



Universidade do Minho
Instituto de Educação

Lourival Ribeiro Pereira da Costa

Relatório de Atividade Profissional
Transporte ativo entre casa e escola.
Estudo de uma escola urbana de 2º ciclo



Universidade do Minho
Instituto de Educação

Lourival Ribeiro Pereira da Costa

Relatório de Atividade Profissional
Transporte ativo entre casa e escola.
Estudo de uma escola urbana de 2º ciclo

Relatório apresentado com vista à obtenção do grau de Mestre em Ensino de Educação Física nos Ensinos Básico e Secundário (Decreto-Lei n.º 43/2007, de 22 de fevereiro, Portaria 1189/2010, de 17 de novembro, e despacho RT 38/2011, de 21 de junho)

Trabalho realizado sob orientação da
Professora Doutora Maria Beatriz Ferreira Leite de Oliveira Pereira

junho de 2015

DECLARAÇÃO

NOME: Lourival Ribeiro Pereira da Costa

ENDEREÇO ELETRÓNICO: lourivalcosta@portugalmail.pt

TELEMÓVEL:

Nº DO BILHETE DE IDENTIDADE:

TÍTULO DA TESE DE MESTRADO: **Relatório da Atividade Profissional**

Transporte ativo entre casa e escola.

Estudo de uma escola urbana de 2º ciclo.

Orientadora: Professora Doutora Maria Beatriz Ferreira Leite de Oliveira Pereira

Ano de conclusão: 2015

Designação do Mestrado:

Mestrado em Ensino de Educação Física nos Ensinos Básicos e Secundário

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO PARCIAL DESTE RELATÓRIO APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE.

Universidade do Minho _____/_____/_____

Assinatura _____

Dedicatória

Dedico este trabalho aos meus pais que ao longo do meu percurso de vida, me ensinaram e transmitiram sempre os verdadeiros valores e princípios com que hoje se rege a minha existência.

É graças a esses ensinamentos que hoje luto por aquilo em que acredito, estando ciente de que é com pequenos passos que se constrói a história e por isso enquanto professor é meu papel garantir que todos os meus alunos que necessitam de aprendizagens possam ter direito a ela da melhor maneira possível.

Para além dos meus pais, dedico este trabalho também à minha esposa e filha, Ana Isabel e Magda Costa, por todo o tempo, que embora perto, estive tão “afastado” delas.

Agradecimentos

À Prof. Doutora Beatriz Pereira, pelo apoio e incentivo constantes. Pelo profissionalismo, rigor e disponibilidade e por toda a confiança depositada no meu trabalho.

Ao Professor Sérgio Souza, pela colaboração, disponibilidade e apoio na realização do trabalho.

Aos meus colegas do grupo de Educação Física, Fedro Guimarães, Emídio Santos e diretores de turma, professora Palmira Lima Castro Simões Carvalho, Maria Amélia Ferrinha Magalhães, Ana Bela Azevedo Costa, Maria da Conceição Palhares, Cremilde Santos Pinto pela boa disposição, amizade, solidariedade, pelo exemplo de profissionalismo e por tornarem o trabalho na escola mais estimulante.

À minha esposa Ana Isabel e filha Magda Costa.

Ao meu amigo de longa data, Joaquim Octávio.

E, ainda, a todos aqueles que apesar de não estarem mencionados, contribuíram de alguma forma para a realização deste trabalho.

A todos um muito obrigado!

Resumo

Relatório de Atividade Profissional

Transporte ativo entre casa e escola. Estudo de uma escola urbana de 2º ciclo.

No relatório de atividade profissional mencionamos os aspetos mais relevantes da minha intervenção pedagógica no âmbito da área curricular de Educação Física, pretendendo-se, ainda, refletir sobre os diferentes projetos desenvolvidos em contexto de escola. Será também apresentada a formação realizada, com implicações na prática profissional. Neste relatório faz-se uma análise do trabalho desenvolvido, procurando confrontar as opções e as intervenções realizadas no contexto da disciplina de educação física, desporto escolar e da prática letiva, com estudos e conhecimento científico atuais. Na segunda parte apresenta-se um estudo realizado, no presente ano letivo, com três turmas do quinto e sexto ano da escola onde exerço funções.

Este estudo foi realizado numa escola pública no concelho de Vila Nova de Famalicão. Participaram 148 alunos do 5º e 6º ano, com idades entre 10-16 anos e média de 10,89 anos. Como instrumento de recolha de dados foi utilizado o questionário desenvolvido por Pereira *et al.* (2014).

Neste trabalho estudou-se o modo como os alunos realizam o seu deslocamento entre casa-escola. Pretendeu-se também aferir qual a receptividade em relação ao deslocamento entre casa-escola de bicicleta e as motivações positivas ou negativas quanto ao uso do mesmo.

Os objetivos deste estudo foram: (1) identificar os padrões de mobilidade das crianças no percurso casa-escola de acordo com o ano de escolaridade; (2) identificar as preferências de transporte a usar pelos alunos de acordo com o ano de escolaridade.

Os resultados apresentaram que a forma de deslocamento mais utilizada é 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 (22,2%) da população que utiliza o deslocamento pedonal (68,2%) o faz em distâncias inferiores a 1Km em detrimento do automóvel (58,8%).

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.

Analisando as respostas à questão “como gostarias de vir para a escola?”, a escolha recaiu surpreendentemente na bicicleta, tendo sido a opção manifestada por 55,9% dos alunos do estudo. O deslocamento pedonal também foi referenciado por grande parte dos alunos nos diferentes anos, 24,6% no 5º ano e 24,8% no 6º ano. A escolha “nenhum dos dois” só foi sinalizada por 17,4% dos alunos do 5º ano e 21,1% do 6º ano. Esta escolha faz com que as crianças dos diversos anos prefiram o transporte ativo com 80,7% em detrimento do transporte passivo 19,3%. Relacionando a distância até 5 km, que é onde reside a maioria dos alunos do estudo, conclui-se que 65% desta população podia realizar o transporte ativo em vez dos 22,2% que o faz no seu dia a dia. Apesar da grande maioria dos alunos possuir bicicleta própria (91,2%), só 87% dos inquiridos sabe utilizar este meio de transporte.

Palavras-chave: transporte ativo, crianças, escola.

Abstract

Professional Activity Report

Active transportation between home and school. Study of an urban middle school.

In the professional activity report we referred to the most relevant aspects of my pedagogical intervention within the subject area of Physical Education, the aim being also to reflect on the different projects developed in school context. The training undertaken will also be presented, with effects on the professional practice. This report is an analysis of the completed work, on the lookout to confront the options and interventions in the context of the subject of physical education, school sports and teaching practice, with current studies and scientific knowledge. The second part consists of a study in this school year, with three classes from the fifth and sixth school years, where I work.

This study was conducted in a public school in Vila Nova de Famalicão's county. 148 students participated from the 5th and 6th grade, aged 10-16 years of age, with an average of 10.89 years of age. The data collection tool which was used was the questionnaire developed by Pereira *et al.* (2014).

This work depicts the way students move themselves from home-school. It also intended to assess the receptivity in relation to the use of a bike in commuting between home-school as well as the positive or negative motivations for its use.

The objectives of this study were: (1) identifying children's mobility patterns on their way from home to school according to the school grade; (2) identifying the transportation preferences to be used by students according to their school grade.

The results showed that the most commonly used form of mobility is by car (68,1 %), by foot (22.2 %) and by bus (9.7 %) and there were no significant differences with respect to school grades. It was also found that the (22.2 %) of the population that walks to school (68.2 %) makes it in distances under 1 km in comparison to the use of car (58.8 %).

However, it was found that up to the distance of 5km from home-school, 72 % of the 5th year students' population live in this range, as well as 58.5 % of the 6th year students.

Analyzing the answers to the question "How would you like to come to school?", the choice was surprisingly in cycling and it was the choice stated by 55.9 % of the students in the study. Walking was also referred to by many of the students in different school years, 24.6 % of 5 graders and 24.8 % of 6th graders. The choice "none" was only chosen by 17.4 % of the 5th year students and 21.1 % of the 6th year ones. This pick shows that children from several school years prefer active transportation 80.7 % to the passive transportation 19.3 %. Relating to the distance up to 5 km, which is where the majority of students reside, one concludes that 65 % of this population could carry out active transportation instead of 22.2 % daily. Even though the vast majority of the students own a bike (91.2 %), only 87 % of the respondents know how to use this means of transportation.

Keywords: active transportation, children, school.

Lista de Quadros

Quadro 1: Formação realizada entre 2010 e 2014.

Quadro 2: Verificação da desconformidade entre as distâncias reais e as declaradas.

Quadro 3: Qual o principal meio de transporte utilizado entre a deslocação casa- escola?

Quadro 4: Distribuição dos alunos em relação à distância e ao ano de escolaridade?

Quadro 5: Como gostarias de vir para a escola?

Quadro 6: Tens bicicleta?

Quadro 7: Sabes andar de bicicleta?

Quadro 8: Pensas ser possível fazer o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta?

Quadro 9: Quais os aspetos que podem condicionar a escolha de transporte entre casa-escola?

Quadro 10: Conheces as regras de circulação e conduta a pé ou de bicicleta?

Lista de Anexos

Anexo I: Transporte ativo entre casa-escola em Vila Nova de Famalicão. Estudo de um caso em escola urbana.

Anexo II: Transporte ativo em alunos do 5º e 6º ano de escolaridade, por género, em meio predominantemente rural.

Anexo III: Rotinas de vida das crianças e a atividade física. Qual é o contributo de percurso casa escola?

Anexo IV: O Transporte ativo no trajeto casa-escola em alunos de escolas do meio rural e urbano

Anexo V: Deslocamento ativo para a escola. Perceções positivas e negativas de crianças de uma escola urbana de Vila Nova de Famalicão – Portugal.

Anexo VI: Questionário aos alunos. Transporte ativo e rotinas.

Anexo VII: Carta ao Diretor do AECCB a solicitar autorização da implementação do estudo no agrupamento.

Anexo VIII: Carta enviada ao encarregado de educação a solicitar autorização do seu educando na participação do estudo.

Anexo IX: Distância real casa-escola (verificada no Google – Maps).

Anexo X: Módulo de Prevenção e Segurança Rodoviária - 2011/2012.

Anexo XI: Manual do Aluno.

Anexo XII: Mapa Turístico – Vila Nova de Famalicão.

Anexo XIII: Petição - Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão.

