

COMPARAÇÃO ENTRE OS MEIOS DE DESLOCAMENTO PARA A ESCOLA UTILIZADOS POR ADOLESCENTES NOS ANOS DE 2005 E 2012 NA CIDADE DE PELOTAS-RS

ALINE GONZÁLEZ SILVA¹; CAROLINA DE VARGAS NUNES COLL²;
ANDRÉA HOMSI DÂMASO³

¹Universidade Federal de Pelotas- alinegonzalezsilva@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas- carolinavncoll@gmail.com

³Universidade Federal de Pelotas- andreadamaso.epi@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

Apontada em 2009 pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como o quarto fator de risco para as doenças crônicas não transmissíveis (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2009), a inatividade física tem sido alvo crescente de estudos. Nesse contexto, a elevada prevalência desse fator de risco na adolescência desperta especial preocupação, uma vez que, segundo estudo conduzido por HALLAL et al. (2012), 80,3% da população mundial entre 13 e 15 anos não atinge os níveis mínimos de atividade física recomendados.

Um hábito que contribui de forma significativa para o nível total de atividade física praticada pelo adolescente é o deslocamento ativo até a escola (TUDOR- LOCKE et al., 2001). Contudo, pesquisas recentes evidenciam declínio na opção por essa forma de deslocamento. Estudo realizado nos Estados Unidos por MCDONALD et al. (2007) mostra que em 1969, 40,7% dos estudantes se deslocavam até a escola a pé ou de bicicleta e esse percentual caiu para 12,9% em 2001. Em outro estudo, constatou-se maior emprego de meios de transporte motorizados nas viagens de ida e volta da escola por estudantes suíços, entre 1994 e 2005 (GRIZE et al., 2010).

Tendo em vista que estudos de monitoramento de atividade física no Brasil ainda são raros (HALLAL et al., 2011), o objetivo deste trabalho é comparar os meios de deslocamento utilizados por estudantes de 10 a 19 anos na cidade de Pelotas, nos trajetos de ida e volta da escola, nos anos de 2005 e 2012.

2. METODOLOGIA

Os dados analisados neste estudo foram obtidos por meio de dois inquéritos de base populacional semelhantes realizados em 2005 e 2012 na cidade de Pelotas. O processo de amostragem de ambos os estudos foi realizado em duplo estágio, onde primeiramente foi realizada uma seleção sistemática dos setores censitários e, dentro desses, uma seleção sistemática dos domicílios. Nos domicílios selecionados, todos os adolescentes na faixa etária de 10 a 19 anos eram elegíveis para participar do estudo. O número total de residências visitadas foi 1.507 em 2005 e 1.723 em 2012, representando 873 e 786 adolescentes elegíveis, respectivamente. Taxas de não-resposta, perdas e recusas foram de 1,8% em 2005 e de 5,7% em 2012.

A prática do deslocamento ativo foi mensurada através de questionário aplicado face a face na residência dos adolescentes por entrevistadoras treinadas. O instrumento usado em ambos os estudos foi composto pela seguinte pergunta: “Como vais para o colégio na maioria dos dias?” As alternativas de resposta eram: “carro ou moto”; “ônibus”; “a pé”; “bicicleta”; “outro”.

Para a análise dos dados as prevalências de cada modo de deslocamento para escola foram comparadas entre os estudos. Após, a prevalência de deslocamento ativo (a pé e de bicicleta) foi comparada de acordo com o nível socioeconômico do adolescente (onde o nível A representa os mais ricos e o nível E representa os mais pobres). A significância estatística foi calculada utilizando o teste qui-quadrado para heterogeneidade.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Houve declínio significativo do deslocamento para a escola realizado a pé no período estudado (63,1% em 2005 vs. 51,9% em 2012). Paralelamente, observou-se aumento do uso de carro ou moto (9,2% em 2005 vs. 18,5% em 2012) (Figura 1).

