

ANÁLISE COMPORTAMENTAL DA MOBILIDADE DO IDOSO ATIVO NO MERCADO DE TRABALHO EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE PÚBLICO

Noemia Gomes Ferreira
Pastor Willy Gonzales Taco
Universidade de Brasília – UnB
Departamento de Engenharia Civil
Programa de Pós-Graduação em Transportes

RESUMO

O Brasil enfrenta um processo de envelhecimento populacional o qual incide diretamente no mercado de trabalho e também na mobilidade da população idosa. Dessa forma, necessita-se de estudos que subsidiem as Políticas de Transporte para esse grupo etário. Assim, o objetivo da pesquisa é desenvolver uma metodologia para analisar a mobilidade do idoso ativo no mercado de trabalho e sua relação com o transporte público por meio da utilização da análise comportamental de viagens baseada em atividades. Espera-se identificar e caracterizar os padrões de mobilidade do idoso ativo e inativo no que se refere ao transporte público e suas implicações na qualidade de vida.

1. INTRODUÇÃO

O Brasil vem passando por uma acentuada mudança demográfica. Como em outros países, sua população está envolvida em um processo de envelhecimento gradativo, deixando de ser um país de jovens para ser um país de adultos. Projeções demográficas indicam que a população idosa triplicará nos próximos 25 anos, atingirá cerca de 32 milhões de pessoas, e corresponderá à sexta maior população idosa do mundo (Neri, 2007; Banco Mundial, 2011). Segundo IBGE (2011), a população idosa é o grupo etário que mais cresce no país, a uma taxa de 3,2% ao ano, enquanto que a população total cresce apenas a uma taxa de 0,3% ao ano.

O envelhecimento populacional repercute no mercado de trabalho, pois aumenta a proporção de trabalhadores idosos no mercado ativo. No Brasil, como em outros países em desenvolvimento, a idade de saída do mercado de trabalho é elevada e essa realidade só tende a aumentar, provocando alterações, tanto para o trabalhador como para a empresa (Pérez *et al.*, 2006). Todas essas mudanças geram alterações não somente na força de trabalho, mas também na mobilidade dos idosos, fator importante para o desenvolvimento de suas atividades laborais e sociais.

A permanência dos idosos no mercado de trabalho como em outras atividades, mostra a necessidade de se repensar em novas formas de como promover sua mobilidade, principal pré-requisito para a viabilização de suas atividades e que por sua vez está relacionada à qualidade de vida. O transporte público é uma das opções que os idosos dispõem para concretizar a mobilidade, principalmente porque à medida que a idade avança, muitos deixam de utilizar o transporte particular, e passam a utilizar o transporte público devido à sua gratuidade.

Dessa forma, pretende-se investigar e analisar o comportamento da mobilidade do idoso economicamente ativo em relação ao transporte público, através da identificação de padrões de viagens conformados por características espaciais (localização da moradia e das atividades); características dos deslocamentos (motivo, tempo de viagem, modo, frequência); e, características socioeconômicas (renda, sexo, grau de instrução), e como estes se relacionam com a qualidade de vida.

2. REVISÃO DA LITERATURA

Esta seção tem como objetivo o entendimento das bases teóricas que norteiam o desenvolvimento desta pesquisa. São apresentados conceitos que permitem o entendimento sobre a pessoa do idoso, empregabilidade, mobilidade, teorias do comportamento e qualidade de vida.

2.1. O Idoso, suas Necessidades e Desafios

Embora não exista um conceito que defina a idade cronológica dos idosos, a Organização Mundial da Saúde (OMS) considera como idosos as pessoas de 60 anos ou mais, se residem em países em desenvolvimento, e de 65 anos e mais, se residem em países desenvolvidos (Camarano, 1999). No Brasil, conforme dispõe o Estatuto do Idoso (Lei 10.741), a pessoa é considerada idosa a partir dos 60 anos de idade (MS, 2003).

O envelhecimento de um indivíduo está associado a um processo biológico de declínio das capacidades físicas, relacionado a novas fragilidades psicológicas e comportamentais. O fato de estar saudável deixa de ser relacionado à idade cronológica e passa a ser entendido como capacidade do organismo de responder às necessidades da vida cotidiana (Camarano, 1999).