Índice

Declaração	ii
Dedicatória	iii
Agradecimentos	v
Resumo	vii
Abstract	ix
Lista de Quadros	xi
Lista de Anexos	vii
Índice	xiii
1 – Introdução	15
2 - REFLEXÃO CRÍTICA SOBRE A ATIVIDADE PROFISSIONAL	18
2.1. Enquadramento Pessoal	18
2.2. Enquadramento Institucional	20
2.3. Enquadramento Pedagógico-Científico	22
2.4. Participação na Escola e a Relação com a Comunidade	25
2.5. Formação Académica	27
2.5.1. Formação Contínua e de Desenvolvimento Profissional	27
2.5.2. Trabalho Produzido, no Âmbito do SIEFLAS 2015	29
3 - DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL E INVESTIGAÇÃO	31
3.1. Revisão da Literatura.....	31
3.2. Caracterização do Meio	33
3.3. Objetivos do Estudo.....	35
3.4. Conceção e Caracterização Metodológica de Investigação	35
3.4.1. Considerações Metodológicas	35
3.4.2. O Paradigma Quantitativo como Opção Metodológica	36
3.4.3. Desenho de Investigação: Estudo Descritivo	37
3.4.4. O Questionário Enquanto Técnica de Recolha de Dados	38
3.5. Caracterização da Amostra	38
3.6. Instrumentos	39
3.7. Procedimentos	39
3.8. Verificação da Distância Escola-Casa	41

3.9. Apresentação dos Resultados	42
3.10. Discussão dos Resultados	46
3.11. Conclusões	48
3.12. Recomendações e Implementação de Atividades na Escola	49
3.12.1. Intervenção Realizada	49
3.12.2. Intervenção a Implementar	50
4. Considerações Finais	51
5. Referências Bibliográficas	53
6. Anexos	56

1.Introdução

Este relatório de atividade profissional, realizado segundo o enquadramento presente no despacho RT-38/2011, de 21 de junho, que permite a obtenção do grau de mestre aos diplomados que tenham terminado as suas licenciaturas ao abrigo do sistema de graus anterior ao lançamento do *Processo de Bolonha*, procura explicar de forma detalhada a prática e intervenção pedagógica, no contexto da experiência profissional, enquanto professor da área curricular de educação física.

No âmbito destas funções, o exercício da função docente remonta a 1993 (21 anos de serviço completos), vinculando a partir de 2007, ao quadro de escola dum Agrupamento da zona norte.

Desde o ano letivo de 2007/2008, até à presente data, exerci funções docentes em vários agrupamentos, nomeadamente na Povia de Varzim e Vila Nova de Famalicão, onde me encontro atualmente. Fiquei afeto ao quadro deste último agrupamento no ano letivo de 2010/2011.

A realização deste trabalho assenta em duas motivações: a) na necessidade de complementar e alargar a minha formação de base, ampliando as possibilidades de docência a outros níveis de ensino, dado que a frequência deste mestrado me habilita para o exercício de funções no grupo 620 (3º ciclo e ensino secundário). A possibilidade de afetação ao grupo referido, acumula com a habilitação profissional que já possuo, a qual me permite lecionar nos grupos de recrutamento 110 (1º ciclo) e 260 (2º ciclo); b) pretender realizar investigação no âmbito de áreas que motivam e interessam, nomeadamente no transporte ativo (mobilidade sustentável) e papel da escola na persecução de objetivos relacionados com essa associação, os quais não se circunscrevem, nem devem, só às aulas de Educação Física.

Neste sentido, o relatório procura evidenciar um conjunto de reflexões relacionadas com a prática pedagógica, em contexto de aula e institucional.

A escolha do tema a desenvolver no projeto de investigação teve a influência da Professora Doutora Beatriz Oliveira e do Professor Sérgio Souza, docente da Faculdade do Maranhão, que se encontra na Universidade do Minho a realizar o Doutoramento sobre transporte ativo dos alunos entre casa-escola. Na sequência da apresentação realizada em de novembro sobre o trabalho que se encontrava a desenvolver considerei pertinente

associar a temática por ele abordada com o projeto em curso na Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão intitulado “Projeto Clicável” que foi apresentado em setembro de 2014.

O trabalho que se apresenta está estruturado da seguinte forma.

A primeira parte, constituída por uma reflexão crítica intitulada por “Reflexão Crítica de Atividade Profissional”, onde se procura refletir sobre a intervenção pedagógica e profissional, no quadro da função docente da disciplina de Educação Física. Este assenta em quatro dimensões: o enquadramento pessoal e institucional, a científica pedagógica, a participação na escola e a relação com a comunidade e formação contínua e de desenvolvimento profissional.

Nesta reflexão serão descritos os aspetos essenciais caracterizadores da prática profissional, desenvolvida nos anos letivos de 2010/2011 a 2014/2015.

Na segunda parte dedicada ao Projeto Investigação deu-se ênfase a um tema atual, Transporte Ativo e Rotinas. A investigação encontra-se organizada em capítulos:

* Enquadramento Teórico onde é feita uma contextualização da temática que rege este estudo, através da revisão de literatura, constituindo-se um referencial teórico para a análise e a interpretação dos resultados.

* Objetivos, onde se definiram dois objetivos:

a) Relativo à identificação os padrões de mobilidade das crianças no percurso casa-escola de acordo com o ano de escolaridade;

b) descrição das preferências de transporte a usar pelos alunos de acordo com o ano de escolaridade.

* Metodologia, onde é caracterizado a amostra, do instrumento utilizado “Questionário aos alunos - Transporte Ativo e Rotinas”, dos procedimentos. Apresentação dos resultados, discussão e conclusões deste estudo.

* Recomendações, breves considerações sobre o transporte ativo entre casa e escola.

* Intervenção, relatos dos trabalhos desenvolvidos em sala de aula pelos alunos e formação que receberam em relação a prevenção rodoviária.

* Considerações finais.

* Referências bibliográficas e anexos.

2 - REFLEXÃO CRÍTICA SOBRE A ATIVIDADE PROFISSIONAL

2.1. Enquadramento Pessoal

“Há homens que lutam um dia e são bons. Há outros que lutam um ano e são melhores. Há aqueles que lutam muitos anos e são muito bons. Mas há os que lutam toda a vida. Esses são os Imprescindíveis.”

Bertol Brecht (1889-1956)

Julgo ser pertinente revelar um pouco do meu percurso e o porquê da opção de ser professor de Educação Física. Desde 1976, que a atividade desportiva, passou a fazer parte da minha vida quotidiana. O meu início ocorreu nas atividades de lazer realizadas aos domingos pelas manhãs onde aprendi a patinar. Com a evolução e o aperfeiçoamento da técnica de patinar, abriu-se uma porta o Hóquei Patins, que me ensinou regras de conduta, respeito pelo adversário, onde aprendi que com muito trabalho e esforço se consegue chegar a “bom porto”.

Como atleta de hóquei patins, tive o privilégio de pertencer a uma equipa de campeões, desde os iniciados na época de 1983/84 até ao escalão de juniores época 1987/88, onde estive presente em todas as finais nacionais.

Este carinho pelo desporto e o amor pela liberdade, o que não acontece nas outras profissões em que as pessoas estão fechadas em salas e sentadas todo o dia, orientou as minhas escolhas e direcionou-me para a opção de desporto logo a partir do 9º ano. A partir desse momento e devido à influência de um professor que tive no ensino secundário na opção de desporto, assumi que seria esta a profissão que pretendia adotar para o meu futuro profissional

Concluído o 12º ano ingressei num curso de desporto ligado ao ensino podendo assim concretizar o meu sonho de ser professor de educação física, curso que conclui no ano de 1993 na Escola Superior de Educação de Viana do Castelo, obtendo o grau de licenciado, com habilitação para o 1º e 2º ciclo. Atualmente tenho 21 anos de serviço como docente em escolas básicas do 2º ciclo que validam integração no 3º escalão da carreira docente no índice 205. Iniciei a minha vida profissional, no ensino público, tendo ao fim de dois anos optado pelo ensino particular, onde consegui uma estabilidade a nível de aproximação à residência no qual permaneci durante oito anos entre (1995 a

2003). Consegui através do desporto escolar, como treinador de alunos do ensino básico, atingir duas fases finais na modalidade de voleibol masculino, escalão de juvenis ficando em primeiro lugar no campeonato distrital e classificado em terceiro lugar a nível da zona norte, realizado em Lamego, no ano letivo de 1996/97 e também no voleibol feminino, escalão de Iniciados ficando em primeiro lugar no campeonato distrital e classificado em terceiro lugar a nível da zona norte, realizado em Espinho, no ano letivo de 2000/2001.

No ano letivo 2002/2003 regressei ao ensino público como contratado, pertencendo, a partir de 2007, ao quadro de agrupamento da escola da zona norte.

Desde o ano letivo de 2007/2008, até à presente data, exerci funções docentes em vários agrupamentos, nomeadamente na Póvoa de Varzim e Vila Nova de Famalicão, onde me encontro atualmente. Fiquei afeto ao quadro deste último agrupamento no ano letivo de 2010/2011.

Nos últimos cinco anos do desempenho docente, exerci atividade docente no grupo 260º nos quais foram dedicados à lecionação das disciplinas de educação física, desporto escolar, formação cívica, área de projeto, oferta complementar, e apoio ao estudo, tendo também exercido neste últimos cinco anos a função de diretor de turma. Fui também responsável pelo projeto Compal AIR 3x3 e o mentor da exposição que decorreu no Pavilhão Gimnodesportivo da Escola da Póvoa de Varzim, no SARAU dos 25 anos. Também colaborei com o órgão de gestão tendo sido o responsável pela atividade de articulação inter-ciclos e integrado a equipa de retificação e elaboração dos documentos reguladores como os Planos de Acompanhamento/Recuperação.

Neste período submeti-me ao processo de Avaliação Externo, tendo tido aulas observadas. Fui avaliado nas seguintes dimensões, vertente profissional, social e ética; desenvolvimento do ensino e aprendizagem; participação na escola e relação com a comunidade educativa; desenvolvimento e formação profissional ao longo da vida, obtendo a menção qualitativa de Muito Bom.

Como o passar dos anos, senti a necessidade de realizar uma nova experiência, conhecer a realidade universitária no estrangeiro, pelo que me inscrevi no Programa de Doutoramento ministrado pelo Departamento de Didática de la Expresión Musical, PLÁSTICA y CORPORAL – Universidad de Salamanca. No curso Programa de Doutorado: Juego y Deporte: Evolución Histórica – Área de Conocimiento Educación Física y Deportiva, no biénio 2001-2003.

Conclui com aproveitamento a Etapa de Formação (período de docência e de investigação) do referido programa de Doutoramento e obtive o grau de Professor Investigador na área de conhecimento de Educación Física y Deportiva.

Até que surgiu esta oportunidade formativa pelo que me inscrevi neste Mestrado em Ensino de Educação Física nos Ensinos Básicos e Secundário.

2.2.Enquadramento Institucional

A instituição onde desenvolvo a minha prática letiva situa-se na freguesia de Calendário, concelho de Vila Nova de Famalicão. Situa-se numa zona urbana em franco crescimento e com infra estruturas inovadoras para o desenvolvimento educativo, social, desportivo, cultural, económico e ambiental. Esta é uma instituição de ensino público, a funcionar desde, 1969 e intitulada a Primeira Secção do Liceu Nacional de Sá de Miranda de Braga, que abre um polo em Vila Nova de Famalicão, integrando 150 alunos do então 1º Ciclo Liceal.

