

Transporte ativo nas rotinas de vida das crianças. Estudo em escola urbana

Beatriz Pereira^{1,2}, Inês Silva¹, Rita Monteiro¹ e Rosana Farenzena^{1,2} Rafaela Rosário^{1,2}

¹ Instituto de Educação, Universidade do Minho – Braga, Portugal e ²Centro de Investigação em Estudos da Criança (CIEC), Universidade do Minho - Braga, Portugal

Resumo

A vida das crianças é hoje marcada pela falta de autonomia e 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.

O objetivo deste estudo foi compreender as motivações e limitações das crianças e dos pais no uso da bicicleta no percurso de ida e volta da escola. Para o efeito realizámos um estudo descritivo com 33 crianças do 5º e 6ºanos de escolaridade de uma escola pública de Braga, tendo sido utilizado um questionário para a recolha de informação. Verificamos que a generalidade das crianças inquiridas poderia deslocar-se a pé ou de bicicleta mas não o faz por não considerar essa possibilidade (um problema cultural), por falta de autonomia nas suas decisões e por falta de segurança. Esta falta de segurança foi particularmente usada como justificação dos pais para as levarem à escola de automóvel ou utilizarem o transporte público.

Palavras-chave: transporte ativo, bicicleta, criança, estilos de vida.

Contexto Teórico

Os benefícios da prática de atividade física são mundialmente conhecidos, no entanto, a modernização tecnológica tem vindo a promover o sedentarismo, particularmente em crianças e adolescentes. É necessário encontrar estratégias de promoção de atividade física na vida dos jovens na tentativa de evitar que estes se

tornem adultos sedentários com probabilidade de desenvolverem doenças não transmissíveis como as doenças cardiovasculares, diabetes ou cancro e fatores de risco associados como o aumento da pressão arterial, aumento do açúcar no sangue e excesso de peso e obesidade (WHO, 2010).

De acordo com Timperio et al (2006) os deslocamentos ativos para a escola podem contribuir para que as crianças e adolescentes cumpram com as recomendações de atividade física diária.

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 peso. Estes autores acreditam que a adoção deste comportamento pode contribuir para a melhoria da saúde das crianças e posteriormente para a qualidade de vida enquanto adultos.

McMillan (2007) acredita que nos últimos anos os deslocamentos ativos, a pé e de bicicleta diminuíram, pois a posse de carro próprio nas famílias aumentou.

O estudo realizado por DiGiuseppi, Roberts, Li e Allen (1998) revelou que as crianças que relatam que os seus pais são preocupados com a sua segurança e não os permitem andar na rua sem a presença de um adulto tem maior propensão a deslocar-se passivamente para a escola. O mesmo estudo revelou, que no percurso casa-escola 69% das crianças se deslocava a pé, 26% de carro, 0,2% de bicicleta e os restantes 5% de transportes públicos. Na viagem da escola para casa os resultados foram semelhantes, 84% das crianças é levada da escola para casa passivamente.

Um estudo realizado por Hallal, Bertoldi, Gonçalves e Victoria (2006) com o objetivo de descrever os níveis de atividade física em diferentes domínios com crianças dos 10 aos 12 anos revelou que o deslocamento ativo para a escola se associava ao baixo nível socioeconómico. O uso de bicicleta para o deslocamento para a escola foi extremamente baixo referindo que tal acontecimento pode dever-se à falta de segurança oferecida pela escola para guardar as bicicletas durante as aulas, à insegurança no trajeto e ainda à falta de bicicleta própria.

Santos, Júnior, Barros, Júnior e Barros (2010), realizaram um estudo em que a falta de deslocamentos ativos para a escola se verificou em 43% dos alunos, sendo esta mais elevada nos rapazes (45%) do que nas raparigas (41,6%). Os alunos

residentes em zonas rurais tiveram resultados superiores (66,8%) no que diz respeito à inatividade física nos deslocamentos para a escola do que os estudantes a residir em zonas urbanas (36,6%).