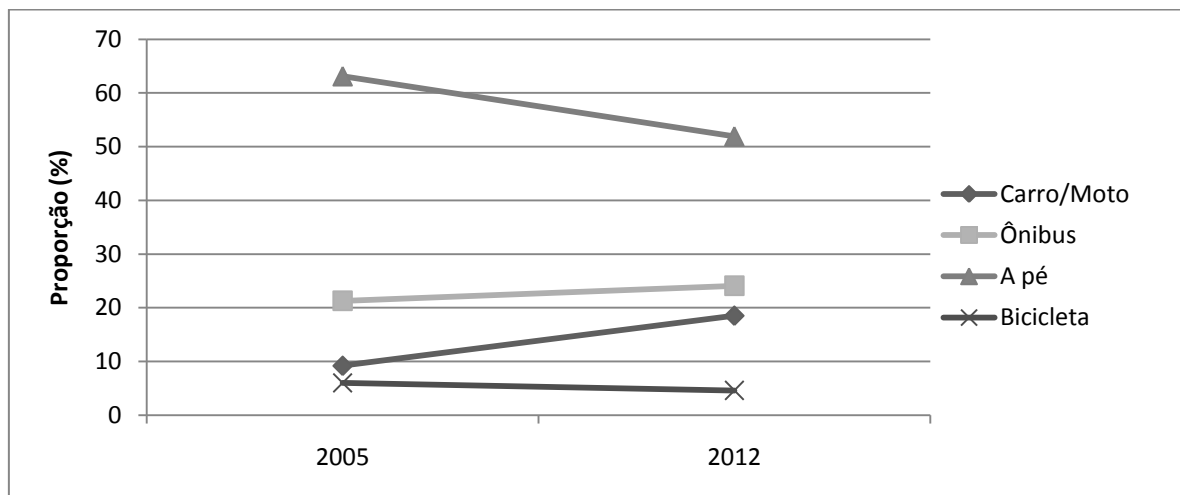


Figura 1. Mudança nos meios de deslocamento para a escola de 2005 para 2012. Pelotas, RS

Quando analisamos a prevalência do deslocamento ativo (a pé/bicicleta) de acordo com o nível socioeconômico, observa-se um declínio significativo dessa forma de deslocamento entre os adolescentes mais ricos (A+B) no período avaliado ($p < 0,001$). Em 2005, 51,3% dos escolares pertencentes às classes A e B faziam o trajeto de ida e de volta para escola de forma ativa. Já em 2005, o percentual caiu para 35,7% (Figura 2).

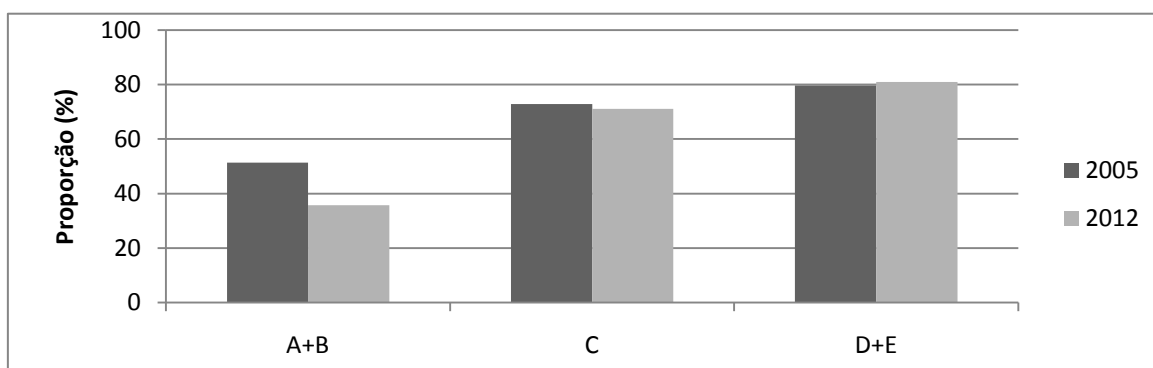


Figura 2. Mudança na prevalência de deslocamento ativo segundo nível socioeconômico. Pelotas, RS

Estando a opção pelo tipo de deslocamento à escola diretamente relacionada à percepção de segurança que os pais têm do ambiente externo (BADRI et al., 2012), um possível elemento contribuinte para o declínio do deslocamento ativo pode ser o crescimento da violência no Brasil (ZILLI E VARGAS, 2013) (VELOSO, 2013).

Outro dado expressivo foi o aumento de 101% do deslocamento para a escola realizado por meio de carro ou moto. Nesse contexto, o maior poder de consumo da população brasileira verificado nos últimos anos (SECRETARIA PARA ASSUNTOS ESTRATÉGICOS DO MINISTÉRIO DA REPÚBLICA, 2014) pode ser apontado como outro possível motivo para o declínio do deslocamento ativo nos anos estudados. Atualmente observou-se notável crescimento da frota de veículos no país. Apenas entre os meses de janeiro e maio de 2014, o número de veículos emplacados no Brasil cresceu 2% (DENATRAN, 2014).

