

Mobilidade dos idosos na cidade de São Paulo: resultados da Pesquisa Origem e Destino 2017

Idosos e envelhecimento da população

O envelhecimento da população é fenômeno mundial. Em consequência, principalmente, da redução das taxas de fecundidade e do aumento da expectativa de vida ao nascer, “em todo o mundo, a proporção de pessoas com 60 anos ou mais está crescendo mais rapidamente que a de qualquer outra faixa etária” (OMS, 2005, p. 8). Estima-se que, em 2025, haverá 1,2 bilhões de pessoas idosas no mundo e, em 2050, 2 bilhões (OMS, 2005).

No Brasil, o índice de envelhecimento da população (número de pessoas de 60 anos e mais, para cada 100 pessoas menores de 15 anos de idade) aumentou de 28,9, no ano 2000, para 44,8, em 2010 (BRASIL, 2019). O envelhecimento da população relaciona-se com a transição da composição etária - da pirâmide populacional de base larga e jovem para uma pirâmide de base estreita e topo ampliado (de população envelhecida). As projeções do IBGE (2018) apontam que, no ano de 2031, o número de idosos (43,3 milhões de pessoas com 60 anos e mais) já será maior que o número de jovens (42,3 milhões de pessoas com até 14 anos de idade).

Na cidade de São Paulo, o índice de envelhecimento é ainda maior que no Brasil: no ano 2000, era de 37,5 e, em 2010, 57,3 (BRASIL, 2019). Os idosos compunham 9,3% da população paulistana no ano 2000 e, 11,9%, em 2010, conforme os Censos Demográficos do IBGE (SÃO PAULO, 2011). A Fundação Seade estima que, no município de São Paulo, o número de pessoas com 60 anos e mais chegará a 2.456.317 (20,1% da população), em 2030; e a 3.633.973 (29,8%), em 2050 (FUNDAÇÃO SEADE, 2019).

O envelhecimento da população coloca tarefas importantes para os formuladores de políticas públicas de modo “que permitam um envelhecimento saudável e em condições de dignidade”, tal como estabelece o Estatuto do Idoso (BRASIL, 2003). Uma dessas tarefas diz respeito às garantias à mobilidade urbana e à cidade por parte dos idosos, direito previsto para ser expressamente incluído no texto do Estatuto do Idoso por projeto de lei em tramitação no Congresso Nacional (BRASIL, 2017). O mesmo projeto também propõe:

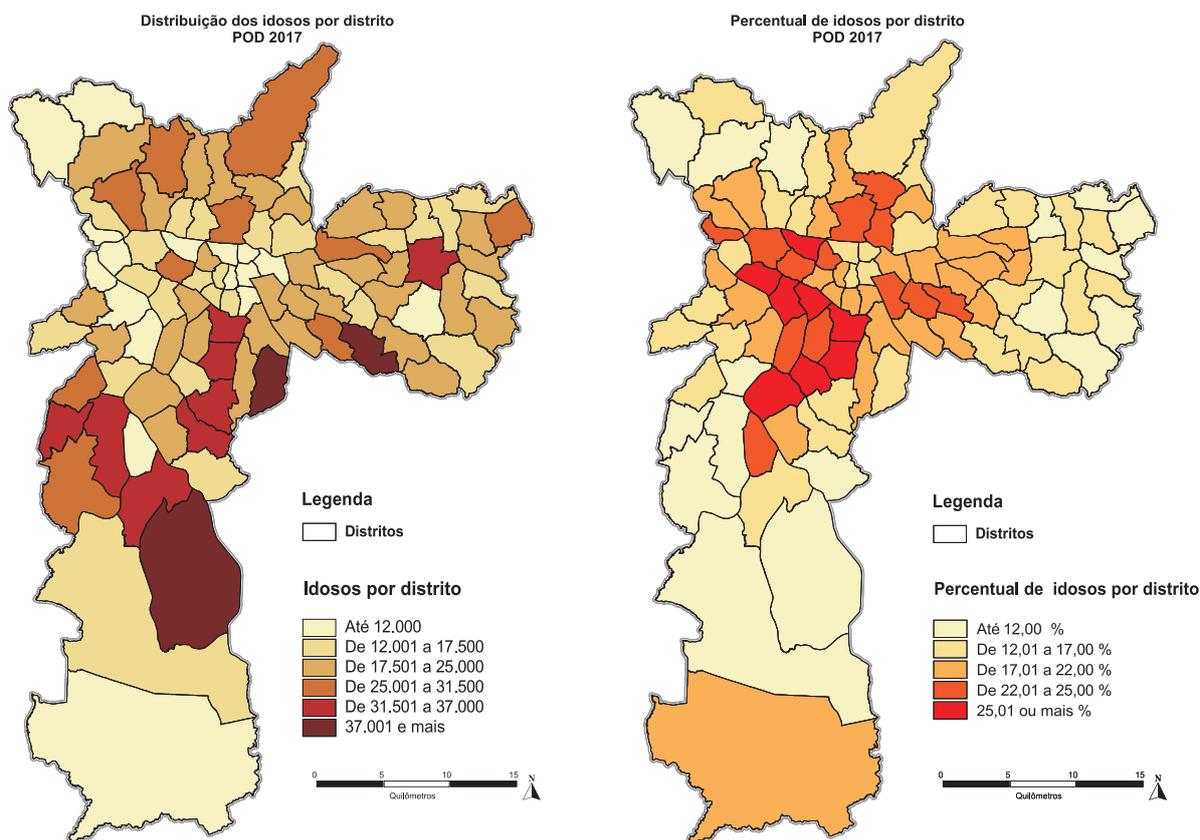
Art. 42-A As políticas públicas de mobilidade urbana deverão observar as necessidades de acessibilidade dos idosos aos espaços da cidade, com a garantia da adaptação dos equipamentos urbanos necessários para assegurar que seus deslocamentos, quer sejam feitos a pé, em veículo unipessoal, motorizados ou não, veículo automotivo ou em transportes coletivos, possam ser realizados de modo confortável, seguro e eficiente. (BRASIL, 2017)

