

INDICADORES DE SAÚDE RELACIONADOS A CICLO MOBILIDADE URBANA UM ESTUDO TRANSVERSAL EM COLABORADORES DE EMPRESAS NA CIDADE DE ANÁPOLIS

Dima Leonel Lemus Araya¹
Gabriela Alejandra Tapia Zamora¹
Iransé Oliveira-Silva¹
Universidade Evangélica de Goiás – UniEVANGÉLICA¹

RESUMO

O transporte ativo, como caminhar ou andar de bicicleta diariamente, ganhou relevância na última década como estratégia para promover a atividade física e melhorar a saúde pública. Evidências científicas indicam que a mobilidade ativa não apenas reduz o sedentarismo, mas também tem impactos positivos nos indicadores de saúde física, mental e metabólica, além de promover benefícios ambientais e urbanos. O estudo “Indicadores de saúde relacionados à mobilidade urbana por bicicleta: um estudo transversal com funcionários de empresas na cidade de Anápolis” teve como objetivo geral avaliar os impactos da mobilidade ativa na saúde e no bem-estar de adultos trabalhadores. Os objetivos específicos foram: comparar variáveis de saúde e bem-estar entre praticantes e não praticantes de mobilidade ativa; analisar a relação entre distância percorrida e percepção de bem-estar; e identificar os principais obstáculos à sua adoção. Este é um estudo transversal, conduzido de acordo com as diretrizes STROBE. A população consistiu em trabalhadores adultos da cidade de Anápolis, Brasil, divididos em um grupo de intervenção (deslocamento ativo) e um grupo controle (transporte motorizado). Espera-se que os participantes do grupo de intervenção tenham um índice de massa corporal (IMC) mais baixo, melhor perfil metabólico e maior capacidade funcional. No campo psicológico, espera-se uma melhoria na qualidade do sono, redução do estresse e maior percepção de bem-estar. A mobilidade ativa é uma alternativa estratégica para promover a saúde integral, fortalecer o bem-estar emocional e contribuir para cidades mais sustentáveis e inclusivas.

Palavras-chave: Mobilidade ativa; Índice de massa corporal; Indicadores de estado de saúde

INTRODUÇÃO

O rápido crescimento das cidades e o aumento do transporte motorizado transformaram os hábitos de mobilidade no Brasil e em muitos outros países. Isso influenciou a atividade física das pessoas, contribuindo para o aumento do sedentarismo e, com isso, para o aumento de doenças crônicas como obesidade, hipertensão, diabetes e doenças cardiovasculares (1). A Organização Mundial da Saúde (OMS) alerta que a inatividade física se tornou um dos principais fatores de risco para a mortalidade em todo o mundo, o que leva à busca por estratégias que incorporem a atividade física nas rotinas diárias.

A ciclomobilidade, entendida como qualquer tipo de transporte não motorizado que envolva esforço físico, apresenta-se como uma alternativa viável e factível para combater o sedentarismo e reduzir os fatores de risco (2).

Diretamente, a ciclomobilidade urbana, em todas as suas formas, e o uso de bicicletas têm sido uma das alternativas para integrar a atividade física na vida cotidiana, sem a necessidade de dedicar mais tempo do que o já disponível para outros tipos de esportes (3). Além dos benefícios documentados, ainda são escassos os estudos no Brasil sobre a relação entre mobilidade ativa e indicadores de saúde, especialmente em cidades de médio porte como Anápolis (4).

OBJETIVO

O objetivo geral deste estudo é avaliar os impactos da mobilidade ativa na saúde e no bem-estar dos adultos. Como objetivos específicos, busca-se comparar a saúde e o bem-estar entre aqueles que utilizam regularmente a mobilidade ativa e aqueles que não o fazem, analisar a relação entre a distância percorrida por meio da mobilidade ativa e a percepção de bem-estar, e identificar as principais barreiras que dificultam sua prática.

MATERIAIS E MÉTODOS

O estudo em Anápolis foi concebido como um estudo transversal com desenho quase experimental, seguindo as diretrizes da lista de verificação STROBE. A população-alvo era composta por homens e mulheres adultos economicamente ativos que não praticavam exercício físico regular, trabalhavam em empresas na cidade e se deslocavam diariamente para o trabalho. Os participantes foram divididos em dois grupos: um grupo de intervenção (utilizadores de mobilidade ativa, caminhada ou bicicleta) e um grupo de controle (utilizadores de transporte motorizado).

As variáveis analisadas incluíram o nível de atividade física (medido com o questionário IPAQ) (5), qualidade do sono (PSQI) (6), bem-estar subjetivo (EBES scale) (7), composição corporal (bioimpedance), força de preensão manual e esforço percebido (escala de Borg) (8). Foi considerado um período de intervenção de seis meses, ao final do qual os indicadores de saúde foram comparados entre os dois grupos.