A 01 de outubro de 1972, pelo Decreto-Lei nº 447/71, de 25 de outubro, foi designado de Liceu Nacional de Vila Nova de Famalicão, com uma população estudantil que ultrapassava o meio milhar de alunos.

As transformações não ficaram por aqui, tendo ocorrido a última a 28 de junho de 2012, por despacho do Senhor Secretário de Estado do Ensino e da Administração Escolar, e na sequência da agregação da Escola Secundária Camilo Castelo Branco e do Agrupamento de Escolas Júlio Brandão, é criado o Agrupamento de Escolas Camilo Castelo Branco, com sede na Escola Secundária Camilo Castelo Branco, Vila Nova de Famalicão.

Atualmente é composto por três polos, que servem valências educativas diferenciadas. A oferta educativa da instituição é transversal, desde a creche até ao secundário. Alicerçada na qualidade das suas infraestruturas, recursos humanos, e qualidade educativa, esta instituição diferencia-se das demais pelo compromisso de ser uma referência de excelência: qualidade no sucesso que permita pela exploração de todas as nossas potencialidades, a construção conjunta de um mundo melhor.

A instituição assume-se como uma escola aberta e democrática, em que o Projeto Educativo assenta em três princípios estruturantes: liberdade, responsabilidade e solidariedade. O aluno assume aqui um papel determinante em todo o seu processo formativo.

Atualmente a escola integra, cerca de 3569 crianças distribuídas pelos serviços de pré-escolar – 197, 1º Ciclo - 1057, Básico - 2288 e Secundário - 1230. Esta escola acolhe uma população discente homogénea sendo a percentagem de sucesso dos alunos de 88%.

O pessoal docente é constituído por 334 professores, pertencendo 11 ao Pré Escolar, 53 ao 1º Ciclo e o restantes 270 docentes (17 de educação física), estão distribuídos pelo básico e secundário, uma vez que uma grande parte dos docentes tem horário nos dois estabelecimentos de ensino. Quanto ao pessoal não docente, este integra 65 assistentes operacionais, 16 assistentes técnicos e 2 técnicos superiores, 2 psicólogas, 5 membros de direção e 3 coordenadores pedagógicos. Realço que o grupo de educação física está inserido no departamento de expressões, estando totalmente integrado nas atividades do grupo.

Ao nível das infraestruturas disponíveis para a prática da Educação Física, a escola possui dois pavilhões desportivos (G1 e G2), assim como três campos exteriores (E1, E2 e E3) de piso de terra e alcatrão, como complemento temos uma pista de 40 metros e uma caixa de saltos. Nestes espaços existem ótimas condições para a prática das diversas modalidades, sendo que a aquisição de mais material beneficiaria a qualidade e produtividade das aulas. Saliento que a rotatividade de instalações não se faz sentir, uma vez que em cada período as aulas estão distribuídas uniformemente de acordo com as unidades curriculares.

A escola tem tradição no desporto escolar, beneficiando de 13 grupos equipas nas diversas modalidades: natação, natação nee, ténis, badminton, futsal, atletismo, voleibol (2 grupos equipa), escalada, ténis mesa, desportos gímnicos e atividades rítmicas expressivas. Os resultados têm sido bons, tendo todos os anos, sido apurados grupos equipa para as fases finais do norte e campeonatos nacionais do desporto escolar. Com este projeto os alunos beneficiam de atividades desportivas dentro do estabelecimento de ensino, sem custos financeiros para os agregados familiares. O grupo de educação física ao longo do ano desenvolve várias atividades tais como: dia da modalidade, corta-

mato, Ix-camilinton, dia mundial dança, projeto mega, III sarau gímnico e torneio interturmas.

2.3. Enquadramento Pedagógico-Científico

A Sociedade enfrenta hoje grandes mudanças e a educação não se consegue dissociar delas. A ação eficaz do professor não depende apenas do conhecimento dos conteúdos programáticos e da respetiva metodologia de ensino aprendizagem. É também determinada pela capacidade de aplicar, no processo de condução das aulas, um reportório diversificado de competências pedagógicas. O docente deve ter em conta a intervenção no ano letivo transato e ser capaz de refletir e analisar o que correu bem ou menos bem em relação ao ano terminado. Para isso deve ter em conta na futura planificação cinco preocupações essenciais: definir objetivos realistas de forma a proporcionar condições de sucesso aos alunos, encarar os erros e as dificuldades de aprendizagem como fatores naturais, potenciar o processo de comunicação através da motivação e do reforço positivo, usando a repreensão de forma criteriosa, utilizar diferentes formas de comunicação (verbal e não verbal) e ensinar técnicas com eficácia.

O Programa de Educação Física do Ministério de Educação e Ciência (MEC), constitui o referencial e o instrumento orientador da prática da disciplina de educação física. O próprio MEC define como finalidade a qualidade de vida dos alunos, tendo em conta a saúde e o bem estar, mencionando os seguintes aspetos (Metas de Aprendizagem de Educação Física, pag.35):

- *Melhorar a aptidão física, elevando as capacidades físicas de modo harmonioso e adequado às necessidades de desenvolvimento do aluno;*
- *Promover a aprendizagem de conhecimentos relativos aos processos de elevação e manutenção das capacidades físicas;*
- *Assegurar a aprendizagem de um conjunto de matérias representativas das diferentes atividades físicas, promovendo o desenvolvimento multilateral e harmonioso do aluno, através da prática de:*

- *Atividades físicas desportivas nas suas dimensões técnica, tática, regulamentar e organizativa;*
- *Atividades físicas expressivas (danças), nas suas dimensões técnica, de composição e interpretação;*
- *Atividades físicas de exploração da Natureza, nas suas dimensões técnica, organizativa e ecológica;*
- *Jogos tradicionais e populares;*
- *Promover o gosto pela prática regular das atividades físicas e assegurar a compreensão da sua importância como fator de saúde e componente da cultura, na dimensão individual e social;*
- *Promover a formação de hábitos, atitudes e conhecimentos relativos à interpretação e participação nas estruturas sociais, no seio dos quais se desenvolvem as atividades físicas, valorizando*
- *A iniciativa e a responsabilidade pessoal, a cooperação e a solidariedade;*
- *A ética desportiva;*
- *A higiene e a segurança pessoal e coletiva;*
- *A consciência cívica na preservação de condições de realização das atividades físicas, em especial da qualidade do ambiente (Jacinto et al., 2005, pag. 35).*

O docente deve ter em ponderação estas finalidades e garantir que a atividade seja impulsionadora de motivação, qualidade e quantidade suficiente, atendendo a que uma grande parte dos alunos apenas encontra nas aulas de educação física a única oportunidade de praticar atividade física. Nesse sentido, o planeamento da aula deve ter em consideração a motivação do aluno envolvendo-o na disciplina e concretizando os objetivos estabelecidos.

Para a consecução dos mesmos, a preparação e elaboração dos vários documentos orientadores da atividade curricular é iniciada e operacionalizada pelo coletivo de docentes do grupo de educação física.

Este tem em consideração a continuidade dos programas e os objetivos finais de ciclo. Em conjunto, com base nos programas nacionais e de acordo as características da escola em termos de espaços e material disponível por espaço, é feito a Planificação Anual da Disciplina de Educação Física, a Planificação Trimestral, Planificação por Unidade Curricular e o Plano Anual de Atividades, como são distribuídos os grupos equipas do desporto escolar.

Tendo em consideração o Decreto-Lei n.º 139/2012, de 5 de julho “A avaliação constitui um processo regulador do ensino, orientador do percurso escolar e certificador dos conhecimentos adquiridos e capacidades desenvolvidas pelo aluno. A avaliação tem por objetivo a melhoria do ensino através da verificação dos conhecimentos adquiridos e das capacidades desenvolvidas nos alunos e da aferição do grau de cumprimento das metas curriculares globalmente fixadas para os níveis de ensino básico e secundário”. Orientados por estes princípios, os docentes em subdepartamento definem os critérios de avaliação, tendo em consideração os objetivos delineados e quantificam os saberes de modo a haver conformidade e equivalência entre as diversas turmas no momento de avaliação. Este trabalho é realizado com o objetivo de articular os conteúdos entre ciclos e promover aprendizagens harmonizadas entre as várias turmas. Após esta tarefa realizada em equipa, compete a cada professor produzir os respetivos Projetos Curriculares de Turma, a planificar as unidades temáticas, as aulas e os exercícios de forma a concretizar as suas intenções.

O arranque do ano letivo, inicia-se com a aplicação da avaliação diagnóstica, para ajustar o programa a turma ou a situações individuais, efetuando-se se for o caso as adaptações necessárias.

No início do ano letivo comunicam-se aos alunos os critérios de avaliação, os quais permitem ao aluno interpretar o seu desempenho e ao professor regular as propostas educativas, clarificando assim os procedimentos associados ao processo de avaliação, conferindo-lhe um carácter formativo. Assim, a função formativa da avaliação foi sustentada em três domínios da aprendizagem (psicomotor, sócio afetivo e cognitivo) e a aprendizagem concretiza-se na apropriação das habilidades e conhecimentos e na formação de atitudes e valores. No domínio da avaliação das aprendizagens, o apoio prestado aos alunos é muito positivo, tendo em conta todos os recursos e instrumentos

utilizados que permitem a diversificação de estratégias que visam o sucesso. Sempre que necessário, reforçam-se estes apoios com recurso a um apoio mais individualizado. Privilegiam-se diferentes modalidades de avaliação como elemento regulador e promotor da qualidade do ensino e da aprendizagem. Os instrumentos de avaliação utilizados são as fichas de avaliação diagnóstica, formativa, sumativa, a realização de trabalhos escritos/pesquisa, relatórios de aulas e autoavaliação. No registo diário, procede-se ao registo da assiduidade dos alunos, diferenciando o tipo de faltas, bem como a participação/empenho.

Esta dinâmica de trabalho em equipa revelou-se um fator de enriquecimento, pois permite a partilha de saberes e a troca de experiências.

2.4.Participação na Escola e a Relação com a Comunidade

Ao longo dos anos letivos, estabeleci uma relação de respeito mútuo participando de forma ativa e empenhada na vida da escola, de acordo com o Projeto Educativo do Agrupamento. Neste âmbito, perspetivei a escola e a comunidade como um espaço de educação inclusiva e de intervenção social, assumindo a dimensão cívica e formativa das minhas funções e das exigências éticas e deontológicas que lhe estão associadas. Participei na construção e desenvolvimento de saberes e práticas com a devida relevância educativa estabelecendo uma relação salutar com discentes, pessoal docente, pessoal não docente e restante comunidade.

Na qualidade de docente da área curricular de educação física, ao longo dos 21 anos de serviço completos, muitos foram os cargos desempenhados e funções organizativas de atividades integradas na disciplina de educação física, bem como em colaboração com outras áreas curriculares. Exerci funções docentes em sete escolas básicas do 2º e 3º ciclos, em diferentes meios, com realidades socioeconómicas distintas, e modos de funcionamento de administração e gestão escolar diferenciados.

