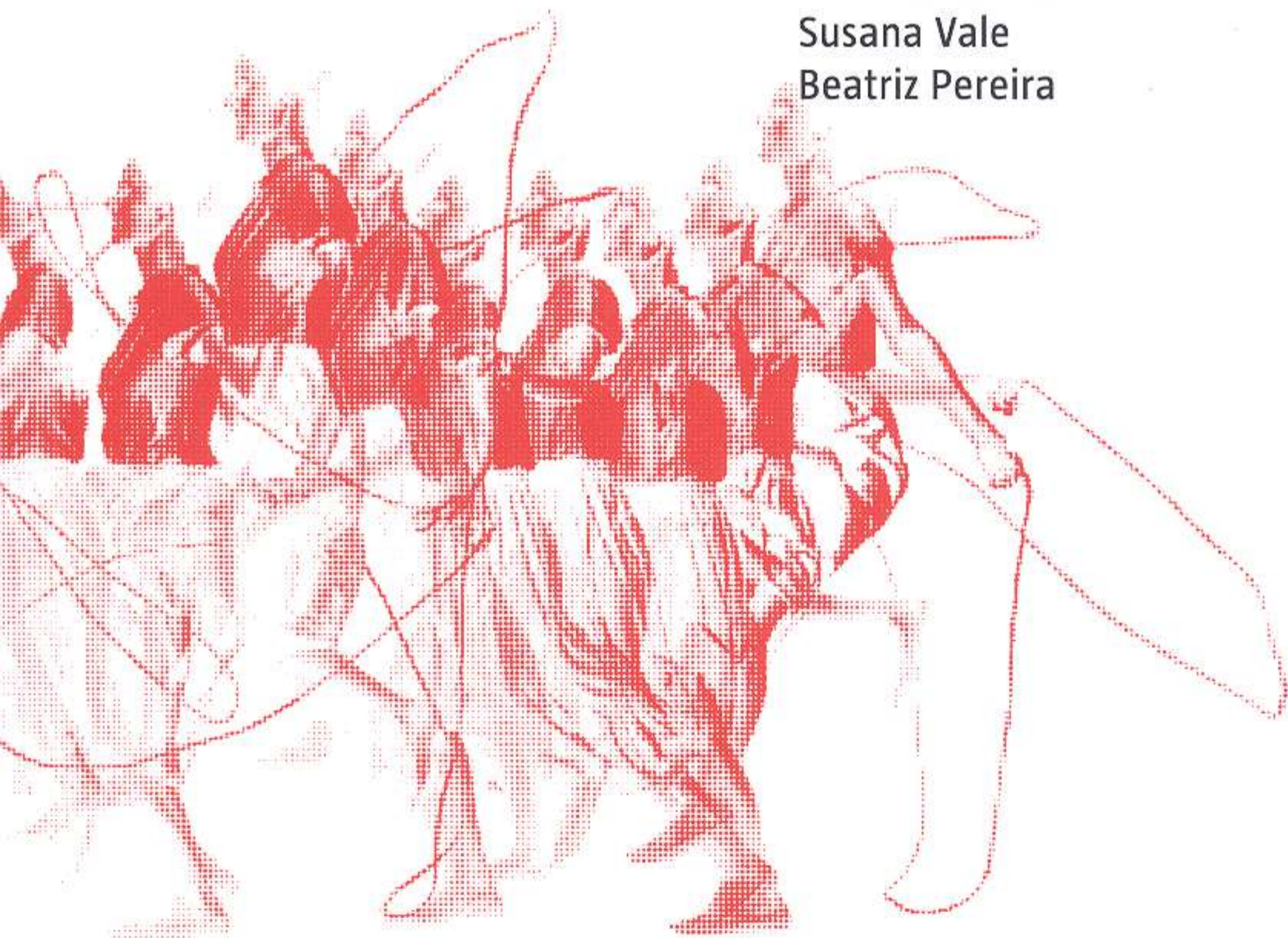


EDUCAÇÃO FÍSICA LAZER & SAÚDE

**Perspetivas de desenvolvimento
num mundo globalizado**

Coordenação

Paulo Pereira
António Cardoso
Susana Vale
Beatriz Pereira



P.PORTO

ESCOLA
SUPERIOR
DE EDUCAÇÃO

FICHA TÉCNICA

Título	Educação Física, Lazer e Saúde Perspetivas de desenvolvimento num mundo globalizado
Coordenação	Paulo Pereira António Cardoso Susana Vale Beatriz Pereira
Edição	Escola Superior de Educação Politécnico do Porto
Capa e Concepção Gráfica	Gabinete de Imagem Escola Superior de Educação Politécnico do Porto
Tiragem	200 exemplares
ISBN	978-972-8969-18-9

