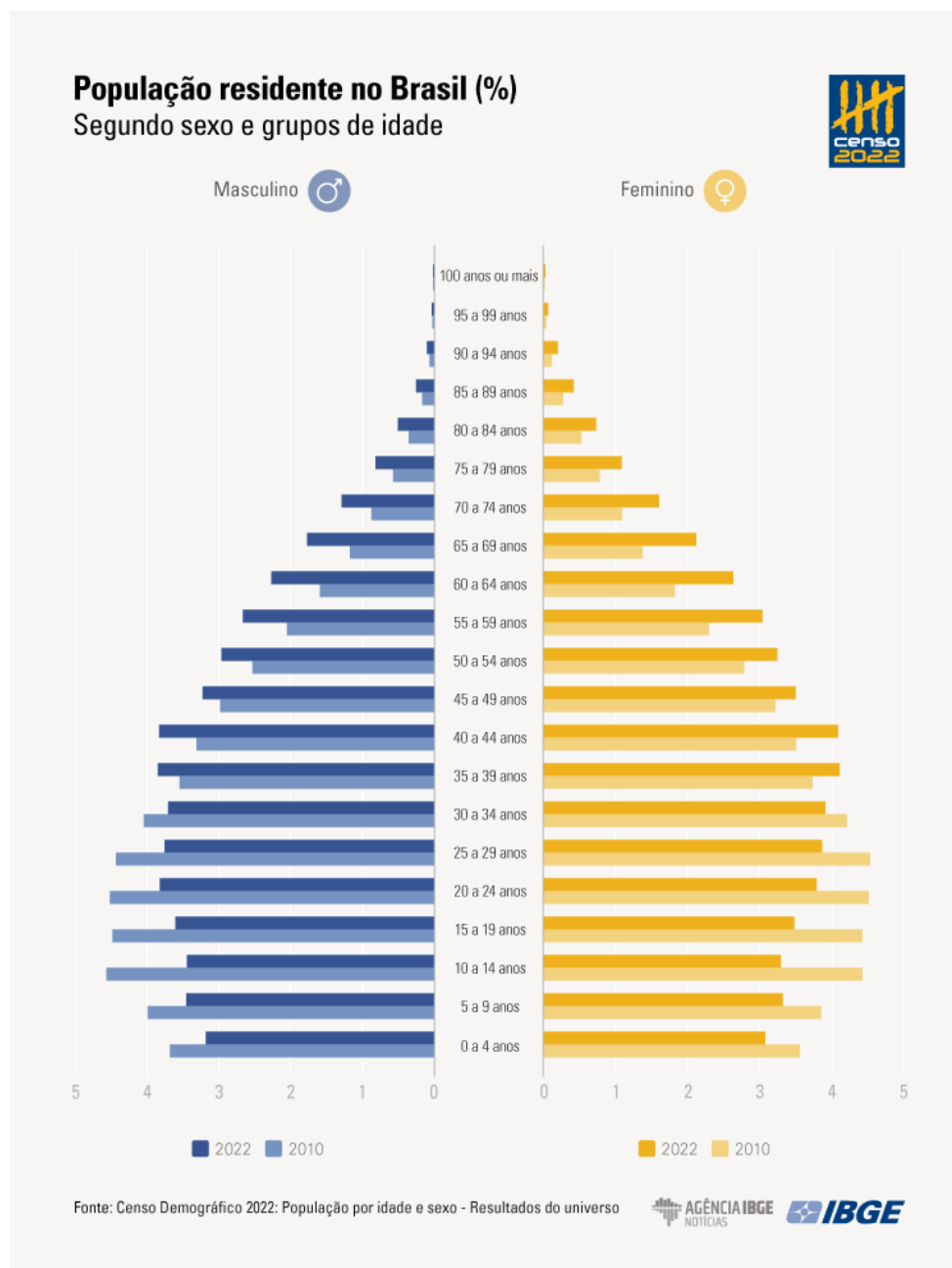


Figura 1 – População residente em Belo Horizonte discriminados por sexo e por idade em 2022. Fonte: Censos 2010 e 2022, População por idade e sexo - Resultados do universo.