O estudo realizado por Timperio et al (2006) concluiu que o contexto em que as crianças se inserem como a vizinhança podem influenciar as crianças a deslocar-se ativamente para a escola. As crianças que vivem em bairros com outras crianças têm mais probabilidade de se deslocar a pé para a escola na companhia de outras. O mesmo estudo revelou ainda que existe uma associação negativa entre os deslocamentos ativos para a escola e as distâncias grandes a percorrer, a necessidade de atravessar ruas movimentadas, acessos com falta de luz e cruzamentos.

Merom, Locke, Bauman e Rissel (2006), realizaram um estudo onde se verificou 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, realizaram viagens de apenas 4 a 7 minutos. Neste estudo constatou-se que o deslocamento das crianças para a escola é influenciado pelo transporte usado pelos pais para o seu local de trabalho.

De acordo com Alves, Bispo e Calcinha (2011), em Portugal a importância e os benefícios do transporte ativo são reconhecidos, no entanto não há iniciativas para o seu incentivo por parte do governo ou autarquias. No estudo realizado por estes autores em Castelo Branco verifica-se que a distância entre a casa e a escola dos alunos varia entre 588metros e 2079metros, que 47,7% dos alunos se desloca de carro para a escola, 46,6% vai a pé, cerca de 4% vai de autocarro ou outros. De acordo com as informações recolhidas dos pais, 78,8% destes afirmam que levam os filhos para a escola de carro pois fica no caminho do trabalho, para ir buscar os alunos à escola, 34% disseram que vem de casa, 60% vem do trabalho e 6% vem de outros lugares.

Metodologia

Objetivos

Compreender as motivações e limitações das crianças e dos pais no uso da bicicleta no percurso de ida e volta da escola

Caraterização da amostra

A amostra foi constituída por 33 alunos, (54,5% do sexo masculino e 45,5% do sexo feminino), com idades compreendidas entre os 10 e 12 anos ($10,45 \pm 0,564$) de duas turmas (5º e 6º ano) de escolaridade de uma escola pública da área urbana de Braga.

Instrumentos

Foi elaborado um questionário para alunos sobre o seu percurso casa-escola e a utilização da bicicleta como meio de transporte para a escola. Foi elaborado também um questionário, com o mesmo intuito, para os respetivos encarregados de educação. O questionário manteve o anonimato de alunos e encarregados de educação.

Procedimentos

Os questionários foram entregues aos alunos de duas turmas (uma de 5º e outra de 6º ano de escolaridade). Foi explicado aos alunos o que era pretendido e retiradas as dúvidas existentes. O questionário foi recolhido uma semana depois nas respetivas turmas.

Apresentação dos Resultados

Questionário dos alunos

Quadro 1 - Meio de transporte utilizado no percurso para a escola

Transporte para a escola	Masculino	Feminino	Total
A pé	5 27,8%	2 13,3%	7 21,2%
A pé e de carro	0 0%	2 13,3%	2 6,1%
De autocarro	2 11,1%	2 13,3%	4 12,1%

Relativamente ao meio de transporte utilizado no percurso para a escola	De carro	11 61,1%	9 60%	20 60,6%
	TOTAL	18 100%	15 100%	33 100,0%

verifica-se que 60,6% dos alunos se desloca habitualmente de carro para a escola e apenas 21,2% se desloca a pé verificando-se aqui que os rapazes se deslocam mais a pé do que as raparigas. Apesar de 21,2% ser uma percentagem baixa para a única forma de transporte ativo existente nas respostas existentes verifica-se que é a 2ª forma de transporte com maior percentagem. Tal facto deve-se essencialmente aos rapazes com 27,8% dos alunos a deslocar-se a pé para a escola.