Este é o terceiro estudo realizado pelo Geoinfo especificamente sobre os idosos. No primeiro, intitulado *Cresce número de idosos na cidade de São Paulo* (SÃO PAULO, 2011), o enfoque foi o envelhecimento da população na década 2000-2010; já o segundo - *Retrato da pessoa idosa na cidade de São Paulo* (SÃO PAULO, 2019e) - levantou algumas características desse grupo etário.

Este estudo também se insere no esforço de interpretação dos dados das edições de 2007 e 2017 da *Pesquisa Origem e Destino* da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. O primeiro estudo da série, intitulado *O que mudou na mobilidade no município de São Paulo entre 2007 e 2017?* (SÃO PAULO, 2019d), fez uma análise das viagens realizadas pelo território da cidade por residentes de toda a Grande São Paulo. Já neste *Informe Urbano*, o tema é a mobilidade urbana especificamente dos paulistanos - residentes da cidade de São Paulo - com 60 anos e mais, destacando: o número e a duração média das viagens, motivos, modos de transporte utilizados e tempo despendido diariamente em trânsito, em comparação com os demais segmentos etários.

Os dados para 2017 referem-se a uma população estimada de 11.739.241 de pessoas residindo em São Paulo, 1.843.616 das quais com 60 anos e mais (15,7%). Os três distritos com os maiores contingentes de idosos eram: Sacomã (41.993 indivíduos), Grajaú (39.506) e Sapopemba (38.471). Já em termos relativos, as maiores proporções eram encontradas nos distritos de Alto de Pinheiros (29,8%), Saúde (26,6%), Jd. Paulista (26,3%), Pinheiros (26,1%), Vila Mariana (25,8%), Campo Belo (25,4%) e Barra Funda (25,2%), onde mais de 25% da população era idosa (FIGURA 1).

MAPA 1 População de 60 anos e mais - Distritos do Município de São Paulo



Fonte: Metrô. Pesquisa Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/ Geoinfo.

O número de mulheres na população (53,1%) era superior ao de homens (46,9%), mas entre os idosos a proporção de mulheres era ainda maior (58,1% para elas e 41,9% para eles). No grupo dos idosos, as mulheres eram maioria em todos os distritos da cidade, com taxas de participação variando de 50,9%, no distrito de Vila Curuçá, a 71,6%, no distrito de Vila Maria.

Índice de mobilidade

De modo geral, considerando os anos de 2007 e 2017, aumentou ligeiramente o número médio de viagens¹ da população, nos dias úteis da semana. Em 2007, o índice de mobilidade bruta², que era de 2,07 viagens por pessoa, subiu para 2,12, em 2017. Mais viagens foram realizadas em 2017 que dez anos antes, nos três grupos etários - crianças e jovens (0 a 17 anos), adultos (18 a 59 anos) e idosos (60 anos e mais) -, mas foi neste último que o aumento no índice de mobilidade foi maior (TABELA 1).

¹ Viagem é definida como o deslocamento de uma pessoa, com motivo específico, entre dois pontos determinados (origem e destino), utilizando, para isso, um ou mais modos de transporte.