Em relação a mobilidade urbana, os dados disponíveis na Pesquisa Origem e Destino de 2012, no que diz respeito ao número de viagens, indicam que em geral as mulheres idosas realizaram mais viagens que os homens idosos, representando 53,78% das viagens realizadas em 2012. Em uma análise comparativa, apesar das diferenças metodológicas, por meio da



Pesquisa OD do projeto “Acessibilidade e mobilidade espaciais da população idosa em Belo Horizonte e Região Metropolitana” (Chamada 40/2022 Pro-Humanidades, 2022) da Universidade Federal de Minas Gerais, realizada em 2024/2025, levantou-se que de um total de 2173 viagens, 1.048 foram realizadas por mulheres idosas e 1.125 por homens idosos, o que corresponde à cerca de 48,23% e à 51,77%, respectivamente.

Essa variação e mudança no padrão de viagens de 2010 para 2025 pode ser explicada por algumas hipóteses: 1. Mudanças demográficas e sociais, na qual transformações nos arranjos familiares e na participação social podem ter incentivado maior mobilidade masculina, bem como a crescente participação da mulher no mercado de trabalho e na divisão de tarefas entre ambos sexos; 2. Aspectos relacionados ao papel social e de gênero, na qual muitas mulheres idosas, que antes realizavam grande parte dos deslocamentos vinculados ao cuidado (compras, consultas médicas, acompanhamento de familiares), podem estar reduzindo essas viagens, seja pela transferência dessas funções para outras gerações, seja pela adoção de serviços digitais (delivery, telemedicina); 3. Infraestrutura e segurança, na qual eventuais desafios ligados à segurança pública ou dificuldades de acessibilidade podem ter levado mulheres idosas a restringirem seus deslocamentos; e 4. Mudanças metodológicas ou contextuais, já que a forma de coleta de dados entre as pesquisas, assim como os períodos históricos (2012 e 2024/25), também pode influenciar. O crescimento do uso de tecnologias, mudanças no transporte público e até a experiência recente da pandemia do COVID-19 podem ter impactado os hábitos de mobilidade de diferentes formas entre homens e mulheres. Portanto, serão apresentados a seguir os resultados os dados referentes ao projeto de pesquisa direta.

O tempo médio de viagem das mulheres em 2024/2025 foi de aproximadamente 21 minutos e dos homens idosos foi de 20 minutos, o que pode indicar uma preferência por viagens com distâncias mais curtas para ambos sexos.

Já dentre os modos de deslocamentos usados, apresentados pela Tabela 1, os mais utilizados pelas pessoas idosas em 2024/2025 foram a pé, automóvel e ônibus. No entanto, percebe-se que o percentual de viagens nesses modos, realizados pelas mulheres nessa faixa etária, correspondia a 46,18% a pé, 29,77% automóvel e 14,50% por ônibus. Enquanto para os idosos esses valores foram de 55,46% a pé, 28,01% automóvel e 9,68% por ônibus.

É interessante apontar nesse período observa-se uma reconfiguração de cenário, marcada pelo expressivo percentual de viagens realizadas a pé, tanto por homens quanto por mulheres idosas, ao mesmo tempo em que se verifica uma menor utilização do ônibus. Esse crescimento da caminhada como principal modo pode estar associado a múltiplos fatores, como a busca por trajetos mais curtos em função do envelhecimento, maior presença de serviços de proximidade,



mudanças nas condições socioeconômicas, ou até mesmo dificuldades no acesso ao transporte coletivo. Outro ponto a ser observado é a consolidação do uso dos transportes por aplicativos no Brasil, que surge como uma alternativa de deslocamento mais confortável para parte da população idosa, sobretudo em situações em que há limitações físicas, de tempo, de segurança ou falta de opções no transporte público.

Tabela 1 – Deslocamentos realizados pelos idosos, discriminados por sexo e modos de deslocamento

Sexo	Modos de deslocamento usados (%)			
	A pé	Ônibus	Automóvel	Aplicativo
Homens Idosos	55,46	9,68	28,01	3,46
Mulheres Idosas	46,18	14,50	29,77	6,67

Fonte: Elaboração própria.