LISTA DE AUTORES

Amâncio Carvalho	Emília Gonçalves
Amauri Oliveira	Estela Monteiro
Ana Backes	Fátima Bento
Ana Romano	Felipe Mendes
Ana Matos	Graça Carvalho
Ana Matos	Gumercendo Santos
Ângela Vieira	Helena Bento
António Cunha	Inês Silva
António Cardoso	Isabel Barros
António Rosado	Isabel Barroso
Beatriz Pereira	Isabel Condessa
Beatriz Pereira	Isabel Carvalhal
Carlos Carvalho	João Cordeiro
Carlos Neto	Joaquim Cunha
Catarina Vasques	Jorge Silva
César Sá	José Costa
Christine Martins	José Machado
Conceição Rainho	José Dias
Cristina Antunes	José Rebollo
Diana Leite	Judite Cruz
Edison Souza	Lidiane Alencastro
Eduarda Coelho	Linda Saraiva
Eluana Gomes	Lourival Costa
Elza Lemos	Luís Murta

MODOS DE DESLOCAMENTO NAS ROTINAS DAS CRIANÇAS. CONTRIBUTO PARA UM COMPORTAMENTO ATIVO NO TRAJETO CASA ESCOLA

RESUMO

Hoje em dia as crianças apresentam menor autonomia no deslocamento casa- escola em relação aos seus progenitores tendo em conta a mesma faixa etária. Os pais, devido aos longos períodos de trabalho, preocupações com a segurança (trânsito/cidade), entre outros fatores, optam pelos modos de transportes passivos no percurso casa-escola, causando implicações na redução da atividade física das suas crianças. Estas, representam o grupo que mais reage a estímulos externos, assim, a escola assume um importante papel em relação à promoção de hábitos e comportamentos ativos no quotidiano das mesmas. Este estudo objetivou identificar os modos de deslocamento no percurso casa-escola de acordo com o ano de escolaridade, igualmente, verificar os aspetos que podem influenciar na escolha dos mesmos. Participaram 148 alunos do 5º e 6º ano, com idades entre 10-16 anos e média de 10,89 anos de uma escola pública urbana do concelho de Vila Nova de Famalicão. Como instrumento de recolha de dados foi utilizado o questionário desenvolvido por Pereira et al. (2014). Os resultados apresentaram que a forma de deslocamento mais utilizada foi o automóvel ligeiro (68,1%), deslocamento pedonal (22,2%) e o autocarro (9,7%), não se verificando diferenças significativas em relação ao ano de escolaridade. Verificou-se ainda que dos alunos que se deslocam a pé, 65,3% residem até 5km da escola, distância compreendida como ideal ao deslocamento ativo. Apesar da maioria (77,8,%) dos alunos se deslocarem de forma passiva (automóvel/ autocarro), 64,5% apresentaram percepção positiva na possibilidade de irem a pé ou de bicicleta para a escola, justificados pela proximidade da residência e prazer proporcionado no desfrute do percurso. Espera-se concluir que já começa haver uma desmistificação em relação aos modos ativos de deslocamento, possibilitando que os alunos passem a conhecer melhor sua cidade e o meio envolvente, usufruindo da inter-relação com o próximo e promovendo hábitos saudáveis.

Palavras-chave: transporte ativo, trajeto casa-escola, crianças, escola.

Lourival Costa

Agrupamento de Escolas Camilo Castelo Branco,
V. N. Famalicão, Portugal
Universidade do Minho, Instituto de
Educação, Braga, Portugal

Beatriz Pereira

Centro de Investigação em Estudos da Criança
Universidade do Minho
Instituto de Educação
Braga, Portugal

Sérgio Souza

Universidade Federal do Maranhão,
Maranhão, Brasil
Centro de Investigação em Estudos da Criança
Universidade do Minho
Instituto de Educação
Braga, Portugal

Ana Matos

Centro de Investigação em Estudos da Criança
Universidade do Minho
Instituto de Educação
Braga, Portugal

Joaquim Cunha

Agrupamento de Escolas Vieira de Araújo,
Vieira do Minho, Portugal
Universidade do Minho
Instituto de Educação
Braga, Portugal

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, o automóvel assumiu-se como o principal meio de transporte, tendo sido utilizado pela generalidade da população como o recurso preferido para a realização das deslocações diárias nas atividades do quotidiano. O crescimento económico dos países, regiões e cidades, bem como, o investimento centrado nas infraestruturas rodoviárias associado a taxas de motorização elevadas, justificam e sustentam esta constatação.