² Neste Informe, o índice de mobilidade bruta equivale ao número médio de viagens realizadas pela população total; já o índice de mobilidade líquida é o número médio de viagens das pessoas que efetivamente viajaram.

TABELA 1 População residente, viagens e índice de mobilidade bruta por faixa etária
Município de São Paulo, 2007 e 2017

faixa etária	2007			2017		
	população	viagens	viagens/ população	população	viagens	viagens/ população
total	10.896.639	22.587.659	2,07	11.739.241	24.897.814	2,12
0 a 17 anos	2.597.331	5.264.533	2,03	2.716.487	5.623.359	2,07
18 a 59 anos	6.757.879	15.398.977	2,28	7.179.138	16.613.098	2,31
60 anos e mais	1.541.429	1.924.149	1,25	1.843.616	2.661.357	1,44

Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2007 e 2017. Elaboração: SMDU/Geoinfo.

Houve, portanto, um aumento no número de pessoas que viajaram, especialmente os idosos, mas isso não significa que cada pessoa estivesse viajando mais. Pelo contrário, o número médio de viagens por pessoa que, de fato, viajou - aqui denominado índice de mobilidade líquida - se manteve relativamente estável, entre 2007 e 2017, sendo que entre os idosos permaneceu exatamente o mesmo (2,9 viagens por viajante) (TABELA 2).

TABELA 2 População residente, viagens e índice de mobilidade líquida, por faixa etária
Município de São Paulo, 2007 e 2017

faixa etária	2007				2017			
	população	população que viajou	viagens	viagens/ viajantes	população	população que viajou	viagens	viagens/ viajantes
total	10.896.639	7.788.777	22.587.659	2,90	11.739.241	8.431.883	24.897.814	2,95
0 a 17 anos	2.597.331	2.004.982	5.264.533	2,63	2.716.487	2.191.439	5.623.359	2,57
18 a 59 anos	6.757.879	5.120.048	15.398.977	3,01	7.179.138	5.321.676	16.613.098	3,12
60 anos e mais	1.541.429	663.748	1.924.149	2,90	1.843.616	918.768	2.661.357	2,90

Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2007 e 2017. Elaboração: SMDU/Geoinfo.

Por outro lado, cabe ressaltar que uma parcela expressiva da população (28,5%, em 2007 e 28,2%, em 2017) não havia realizado nenhuma viagem pela cidade no dia anterior ao da realização da pesquisa. Esse número é relativamente maior entre os idosos (56,9%, em 2007, e 50,2%, em 2017), embora tenha sofrido uma queda de 6,7 pontos percentuais no período 2007-2017 (TABELA 3).

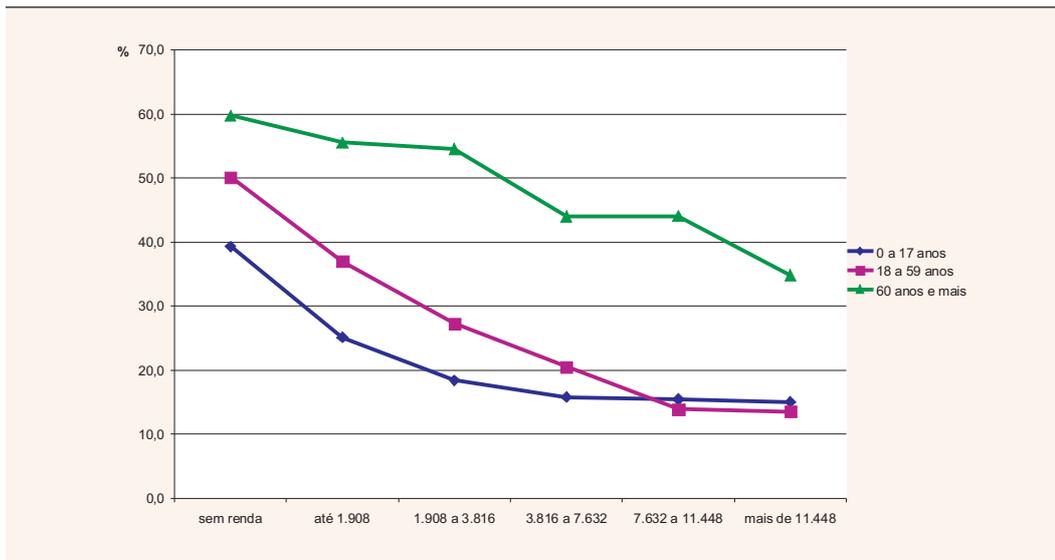
TABELA 3 Proporção de pessoas que viajaram e não viajaram, por faixa etária
Município de São Paulo, 2007 e 2017

faixa etária	2007		2017	
	viajou	não viajou	viajou	não viajou
total	71,5	28,5	71,8	28,2
0 a 17 anos	77,2	22,8	80,7	19,3
18 a 59 anos	75,8	24,2	74,1	25,9
60 anos e mais	43,1	56,9	49,8	50,2

Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2007 e 2017. Elaboração: SMDU/Geoinfo.