Para além disso, discriminando pouco mais os dados de viagens por automóvel, percebe-se que aparentemente as mulheres idosas tem se deslocado mais por meio do automóvel em comparação aos homens idosos, que tem se deslocado menos por esse meio. Entretanto, tendo em vista que o indicador “automóvel” está compatibilizado, juntando os modos “carro condutor” e “carro carona”, tem-se que, em 2024/2025, aproximadamente 14,03% dos deslocamentos por automóvel para as mulheres idosas eram como carona ou passageiras e 15,74% eram como condutoras, já em relação aos homens idosos 2,5% eram como passageiros e 25,51% eram como condutores. Esse detalhamento mostra como as desigualdades de gênero ainda se refletem no acesso e no uso do automóvel. Enquanto as mulheres idosas, em sua maioria, continuam a ocupar o papel de passageiras, os homens permanecem mais frequentemente na posição de condutores, o que pode estar relacionado a fatores culturais, econômicos e até mesmo à socialização do uso do carro ao longo da vida. Por outro lado, nota-se um crescimento expressivo da participação feminina na condução de veículos, representando mais de 15% dos deslocamentos, o que sugere mudanças geracionais importantes no comportamento das idosas, possivelmente ligadas a maior autonomia, independência financeira e ao acesso ao processo de habilitação. Assim, os dados apontam para uma tendência de maior equilíbrio entre os sexos no uso do automóvel, ainda que as diferenças permaneçam relevantes, principalmente no que se refere ao papel de condutor.

No que diz respeito aos motivos que impulsionam seus deslocamentos, os dados revelam diferenças significativas entre homens e mulheres nessa faixa de idade. Como apresentado pela Figura 2, é possível identificar que em relação ao motivo de “Trabalho” os homens idosos apresentam maior percentual de deslocamentos em comparação às mulheres: os homens ultrapassam a marca de 15%, enquanto as mulheres permanecem com pouco mais de 10%. Isso reflete a permanência masculina em atividades laborais formais ou informais, mesmo em idades avançadas, enquanto as mulheres idosas apresentam menor participação nesse tipo de deslocamento. Quanto os deslocamentos por motivo de “Saúde” as mulheres idosas se deslocam quase 5% a mais do que os homens nessa faixa de idade. Esse dado pode estar associado tanto à maior busca por serviços médicos e de prevenção por parte das mulheres quanto ao fato de apresentarem maior expectativa de vida e, conseqüentemente, mais demandas de cuidados em saúde. Em relação ao motivo de “Estudo”, ambos os sexos apresentam valores baixos nesse indicador, o que é esperado pela faixa etária analisada, visto que a educação formal não é uma motivação frequente de mobilidade entre idosos.

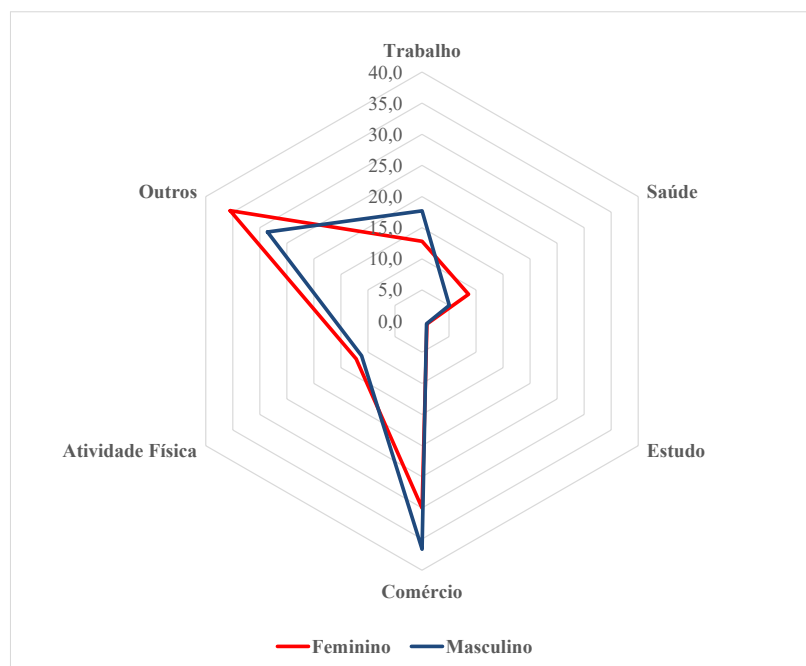


Figura 2 - Deslocamentos realizados por mulheres e homens idosos, discriminados por motivo, 2024/2025.