Quadro 2 – Saber andar de bicicleta e possuir uma

	Tens bicicleta?			Sabes Andar?		
	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
Sim	15 83,3%	12 80%	27 81,8%	17 94,4%	13 86,7%	30 90,9%
Não	3 16,7%	3 20%	6 18,2%	1 5,6%	2 13,3%	3 9,1%
TOTAL	18 100%	15 100%	33 100%	18 100%	15 100%	33 100%

A maioria dos alunos, tanto do sexo masculino (83,3%) como do feminino (80%) tem bicicleta e sabe andar (rapazes, 94,4% e raparigas 86,7%). Podemos constatar que tanto nos rapazes como nas raparigas a resposta afirmativa quanto a saber andar foi ligeiramente superior à dos que possuem uma, o que indica que há alunos que sabem andar de bicicleta mas que não tem nenhuma

Quadro 3 – Gostar e ser capaz de fazer o percurso de bicicleta

	Pensas que seria possível realizar o percurso escola-casa em bicicleta?			Gostarias de te deslocar para a escola em bicicleta?		
	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
Sim	14 77,8%	12 80%	26 78,8%	14 77,8%	8 53,3%	22 66,7%
Não	4 22,2%	3 20%	7 21,2%	4 22,2%	7 46,7%	11 33,3%
TOTAL	18 100%	15 100%	33 100%	18 100%	15 100%	33 100%

A maioria dos alunos gostava de se deslocar para a escola de bicicleta, sendo no entanto esta vontade mais veemente nos rapazes (77,8%) do que nas raparigas (53,3%).

Em relação à questão ser capaz de se deslocar de bicicleta não se encontraram associações estatisticamente significativas entre géneros, no entanto, verifica-se que a maioria dos alunos, pensa ser possível realizar o percurso escola-casa em bicicleta. Pelo contrário, 21,2 % dos alunos pensam não ser possível.

Quadro 4 – Impedimento à utilização da bicicleta no percurso para a escola

	Masculino	Feminino	Total
É longe	3	0	3
Não sei andar	0	1	1
Não sei o caminho	1	0	1
O percurso é íngreme	0	1	1
Tenho medo	0	1	1

Os 21,2% dos alunos que pensam não ser possível deslocar-se para a escola de bicicleta enumeram várias razões sendo que a mais referida foi “ser longe”, razão esta apenas referida por rapazes. Nas raparigas as razões dispersam-se. Pode constatar-se ainda que rapazes e raparigas não enumeraram as mesmas razões, não havendo repetições entre ambos.

Quadro 5 – Duração do percurso para a escola

	Masculino	Feminino	Total
≤ 5 minutos	4 22,2%	7 46,7%	11 33,3%
]5, 10] minutos	9 50%	6 40%	15 45,5%
]10, 15] minutos	1 5,6%	0 0%	1 3,0%
]16, 20] minutos	3 16,7%	2 13,3%	5 15,2%
> 20 minutos	1 5,6%	0 0%	1 3,0%
TOTAL	18 100%	15 100%	33 100%

Quanto à duração em minutos que estes levam no percurso casa-escola constata-se que a maioria dos rapazes (50%) demora entre 5 a 10 minutos no percurso casa-escola e a maioria das raparigas (46,7%) demora até 5 minutos a chegar à escola. Verifica-se também que apesar da maioria dos rapazes e raparigas terem obtido diferentes respostas, ambos demoram no máximo até 10 minutos no percurso casa-escola.

Questionário dos encarregados de educação

Quadro 6 – Autorização do encarregado de educação para a criança se deslocar de bicicleta

Autorizaria o seu educando a deslocar-se de bicicleta para a escola?			
	Masculino	Feminino	Total
Sim	5 31,25%	2 14,29%	7 21,2
Não	11 68,75%	12 85,71%	23 69,7
TOTAL	16 100%	14 100%	30 100%

Relativamente à autorização concedida aos educandos para se deslocar de bicicleta para a escola, a maioria dos encarregados de educação dos alunos de ambos os sexos (69,7%) afirma não autorizar o seu educando a deslocar-se de bicicleta para a escola sendo que é nas raparigas que esta percentagem é mais expressiva (85,71%).