RESULTADOS

Especificamente, o objetivo é comparar os níveis de saúde e bem-estar entre aqueles que utilizam regularmente a mobilidade ativa e aqueles que não o fazem, analisar a relação entre a distância percorrida por meio da mobilidade ativa e a percepção de bem-estar, e identificar as principais barreiras que dificultam sua prática. O estudo baseia-se na hipótese de que a mobilidade ativa está associada a melhores indicadores de saúde física e mental; a nível fisiológico, espera-se que os participantes que praticam mobilidade ativa apresentem um IMC mais baixo, um perfil metabólico mais favorável e uma maior capacidade funcional. Da mesma forma, no âmbito da saúde mental e do bem-estar, propõe-se que a mobilidade ativa esteja relacionada a uma melhor percepção subjetiva da qualidade de vida e da qualidade do sono, constituindo essas suposições os resultados esperados que orientam o desenvolvimento do estudo.

CONCLUSÃO

Em conclusão, a mobilidade ativa é uma alternativa fundamental para melhorar a saúde das pessoas, fortalecer o bem-estar emocional e contribuir para um ambiente urbano mais sustentável. A experiência de Anápolis mostra que caminhar ou andar de bicicleta não só gera benefícios físicos e psicológicos, mas também promove uma melhor qualidade de vida na cidade. No entanto, para que esse potencial seja plenamente realizado, é essencial superar barreiras como a falta de infraestrutura adequada e segurança viária. Portanto, é fundamental que as autoridades promovam políticas públicas que integrem saúde, transporte e meio ambiente, promovendo ciclovias seguras e programas que incentivem a população a escolher meios de transporte ativos. Além de suas contribuições imediatas, esse tipo de estudo também destaca a importância de continuar as pesquisas em diferentes contextos para consolidar modelos urbanos mais saudáveis, equitativos e sustentáveis ao longo do tempo.

AGRADECIMENTOS

Gostaríamos de agradecer à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Goiás (FAPEG) pelo apoio financeiro, que foi essencial para o desenvolvimento deste projeto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ¹Leiva, A. M., Martínez, M. A., Cristi-Montero, C., Salas, C., Ramírez-Campillo, R., Martínez, X. D., Aguilar-Farías, N., & Celis-Morales, C. (2017). El sedentarismo se asocia a un incremento de factores de riesgo cardiovascular y metabólicos independiente de los niveles de actividad física. *Revista Medica de Chile*, 145(4). <https://doi.org/10.4067/S0034-98872017000400006>
- ²Schäfer, C., Mayr, B., Fernandez La Puente de Battre, M. D., Reich, B., Schmied, C., Loidl, M., Niederseer, D., & Niebauer, J. (2020). Health effects of active commuting to work: The available evidence before GISMO. In *Scandinavian Journal of Medicine and Science in Sports* (Vol. 30, Issue S1). <https://doi.org/10.1111/sms.13685>
- ³Logan, G., Somers, C., Baker, G., Connell, H., Gray, S., Kelly, P., McIntosh, E., Welsh, P., Gray, C. M., & Gill, J. M. R. (2023). Benefits, risks, barriers, and facilitators to cycling: a narrative review. In *Frontiers in Sports and Active Living* (Vol. 5). <https://doi.org/10.3389/fspor.2023.1168357>
- ⁴Buehler, R., & Pucher, J. (2023). Overview of Walking Rates, Walking Safety, and Government Policies to Encourage More and Safer Walking in Europe and North America. *Sustainability (Switzerland)*, 15(7). <https://doi.org/10.3390/su15075719>
- ⁵Matsudo, S., Araújo, T., Matsudo, V., Andrade, D., Andrade, E., Oliveira, L. C., & Braggion, G. (2001). QUESTIONARIO INTERNACIONAL DE ATIVIDADE FÍSICA (IPAQ): ESTUDO DE VALIDADE E REPRODUTIBILIDADE NO BRASIL. *Atividade Física e Saúde*, 6(2).
- ⁶Naimaier Bertolazi, A., Chaves Fagundes, S., Santos Hoff, L., Giacomolli Dartoral, E., da Silva Miozzo, Isis C., Ferreira de Barba, M. E., & Menna Barreto, S. S. (2011). Validation of the Brazilian Portuguese version of the Pittsburgh Sleep Quality Index | Elsevier Enhanced Reader. *Sleep Medicine*.
- ⁷Albuquerque, A. S., & Tróccoli, B. T. (2004). Desenvolvimento de uma escala de bem-estar subjetivo TT - Development of a subjective well-being scale. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 20(2).
- ⁸Camargo, M. R. M. C., Zambon, F., Moreti, F., & Behlau, M. (2019). Translation and cross-cultural adaptation of the Brazilian version of the Adapted Borg CR10 for Vocal Effort Ratings. *CODAS*, 31(5). <https://doi.org/10.1590/2317-1782/20192018112>