Fonte: Elaboração própria.

Por sua vez, o “Comércio” aparece como um dos motivos de deslocamento mais relevantes para ambos os sexos, sendo levemente maior entre os homens. Isso indica que as compras são uma atividade central nos deslocamentos cotidianos, ainda que, culturalmente, pudesse se esperar maior protagonismo feminino. O percentual de motivos de deslocamento



por “Atividade Física” é baixo tanto para homens quanto para mulheres, sinalizando que esse tipo de prática não se configura como principal motivação de deslocamento entre idosos, embora seja importante para políticas de saúde e envelhecimento ativo. Por fim, item “Outros” concentra grande parte dos deslocamentos, especialmente entre as mulheres, que apresentam um percentual ainda maior do que os homens. Esse indicador inclui deslocamentos de visitas, religião, lazer ou outras atividades de cuidado, reforçando o papel social feminino ligado a redes de apoio e manutenção da vida cotidiana.

Assim, os padrões de deslocamentos apresentados pela pesquisa direta sugerem uma mobilidade feminina nessa faixa etária fortemente associada a atividades de cuidado e bem-estar, refletindo o papel social ainda atribuído às mulheres mesmo na velhice, bem como sua menor participação no mercado de trabalho formal em idades avançadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados apresentados revelam mudanças importantes na dinâmica da mobilidade da população idosa em Belo Horizonte ao longo das últimas décadas. O Censo Demográfico evidencia o crescimento expressivo da população idosa, que passou de 14,54% em 2010 para 19,95% em 2022, com predominância das mulheres. Em termos de mobilidade, observa-se uma inversão na distribuição de viagens: se em 2012 as mulheres idosas realizavam mais deslocamentos, em 2024/2025 esse cenário se equilibra, com leve predominância dos homens idosos. O tempo médio das viagens também reduziu, de cerca de 31 minutos em 2012 para pouco mais de 20 minutos em 2024/2025, refletindo, possivelmente, trajetos mais curtos e concentrados em atividades de proximidade.

Quanto aos modos de transporte, tanto homens quanto mulheres idosas passaram a realizar mais viagens a pé em 2024/2025, acompanhadas pela queda do uso do ônibus e pela possibilidade dos aplicativos como nova alternativa de deslocamento. A análise detalhada do automóvel mostra que os homens ainda concentram a maior parte das viagens como condutores, mas as mulheres ampliaram sua participação ativa nesse papel, sinalizando mudanças geracionais ligadas à autonomia feminina. Já em relação aos motivos das viagens, as mulheres idosas continuam apresentando maior envolvimento com atividades relacionadas cuidados e saúde, enquanto os homens mantêm maior peso dos deslocamentos por trabalho, além de uma menor presença em atividades sociais e de cuidado.

Dessa forma, as diferenças de deslocamento por gênero e idade evidenciam a importância de se ter políticas de mobilidade urbana que atendam às necessidades específicas



dos diversos grupos, especialmente das mulheres idosas, frequentemente negligenciadas no planejamento urbano e de transportes. Essa distinção nos padrões de deslocamento por gênero e por faixa etária reforça a necessidade de políticas públicas de mobilidade urbana que considerem as especificidades dos diferentes grupos populacionais, sobretudo no que tange às mulheres idosas, cujas demandas cotidianas muitas vezes são invisibilizadas nos processos de planejamento. A inclusão de suas necessidades nos sistemas de transporte e na organização do espaço urbano é fundamental para garantir o pleno direito à cidade de forma equitativa e democrática. Além disso, compreende-se que a análise das diferenças de mobilidade entre os gêneros, especialmente nessa faixa etária, incluindo sua intensificação ou diminuição quando associadas a outros marcadores sociais e avaliadas em diversos contextos temporais, representa uma contribuição significativa para o avanço do conhecimento científico e técnico, servindo como etapa inicial essencial para diagnósticos e estudos futuros.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG), por meio dos projetos: “Acessibilidade e mobilidade espaciais da população idosa em Belo Horizonte e Região Metropolitana” (APQ 409726/2022-2, CNPq) e “Indicadores e diretrizes para a construção de uma política de acessibilidade e mobilidade urbana inclusiva e sustentável da população idosa na Região Metropolitana de Belo Horizonte” (APQ-04270-22, FAPEMIG).