O conjunto de experiências vivenciadas ao longo destes anos contribuíram para a evolução da minha ação enquanto educador e professor na área de educação física. Conduziram, por um lado, à reflexão sobre a ação pedagógica, à filtragem e seleção de bons exemplos e boas práticas de funcionamento organizativo da escola, e, por outro, contribuíram para o conhecimento produzido e apropriado ao longo do percurso

profissional, para a prática pedagógica quotidiana e para as relações interpessoais entre professores, alunos, escola e organização.

No quadro de dinâmica organizacional, foram-me atribuídos nos últimos cinco anos, várias funções de gestão, nomeadamente as que a seguir se enumeram: coordenador do corta mato escolar, coordenador do projeto compal air, diretor de turma, diretor de turma "projeto fenix" e coordenador do subdepartamento de educação física. Ao longo da minha carreira profissional e excluindo as funções anteriormente referenciadas, destacam-se ainda outros cargos desempenhados, dos quais se salientam o de coordenador da prova de prevenção rodoviária na escola, coordenador da prova de prevenção rodoviária a nível distrital; coordenador do projeto área escola, coordenador do desporto escolar, representante de grupo disciplinar do 2º ciclo e delegado de instalações.

No seguimento do desempenho das funções elencadas realça-se o reconhecimento conferido por algumas entidades ao trabalho desenvolvido, destacando-se os louvores a seguir descritos:

- A) no ano letivo 2001/2002 - organização da Fase Final Regional do Desporto Escolar, realizado em Viana do Castelo, nos dias 26,27 e 28 de abril de 2002 do qual obtive um louvor nos termos seguintes "*O êxito deste evento só foi possível devido à excelente Colaboração do referido docente*". Ofício de 2002-05-08 – nº 1490.

- B) 2010/2011 - organização de duas provas de BTT para a CLDE do Porto, tendo recebido felicitações pessoais via institucional emitidas pelo responsável da modalidade, Professor Rui Menezes Machado nos termos seguintes "*Aproveitamos a oportunidade para agradecer à vossa Escola, na pessoa do Professor Lourival, pela excelente organização da 1ª prova e desejar que esta 2ª prova tenha qualidade idêntica*".

2.5. Formação Académica

- **Licenciatura em Ensino (1993)** - Curso Superior de Professores do Ensino Básico, Variante de Educação Física, da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico de Viana do Castelo, concluído em 30 de junho de 1993, com a classificação final de 13 valores, ao qual foi conferido o grau de Licenciatura em Ensino de Educação Física, nos termos nº2 de portaria nº 374/90 de 14 de maio.

- **Diploma de Estudos Avançados – DEA (2003)** - obtido na Universidade de Salamanca, pela frequência e conclusão do Programa de Doutoramento ministrado pelo Departamento de Didáctica de la Expresión Musical, Plástica y Corporal – Universidad de Salamanca. Intitulado: Juego y Deporte Evolución Histórica – Área de Conocimiento Educación Física y Deportiva. A conclusão com aproveitamento da etapa de formação (período de docência e de investigação) do referido programa de doutoramento conferiu o grau de Professor Investigador na área de conhecimento de Educación Física y Deportiva.

2.5.1. Formação Contínua e de Desenvolvimento Profissional

Considerando os professores como «atores» educativos essenciais para uma melhoria da qualidade das escolas, não poderemos de igual modo menosprezar a importância de mecanismos estruturais e processos de apoio ao seu desenvolvimento profissional.

Por sua vez Marcelo (2009), defende que o desenvolvimento profissional dos professores deverá ser entendido como um processo individual e coletivo, contextualizado ao local de trabalho dos docentes e que contribui para o desenvolvimento das suas competências profissionais através de experiências formais e informais.

Também Day (2001) reforça esta ideia da importância dos mecanismos de apoio e da interação com o local de trabalho. “*O sentido do desenvolvimento profissional dos professores depende das suas vidas pessoais e profissionais e das políticas e contextos escolares nos quais realizam a sua atividade docente.*” (Day, 2001, p.15).

Ser professor é um processo que se desenvolve no tempo. Inicia-se muito antes do processo de formação inicial e prolonga-se ao longo de toda a vida, atravessando múltiplos contextos e diferentes dilemas, construindo conhecimento em vários domínios.

“A aprendizagem da profissão docente é um processo complexo, que se realiza durante toda a vida profissional e antes mesmo da entrada em curso de preparação formal para a docência, envolvendo diversos tipos de influência em diferentes contextos” (Carreiro da Costa, Carvalho, Onofre, Diniz & Pestana, 1996, p.7).

O sistema nacional de formação contínua de professores, criado pelo Decreto-Lei nº 249/92, de 9 de novembro, veio possibilitar a concretização do reconhecimento da formação contínua como um direito e um dever de todos os profissionais da educação e como condição necessária à progressão na carreira.

Reconhece-se à formação contínua de professores um papel crucial na valorização da profissão docente, no desenvolvimento organizacional das escolas e na melhoria das aprendizagens dos alunos (MEC, 1992).

No que concerne à formação é importante conhecer o que consta no Estatuto da Carreira Docente (ECD) articulado com o definido no Decreto-Lei n.º 41/2012, de 21 de fevereiro. O estatuto da carreira docente, define no artigo 37.º que *"o reconhecimento do direito à progressão ao escalão seguinte depende da verificação cumulativa"* de vários requisitos, entre os quais a *"frequência, com aproveitamento, de formação contínua ou de cursos de formação especializada, pelos docentes em exercício efetivo de funções em estabelecimentos de ensino não superior durante, pelo menos, metade do ciclo avaliativo, num total não inferior a: i) 25 horas, no 5.º escalão da carreira docente; e ii) 50 horas, nos restantes escalões da carreira docente"* (pag. 840).

Por sua vez, o Decreto-Lei n.º 22/2014 de 11 de fevereiro, no seu artigo 9.º refere que *"Para efeitos de preenchimento dos requisitos previstos para a avaliação do desempenho e para a progressão na carreira dos docentes em exercício efetivo de funções em estabelecimentos de ensino não superior previstos no ECD, exige -se que a componente da formação contínua incida em, pelo menos, 50% na dimensão científica e pedagógica e que, pelo menos, quatro quintos da formação sejam acreditados pelo CCPFC"* (pag. 1288).

Dando cumprimento ao exigido pela legislação em vigor, apresenta-se no quadro seguinte a seleção de cursos e ações de formação realizados no âmbito da formação contínua do docente acreditada pelo Conselho Científico Pedagógico de Formação Contínua de Professores e dinamizada pelos Centros de Formação de associação de escolas (CFAES), nos últimos cinco anos, com implicações na prática profissional.

Quadro 1: Formação realizada entre 2010 e 2014

Ano	Formação realizada
2014	Curso de Formação contínua creditada num total de 50 horas “Let’s Speak English?” (2 UC)
2013	Curso de Formação contínua creditada num total de 25 horas “Danças Sociais na Escola” (1 UC)
2013	Curso de Formação contínua creditada num total de 25 horas “O Ensino da Orientação Pedestre e BTT” (1 UC)
2011	Curso de Formação contínua creditada num total de 25 horas “Utilização das TIC nas Práticas Letivas” (1 UC)
2010	Curso de Formação contínua creditada num total de 25 horas, “Sexualidade e a Escola – Uma Abordagem Dinâmica e Transdisciplinar” (1 UC)
2010	Curso de Formação contínua creditada num total de 25 horas “Quadros Interativos Multimédia no Ensino/Aprendizagem das Artes e Expressões” (1 UC)

2.5.2. Trabalho Produzido, no Âmbito do SIEFLAS 2015.

TRANSPORTE ATIVO ENTRE CASA-ESCOLA EM VILA NOVA DE FAMALICÃO. ESTUDO DE UM CASO EM ESCOLA URBANA

Lourival Costa^{1,4}, Beatriz Pereira^{1,2}, Sérgio Souza^{1,2,3}, Ana Paula Matos^{1,2}, Joaquim Octávio Cunha^{1,5}

Universidade do Minho, Instituto de Educação¹
Centro de Investigação em Estudos da Criança (CIEC)²
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)³
Agrupamento de Escolas Camilo Castelo Branco (AECCB)⁴
Agrupamento de Escolas Vieira de Araújo (AEVA)⁵

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 utilizam os transportes passivos causando sérias implicações na redução da atividade física das crianças. As crianças representam o grupo que mais reage a estímulos externos, por esse motivo a escola assume um papel importante em relação a alteração dos hábitos da deslocação casa-escola. O objetivo deste estudo foi identificar os padrões de mobilidade das crianças no percurso casa-escola de acordo com o ano de escolaridade. Este estudo foi realizado numa escola pública no concelho de Vila Nova de Famalicão. Participaram 148 alunos do 5º e 6º ano, com idades entre 10-16 anos e média de 10,89 anos. 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 é o automóvel ligeiro (68,1%), deslocamento pedonal (22,2%) e o autocarro (9,7%), não se verificando diferença significativa em relação ao ano de escolaridade. Verificou-se ainda que dos (22,2%) da população que utiliza o deslocamento pedonal (68,2%) o faz em distâncias inferiores a 1Km em detrimento do automóvel (58,8%). Espera-se

concluir que já começa haver uma desmistificação em relação ao transporte ativo, possibilitando que os alunos passem a conhecer melhor sua cidade e o meio envolvente, usufruindo da inter-relação com o próximo e promovendo benefícios para sua saúde (anexo-1).

Palavras-chave: transporte ativo, crianças, escola.

Apresenta-se em anexo os trabalhos produzidos, pela restante equipa de investigação (anexo-2,3,4,5).

3. DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL E INVESTIGAÇÃO

Transporte Ativo entre casa e escola. Estudo de uma escola urbana de 2º ciclo.

3.1. Revisão da Literatura

Nas últimas décadas, o automóvel assumiu-se como o principal meio de transporte, tendo sido utilizado pela generalidade da população com o recurso preferido para a realização das deslocações diárias resultantes das atividades do quotidiano. O crescimento económico dos países, regiões e cidades, bem como, o investimento centrado nas infra estruturas 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 deste meio de transporte.

A importância que o automóvel hoje assume, evidencia-se quer na distribuição dos espaços urbanos, quer nas áreas que lhe são dedicadas. Com efeito, grande parte do espaço público urbano está hoje reservado à circulação e estacionamento dos veículos automóveis, 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.

Consequentemente 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 segundo McMillan (2005).

A atual concepção dos espaços urbanos negligencia a atividade física das populações, condiciona as deslocações a pé ou de bicicleta e contribui para 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 de acordo com Black et al. (2001). 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 segundo 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 (2002).

Apesar dos benefícios da prática de atividade física serem mundialmente reconhecidas, a modernização tecnológica tem vindo a promover o sedentarismo particularmente em crianças e adolescentes. Urge 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 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 Timperio et al (2006) os deslocamentos ativos para a escola das crianças podem colaborar no cumprimento das recomendações de atividade física diária. Wanner et al. (2012) afirmam que existem evidências positivas entre o deslocamento ativo e a atividade física e entre o deslocamento ativo e o 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.