Essa mesma tendência de queda do deslocamento ativo é verificada em países de alta renda. Nos estados Unidos, por exemplo, observou-se uma diminuição de 28 pontos percentuais no deslocamento ativo realizado por escolares no período de 1969 a 2001 (MCDONALD, 2007). Na Austrália, o deslocamento para a escola a pé realizado por adolescentes entre 10 e 14 anos diminuiu 48,7% no período de 1971 a 2003 (PLOEG et al., 2008). Contudo, intervenções realizadas em alguns países com o objetivo de aumentar a prevalência de deslocamento ativo para a escola têm obtido sucesso (HINCKSON et al., 2011).

4. CONCLUSÕES

O presente estudo evidencia um declínio significativo do deslocamento ativo para a escola realizado por meio da caminhada, bem como um aumento do deslocamento motorizado realizado por meio de carro ou moto de 2005 para 2012. Além disso, evidenciou-se uma diminuição acentuada do deslocamento ativo entre os adolescentes pertencentes às classes econômicas mais altas. Dessa forma, mostra-se necessária a implementação de políticas públicas que busquem incentivar o deslocamento ativo, assim como diminuir os fatores contribuintes para o seu declínio, como a violência urbana.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ZILLI, L. F.; VARGAS, J. D. O trabalho da polícia investigativa face aos homicídios de jovens em Belo Horizonte. **Ciênc. saúde coletiva**, v. 18, n. 3, p. 621-632, 2013.

McDonald, N.C. Active Transportation to School. **American Journal of Preventive Medicine**, v. 32, n. 6, p. 509-516, 2007.

Hinckson, E. A.; Garrett, N.; Duncan S. Active commuting to school in New Zealand Children (2004–2008): A quantitative analysis. **Preventive Medicine**, v. 52, p. 332-336, 2011.

Ploeg, H.P.; Merom, D.; Corpuz G.; Bauman A. E. Trends in Australian children traveling to school 1971–2003: Burning petrol or carbohydrates? **Preventive Medicine**, v. 46, p. 60-62, 2008.

SAE. Sobre o processo de desenvolvimento inclusivo no Brasil da última década. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, maio, 2014. Online. Disponível em: <http://www.sae.gov.br>

Badri, M. A.; Ustadi, A. M.; Pierson, L.; Dramaki, M. Mode of travel and the decision to allow children to walk or bike to schools—The Abu Dhabi experience. **Open Journal of Preventive Medicine**, v.2, n.4, p. 514-527, 2012.

Tudor-Locke C.; Ainsworth B.E.; Popkin B.M. Active commuting to school: an overlooked source of childrens' physical activity? **Sports Med**, v. 31, p. 309-313, 2001.

DENATRAN. Frota de veículos. Acessado em 28 de Julho de 2014. Online. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm>

WHO. Global health risks: mortality and burden of disease attributable to selected major risks. **Geneva: World Health Organization**, 2009.

Hallal, P. C.; Andersen, L. B.; Bull, F. C.; Guthold, R.; Haskell, W. Global physical activity levels: surveillance progress, pitfalls, and prospects. **The Lancet**, v. 380, p. 247-257, 2012.

HALLAL, P.C.; KNUTH, A.G.; REIS, R.S.; ROMBALDI, A.J.; MALTA, D.C.; ISER, B.P.M.; BERNAL, R.T.I.; FLORINDO, A.A. Tendências temporais de atividade física no Brasil (2006-2009). **Rev. bras. epidemiol.**, v. 14, supl. 1, p.53-60, 2011.

GRIZE, L.; BRINGOLF-ISLER, B.; MARTIN, E.; BRAUN-FAHRANDER, C. Trend in active transportation to school among Swiss school children and its associated factors: three cross-sectional surveys 1994, 2000 and 2005. **International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity**, v.7, n 28, p.1-8, 2010.

Veloso, M.M.X.; Magalhães, C.M.C.; Dell'Aglio, D.D., Cabral, I.R.; Gomes, M.M. Notificação da violência como estratégia de vigilância em saúde: perfil de uma metrópole do Brasil. **Ciênc. saúde coletiva**, v. 18, n. 5, p. 1263-1272, 2013.