Este cenário conduziu à reorganização urbanística, orientando a projeção e estruturação das cidades em função, sobretudo, deste meio de transporte. A importância que o automóvel hoje assume, evidencia-se quer na distribuição dos espaços urbanos ou áreas que lhe são dedicadas. Com efeito, grande parte do espaço público urbano está hoje reservado à circulação e estacionamento dos veículos, com os inúmeros inconvenientes para o trânsito em geral, nomeadamente os outros modos de transporte e em particular, para os peões, que se encontram condicionados ou sem alternativas para efetuar com ligeireza e segurança as suas deslocações. Por conseguinte, a crescente expansão das áreas residenciais e o consequente aumento da distância entre o local de residência, o local de trabalho e as escolas, a pressão social e a complexidade dos horários ilustram os fatores que justificam a preferência pela utilização do automóvel McMillan (2005).

A atual conceção dos espaços urbanos à cultura do automóvel em detrimento às pessoas, concebe ambientes que não estimulam a atividade física, condicionam as deslocações a pé ou de bicicleta e contribuem para o aumento do sedentarismo, constituindo um fator de risco que fomenta o desenvolvimento de diversas doenças crónicas, como as doenças cardiovasculares, excesso de peso e obesidade, diabetes, cancro e bem-estar psicológico.

O quotidiano das crianças e dos jovens reflete uma falta de autonomia e uma maior dependência da família nas deslocações para a escola. Os pais, devido a uma cultura muito própria associada a estilos de vida sedentários e agravada pelos longos períodos de trabalho utilizam os transportes passivos com sérias implicações na redução da atividade física das crianças.

Outra condicionante, prende-se com o protecionismo exercido pelos progenitores (Black, Collins e Snell, 2001), onde, os pais têm consciência das externalidades originadas pela dependência do automóvel, mas são as preocupações relacionadas com a segurança dos filhos que se sobrepõem no quotidiano das deslocações. As principais preocupações são o perigo de contacto com estranhos e lesões pedestres.

A utilização do transporte ativo para a escola apresenta uma excelente oportunidade de aumentar a atividade física diária (Timpério et al., 2006; McMillan, 2009). O deslocamento ativo a pé ou de bicicleta é uma fonte potencial de atividade física moderada contínua para as crianças que tem sido praticamente ignorado (Tudor-Locke, Mesa, Neff, Addy e Popkin, 2002). Wanner, Götschi, Martin-Diener, Kahlmeier, e Martin (2012) afirmam que existem evidências positivas entre o deslocamento ativo e a atividade física e, entre o deslocamento ativo e o peso. Inferem que a adoção deste comportamento pode contribuir para a melhoria da saúde das crianças e posteriormente para a qualidade de vida enquanto adultos.

Um estudo realizado por Timperio et al. (2006) concluiu que o contexto em que as crianças se inserem, como a vizinhança, podem influenciar a deslocação ativa para a escola. Em contrapartida, outro estudo constatou que o deslocamento das crianças para a escola é influenciado pelo transporte

usado pelos pais para o seu local de trabalho e que o deslocamento ativo por parte das crianças no percurso casa-escola tem pouco impacto, mesmo aqueles que se deslocaram a pé ou de bicicleta, realizam viagens de apenas 4 a 7 minutos (Meron, Tudor-Locke, Bauman e Rissel, 2006).

Segundo Alves, Bispo e Calcinha (2011) os benefícios e a relevância do transporte ativo são reconhecidos, no entanto não há iniciativa por parte das autarquias e do governo para o seu desenvolvimento. Na investigação realizada em Castelo Branco por estes autores verificou-se que a distância entre a casa e a escola dos alunos varia entre 588 metros e 2079 metros, 46,6% vai a pé, 47,7% dos alunos se desloca de carro para a escola e 4% vai de autocarro ou outros.

Apesar dos benefícios da prática de atividade física serem reconhecidas, a modernização tecnológica tem vindo a colaborar na promoção do sedentarismo, particularmente em crianças e adolescentes. Urge encontrar estratégias de promoção de atividade física no quotidiano de crianças e jovens, na tentativa de evitar que estes se tornem adultos sedentários com probabilidade de desenvolverem um conjunto de doenças do foro físico, social e psicológico, não são só penosas para a família, mas também para todos os cidadãos e contribuintes.