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. Meron et al. (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, realizam 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.

Segundo Alves, Bispo & 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.

Existem imensos fatores que podem condicionar a realização de uma viagem com recurso ao modo pedonal ou de bicicleta, tais como: a hora, as condições meteorológicas e o local, entre outros.

Segundo Trocado (2012) as deslocações casa-escola representam uma parte relevante 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, que por vezes utilizam os espaços de circulação como estacionamento, aliada à inoperância das forças de segurança, inibe e condiciona a utilização da bicicleta como meio de transporte, mesmo para deslocações mais curtas.

Neste sentido, este estudo teve como objetivo principal identificar os padrões de mobilidade das crianças no percurso casa-escola de acordo com o ano de escolaridade.

3.2. Caracterização do Meio

A escola, situa-se no centro de Vila Nova de Famalicão um município geograficamente posicionado na região do baixo Minho, que conjuntamente com 14 municípios integram o distrito de Braga. Vila Nova de Famalicão tem uma área de 201,8 km e uma população de cerca de 130.000 habitantes, distribuídos por 48 freguesias.

Delimitado a Norte pelos Municípios de Braga e Barcelos, Este por Guimarães, Sul por Santo Tirso, Oeste por Vila do Conde e Póvoa de Varzim e Sudoeste pelo Município da Trofa.

Situada numa posição estratégica, em virtude de articular várias zonas de influência, Vila Nova de Famalicão tem tido um crescimento demográfico acentuado, acompanhado por uma forte industrialização.

A forte industrialização, nomeadamente nos setores: têxtil e vestuário, construção civil, metalúrgica e metalomecânica, agroalimentar, entre outras, contribuiu para que um

grande número de pessoas se fixasse residência em Vila Nova de Famalicão, constituindo para um aumento significativo da natalidade.

Nos últimos anos, fruto de uma excelente localização geográfica, com estruturas de transportes eficientes e uma qualidade de vida muito atraente face à região onde se insere, Vila Nova de Famalicão viu a sua população continuar a crescer, a uma taxa média de cerca de 1% ao ano, perspectiva que continuará por mais duas a três décadas. O agrupamento serve a população escolar das freguesias de Abade de Vermoím, Antas, Avidos, Lagoa, Landim, Selde S. Miguel, Seide S. Pedro e grande parte da área urbana da cidade de Vila Nova de Famalicão.

O concelho de Vila Nova de Famalicão possui estabelecimentos de ensino em todos os graus de ensino. Comparativamente com a realidade do Norte e até do País, pode-se dizer, que o concelho dispõe de uma situação bastante satisfatória, comparativamente com outros concelhos. O conselho possui uma grande oferta a nível de escolas desde o ensino oficial a particular, onde é patente a grande competitividade entre elas para captarem alunos.

Para completar a caracterização do estado do ensino no concelho, não se pode deixar de analisar o nível de qualificação da população (13% - nenhum, 36% - 1º ciclo ensino básico, 18% - 2º ciclo ensino básico, 12% - 3º ciclo ensino básico, 13% - ensino secundário, 1% - ensino médio e 7% - ensino superior).

O abandono escolar regista ainda uma taxa de 8% ao nível da escolaridade obrigatória. Contudo, cerca de 27% de jovens com idade compreendida entre os 18 e os 24 anos não concluíram a escolaridade obrigatória. Esta situação estará em parte condizente com o baixo nível de escolaridade da população, apesar da melhoria dos últimos anos: 54% da população concelhia possui escolaridade igual ou inferior ao 6º ano, quando em Portugal a taxa é de 47,6%.

3.3. Objetivos do Estudo

Os objetivos deste estudo foram:

- 1- Identificar os padrões de mobilidade das crianças no percurso casa-escola de acordo com o ano de escolaridade;
- 2- Identificar as preferências de transporte a usar pelos alunos de acordo com o ano de escolaridade.

3.4. Conceção e Caracterização Metodológica de Investigação

Concluído o enquadramento teórico que alicerça este estudo procede-se à descrição das opções metodológicas e as técnicas, utilizadas na investigação.

3.4.1. Considerações Metodológicas

Em qualquer investigação pode optar-se por várias escolhas metodológicas. No entanto, seja qual for a opção da metodologia a utilizar, deve ter-se em conta a essência da problemática a investigar. Assim, nesta investigação optou-se pela utilização de uma metodologia de carácter quantitativo com uma abordagem descritiva, pois considerou-se ser a mais adaptada na medida em que traduz, em números, as informações e as opiniões dadas pelos participantes, sendo depois analisadas descritivamente.

De acordo com Vilelas (2009) a investigação quantitativa baseia-se especialmente na identificação de relações entre as variáveis, descrevendo-as a partir da análise estatística dos dados.

Na ótica de Fortin (1999) os objetivos de qualquer pesquisa declaram o porquê da investigação. Estes instituem um enunciado que declara a orientação de toda a investigação.

O ponto seguinte do nosso trabalho diz respeito à escolha do paradigma quantitativo como opção metodológica.

3.4.2. O Paradigma Quantitativo como opção Metodológica

Enunciado o problema a investigar e os objetivos da investigação importa agora identificar a opção metodológica utilizada no nosso tipo de estudo. O tipo de estudo é definido atendendo ao modelo de questões de investigação que equivalem à extensão de conhecimentos existentes sobre uma determinada área de domínio (Fortin, 2003).

De acordo com Raupp e Beuren (2003) a investigação quantitativa é caracterizada pelo uso de instrumentos estatísticos, preocupando-se com o tratamento unânime dos conhecimentos.

Para Richardson (1999, cit in Raupp e Beuren, 2003) a investigação quantitativa é importante uma vez que tem como objetivo garantir a exatidão dos resultados, evitando alterações de interpretação e análise, possibilitando a firmeza quanto às deduções feitas.

De acordo com Deslandes e Assis (2002, cit in Vilelas, 2009) o modelo quantitativo formula hipóteses prévias, procurando assim causas para os factos estudados. Este modelo conhece e controla as variáveis preocupando-se com a validade e fiabilidade da investigação, produzindo sínteses teóricas.

A investigação quantitativa supõe leis gerais que regem os fenómenos, usando técnicas de verificação sistemática, procura explicações causais para os fenómenos e produz generalizações teóricas com validade e confiabilidade Fortin M. *et al* (2002).

Também na opinião de Fortin (2003) o método quantitativo é encarado como um sistema de recolha de dados quantificáveis e observáveis que, por sua vez contribuem para a validação e o desenvolvimento do conhecimento.

Nesta investigação opta-se pelo paradigma quantitativo dado que consiste em descrever e quantificar os dados presentes no questionário relativos ao “*Transporte Ativo e Rotinas*”, recolhendo as opiniões das crianças, sobre a temática, de uma forma estruturada e focalizada.

Assim, esta investigação quantitativa terá como objetivo o aprofundamento da temática a investigar, procurando uma natureza de realidade singular e fragmentável. Os sujeitos participantes serão vistos como objeto de investigação sendo o investigador externo.

3.4.3. Desenho de Investigação: Estudo Descritivo

Definido o paradigma quantitativo torna-se essencial realçar as características do estudo descritivo na nossa investigação.

De acordo com Gil (1999, cit in Raupp & Beuren, 2003) o estudo descritivo tem como objetivo principal descrever as características de um determinado fenómeno ou população, sendo a utilização de técnicas padronizadas de recolha de dados uma das suas características mais relevantes.

Também Duhamel e Fortin (1999) defendem que um estudo descritivo tem como objetivo a discriminação dos conceitos ou dos fatores determinantes que se encontram associados ao fenómeno em estudo.

O estudo descritivo tem como principal preocupação a descoberta de características de conjuntos idênticos de fenómenos. Este estudo descreve um fenómeno a partir de uma dada observação (Vilelas, 2009). Nos estudos descritivos as questões são selecionadas medindo-se cada uma delas descrevendo-se assim o problema a investigar (Hernández Sampieri et al., 2003, cit in Vilelas, 2009).

De acordo com Selltiz e colaboradores (1967, cit in Vilelas, 2009) os estudos descritivos aumentam os conhecimentos da dimensão do problema a investigar conquistando assim uma visão mais ampla do mesmo. Assim, os estudos descritivos delineiam os factos, que por sua vez, alicerçam o problema a investigar ou seja estabelecem comportamentos concretos; investigam as formas de conduta dos sujeitos inerentes á investigação e caracterizam demograficamente as unidades investigadas (Vilelas, 2009).

Dada a natureza da investigação foi elaborado um estudo do tipo descritivo uma vez que o objetivo é baseado na interpretação dos fatos e na discriminação dos fatores determinantes do fenómeno em pesquisa e para tal será utilizado um instrumento de recolha de dados permitirá uma visão do fenómeno a estudar.

No ponto seguinte será mencionada a técnica de recolha de dados utilizada nesta investigação.

3.4.4. O Questionário Enquanto Técnica de Recolha de Dados

Nesta pesquisa foi utilizado, como técnica de recolha de dados, o inquérito por questionário.

De acordo com Parasuraman (1991, cit in Chagas, 2000), um questionário é um conjunto de questões, realizado para produzir os dados para se alcançarem os objetivos de uma pesquisa. Apesar de o mesmo autor confirmar que nem todas as pesquisas utilizam essa técnica de recolha de dados o questionário é essencial na investigação científica, particularmente nas ciências sociais.

A construção de um questionário requer esforço e tempo, dado que não existe uma metodologia padrão para a sua construção, no entanto existem conselhos de diferentes autores para essa importante função.

Na opinião de Fortin (1999) o questionário é uma técnica de recolha de dados que necessita de respostas a um conjunto de questões por parte dos sujeitos inquiridos.

Na opinião de Lakatos e Marcony (1988) o questionário é um “instrumento de colheita de dados, constituído por uma série de perguntas”(p. 201).

A construção de um inquérito por questionário envolve uma série de comportamentos metodológicos que fazem parte dos objetivos que se pretendem avaliar.

O inquérito por questionário utilizado no estudo foi o definido e desenvolvido por Pereira *et al* (2014), todo ele elaborado tendo em conta os seus destinatários.

3.5. Caraterização da Amostra

A população deste estudo é composta por alunos do 5º e 6º ano de escolaridade de uma escola pública do concelho de Vila Nova Famalicão, distrito de Braga.

Participaram 148 alunos com idades compreendidas entre os 10 e 16 anos, sendo a média de (10,75 anos e desvio padrão 0,963), correspondendo a 35,% da população do 5º e 6º ano. Em relação ao 5º ano a idade varia entre os 10 e 14 anos, sendo a média 10,44 anos e desvio padrão 0,911, tendo a salientar que 8,7% desta amostra corresponde a alunos que estão entre os 12 e 14 anos de idade correspondendo a 6 alunos. No 6º ano as idades são compreendidas entre os 11 e 16 anos, sendo a média de 11,36 anos desvio padrão 0,789, salientando-se que 7.7% desta amostra corresponde a alunos que estão entre os 13 e 16 anos de idade correspondendo a 6 alunos.