Quadro 7 – Impedimentos, justificação

Se não porquê?	Masculino	Feminino	Total
É longe	2 18,18%	0 0%	2 8,69%
É muito novo para fazer o percurso sozinho	2 18,18%	1 8,33%	3 13,04%
É perto, não tem necessidade	1 9,09%	0 0%	1 4,35%
Não é seguro	4 36,36%	7 58,33%	11 47,83%
Não há vias próprias	1 9,09%	1 8,33%	2 8,69%
Não tem bicicleta	0 0%	1 8,33%	1 4,35%
Não tem responsabilidade	1 9,09%	0 0%	1 4,35%
Percurso ingreme	0 0%	1 8,33%	1 4,35%
Porque não quer	0 0%	1 8,33%	1 4,35%
TOTAL	11 100%	12 100%	23 100%

Os 69,7% dos encarregados de educação que não autorizaria enumeraram diversas razões sendo a mais destacada a “não é seguro” em ambos os sexos.

Quadro 8 – Distância do percurso casa-escola

	Masculino	Feminino	Total
≤500 metros	3 21,4%	5 38,5%	8 29,6%
]500, 1000]	1 7,1%	3 23,1%	4 14,8%
]1000, 2000]	4 28,6%	2 15,4%	6 22,2%
]2000, 4000]	3 21,4%	3 23,1%	6 22,2%
]4000, 6000]	1 7,1%	0 0%	1 3,7%
> 6000	2 14,3%	0 0%	2 7,4%
TOTAL	14 100%	13 100%	27 100%

Em relação a esta questão podemos verificar que a maioria das raparigas (38,5%) mora até 500 metros da escola. Verifica-se também que nenhuma destas alunas mora a mais de 4000 metros da escola. Já nos rapazes pode constatar-se que a maioria (28,6%) mora entre 1000 a 2000 metros de casa sendo que estes se distribuem pelas categorias mais uniformemente dos que as raparigas.

Conclusões

A importância da atividade física é indiscutível e, sendo do conhecimento público que crianças e adolescentes estão a tornar-se cada vez mais sedentários consideramos que os deslocamentos ativos, essencialmente no percurso casa-escola, podem contribuir para inverter esta situação. Desta forma é fundamental criar estratégias de promoção e incentivo ao transporte ativo no percurso casa-escola, não só para melhorar os níveis de atividade física dos alunos mas também a sua autonomia e responsabilidade.

É necessário problematizar e encontrar alternativas para a realidade observada. Ao contrário do estudo de DiGuseppi, Roberts, Li e Allen (1998) onde se verifica que a maioria das crianças se desloca a pé, o presente estudo demonstra que o automóvel foi o meio de transporte mais utilizado no percurso

casa-escola apesar da maioria das crianças possuir bicicleta, saber andar e encontrar-se a uma curta distância.

A grande maioria das crianças acredita que seja possível realizar o percurso casa-escola de bicicleta. Os rapazes, mais que as raparigas manifestam gosto por esta forma de deslocação, o que, aliado ao maior índice de autorização concedida para os estudantes do género masculino, pelos encarregados de educação, sugere a interferência de fatores culturais sobre os estilos de vida e as características de género.

A segurança apontada pelos encarregados de educação como fator decisivo para a concordância na adoção de um meio de transporte ativo, como a bicicleta, é progressiva e coletivamente construída na medida em que as áreas urbanas são apropriadas pela população, portanto, a ocupação quotidiana destes espaços é necessária para que se constituam em percursos de convívio e de deslocamento seguro.

A percepção de um ambiente hostil e de risco concorre para o que os autores do Projeto *“Sobre duas rodas descubro mundos: as crianças e suas bicicletas entre a casa e a escola”* apontam como o “[...] recrudescimento dos comportamentos parentais de proteção das crianças. Em nome do que é suposto como condição de bem estar e segurança, são retiradas do mundo concreto. Insularizadas perdem aprendizados socializadores e de autonomia essenciais à convivência num contexto de diversidade.” (Farenzena, Mata, Pereira e Souza, 2013).

O estudo desenvolvido confirma que existem condições concretas para alavancar uma mudança de paradigma no transporte diário para a escola, o que deverá implicar em patamares mais elevados de qualidade de vida e de cidadania das crianças, jovens e adultos que venham a protagonizar essa transformação. A maioria dos alunos refere ter bicicleta, saber andar, encontrar-se a uma curta distância da escola, mostrando, ainda, interesse em deslocar-se de bicicleta no percurso casa-escola.