Dentre as necessidades enfrentadas pelos idosos podem ser destacadas cuidados diversificados de prevenção e promoção da saúde, ampliação das atividades e programas que favoreçam positivamente a velhice como o bem-estar, o prazer, a mobilidade, a segurança, a acessibilidade, a autonomia e a qualidade de vida (Côrte, *et al.*, 2006).

A Organização Mundial de Saúde define qualidade de vida como a percepção que o indivíduo tem sobre a sua posição na vida, considerando o contexto de sua cultura e de acordo com os sistemas de valores da sociedade em que vive, assim como em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações (OMS, 2005a). Embora se destaque a questão da percepção, aspectos ambientais objetivos devem também ser considerados por estar relacionados à infraestrutura física e os serviços que o indivíduo utiliza para sua locomoção. Outra abordagem propõe que a avaliação da qualidade de vida na velhice dá-se sobre quatro dimensões sobrepostas e inter-relacionadas: condições ambientais, competência comportamental, qualidade de vida percebida e bem-estar subjetivo ou psicológico (Lawton, 1983). Dentre as dimensões, as condições ambientais referem-se ao ambiente físico onde o indivíduo se locomove incluindo o sistema de transporte. Quanto à competência comportamental, refere-se à escolha do modo de transporte para a concretização da mobilidade e cumprimento de atividades.

2.2. Mobilidade do Idoso e Transporte Público

Segundo Wright (2001), a qualidade de vida durante o envelhecimento está fortemente ligada ao grau de mobilidade desfrutada. A mobilidade relaciona-se com a condição de uma pessoa se deslocar, a qual depende dos níveis de acessibilidade aos meios de transporte e das necessidades do próprio indivíduo. O Ministério das Cidades (2006) considera que a idade influencia os padrões da mobilidade, seja pela diminuição da necessidade ou da capacidade de realizar um deslocamento de forma autônoma e pelas limitações de acesso aos equipamentos e meios de transporte oferecidos.

O transporte público por sua vez quando acessível e de baixo custo, é um fator chave que influencia o envelhecimento ativo, possibilita a locomoção e determina a participação em

atividades sociais assim como o acesso a serviços comunitários e de saúde e contribui na melhoria da qualidade de vida. No entanto, a ineficiência desse, pode ser considerada como um empecilho à pessoa idosa na realização de suas atividades e um fator determinante na queda da qualidade de vida (Rodrigues, 2002; OMS, 2008b).

Com a melhoria da qualidade de vida, a aposentadoria na velhice deixa de ser sinônimo de incapacidade funcional e de dependência e torna-se motivo para crescimento profissional. Nesse período, o idoso pode, por exemplo, utilizar o tempo livre para atuar em uma nova profissão, complementando à renda (Neri, 2007). Assim, as novas atividades laborais tornam-se numa nova realidade na terceira idade e os transportes tem um grande potencial em garantir um envelhecimento mais ativo. Dessa forma é necessário entender essa inter-relação entre os transportes e a mobilidade do idoso com base em teorias que expliquem o comportamento para viagens.

2.3. O Idoso e o Comportamento em Transportes

Diversas teorias auxiliam no entendimento do comportamento para viagens dos indivíduos que podem ser aplicadas para estudar os padrões de mobilidade do idoso como usuário do transporte público.

Uma das abordagens é a Análise de Viagens Baseada em Atividades (ABA), e um dos pressupostos principais é a de que os indivíduos possuem características particulares que condicionam seus padrões de viagens. A abordagem tem como idéia básica que a demanda por viagens é derivada dos desejos e necessidades das pessoas de realizarem diferentes atividades. Tem como motivação principal que as decisões de viagens são baseadas na realização das atividades e que qualquer compreensão do comportamento de viagem é derivada da compreensão do comportamento na realização da atividade (McNally, 2004; Ishicawa *et al*, 2002). Dessa forma, as pessoas organizam e programam suas viagens de acordo com as conveniências de horários e das necessidades em realizarem atividades. Nesse contexto a dissertação utilizará desses conceitos para fundamentar a pesquisa, como apresentado a seguir.

3. OBJETIVOS

Objetivo Geral: desenvolver uma metodologia para analisar a mobilidade do idoso ativo no mercado de trabalho e sua relação com o transporte público utilizando a análise comportamental de viagens baseada em atividades.

Objetivos Específicos: *i)* identificar os fatores intervenientes que caracterizam os padrões de mobilidade do idoso economicamente ativo que utiliza o transporte público; *ii)* identificar as diferenças nos padrões de mobilidade do idoso ativo e do inativo usuários do transporte público e sua relação com a qualidade de vida; e, *iii)* realizar um estudo de caso com usuários idosos do transporte público no Distrito Federal.