A renda familiar é um fator significativo em relação à realização ou não de viagens pelas pessoas, qualquer que seja o grupo etário considerado. Em todos os grupos de idade, à medida que aumenta a renda familiar, diminui a proporção daqueles que não viajaram. No entanto, essa queda é mais abrupta entre os adultos, de 18 a 59 anos, que entre as crianças, jovens e idosos (GRÁFICO 1).

GRÁFICO 1 Proporção de pessoas de cada grupo etário que não viajou, por faixa de renda familiar
Município de São Paulo, 2017



Fonte: Metrô. Pesquisa Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/ Geoinfo.

Duração média e tempo despendido por dia em viagem

O grupo dos adultos (18 a 59 anos), além de deter o maior índice de mobilidade líquida (3,12), em 2017, era também aquele em que cada viagem, em média, tinha maior duração (40min). Já o grupo das crianças e jovens (0 a 17 anos), ao contrário, de menor índice de mobilidade líquida (2,57), realizava viagens de menor duração média (21min). O grupo dos idosos colocava-se próximo à média da população em geral, tanto em relação ao índice de mobilidade líquida (2,90), quanto em relação à duração média das viagens (34min) (TABELA 4).

Nos grupos das crianças e jovens e dos adultos, havia certo equilíbrio entre o número de viagens dos homens e das mulheres. Já no grupo dos idosos, embora houvesse mais mulheres viajando, em números absolutos (486.898 mulheres e 431.871 homens), os homens que efetivamente viajaram realizaram mais viagens que elas (3,02 viagens para eles e 2,79 para elas). Já em relação à duração média de cada viagem, não há diferenças entre os sexos em nenhum dos grupos etários (TABELA 4).

TABELA 4 Índice de mobilidade líquida e duração média das viagens, por faixa etária e sexo
Município de São Paulo, 2017

faixa etária e sexo	população	viajantes	mobilidade líquida	duração (em minutos)
população total	11.739.241	8.431.883	2,95	35
masculino	5.511.523	4.151.958	2,96	35
feminino	6.227.718	4.279.925	2,95	35
0 a 17 anos	2.716.487	2.191.439	2,57	21
masculino	1.387.587	1.124.860	2,59	21
feminino	1.328.900	1.066.579	2,54	21
18 a 59 anos	7.179.138	5.321.676	3,12	40
masculino	3.351.976	2.595.227	3,11	40
feminino	3.827.161	2.726.449	3,13	40
60 anos e mais	1.843.616	918.768	2,90	34
masculino	771.960	431.871	3,02	34
feminino	1.071.656	486.898	2,79	34

Fonte: Metrô. Pesquisa Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/ Geoinfo.

Outro aspecto importante na avaliação da mobilidade urbana refere-se ao tempo total despendido nas viagens ao longo do dia. A análise por faixas de tempo gasto diariamente pelos idosos em viagens, mostra que houve aumento de participação em praticamente todas (o que era esperado, dada a diminuição da proporção dos que não viajaram). A exceção ocorreu na última faixa (mais de duas horas gastas em viagens ao longo do dia), em que, embora tenha aumentado o número absoluto de pessoas que viajaram, houve diminuição em termos relativos (12,8%, em 2007, para 10,9%, em 2017) (TABELA 5).

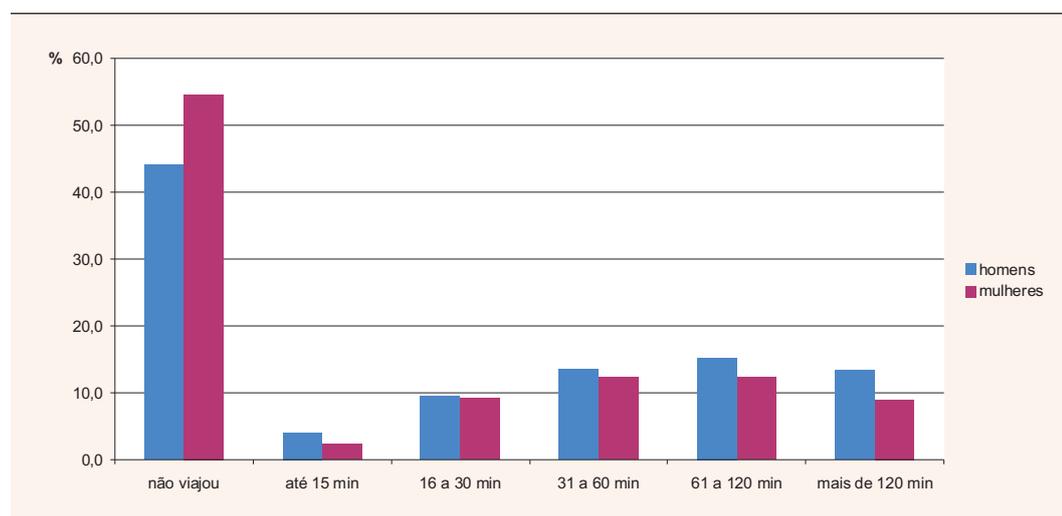
TABELA 5 População idosa residente, por tempo despendido por dia em viagens
Município de São Paulo, 2007 e 2017