A escolha maciça pelo automóvel particular, cujo uso pode ser dispensado com a adoção de meios menos poluentes, também facilitadores da

socialização e do senso de interdependência entre as crianças, evidencia os limites de consciência ambiental e societária das gerações decisoras. Há algo a ser problematizado quando em nome do conforto, da comodidade e da suposta segurança das gerações mais novas, lhes são subtraídas possibilidades interativas; relacionais e, portanto de conhecimento e competência social.

Iniciativas europeias para o incentivo do uso da bicicleta, como o ConBici Al Cole, em Espanha, o *Progetto Scuola*, em Itália e o da organização britânica Sustrans apresentam resultados animadores do ponto de vista de humanização e re-organização do ambiente urbano; de melhoria e manutenção da saúde população; de participação popular nas políticas públicas para as cidades e de um protagonismo infantil na vida comunitária. Não há justificativas para que esse conjunto de possibilidades, diretamente relacionado à qualidade de vida dos cidadãos, não integre a agenda de autarcas, gestores educacionais, professores e educadores.

Em Portugal são recentes e circunscritas as iniciativas na área, geralmente propostas por associações de ciclistas; docentes e investigadores universitários, que buscam, a partir da sensibilização e mobilização dos gestores públicos, alargar o alcance dos projetos e sedimentar uma cultura de uso maciço das bicicletas.

A escola, instituição responsável pela educação formal da infância não pode permanecer alheia a essa questão, especialmente porque seu projeto pedagógico contempla objetivos diretamente constituídos nas áreas da ecologia; da saúde; da cidadania, da vida democrática; da socialização; da co-existência pacífica e participativa na vida comunitária; da educação política, ética e estética, entre outros. Portanto, é salutar que seja interpelada a contradição de um discurso proferido em nome da sustentabilidade, do uso racional dos recursos ambientais; da educação para o consumo responsável; para a saúde e para a vida em comunidade quando todas as práticas inscrevem-se em sentido contrário.

A voz das crianças, visibilizada a partir do estudo em questão, assim como a dos respetivos encarregados de educação, torna-se um indicador claro das

necessidades e das possibilidades de modificação do contexto. Não há justificação para ignorá-las.

Referências Bibliográficas

- 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. *International Conference on Sustainable Urban Transport and Environment Proceedings*. Paris
- DiGiuseppi, C., Roberts, I., Li, L., Allen, D. (1998). Determinants of car travel on daily journeys to school: cross sectional survey of primary school children. *British Medical Journal* 316, p. 1426–1428
- Farenzena, Mata, Pereira e Souza (2013). Sobre duas rodas descubro mundos: as crianças e suas bicicletas entre a casa e a escola. *Actas do III Congresso Internacional em Estudos Culturais - Ócio, Lazer e Tempos Livres nas Culturas Contemporâneas*. Aveiro: Universidade de Aveiro.
- Hallal, P., Bertoldi, A., Gonçalves, H., Victora, C. (2006). Prevalência de sedentarismo e fatores associados em adolescentes de 10-12 anos de idade. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 22(6), p. 1277-1287
- McMillan, T. (2007) The relative influence of urban form on a child's travel mode to school. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41, p. 69-79.
- 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), p. 678-687.
- Santos, C, Júnior, R., Barros, S., Júnior, J., Barros, M. (2010) Prevalência e fatores associados à inatividade física nos deslocamentos para escola em adolescentes. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 26(7), p. 1419-1430
- Timperio, A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Giles-Corti, B., Simmons, D., Baur, L., Crawford, D. (2006) Personal, family, social, and environmental correlates of active commuting to school. *American Journal of Preventive Medicine*, 30(1), p. 45-51
- Wanner, M., Götschi, T., Martin-Diener, E., Kahlmeier, S., Martin, B. (2012). Active transport, physical activity, and body weight in adults: A systematic review. *American Journal of Preventive Medicine*, 42(5), p. 493-502
- World Health Organization (2010). *Global Recommendations on Physical Activity for Health*. WHO: Geneva.