Segundo Trocado (2012) as deslocações casa-escola representam uma parte significativa nas deslocações de uma cidade, pois coincidem com as deslocações quotidianas da cidade e das famílias como: deslocamento ao trabalho, escola, etc. Tal fato, ao menos três vezes por dia acaba congestionando o trânsito próximo às escolas e zonas comerciais, podendo desencadear situações de perigo às pessoas que utilizam a forma pedonal de se deslocarem (Trocado, 2012).

A falta de ciclovias e o desrespeito por parte dos condutores dos veículos motorizados, aliada à

insegurança, são alguns dos fatores ambientais que inibem e condicionam as formas de deslocamento no ambiente urbano, seja pedonal ou pela utilização da bicicleta como meio de transporte, mesmo para deslocações mais curtas.

Assim, este estudo teve como objetivo principal identificar os padrões de mobilidade das crianças no percurso casa-escola de acordo com o ano de escolaridade, bem como, verificar os aspectos que podem influenciar na escolha dos mesmos.

METODOLOGIA

Estudo caracterizado como quantitativo descritivo transversal. Participaram 148 alunos do 5º (70/47,3%) e 6º ano (78/52,7%) com idades compreendidas entre os 10 e 16 anos e média de idade 10,93 anos (DP= 0,963) de uma escola pública urbana do concelho de Vila Nova Famalicão, distrito de Braga/Portugal.

Este estudo fez parte do projeto de investigação denominado Rotinas de vida das crianças e o transporte ativo. Qual o contributo do trajeto casa-escola? e foi aprovado pela Subcomissão de Ética para as Ciências Sociais e Humanas da Universidade do Minho sob parecer SECSH 034/2015.

Como instrumento de recolha dos dados foi utilizado um questionário (Pereira, Silva, Monteiro, Farenzena e Rosário, 2014), submetido e aprovado pela Direção Geral de Inovação Curricular do Ministério de Educação, sob o registo n.º 0101600009 de 03-02-2014 no domínio <http://mime.gepe.min-edu.pt>.

O questionário é formado por seis dimensões, com um total de 54 perguntas, abertas, fechadas, sendo algumas decompostas, respondidas pelas próprias crianças: (1) "Dados Sócio Biográficos" diz respeito à identificação e caracterização sociofamiliar da

criança, suas preferências desportivas fora das aulas de educação física e sua frequência; (2) "I-Caraterização Geral" e refere-se às rotinas diárias em relação ao meio de transporte utilizado, distância e tempo gasto no percurso casa-escola; (3) "II – Uso de bicicleta, deslocar a pé, pares e família", tem questões relacionadas com o gosto pela deslocação ativa; (4) "III- Bicicleta em Segurança", aborda a percepção sobre o conhecimento das regras de circulação, conduta, segurança, o reconhecimento geográfico da zona onde habita e se sabe fazer pequenos arranjos; (5) "IV – Saúde, Autonomia"; pretende conhecer a percepção que a criança tem em relação ao benefício que o deslocamento ativo pode ter na sua vida; (6) "V- Ambiente e Poupança" tem questões, onde o aluno é confrontado com questões ambientais e poupança.

Para a aplicação dos questionários, foram definidas três fases. Na primeira, procedeu-se a disponibilização de informações gerais sobre o estudo aos diretores de turma. A segunda fase ocorreu em uma reunião realizada entre os Encarregados de Educação e os os diretores das turmas de alunos propostas para participarem o estudo (5º e 6º anos). Foram informados sobre os objetivos da investigação e solicitado que assinassem o Termo de Consentimento Livre e

Esclarecido autorizando a participação e dos seus educandos garantindo-lhes o anonimato na recolha de dados pela aplicação dos questionários. A terceira fase consistiu na aplicação do questionário aos alunos, tendo em conta as autorizações recolhidas pelos diretores de turma, que rondou os 99,5%. Sua aplicação ocorreu nas aulas de Educação Física, em bloco de noventa minutos, tendo sido explicado pelo professor o objetivo do questionário e clarificadas eventuais dúvidas referente ao estudo e sua aplicação.

Para o tratamento e a análise dos dados foi utilizado como recurso, o programa de software IBM-SPSS versão 22. Utilizou-se a percentagem e a frequência como medidas descritivas e o teste qui-quadrado (χ^2) de Pearson para um nível de significância de 5% para os testes realizados.