tempo (em minutos)	2007		2017	
	n.a.*	%	n.a.*	%
total	1.541.429	100,0	1.843.616	100,0
Não viajou	877.681	56,9	924.848	50,2
até 15 min	28.173	1,8	56.605	3,1
16 a 30 min	89.063	5,8	173.104	9,4
31 a 60 min	159.632	10,4	237.737	12,9
61 a 120 min	189.910	12,3	250.388	13,6
mais de 120 min	196.970	12,8	200.935	10,9

Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2007 e 2017. Elaboração: SMDU/ Geoinfo.
* n.a.= número absoluto.

Os homens idosos despendiam mais tempo por dia em viagens do que as mulheres, com proporções maiores que elas em todas as faixas de tempo consideradas. A proporção de mulheres (54,6%) só é maior que a dos homens (44,1%) quando se considera a situação de não haver realizado nenhuma viagem no dia anterior à pesquisa (GRÁFICO 2).

GRÁFICO 2 Proporção de homens e mulheres idosos, por tempo despendido diariamente em viagens
Município de São Paulo, 2017



Fonte: Metrô. Pesquisa Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/ Geoinfo.

Em suma, a comparação entre homens e mulheres idosos, em 2017, indica que:

- embora houvesse mais mulheres viajando que homens (486.898 mulheres e 431.871 homens), a proporção de homens que realizaram viagens (55,9%) era maior que a de mulheres (45,4%);
- o número de viagens dos homens era maior que o das mulheres (índice de mobilidade líquida de 3,02 viagens para eles e 2,79 viagens para elas);
- embora os homens permanecessem durante mais tempo por dia viajando (GRÁFICO 2), a duração média de cada viagem deles era a mesma de cada viagem das mulheres (34min).

Motivos de viagem e modos de transporte

Nos dias úteis da semana, em 2017, a grande maioria das viagens realizadas pela população tinha dois principais motivos: “trabalho” (44,3%) e “escola/educação” (33,5%). No entanto, havia grande variação entre os grupos etários: para crianças e jovens (0 a 17 anos), o motivo “escola/educação” era o de maior peso (87,5%), enquanto entre os adultos (18 a 59 anos), predominaram os motivos “trabalho” (60,1%) e “escola/educação” (19,8%). Já entre os idosos (60 anos e mais), havia uma maior diversificação de motivos, com “trabalho” ocupando o primeiro lugar (34,3%), seguido de “compras” (16,9%), “assuntos pessoais” (16,2%) e “cuidados com a saúde” (15,5%).

TABELA 6 Viagens da população residente, segundo motivo e faixa etária
Município de São Paulo, 2017

motivo da viagem	total		0 a 17 anos		18 a 59 anos		60 anos e mais	
	n.a.	%	n.a.	%	n.a.	%	n.a.	%
total	24.897.814	100,0	5.623.359	100,0	16.613.098	100,0	2.661.357	100,0
trabalho	11.035.427	44,3	142.035	2,5	9.980.414	60,1	912.978	34,3
escola/educação	8.342.209	33,5	4.922.113	87,5	3.282.344	19,8	137.752	5,2
compras	1.233.386	5,0	72.819	1,3	710.811	4,3	449.756	16,9
médico/dentista/saúde	1.104.858	4,4	123.348	2,2	569.344	3,4	412.166	15,5
recreação/visitas/lazer	1.121.628	4,5	193.531	3,4	651.807	3,9	276.291	10,4
procurar emprego	106.328	0,4	2.993	0,1	101.450	0,6	1.885	0,1
assuntos pessoais	1.517.175	6,1	162.235	2,9	923.043	5,6	431.897	16,2
refeição	436.802	1,8	4.285	0,1	393.886	2,4	38.631	1,5

Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/Geoinfo.