4. METODOLOGIA

A pesquisa será realizada de acordo com as seguintes etapas.

a) revisão bibliográfica da literatura nacional e internacional sobre o idoso quanto à empregabilidade e mobilidade; teorias da qualidade de vida e sua relação com a mobilidade dos idosos, teorias do comportamento e comportamento baseado em atividades para a identificação das variáveis dos padrões de comportamento de viagens dos idosos;

b) desenvolvimento da metodologia que estará composta de oito fases: *i*) identificação e definição dos fatores característicos da mobilidade dos idosos usuários do transporte público; *ii*) delimitação da amostra dos usuários a serem pesquisados; *iii*) aplicação da pesquisa; *iv*) montagem do banco de dados; *v*) identificação dos padrões de mobilidades dos usuários idosos do transporte público; *vi*) identificação as variáveis que definam a qualidade de vida do idoso; *vii*) identificação da relação entre os padrões de mobilidade e a qualidade de vida do idoso; *viii*) definição do método de análise estatística dos padrões de mobilidade e qualidade de vida dos usuários idosos do transporte público.

c) aplicação da metodologia em estudo de caso dos idosos usuários de transporte público em Brasília-DF.

d) análise dos resultados

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A etapa da revisão da literatura e o desenvolvimento da metodologia estão em andamento para em seguida dar continuidade com a realização da coleta dos dados, análise e conclusões. O trabalho tem previsão para terminar em novembro de 2011.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BM (2011) *Envelhecendo em um Brasil Mais Velho*. Banco Mundial/Lac. Brasil.
- Camarano, A. A. (1999) *Muito Além dos 60: Os novos idosos Brasileiros*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. IPEA. Rio de Janeiro.
- Côrte, B; E. F. Mercadante e I. G. Arcure (2006) *Envelhecimento e velhice: um guia para a vida*. Coleção Gerontologia; v. 2. Vetor. São Paulo. SP.
- IBGE (2011) *Sinopse do Censo Demográfico 2010*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro.
- Ichikawa, S. M. (2002) Aplicação de Minerador de Dados na Obtenção de Relações entre Padrões de Encadeamento de Viagens Codificados e Características Sócio-Econômicas. São Carlos, 2002. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.
- Lawton, M. P. (1983) *Environment and other determinants of well-being in older people*. *Gerontologist*, 23 (4), 349-357.
- MacNally, M. G. (2004) *An Empirical Investigation of the Dynamic Processes on Activity Scheduling and Trip Chaining*. Center for Activity Systems Analysis, Institute of Transportation Studies, UC Irvine.
- MCidades (2006) *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável*. Ministério das Cidades. 2ª Ed.
- MS (2003) *Estatuto do Idoso*. Ministério da Saúde. Série E. 2.ª reimpressão. Brasília-DF.
- Neri, M.C. (2007) *Idosos no Brasil vivências, desafios e expectativas na terceira idade*. Editora Fundação Perseu Abramo, Edições SESC. SP.
- OMS (2005a) *Envelhecimento ativo: uma política de Saúde*. Organização Mundial da Saúde. Trad. Suzana Gontijo. Brasília: Organização Pan-Americana de Saúde.
- OMS (2008b) *Guia global: cidade amiga do idoso*. Organização Mundial da Saúde.
- Pérez, E. R.; S. Wajman e A. M. H. C. Oliveira (2006) *Análise dos determinantes da participação no mercado de trabalho*. R. bras. Est. Pop., São Paulo, v. 23, n. 2, p. 269-286, jul/dez.
- Rodrigues, M. C. (2002) *O lazer do idoso: barreiras a superar*. Revista Brasileira de Ciência e Movimento, Vol. 10, v 4.
- Wright, C. L. (2001) *Facilitando o Transporte para Todos*. Banco Interamericano de Desenvolvimento. 1ª edição. Washington.

Noemia Gomes Ferreira (Noemia.gomes@hotmail.com)

Pastor Willy Gonzales Taco (pwtaco@hotmail.com)

Programa de Pós-Graduação em Transportes – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

Faculdade de Tecnologia – Anexo SG-12, 1º andar – Universidade de Brasília.

Campus Universitário Darcy Ribeiro – Asa Norte 70910-900 Brasília – DF Brasil