RESULTADOS

Como podemos constatar no Quadro 1 e com base na análise dos resultados obtidos, pode concluir-se que a opção preferida de mobilidade dos alunos no trajeto casa-escola foi o automóvel ligeiro, tanto no 5º ano 63% como no 6º ano 72%, seguido em ambos

Quadro 1: Qual o principal meio de transporte utilizado entre a deslocação casa-escola? (n= 144)

Transporte utilizado entre casa-escola?	Ano escolaridade		TOTAL
	5º ano	6º ano	
A pé	18 26,86%	14 18,71%	32 22,2%
Automóvel ligeiro	44 63%	54 72%	98 68,1%
Transporte público	7 10,14%	7 9,3%	14 9,7%
TOTAL	69 100%	75 100%	144 100%

Nota: ($\chi^2= 1,273$, $p= 0,529$)

Quadro 2: Distribuição dos alunos em relação à distância e ao ano de escolaridade (n=147)

Ano Escolaridade	Distância entre Casa-escola por km						TOTAL
	Até 1 Km	1,1 a 3 Km	3,1 a 5 Km	Total Parcial até 5Km	5,1 a 7 Km	7,1 Km ou mais	
5º ano	27 38,6%	11 15,7%	13 18,6%	51 72%	10 14,3%	9 12,9%	70 100,0%
6º ano	14 18,2%	19 24,7%	12 15,6%	45 58,5%	8 10,4%	24 31,2%	77 100,0%
TOTAL	41 27,9%	30 20,4%	25 17,0%		18 12,2%	33 22,4%	147 100,0%

Nota: ($\chi^2 = 13,03$, $p = 0,011$)

os casos, do deslocamento a pé no 5º ano 26,86% e no 6º ano de 18,7% e por último o transporte público com recurso ao autocarro, sendo no 5º ano de 10,14% e no 6º ano de 9,3%, entretanto, não se evidenciou diferenças estatisticamente significativas. Com base nos dados analisados, salienta-se a preferência no transporte passivo em detrimento do transporte ativo que surge em segundo lugar (modo pedonal). Neste ponto salienta-se que no 5º ano se verifica maior incidência quanto ao uso do transporte ativo (pedonal) 26,86%, seguido do 6º ano que é apenas de 18,7%.

Neste estudo e no que respeita à distância (Quadro 2) verificou-se que 38,6% dos alunos do 5º ano, residem a uma distância inferior a 1 km, enquanto 18,2% dos alunos do 6º ano se enquadram nesta distância. No intervalo entre 1,1 km a 3 km, verificou-se uma maior incidência no 6º ano, com 24,7% face aos do 5º ano com apenas 15,7%. Por último e no que respeita ao intervalo entre 3,5 km a 5 Km, a percentagem dos alunos do 5º ano é de 18,6%, ligeiramente superior aos do 6º ano, com um valor de 15,6%. Em termos gerais e reforçando as

conclusões já apontadas relativamente à distância confortável para o uso do transporte ativo (até 5 km) constatou-se que 72% da população dos alunos do 5º ano residem neste intervalo, enquanto 58,5% dos alunos do 6º ano também partilham desta incidência.

Como podemos constatar no Quadro 3, a preferência manifestada pelos alunos do 5º e 6º ano é incidente na opção "bicicleta". Tanto no 5º ano como no 6º ano a sua preferência por este meio de transporte ultrapassa os 50%, sendo no 5º ano de 58% e no 6º ano de 53,9%. A escolha do deslocamento pedonal no 5º ano é de 24,6% enquanto no 6º ano é de 24,8% havendo um desvio de 0,2%. Com base na análise global das respostas pode-se concluir que 80,7% dos alunos preferem o transporte ativo em detrimento do transporte passivo e, dentro deste, gostavam de usar a bicicleta como meio de transporte.

No que respeita à questão "Tens bicicleta?" constata-se que nos dois anos escolares estudados, a percentagem ronda os 91,2% em relação ao possuir bicicleta (Quadro 4). A percentagem de alunos do 5º

Quadro 3: Como gostarias de vir para a escola? (n=145)

Ano Escolaridade	A pé	Bicicleta	Nenhum dos dois	TOTAL
5º ano	17 24,6%	40 58%	12 17,4%	69 100%
6º ano	19 25%	41 53,9%	16 21,1%	76 100%
TOTAL	36 24,8%	81 55,9%	28 19,3%	145 100%

Nota: ($\chi^2 = 0,358$, $p = 0,836$)

Ano Escolaridade	Sim	Não	TOTAL
5º ano	62 88,6%	8 11,4%	70 100%
6º ano	73 93,6%	5 6,4%	78 100%
TOTAL	135 91,2%	13 8,8%	148 100%

Quadro 4: Tens bicicleta? (n=148)

Nota: ($\chi^2= 1,160$, $p= 0,282$)

Ano Escolaridade	Sim	Não	TOTAL
5º ano	59 84,3%	11 15,7%	70 100%
6º ano	70 89,7%	8 10,3%	78 100%
TOTAL	129 87,2%	19 12,8%	148 100%

Quadro 5: Sabes andar de bicicleta? (n=148)

Nota: ($\chi^2= 0,982$, $p= 0,322$)

Quadro 6: Pensas ser possível fazer o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta?