Entre os modos de transporte, o “motorizado coletivo” era o principal (39,2%) entre as viagens realizadas pela população em geral. Mas são grandes as diferenças entre os grupos etários, sendo que, entre os idosos, o principal modo de transporte é o “motorizado individual” (38,6%). Na comparação com os outros grupos etários, os idosos são os que andam menos a pé (23,0%) e, menos ainda de bicicleta (0,2%). Interessante observar que uma parcela expressiva das viagens da população (30,7%) era realizada exclusivamente a pé, variando de 23,0% (idosos) a 46,7% (crianças e jovens) (TABELA 7).

TABELA 7 Viagens da população residente, segundo faixa etária e modo de transporte
Município de São Paulo, 2017

modo de transporte	total		0 a 17 anos		18 a 59 anos		60 anos e mais	
	n.a.	%	n.a.	%	n.a.	%	n.a.	%
total	24.897.814	100,0	5.623.359	100,0	16.613.098	100,0	2.661.357	100,0
motorizado coletivo	9.749.884	39,2	1.955.248	34,8	6.778.771	40,8	1.015.865	38,2
motorizado individual	7.287.700	29,3	1.015.226	18,1	5.244.729	31,6	1.027.746	38,6
não motorizado (a pé)	7.649.513	30,7	2.627.966	46,7	4.409.459	26,5	612.088	23,0
não motorizado (bicicleta)	210.716	0,8	24.920	0,4	180.139	1,1	5.657	0,2

Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017. Elaboração: SMDU/Geoinfo.

A priorização ao transporte público coletivo e ao transporte ativo (bicicleta e a pé) é um dos preceitos fundamentais do *Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo 2015*, elaborado em atendimento à Lei Federal n. 12.587 e ao disposto pelo Plano Diretor Estratégico de São Paulo - PDE 2014. O deslocamento a pé é considerado prioritário sobre os demais, “não apenas como um modo de transporte, mas como uma atividade básica do ser humano a ser plenamente assegurada” (SÃO PAULO, 2015, p. 8).

Quem pagou a viagem

Especificamente em relação ao transporte coletivo, a Pesquisa Origem e Destino possui uma variável que capta quem custeou a viagem: “se o próprio entrevistado ou alguém de sua família; seu empregador; ou se está isento de pagamento por algum motivo” (METRÔ, 2019). Em 2017, das quase 10 milhões de viagens coletivas realizadas pelos paulistanos, 1,6 milhão foram isentas. Houve um crescimento de quase 150% no total de isenções entre 2007 e 2017, em decorrência do aumento das viagens entre os idosos, mas também do crescimento das gratuidades, sobretudo para estudantes (TABELA 8).

Entre os idosos, a maioria das viagens já era isenta em 2007 (63,5%), expandindo para 68,2% em 2017. Nesse período, houve crescimento de isenção em todas as faixas etárias, sendo que o maior crescimento ocorreu entre as crianças e jovens (0 a 17 anos), grupo em que as isenções passaram de 6,1% para 26,8% das viagens (TABELA 8).

TABELA 8 Quem pagou a viagem no transporte coletivo (em %)
Município de São Paulo, 2007 e 2017

quem pagou a viagem	2007				2017			
	total	0 a 17 anos	18 a 59 anos	60 anos e mais	total	0 a 17 anos	18 a 59 anos	60 anos e mais
total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
você/sua família	45,1	79,1	43,4	25,4	46,1	69,5	43,3	20,2
empregador	45,1	9,7	53,3	10,3	37,2	2,5	51,0	11,3
isento	8,6	6,1	2,6	63,5	16,2	26,8	5,4	68,2
outros	1,2	5,1	0,7	0,8	0,5	1,2	0,3	0,3

Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2007 e 2017. Elaboração: SMDU/ Geoinfo.