3.6. Instrumentos

Como instrumento de recolha dos dados foi utilizado um questionário desenvolvido por Pereira *et al* (2014), “Questionário aos alunos - Transporte Ativo e Rotinas” (anexo-6). Para este estudo foram recolhidos os dados na sua globalidade. Nos questionários aplicados manteve o anonimato dos alunos inquiridos.

O questionário mencionado 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 análise estatística dos dados foi utilizado o programa SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) – Versão 22.

3.7. Procedimentos

Para aplicação dos questionários foram cumpridas as formalidades de pedido de autorização institucional para conseqüente aprovação e deferimento favorável. O procedimento descrito foi também alargado aos encarregados de educação tendo sido solicitada a sua colaboração e autorização na implementação do projeto.

Os questionários foram aplicados na aula de Educação Física a seis turmas (três do 5º ano e três do 6º ano de escolaridade), os alunos foram informados o que era pretendido e retiradas as dúvidas existentes. A aplicação decorreu na aula de noventa minutos, no

início do mês de fevereiro do corrente ano, tendo demorado aproximadamente 60 minutos. O restante tempo foi utilizado para informar e sensibilizar os alunos quanto a importância e o objetivo do estudo que se estava a realizar. Foram também tiradas as dúvidas que foram levantadas ao longo do preenchimento do questionário. Aqui temos a destacar a dificuldade que os alunos tiveram em sinalizar a distância entre casa e a escola.

Para que este projeto fosse aplicado efetuou-se um pedido ao Diretor do Agrupamento dando (anexo-7), a conhecer a aprovação dada pela Direção Geral de Inovação Curricular do inquérito n.º 0101600009, com a designação “O Transporte Ativo de Bicicletas nos Hábitos de deslocação para a escola”, registado em 03-02-2014.

Para a aplicação dos questionários, foram definidas três fases.

Na primeira fase procedeu-se à disponibilização de informação aos diretores de turma, os quais foram postos ao corrente do projeto que se iria implementar no estabelecimento de ensino.

A segunda fase ocorreu na reunião do primeiro momento de avaliação, que decorreu na segunda semana de janeiro de dois mil e quinze. Os encarregados de educação, foram informados pelo respetivo diretores de turma dos seus educandos, do estudo que se iria realizar neste no estabelecimento de ensino. Foi-lhes solicitado que assinassem um documento a autorizar (anexo-8) a participação dos seus educandos no estudo. Os mesmos foram convidados a preencher o questionário referente ao encarregado de educação.

Foram informados que os questionários eram confidenciais.

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%. A sua aplicação ocorreu na aula de Educação Física, no bloco de noventa minutos, tendo sido explicado pelo professor o objetivo do questionário e clarificadas eventuais dúvidas referente à sua aplicação.

3.8. Verificação da Distância Escola-Casa

Durante a aplicação dos questionários foi verificado que os alunos tinham dificuldade em quantificar a distância casa-escola.

Face à situação e para uma maior fiabilidade dos dados recolhidos foi solicitado pelo investigador, o acesso à base de dados escolar dos alunos, confirmando-se individualmente, o local de residência de cada um dos alunos.

Posteriormente com recurso ao Google Maps, foram verificadas todas as distâncias entre escola-casa, comparadas com as respostas dadas e retificadas aquelas que apresentaram desconformidades entre as reais e as declaradas (anexo-9).

No total das respostas, detetou-se que apenas 34,3% dos alunos do 5º ano e 32,05% dos alunos do 6º ano tinham identificado corretamente os valores de distância casa-escola.

Sugere-se que em estudos futuros, nos quais se analisem distâncias, estes devam conter locais de referência e distâncias definidas, no intuito de ajudar os participantes a identificar com fiabilidade os valores em km.

Quadro 2: Verificação da desconformidade entre as distâncias reais e as declaradas.

Ano Escolaridade	Distância inferior	Distância superior	Distância Correta	TOTAL
5º ano	26 37,2%	20 28,5%	24 34,3%	70 100%
6º ano	25 32,05%	28 35,9%	25 32,05%	78 100%
TOTAL	51 34,5%	48 32,4%	49 33,1%	148 100%

Para a análise estatística dos dados foi utilizado o programa SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) – Versão 22.

3.9. Apresentação dos Resultados

Como podemos constatar no quadro 3 e com base na análise dos resultados obtidos através da recolha dos questionários aplicados aos alunos, pode concluir-se que a opção referida de mobilidade dos alunos no trajeto casa-escola é o automóvel ligeiro, tanto no 5º ano 63% como no 6º ano 72%, seguido em ambos 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%. Os resultados não apresentam diferenças estatisticamente significativas.

Nenhum aluno assinalou a deslocação para a escola de bicicleta como transporte utilizado. Com base nos resultados analisados, salienta-se a preferência pelo 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%.

Quadro 3: Qual o principal meio de transporte utilizado entre a deslocação casa-escola?

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

Neste estudo e no que respeita à distância verificou-se que 38,6% dos alunos do 5º ano, residem a uma distância inferior a 1 km, enquanto que apenas 18,2% dos 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%. Os resultados demonstram diferenças estatisticamente significativas. 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 reside neste intervalo enquanto que 58,5% dos alunos do 6º ano também.

Quadro 4: Distribuição dos alunos em relação à distância e ao ano de escolaridade.

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

Como podemos constatar no quadro 5 e com base na análise dos resultados obtidos através da recolha dos questionários aplicados aos alunos, 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 25%. Com base na análise global das respostas pode-se concluir que 80,7% dos alunos prefere o transporte ativo em detrimento do transporte passivo e, dentro deste, gostavam de usar a bicicleta como meio de transporte.

Quadro 5: Como gostarias de vir para a escola?

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

No que respeita à questão “Tens bicicleta?” constata-se com base nas respostas dos inquiridos do quadro seis que nos dois anos escolares estudados, a percentagem ronda os 91,2% em relação ao possuir bicicleta. A percentagem de alunos do 5º ano é de 88,6% e do 6º ano é de 93,6%. Apesar dos resultados serem diferentes não apresentam diferenças estatisticamente significativas. No quadro sete “sabes andar de bicicleta?” pode-se constatar que apesar de 91% dos alunos terem bicicleta, só 87% sabem andar de bicicleta.

Quadro 6: Tens bicicleta?

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%

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

Quadro 7: Sabes andar de bicicleta?

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%

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

Dos 146 alunos que responderam a esta questão constata-se, no quadro 8, que 71,2% dos inquiridos acha ser possível realizar o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta comparando os valores percentuais verifica-se que a incidência das resposta é similar, com valores a rondar os 73,5% no 5º ano e 69,2% no 6º ano, os resultados não apresentam diferenças estatisticamente significativas. Em relação aos 29% dos alunos que responderam não ser possível realizar o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta os valores são semelhantes no 5º ano e do 6º ano.

Quadro 8: 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: ($\chi^2=0,328$, $p=0,567$)

Como podemos constatar no quadro nove e com base nos alunos que responderam a esta questão, são tidos em conta os aspetos positivos ou negativos em relação ao pensamento “se é possível ou não realizarem o transporte casa-escola a pé ou de bicicleta”. Numa primeira fase 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 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%. Os resultados não apresentam diferenças estatisticamente significativas,

Quadro 9: Quais os aspetos que podem condicionar a escolha de transporte entre casa-escola?

Aspetos que justifiquem as escolhas feitas		Ano Escolaridade		TOTAL	Total acumulado
		5º ano	6º ano		
Aspetos positivos	Proximidade casa escola	33 54,1%	29 43,9%	62 48,1%	64,5%
	Desfrutar do percurso	3 4,9%	6 9,1%	9 7,2%	
	Diversão prazer	3 4,9%	3 4,5%	6 4,7%	
	Boa condição física	1 1,6%	2 3%	3 2,5%	
	Praticar Atividade Física	1 1,6%	1 1,5%	2 1,8%	
Aspetos negativos	Longa distância	13 21,3%	20 30,3%	33 26%	35,5%
	Cansativo	3 4,9%	0 0%	3 2,5%	
	Insegurança/trânsito/Violência	4 6,7%	5 7,7%	9 7,2%	
TOTAL		61 100%	66 100%	127 100%	100%

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

3.10. Discussão dos Resultados

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, 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 atividades.

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.

Divergente do estudo de DiGuseppi , Roberts, Li & 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.

No trabalho desenvolvido verifica-se que, em ambos os grupos de alunos, o meio de transporte mais utilizado é o automóvel ligeiro, o que vai de acordo com McMillan (2005). A opção mencionada na mobilidade dos alunos no trajeto casa-escola é o automóvel ligeiro, não se verificando diferenças significativas entre o 5º e 6º anos seguido em ambos 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%. Com base nos dados analisados, salienta-se a preferência no transporte passivo em detrimento do transporte ativo que surge em segundo lugar (modo pedonal).

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, pois a bicicleta é mais rápida do que o automóvel em curtas distâncias (Council, (2010).

Analisando as respostas à questão “como gostarias de vir para a escola?”, na qual não houve interferência do encarregado de educação, a escolha recaiu

surpreendentemente na escolha da bicicleta, tendo sido a opção de 58% dos alunos do 5ºano e 53,9% do 6º ano.

O deslocamento pedonal também foi referenciado por grande parte dos alunos nos diferentes anos, 24,6% no 5º ano e 24,8% no 6º ano.

A escolha “nenhum dos dois” só foi sinalizada por 17,4% dos alunos do 5º ano e 21,1% do 6º ano.

Esta escolha faz com que as crianças dos diversos anos prefiram o transporte ativo com 80,7% em detrimento do transporte passivo 19,3%.

Relacionando a distância até 5 km, que é onde reside a maioria dos alunos do estudo, conclui-se que 65% desta população podia realizar o transporte ativo em vez dos 22,2% que o faz no seu dia a dia.

Apesar da grande maioria dos alunos possuir bicicleta própria (91,2%), só 87% dos inquiridos sabe utilizar este meio de transporte.

Neste estudo, nenhum aluno mencionou que usava a bicicleta para se deslocar entre casa-escola. Esta situação pode-se dever-se, em grande parte, à falta de bicicletário na escola.

No que respeita as ciclovias, a cidade de Vila Nova de Famalicão encontra-se muito deficitária. Apesar de a Câmara Municipal em agosto de 2014 se ter publicitado a criação de seis ciclovias, ainda nenhuma foi iniciada (Nota do Gabinete de Imprensa da C.M. Vila Nova de Famalicão, em 2014-09-18 “Famalicão apresenta Rede Ciclável Urbana no Dia Europeu sem Carros”).

Aliada à ausência das ciclovias, surge ainda, a falta de parques para as bicicletas, tanto na via pública como nas escolas.