Ano Escolaridade	Sim	Não	TOTAL
5º ano	50 73,5%	18 26,5%	68 100%
6º ano	54 69,2%	24 30,8%	78 100%
TOTAL	104 71,2%	42 28,8%	146 100%

Nota: ($\chi^2=0,328$, $p=0,567$)

ano é de 88,6% e do 6º ano é de 93,6%. No Quadro 5 "sabes andar de bicicleta?" pode-se constatar que apesar de 91,2% dos alunos terem bicicleta, só 84,3% dos alunos do 5º ano e 89,7% dos do 6º ano é que declararam que sabem andar de bicicleta.

Ao serem inquiridos sobre a possibilidade de realizar o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta, no geral 71,2% dos alunos veem possibilidade em se deslocarem de forma ativa no seu quotidiano escolar, com valores a rondar os 73,5% no 5º ano e 69,2% no 6º ano. Em relação aos alunos que responderam não ser possível realizar o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta os valores são semelhantes no 5º ano é de 26,5% e do 6º ano

de 30,8%, sendo a média dos dois anos de 28,8% (Quadro 6).

O Quadro 7 apresenta a perceção dos alunos em relação aos aspetos positivos ou negativos sobre "se é possível ou não realizarem o transporte casa-escola a pé ou de bicicleta". Em um primeiro momento, observa-se através da análise dos dados os aspetos positivos ultrapassam os negativos em grande escala. Os aspetos positivos representam 64,5%, destacando-se o item "proximidade casa escola", que no 5º ano assume o valor de 54,1% enquanto no 6º ano corresponde a 43,9% da escolha dos alunos. Os restantes aspetos positivos mencionados pelos alunos foram "desfrutar do

Quadro 7: Quais os aspetos que podem condicionar a escolha de transporte entre casa-escola? (n=127)

Aspetos que justifiquem as escolhas feitas		Ano Escolaridade		TOTAL	Total acumulado
		5º ano	6º ano		
	Proximidade casa escola	33 54,1%	29 43,9%	62	64,5%
	Desfrutar do percurso	3 4,9%	6 9,1%	9	
	Diversão prazer	3 4,9%	3 4,5%	6	
	Boa condição física	1 1,6%	2 3%	3	
	Praticar Atividade Física	1 1,6%	1 1,5%	2	
Aspetos negativos	Longa distância	13 21,3%	20 30,3%	33	35,5%
	Cansativo	3 4,9%	0 0%	3	
	Insegurança/trânsito/Violência	4 6,7%	5 7,7%	9	
TOTAL		61 100%	66 100%	127 100%	100%

Nota: ($\chi^2 = 9,179$, $p = 0,327$)

percurso”, “diversão prazer”, “boa condição física” e “praticar atividade física, na sua totalidade no 5º ano representa 13% e no 6º ano 18,1%. Em relação aos aspetos negativos salienta-se por ordem decrescente a “longa distância” que representa 21,3% da escolha dos alunos do 5º ano e 30,3% do 6º ano. Os restantes itens: “cansativo”, “insegurança/trânsito/violência” representam para o 5º ano, 11,6% e para o 6º ano 7,7%.

A falta de independência de mobilidade nas crianças, nos meios urbanos tem sido referenciada por diversos autores, desde a década de noventa. Segundo Van der Spek e Noyon (1995), a independência de mobilidade não pode ser encarada apenas no plano restrito da criança ir para a escola sozinha, mas o conceito deve ser alargado a um nível de independência mais vasto: visitar amigos, ir a clubes, a criança deve poder brincar fora de casa, ir para a escola sozinha, ir às compras, entre outras actividades.

Neste estudo verificamos que não existe independência de mobilidade para mais de metade das crianças estudadas. Verificamos que nenhuma

criança utiliza a bicicleta o que daria um grande contributo para a independência de mobilidade.