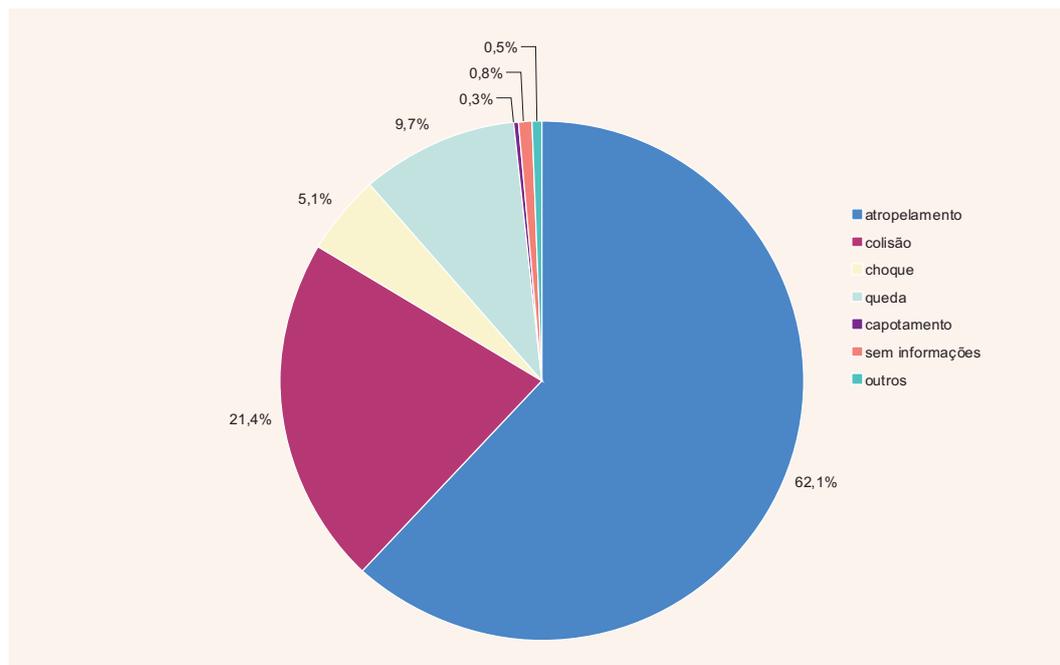
Mobilidade urbana e segurança

Em suma, há mais idosos em deslocamento pela cidade, tanto em termos absolutos (660 mil, em 2007, e 920 mil, em 2017), quanto relativos (43,1% da faixa etária, em 2007; 49,8%, em 2017), para tratar de assuntos diversos: trabalho, compras, saúde, assuntos pessoais, lazer. Embora a maioria utilize transporte motorizado, em 2017, uma parcela expressiva das viagens era feita exclusivamente a pé (600 mil, 23% das viagens). Esses dados chamam a atenção para os possíveis riscos a que os idosos, ainda mais que os outros grupos etários, podem ser expostos nos seus deslocamentos diários pela cidade, dadas as alterações na marcha e a instabilidade na postura decorrentes do processo de envelhecimento (BRASIL, 2006).

O principal acidente de transporte que acomete os idosos é o atropelamento. Uma parcela de 21,9% (712) dos 3.247 atropelamentos registrados em 2017 envolveu idosos (CET, 2019). Os atropelamentos representaram 62,1% do total de acidentes de transporte que envolveram idosos (GRÁFICO 3), que causaram 149 óbitos (73% do total de 204 óbitos de idosos por acidente de transporte) em 2017 (SÃO PAULO, 2019e).

Com o objetivo de organizar e integrar as ações da administração municipal, com vistas a aumentar a segurança viária, reduzindo o número de mortes no trânsito, o *Plano de Segurança Viária 2019-2028*, da Prefeitura de São Paulo (SÃO PAULO, 2019c), estabelece objetivos e metas para o setor a serem alcançados no período. A curto prazo, o Programa de Metas 2019-2020 (SÃO PAULO, 2018) prevê a redução do número de mortes no trânsito para seis mortes a cada 100 mil habitantes (meta 24.1).

GRÁFICO 3 Acidentes de trânsito envolvendo idosos
Município de São Paulo, 2017



Fonte: CET. Vida Segura, 2019; Elaboração: SMDU/ Geoinfo

O Programa de Metas também prevê a construção e recuperação de 1.500.000m² de calçadas, promovendo a qualidade, acessibilidade e segurança (meta 2.1). Outra medida que deve afetar a melhoria da mobilidade urbana e segurança, não só dos idosos, mas dos pedestres em geral, é a padronização das calçadas, estabelecida por decreto do Executivo (SÃO PAULO, 2019a).

Cabe ainda destacar a meta 16.1 do Programa de Metas (SÃO PAULO, 2018), que prevê obter os selos intermediário e pleno do Programa São Paulo Amiga do Idoso do governo estadual, que inclui ações intersecretariais voltadas à proteção, educação, saúde e participação da população idosa.

Na cidade de São Paulo, cabe à Coordenação de Políticas para a Pessoa Idosa, da Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania (SMDHC), a articulação e integração, junto aos órgãos da administração municipal, das políticas públicas para pessoas idosas.