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA RMBH. **Relatório Completo e Arquivos da Pesquisa OD 2012**. Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, Governo do Estado de Minas Gerais. 2012. Disponível em: <<https://www.agenciarmbh.mg.gov.br/mobilidade-rmbh-2/>>. Acesso em: 10 set. 2025.
- ARAÚJO, M.; et al. **Transporte público coletivo**: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*; 23 (3): 574-582, 2011.
- BALBIM, R. **Mobilidade**: uma abordagem sistêmica. [s.l: s.n.], 2016.
- BEAUVOIR, S. **A velhice**. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1990.
- BRASIL. Lei Nº 12.587/12, de 03 de janeiro de 2012. Dispõe sobre a **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2012.



CAMARANO, A. A. **Envelhecimento da população brasileira: uma contribuição demográfica**. Rio de Janeiro: IPEA, 2002. 26 p.

CAMARANO, A. A. **Os novos idosos brasileiros: Muito além dos 60?**. Rio de Janeiro: IPEA, 2004.

CARDOSO, C. E. P. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP, 2008.

CARNEIRO, S. **Racismo, sexismo e desigualdade no Brasil**. São Paulo: Selo Negro, 2003.

CASTIGLIONI, A. H. **A Revolução Grisalha**. Revista Fluminense de Geografia, [S. l.], v. 2, n. 4, 2006.

CASTILLO, R. A. **Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica**. Geosp – Espaço e Tempo (Online), v. 21, n. 3, p. 644-649, dez. 2017. ISSN 2179-0892.

CAVALCANTI, L.; ALVES, M. **Gênero e mobilidade urbana no Brasil: desafios e perspectivas**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 20, n. 1, p. 34- 49, 2018.

CAVALCANTI, T. S. et al. **Eu sou Barbie e sou bruta: o empoderamento no ciclismo**. Revista Estudos Feministas, Florianópolis, vol. 27, n. 2, 2019, p. 1-14.

CRENSHAW, K. W. *Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics*. University of Chicago Legal Forum, 1989, pp.139-167

FUNDO DE POPULAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS - UNFPA. **Envelhecimento Populacional**. UNFPA Brasil, 2024. Disponível em: <<https://brazil.unfpa.org/pt-br/topics/envelhecimento-populacional>>. Acesso em: 10 abr. 2025.

HAESBAERT, R. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. Porto Alegre, 2004.

HARVEY, D. *The right to the city*. New Left Review, New York, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010: Características da População e dos Domicílios - Resultados do Universo**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Panorama do Censo Demográfico de 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

KERGOAT, D. *Division sexuelle du travail et rapports sociaux de sexe. Dictionnaire critique du féminisme*, v. 2, p. 35-44, 2000.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.



LEONE, E. T.; MAIA, A. G.; BALTAR, P. E. **Mudanças na composição das famílias e impactos sobre a redução da pobreza no Brasil**. Economia e Sociedade, v. 19, n. 1, p. 59-77, 2010.

MACÊDO, B.; et al. **Caracterização das diferenças no padrão de mobilidade de mulheres e homens em grandes cidades brasileiras**. Revista Transportes ANPET, v. 28, n. 4, nov. 2020.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2014. 214 p.

MESQUITA, A.; CASSIANO, L. **Capitalismo, patriarcado e racismo: revistando o lugar da mulher na formação sócio-histórica**. Revista Feminismos, v. 11, n. 1, jun. 2023.

QUEIROZ, C. **Etarismo feminino e as questões acerca do envelhecer**. 2023. 48 p. Trabalho de Conclusão de Curso – Faculdade Fasipe Cuiabá, Cuiabá, 2023.

ROSENBLOOM, S. *Understanding women's and men's travel patterns. In: Research on women's issues in transportation: Report of a conference*. 2004.

SAFFIOTI, H. I. B. **Gênero, patriarcado, violência**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

SAFFIOTI, H. I. B. **O poder do macho**. São Paulo: Moderna, 1987.

SÁNCHEZ SALGADO, C. D. **Mulher Idosa: a feminização da velhice**. Estudos Interdisciplinares sobre o Envelhecimento, [s. l.], v. 4, 2002.