Salienta-se que nenhum aluno assinalou a deslocação para a escola de bicicleta como transporte utilizado. No entanto, verificou-se que até 5km de distância entre casa-escola 72% da população dos alunos do 5º ano reside neste intervalo enquanto que 58,5% dos alunos do 6º ano também partilha desta distância. Estas viagens seriam mais rápidas se fossem realizadas de bicicleta, tendo em vista ser mais rápida do que o automóvel em curtas distâncias (Council, 2010).

Divergente do estudo de DiGuisseppi, Roberts, Li e Allen (1998) que verificou que a maioria das crianças se desloca a pé, o presente estudo demonstra que o automóvel foi o modo de transporte mais utilizado no trajeto casa-escola, apesar da maioria das crianças possuir bicicleta, saber andar e encontrar-se a uma distância curta, favorável para utilizar o transporte ativo. Os resultados encontrados assemelham-se a dois outros estudos realizados com crianças de idades aproximadas no distrito de Braga onde, verificaram que os modos de deslocamento passivo (automóvel/autocarro) predominavam em

detrimento aos modos de deslocamento ativo para irem à escola, 79% (Pereira et al., 2014) e 69,5% (Matos, Pereira e Almeida, 2014).

Não obstante, duas investigações realizadas em Portugal apontaram níveis superiores de deslocamento ativo de crianças no quotidiano escolar. Serrano (2009) identificou que 58% das crianças investigadas de 8 a 12 anos se deslocavam ativamente à escola, resultados próximos da investigação realizada em Viana do Castelo e Ponte de Lima com crianças que residem até 1000 metros da escola e que apresentaram 55% de deslocamento ativo (Teixeira e Rodrigues, 2011).

CONCLUSÃO

A opção mais mencionada na mobilidade dos alunos no trajeto casa-escola foi o automóvel ligeiro, não se verificando diferenças significativas entre o 5º e 6º ano seguido em ambos os casos, do deslocamento a pé e por último o transporte público com recurso ao autocarro. Com base nos dados analisados, salienta-se a preferência no transporte passivo em detrimento do transporte ativo que surge em segundo lugar (modo pedonal).

Analisando as respostas à questão “como gostarias de vir para a escola?”, na qual não houve interferência do encarregado de educação, a escolha recaiu na bicicleta como modo de transporte, tendo sido a opção da maioria dos alunos de ambos os anos escolares, seguida pela escolha do modo pedonal. Estas escolhas demonstram a preferência pelos modos de deslocamento ativo, provavelmente pela proximidade da sua residência à escola ou, pelo prazer e autonomia proporcionados no desfrute do percurso.

Tendo em vista que a maioria dos alunos inquiridos reside até 5 km da escola, conclui-se que um

percentual maior de alunos podia fazer uso de modos de deslocamento ativo em sua rotina escolar, tendo em vista esta distância ser considerada adequada ao deslocamento a pé ou de bicicleta. Apesar de nenhum aluno ir de bicicleta para a escola, a grande maioria declarou possuir bicicleta própria e ter competência para utilizar este meio de transporte.

Por fim, ambicionar que os modos ativos de deslocamento sejam potencializados na rotina escolar de crianças é preciso estruturar ações e políticas em diversos níveis para minimizar os fatores que influenciam os encarregados de educação e/ou crianças na opção pelos modos de deslocamento à escola. O contexto urbano deve ser agradável, convidativo e oferecer segurança e estrutura adequada (passeios, bicicletários, ciclovias, etc.) à utilização da bicicleta ou o deslocamento pedonal pelas pessoas. Neste sentido, salienta-se a importância da escola enquanto Instituição formadora, seus diversos atores devem estar comprometidos com a mudança para um ambiente urbano que motive sua apropriação pelas pessoas, seja para o lazer e/ou deslocamento quotidiano para a escola.

Por fim, destaca-se que esta investigação despertou um debate na escola participante sobre os modos de deslocamento no ambiente urbano. Os alunos do estabelecimento em causa realizaram uma petição solicitando à Câmara Municipal um parque de estacionamento para as bicicletas. Participaram nesta petição a maioria dos alunos do 5º ao 9º ano de escolaridade e, em reunião com o vereador da Câmara Municipal ficou acordado que o parque vai ser instalado em 2016.