Referências

- BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei n. 7.061/2017. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2124853>. Acesso em: 06 nov. 2019.
- _____. Lei Federal n. 10.741, de 1 de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm. Acesso em: 06 nov. 2019.
- _____. Ministério da Saúde. DATASUS. A.15 Índice de envelhecimento. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?idb2012/a15.def>. Acesso em: 05 nov. 2019.
- _____. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Atenção Básica. Envelhecimento e saúde da pessoa idosa. *Cadernos de Atenção Básica* n. 19. Brasília, DF: 2006. Disponível em: http://bvsm.s.saude.gov.br/bvs/publicacoes/envelhecimento_saude_pessoa_idosa.pdf. Acesso em: 08 nov. 2019.
- CET. Companhia de Engenharia de Tráfego. Vida Segura. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/vida-segura.aspx>. Acesso em: 11 nov. 2019.
- FUNDAÇÃO SEADE. Sistema Seade de Projeções Populacionais. Disponível em: <https://produtos.seade.gov.br/produtos/projpop/>. Acesso em: 05 nov. 2019.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Projeção da população do Brasil e das Unidades da Federação. 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>. Acesso em: 05 nov. 2019.

METRÔ. Companhia do Metropolitano de São Paulo. *Pesquisa Origem e Destino 2017*: 50 anos; a mobilidade urbana da Região Metropolitana de São Paulo em detalhes. v. 4. São Paulo: Metrô, 24 jul. 2019. Disponível em: http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017_final_240719_versao_4.pdf. Acesso em: 11 dez. 2019.

OMS. Organização Mundial de Saúde. *Envelhecimento ativo: uma política de saúde*. Brasília: OPAS, 2005. Disponível em: http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/envelhecimento_ativo.pdf. Acesso em: 05 nov. 2019.

SÃO PAULO (Cidade). Decreto n. 58.611, de 24 de janeiro de 2019a. Consolida os critérios para a padronização das calçadas..... Disponível em: <http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipID=c36c60427134f4c8616de79476bbec83&PalavraChave=58.611>. Acesso em: 11 nov. 2019.

_____. Decreto n. 58.717, de 17 de abril de 2019b. Institui o Plano Municipal de Segurança Viária 2019/2028 e o Comitê Permanente de Segurança Viária do Município de São Paulo. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58717-de-17-de-abril-de-2019>. Acesso em: 11 nov. 2019.

_____. Programa de metas 2019-2020. São Paulo, 2018. Disponível em: http://planejasaampa.prefeitura.sp.gov.br/assets/up/Programa%20Metas%202019-2020_texto.pdf. Acesso em: 11 dez. 2019.

_____. Secretaria de Mobilidade e Transportes. *Plano de segurança viária do município de São Paulo: 2019-2028*. São Paulo: SMT, 2019c. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/plano_de_segurana_viaria_pmsp_2019_web_1558984227.pdf. Acesso em: 11 nov. 2019.

_____. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. Coordenadoria de Produção e Análise de Informação. O que mudou na mobilidade no município de São Paulo entre 2007 e 2017? *Informe Urbano* n. 40, out. 2019d. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/40_IU_OD_2019_final.pdf. Acesso em: 26 nov. 2019.

_____. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. Coordenadoria de Produção e Análise de Informação. Retrato da pessoa idosa na cidade de São Paulo. *Informe Urbano* n. 37, mar. 2019e. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/dados_estatisticos/informes_urbanos/?p=273565. Acesso em: 05 nov. 2019.

_____. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. Departamento de Estatística e Produção de Informação. Cresce número de idosos na cidade de São Paulo. *Informe Urbano* n. 3, nov. 2011. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/dados_estatisticos/informes_urbanos/?p=254148. Acesso em: 05 nov. 2019.

_____. Secretaria Municipal de Saúde. Sistema de Informações sobre Mortalidade. SIM/PRO-AIM. Disponível em: <http://tabnet.saude.prefeitura.sp.gov.br/cgi/deftohtm3.exe?secretarias/saude/TABNET/SIM/obito.def>. Acesso em: 11 nov. 2019e.

_____. Secretaria Municipal de Transportes. *Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo 2015*. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072_1455546429.pdf. Acesso em: 22 nov. 2019.



Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
Fernando Barrancos Chucre

Coordenadoria de Produção e Análise de Informação
Luciana Pascarelli Santos

Divisão de Análise e Disseminação
Eduardo Donizete Pastrelo

Elaboração
Akinori Kawata
Regina Magalhães de Souza

Equipe Técnica
Eduardo Donizete Pastrelo
José Benedito de Freitas
José Marcos Pereira de Araújo
Marcos Toyotoshi Maeda

Colaboração
Luan Ferraz Chaves (Secretaria de Mobilidade e Transportes)

Diagramação
Marcio de Oliveira Soares

*http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos
informesurbanos@prefeitura.sp.gov.br*