Os alunos do estabelecimento em causa realizaram uma petição a solicitar à Câmara Municipal um parque para as bicicletas. Participaram nesta petição a maioria dos alunos do 5º ao 9º ano de escolaridade.

3.11. Conclusões

As conclusões que emanam deste estudo são as seguintes:

1 - Verifica-se que o deslocamento pedonal se encontra como segunda em ambos os grupos, verificando-se uma diminuição da 8,15% de crianças que se deslocam a pé do 5º para o 6º ano. No 5º ano corresponde a 26,86% e no 6º ano a 18,71%.

2- Até à distância de 5km encontra-se a maioria dos alunos, 65,3 % verificando-se um decréscimo em relação ao 5º ano é de 72% e 6º ano é de 58,4%. Relacionando a distância até 5 km, que é onde reside a maioria dos alunos do estudo, conclui-se que 65,3% desta população podia realizar o transporte ativo em vez dos 22,2% que o faz no seu dia a dia.

3- Apesar de mais de 88,6% dos alunos possuírem bicicleta só 84% é que sabe andar. A escola deve criar oportunidade para que os alunos possam aprender a andar de bicicleta por esta ser essencial para a independência de mobilidade e um exercício físico por excelência.

4- Em relação à pergunta “Pensas ser possível fazer o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta?” ambos os grupos afirmaram com um sim esmagador de 69% o motivo mais expressivo foi o de proximidade casa-escola que no 5º ano é de 54,1% e no 6º ano é de 43,9%.

5- Tendo em conta as características geográficas da, cidade com muito pouco declive, o uso da bicicleta assume-se como uma opção de transporte.

O projeto de investigação por nós realizado encontrou um contexto favorável que pode contribuir para mudar futuramente o tipo de deslocação para a escola, nomeadamente através do uso da bicicleta. A Câmara Municipal apresentou o “Projeto Ciclável” em setembro de 2014, onde futuramente o município vai usufruir de 6 ciclovias, que vão ligar os diversos pontos da cidade. Para que os alunos possam usufruir das futuras ciclovias, foi feito um abaixo assinado ao município pedindo um bicicletário para a escola com urgência.

A construção deste parque contribuirá para a diminuição do trânsito na área envolvente à escola, melhorando a qualidade do ar e ajudando no bem estar físico (aumento da atividade física) e psicológico dos alunos.

A adoção desta opção poder-se-ia propagar pelas escolas circundantes, que são duas, com a distância de uma rua a separá-las.

3.12. Recomendações e Implementação de Atividades na Escola

3.12.1. Intervenção Realizada

Da análise das respostas do questionário aplicado aos alunos verificou-se que 47,8% dos alunos do 5º ano e 35,5% dos alunos do 6º ano mencionaram não conhecer as regras de circulação e condução a pé ou de bicicleta. No quadro que se segue apresentam-se os resultados referidos.

Quadro 10: Conheces as regras de circulação e conduta a pé ou de bicicleta?

Regras de circulação e conduta ?			
Ano de Escolaridade	Sim	Não	TOTAL
5º ano	36 52,2%	33 47,8%	69 100%
6º ano	49 64,5%	27 35,5%	76 100%
TOTAL	85 58,6%	60 41,4%	145 100%

Face à necessidade de se fomentar o conhecimento das regras de circulação, foi implementado e dinamizado o “Modulo de Prevenção e Segurança Rodoviária – 2011/2012” (anexo-10), inserido no Projeto de Sensibilização à Prevenção Rodoviária, nas aulas de educação física do 6º ano, no bloco de 90 minutos, no mês de abril do corrente ano.

Para a operacionalização da primeira fase, foram facultados aos alunos vários desdobráveis “Manual do Aluno” (anexo-11) referentes á contextualização das regras de trânsito e código da estrada.

O desenvolvimento do projeto em consequência as restantes fases serão operacionalizadas no próximo ano letivo, dado que, vai ser proposto a direção do agrupamento para no próximo ano letivo a inclusão destes conteúdos na aula de Oferta Complementar (Formação Cívica).

Como tarefa complementar foram propostas aos alunos duas atividades. Na primeira foi pedido aos alunos que sinalizassem no mapa da cidade (anexo-12) o percurso casa-escola e na outra criassem novas ciclovias.

Este trabalho vai ser apresentado a Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão.

Os alunos do estabelecimento em causa realizaram uma petição (anexo-13) a solicitar à Câmara Municipal um parque para as bicicletas. Participaram nesta petição a maioria dos alunos do 5º ao 9º ano de escolaridade.

3.12.2. Intervenção a Implementar

Historicamente, a escola tem sido um local privilegiado para a implementação das intervenções, por várias razões: primeiro, os alunos gastam considerável parte do dia na escola; segundo, programas baseados na escola podem alcançar muitas crianças em um período relativamente curto de tempo; terceiro, a maioria das escolas oferecem conteúdos curriculares de educação em saúde e meio ambiente saudável como parte de sua missão através das aulas de Oferta Complementar/Formação Cívica; quarto, as escolas oferecem todas as condições para a implementação de projetos novos; quinto, uma vez que um programa for aceite e adotado dentro da escola, é grande a possibilidade de que se torne institucionalizado e mantido durante longo período de tempo; finalmente, o ambiente escolar tem uma rede social poderosa de professores que estão dispostos a participar em projetos inovadores.

Neste pressuposto, foi sugerido à direção do agrupamento a inclusão do Módulo de Prevenção e Segurança Rodoviária, parte integrante do Projeto de Sensibilização à Prevenção Rodoviária, nos conteúdos da disciplina de Oferta Complementar (Formação Cívica).

Neste contexto delineou-se um projeto de intervenção para o próximo ano letivo com os seguintes pontos:

- 1- Fase - aulas teóricas – apresentação / motivação para o desenvolvimento da atividade;
- 2- Fase - aula prática no circuito de segurança rodoviária;
- 3- Fase - aula teórica para analisar as duas primeiras fases. Nesta aula. Os alunos poderão tirar ilações e/ou corrigir eventuais erros ou informações;
- 4- Fase - aula prática no circuito de segurança rodoviária, Neste momento os alunos deverão ser capazes de utilizar o circuito com eficácia pretendida;
- 5- Avaliação final: reflexão sobre a prestação individual e conjunta.

4- Considerações Finais

Algumas ideias/reflexões sobressaem após a conclusão deste trabalho. Com efeito, uma das virtudes da pesquisa/investigação é provocar uma espécie de sobressalto na forma como olhamos para uma realidade, aparentemente estável/imutável, alterando ou acrescentado algo de novo e “forçando” uma mudança na prática.

Neste sentido, a ação pedagógica será inevitavelmente influenciada pela tomada de consciência de que existem campos de intervenção no contexto da escola, para além das aulas de educação física, passíveis de influenciar os níveis de atividade física das crianças e adolescentes e, se possível, contribuir para a aquisição de estilos de vida ativos que perdurem como o transporte ativo casa-escola.

A bicicleta foi, no passado, um meio de deslocação muito popular.

Os hábitos de mobilidade alteraram-se a favor do carro, traduzindo um aumento do trânsito e a inevitável dificuldade em partilhar o espaço transitável. Esta tendência exige uma nova cultura que a escola pode promover.

O presente estudo foi concebido nesta perspetiva de mudança, através de um projeto de investigação, intervenção e implementação com o objetivo de estimular a utilização da bicicleta nas deslocações para a escola, proporcionando uma alternativa independente de mobilidade.

Em termos globais o presente estudo procurou transmitir uma mensagem de reconversão das prioridades atuais ao nível das opções de mobilidade nas deslocações de casa-escola, tentando colocar a bicicleta na dianteira das soluções atrativas e ativas de mobilidade de modo a evidenciar as suas virtudes ambientais, de autonomia, de combate ao sedentarismo e principalmente de adoção de um estilo de vida mais saudável.

5. 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*. 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>

Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão (2015). *Mapa Turístico*. Acedido 8 fev.2015. Disponível em http://www.cmvnfamalicao.pt/?it=search_res&ptermo=mapa+cidade&op=2&pini=6

Chagas, A. (2000). *O Questionário na Pesquisa Científica*. (Vol.1). Campinas: Universidade Católica de Campinas.

Costa, F., Carvalho, L., Onofre, M., Diniz, J. & Pestana, C. (1996). *Formação de Professores em Educação Física. Conceções, Investigação, Prática*. Faculdade de Motricidade Humana. Cruz-Quebrada. Lisboa.

Council, A. B. (2010). *The Australian National Cycling Strategy, 2011-2016*: Austroads.

Day, C. (2001). *Desenvolvimento Profissional de Professores. Os desafios da aprendizagem permanente*. Porto Editora.

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>

Duhamel, Fabi; M. Fortin. (1999). "Os estudos de tipo descritivo". M.-F. Fortin, O processo de investigação. Da concepção à realização: 161-171.

Decreto-Lei n.º 41/2012, de 21 de Fevereiro do Ministério da Educação e Ciência. Diário da Republica, 1.ª Serie-N.º 37-21 de fevereiro de 2012. Acedido a 13 fev.2015. Disponível em http://projectos.braga.ucp.pt/docs/DL_41_2012_ECD.pdf

Decreto-Lei n.º 22/2014, de 11 de Fevereiro do Ministério da Educação e Ciência.
Diário da República, 1.ª Serie-N.º 29-11 de
fevereiro de 2014. Acedido a 13 fev.2015. Disponível em
<http://www.ccpfc.uminho.pt/uploads/RJFCP%20DL22.2014.pdf>

Fortin, M. (1999). *O Processo de Investigação: da Conceção à realização*, (3ª ed)
Loures: Lusociência.

Fortin, M.; Raymond G.; Marcel, N. (2003). *Métodos de colheita de dados. O
processo de investigação: da concepção à realização*.

Fortin, M.; Vissandjée, B & Côte, J. (2000). Escolher um problema de investigação. In:
M. Fortin, (Edit). *O processo de investigação: da Conceção à realização*. (2ª ed)
Loures: Lusociência.

Jacinto, J., Comédias, J., Mira, J., Carvalho, L. (2005). *Revisão dos Programas
Nacionais de Educação Física*. Ministério da Educação.

Lakatos, M.; Marcony, M. (1988). *Fundamentos de metodologia científica*. (3ªed) São
Paulo: Atlas.

Marcelo, C. (2009). Desenvolvimento profissional: passado e futuro. *Revista de Ciência
da Educação*, 8, 7-72.

McMillan, T. (2009). *Walking and biking to school, physical activity and health
outcomes. Active Living Research*.

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>

Modulo de Prevenção e Segurança Rodoviária (2011/2012). Acedido a 8 fev.2015.
Disponível em

http://joomla.ebaveromar.com/images/stories/Modulo_Seguranca_Rodoviaria.pdf

Raupp, F. & Beuren, I. (2003). Metodologia da Pesquisa aplicada às Ciências Sociais. In Beuren, I. (Org.) *Como elaborar trabalhos monográficos em Contabilidade*. Acedido abril 28, 2015, em http://www.geocities.ws/cienciascontabeisfecea/estagio/Cap_3_Como_Elaborar.pdf

Renault. Segurança para todos. *Manual do Aluno*. Acedido a 8 fev. 2015. Disponível em http://joomla.ebaveromar.com/images/stories/Manual_Aluno_Prev_Rodov.pdf

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.