REFERÊNCIAS

- Alves, R., Bispo, S., & Calcinha, M. (2011). *Promoting Sustainable Mobility in Home to School Journeys in a Small and Medium Sized Cities. Case study of Castelo Branco*. Paper presented at the International Conference on Sustainable Urban Transport and Environment Proceedings., Paris.
- Black, C., Collins, A., & Snell, M. (2001). Encouraging walking: The case of journey-to-school trips in compact urban areas. *Urban Studies*, 38(7), 1121-1141. Retrieved from: <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-0034951379&partnerID=40&md5=2a9f155e99671cc19e96a8424cef5592>
- Council, A. B. (2010). *The Australian National Cycling Strategy, 2011-2016*. Sidney: Austroads.
- DiGuseppi, C., Roberts, I., Li, L., & Allen, D. (1998). Determinants of car travel on daily journeys to school: cross sectional survey of primary school children. *Bmj*, 316(7142), 1426-1428. Retrieved from: <http://www.bmj.com/content/316/7142/1426.full.pdf>
- Matos, A. P., Pereira, B. O., & Almeida, M. J. (2014). Transporte para a escola na atividade física do adolescente. In B. O. Pereira, A. N. Silva, A. C. Cunha, & J. V. Nascimento (Eds.), *Atividade Física, Saúde e Lazer: olhar e pensar o corpo* (pp. 182-192). Florianópolis: Tribo da Ilha.
- McMillan, T. (2009a). Walking and biking to school, physical activity and health outcomes. *Active Living Research*. Retrieved from <http://activelivingresearch.org/walking-and-biking-school-physical-activity-and-health-outcomes>
- McMillan, T. E. (2005). Urban form and a child's trip to school: the current literature and a framework for future research. *Journal of Planning Literature*, 19(4), 440-456. Retrieved from: <http://jpl.sagepub.com/content/19/4/440.full.pdf>
- Merom, D., Tudor-Locke, C., Bauman, A., & Rissel, C. (2006). Active commuting to school among NSW primary school children: implications for public health. *Health & place*, 12(4), 678-687. Retrieved from: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1353829205000596>
- Pereira, B. O., Silva, I. P., Monteiro, R. J. F., Farenzena, R., & Rosário, R. (2014). Transporte ativo nas rotinas de vida das crianças: estudo em escola urbana. In B. O. Pereira, A. N. Silva, A. C. Cunha, & J. V. Nascimento (Eds.), *Atividade Física, Saúde e Lazer. Olhar e pensar sobre o corpo*. (1a ed., pp. 193-204). Florianópolis: Tribo da Ilha.
- Serrano, J. (2009). A independência de mobilidade das crianças no meio urbano. In L. P. Rodrigues, L. Saraiva, J. Barreiros, & O. Vasconcelos (Eds.), *Estudos em Desenvolvimento Motor da Criança II* (pp. 233-243). Viana do Castelo: Escola Superior de Educação. Instituto Politécnico de Viana do Castelo.
- Teixeira, S., & Rodrigues, L. P. (2011). Deslocamento activo nos trajectos casa-escola de alunos do 4º ao 9º ano de escolaridade. In P. Morouço, O. Vasconcelos, J. Barreiros, & R. Matos (Eds.), *Estudos em Desenvolvimento Motor da Criança IV* (pp. 312-320). Coimbra: Escola Superior de Educação e Ciências Sociais // Centro de Investigação em Motricidade Humana/IPL.

Timperio, A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Giles-Corti, B., Simmons, D., . . . Crawford, D. (2006). Personal, family, social, and environmental correlates of active commuting to school. *American journal of preventive medicine*, 30(1), 45-51. Retrieved from: [http://www.ajpmonline.org/article/S0749-3797\(05\)00364-8/](http://www.ajpmonline.org/article/S0749-3797(05)00364-8/)

Trocado, P. (2012). As deslocações casa-escola e a mobilidade das crianças e dos jovens: uma breve reflexão. *Cadernos do curso de doutoramento em geografia*, 123-137. Retrieved from: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/9966.pdf>

Tudor-Locke, C., Mesa, A. Z., Neff, L. J., Addy, C. L., & Popkin, B. M. (2002). Omission of active commuting to school and the prevalence of children's health-related physical activity levels: the Russian Longitudinal Monitoring Study. *Child: Care, Health and Development*, 28(6), 507-512. Retrieved from: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/12568480>

Van der Spek, M., & Noyon, R. (1995). *Children's freedom of movement in the streets*. Paper presented at the International Conference on Building Identities. Gender Perspective on Children and Urban Space.

Wanner, M., Götschi, T., Martin-Diener, E., Kahlmeier, S., & Martin, B. W. (2012). Active transport, physical activity, and body weight in adults: a systematic review. *American journal of preventive medicine*, 42(5), 493-502. Retrieved from: [http://www.ajpmonline.org/article/S0749-3797\(12\)00091-8/pdf](http://www.ajpmonline.org/article/S0749-3797(12)00091-8/pdf)