Vilelas, J. (2009). *O processo de Construção do Conhecimento*. Lisboa: Edição Sílabo 119-252.

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)

6. Anexos

Anexo-1

TRANSPORTE ATIVO ENTRE CASA-ESCOLA EM VILA NOVA DE FAMALICÃO. ESTUDO DE UM CASO EM ESCOLA URBANA

Lourival Costa^{1,4}, Beatriz Pereira^{1,2}, Sérgio Souza^{1,2,3}, Ana Paula Matos^{1,2}, Joaquim Octávio Cunha^{1,5}

Universidade do Minho, Instituto de Educação¹
Centro de Investigação em Estudos da Criança (CIEC)²
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)³
Agrupamento de Escolas Camilo Castelo Branco (AECCB)⁴
Agrupamento de Escolas Vieira de Araújo (AEVA)⁵

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 utilizam os transportes passivos causando sérias implicações na redução da atividade física das crianças. As crianças representam o grupo que mais reage a estímulos externos, por esse motivo a escola assume um papel importante em relação a alteração dos hábitos da deslocação casa-escola. O objetivo deste estudo foi identificar os padrões de mobilidade das crianças no percurso casa-escola de acordo com o ano de escolaridade. Este estudo foi realizado numa escola pública no concelho de Vila Nova de Famalicão. Participaram 148 alunos do 5º e 6º ano, com idades entre 10-16 anos e média de 10,89 anos. 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 é o automóvel ligeiro (68,1%), deslocamento pedonal (22,2%) e o autocarro (9,7%), não se verificando diferença significativa em relação ao ano de escolaridade. Verificou-se ainda que dos (22,2%) da população que utiliza o deslocamento pedonal (68,2%) o faz em distâncias inferiores a 1Km em detrimento do automóvel (58,8%). Espera-se concluir que já começa haver uma desmistificação em relação ao transporte ativo, possibilitando que os alunos passem a conhecer melhor sua cidade e o meio envolvente, usufruindo da inter-relação com o próximo e promovendo benefícios para sua saúde.

Palavras-chave: transporte ativo, crianças, escola.

Anexo-2

TRANSPORTE ATIVO EM ALUNOS DO 5º E 6º ANO DE ESCOLARIDADE, POR GÉNERO, EM MEIO PREDOMINANTEMENTE RURAL

Joaquim Octávio Cunha ^{1,4}, Beatriz Pereira ^{1,2}, Sérgio Souza ^{1,2,3}, Ana Paula Matos ^{1,2}, Lourival Costa ^{1,5}

¹ Instituto de Educação, Universidade do Minho – Braga (IE, UM); ² Centro de Investigação em Estudos da Criança – Universidade do Minho (CIEC, UM); ³ Universidade Federal do Maranhão (UFMA); ⁴ Agrupamento de Escolas Vieira de Araújo (AEVA); ⁵ Agrupamento de Escolas Camilo Castelo Branco (AECCB)

RESUMO

Com o presente estudo pretendeu-se saber qual o tipo de deslocamento utilizado no trajeto casa-escola e quais as limitações ao modo ativo (caminhar ou ir de bicicleta), por género, junto de alunos de 5º e 6º ano de escolaridade em meio predominantemente rural.

Aplicou-se um questionário a 120 crianças: 52 raparigas e 68 rapazes com idades compreendidas entre os 9 e os 15 anos, cuja média de idades é de 10,7 anos, sendo de 10,58 anos nas raparigas e de 10,95 anos nos rapazes, de uma escola pública do distrito de Braga. Verificou-se que o meio de transporte mais utilizado no deslocamento entre a casa e a escola é o Transporte Público/ Autocarro com 68,4% seguido pelo Automóvel Ligeiro/ Particular com 23,9% e A Pé com 7,7 %. Apurou-se que o principal fator que contribui para esta postura, é a longa distância, essencial obstáculo ao uso do transporte ativo, neste enquadramento social e geográfico. Constatou-se que existem diferenças por género; as raparigas se pudessem viriam a pé para a escola 15,7 % ou de bicicleta 35,3 % e os rapazes viriam a pé 10,3% e 52,9 % de bicicleta.

Palavras Chave: Transporte Ativo. Crianças. Escola. Rural.

Anexo-3

ROTINAS DE VIDA DAS CRIANÇAS E A ATIVIDADE FÍSICA.

QUAL É O CONTRIBUTO DO PERCURSO CASA ESCOLA?

Pereira, Beatriz¹, Cunha, Joaquim Octávio², Souza, Sérgio³,

Matos, Ana Paula⁴, Costa, Lourival⁵

¹Universidade do Minho/Instituto de Educação (UM, IE), Centro de Investigação em Estudos da Criança (CIEC) - beatriz@ie.uminho.pt; ²(UM, IE) - joaquimcunha@portugalmail.pt; ³(UM, IE) Universidade Federal do Maranhão (UFMA) – sergioadesouza@gmail.com;

⁴(UM, IE, CIEC) – paularmatoso@yahoo.com.br; ⁵(UM, IE) - lourivalcosta@portugalmail.pt;

INTRODUÇÃO

A Organização Mundial de Saúde recomenda a realização de uma hora por dia de atividade física para as crianças (WHO, 2010). Para atingir estas recomendações de forma sustentável é necessário considerar as rotinas de vida e, após uma análise detalhada verificamos que é na deslocação para a escola que a atividade física pode ser aumentada de forma sustentável com efeitos positivos no desenvolvimento integral da criança e no ambiente. A disciplina de Educação Física, o Desporto Escolar, Federado ou de Lazer e o tempo de recreio são fundamentais mas não são suficientes para que a criança atinja os níveis de atividade física recomendada.

OBJETIVO

Este estudo tem por objetivo descrever como é que as crianças de 10-12 anos se deslocam para a escola e também sensibilizá-las para a aquisição de rotinas de vida diária das crianças e o aumento da atividade física.

MÉTODO

Participantes.

Foram inquiridas 120 crianças (F=52 e M=68) de 5º e 6º anos de uma escola de uma vila do interior, na serra do Gerês.

Instrumentos

Foi utilizado um questionário (Pereira *et al.*, 2014) com perguntas abertas e fechadas sobre as formas de deslocamento no percurso casa-escola, perceções sobre o ambiente e rotinas de vida das crianças. O questionário foi submetido e aprovado pela Direção Geral de Inovação Curricular do Ministério de Educação, sob o registo n.º 0101600009, no âmbito do projeto “O Transporte Ativo de Bicicleta nos Hábitos de Deslocação para a

Escola”, registado em 03-02-2014 no domínio <http://mime.gepe.min-edu.pt>.

Procedimentos

Foi solicitada autorização a todas as crianças, encarregados de educação e à direção da escola para a aplicação do questionário, sendo realizada em contexto de sala de aula pelo professor de Educação Física responsável pelas turmas.

Análise de Dados

O tratamento dos dados foi realizado através do 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 verificar as associações entre as variáveis.

CONCLUSÕES

Os resultados preliminares demonstram que a grande maioria das crianças se desloca em transportes públicos ou automóvel. Analisando as distâncias casa–escola verificamos que muitas dessas crianças poderiam optar por uma deslocação a pé ou de bicicleta.

REFERÊNCIAS

- WHO. (2010). *Global recommendations on physical activity for health*. Disponível em <http://apps.who.int/iris/handle/10665/44441>
- 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.

Anexo-4

O TRANSPORTE ATIVO NO TRAJETO CASA-ESCOLA EM ALUNOS DE ESCOLAS DO MEIO RURAL E URBANO

Souza, Sérgio¹, Pereira, Beatriz², Matos, Ana Paula³,

Cunha, Joaquim Octávio⁴, Costa, Lourival⁵, Silva, Ana⁶

¹Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Universidade do Minho/Instituto de Educação (UM, IE), Centro de Investigação em Estudos da Criança (CIEC) – sergioadesouza@gmail.com; ² (UM, IE, CIEC) – beatriz@ie.uminho.pt;

³(UM, IE, CIEC) - paularmatoso@yahoo.com.br; ⁴ (UM, IE) - joaquimcunha@portugalmail.pt; ⁵(UM, IE) - lourivalcosta@portugalmail.pt;

⁶(UM, IE, CIEC) anasilva0883@gmail.com

INTRODUÇÃO

Já são reconhecidos os benefícios da prática de atividade física para a promoção da saúde e qualidade de vida de crianças e adolescentes. Contudo, estudos têm evidenciado a prevalência de um comportamento sedentário nestas faixas etárias, revelando uma realidade preocupante ao nível da saúde mundial, devido à sua associação com o excesso de peso e obesidade. O transporte ativo (ir a pé ou de bicicleta) no trajeto casa-escola pode colaborar no cumprimento das recomendações da Organização Mundial da Saúde (WHO, 2010) potencializando o nível diário física (60 min) de atividade e estimulando comportamentos ativos e saudáveis às crianças.

OBJETIVO

Descrever as formas de deslocamento no trajeto casa-escola em contextos rural e urbano e analisar as principais limitações ao transporte ativo.

MÉTODO

Tipo de estudo

Este estudo caracteriza-se como quantitativo descritivo transversal.

Participantes

Participaram no estudo 268 alunos pertencentes a duas escolas do Distrito de Braga, sendo uma escola urbana (148 alunos) do concelho de Vila Nova de Famalicão e uma escola de um meio predominantemente rural (120 alunos) do concelho de Vieira do Minho. A amostra foi caracterizada por alunos do 2º ciclo do ensino básico, 5º e 6º ano, sendo 120 raparigas (47,8%) e 148 rapazes (52,2%), com idades compreendidas entre 9-16 anos e média de idade de 11 anos (DP=1,031).

Instrumentos

Como instrumento de coleta de dados utilizou-se um questionário (Pereira et al., 2014) já utilizado noutras investigações sobre o tema. O questionário contém perguntas abertas e fechadas e é subdividido em cinco dimensões: a) Caracterização geral; b) Uso da bicicleta, deslocar a pé, pares e família; c) Segurança; d) Saúde e autonomia; e) Ambiente e poupança; que tratam aspetos relacionados com as formas de deslocamento no trajeto casa-escola, suas percepções e respetivas rotinas de vida das crianças.

O instrumento foi submetido e aprovado pela Direção Geral de Inovação Curricular do Ministério de Educação, sob o registo n.º 0101600009, no âmbito do projeto “O Transporte Ativo de Bicicleta nos Hábitos de Deslocação para a Escola”, registado em 03-02-2014 no domínio <http://mime.gepe.min-edu.pt>.

Procedimentos

Após o cumprimento das formalidades éticas em relação à investigação e com as autorizações institucionais e dos encarregados de educação devidamente assinadas, o questionário foi aplicado em contexto de sala de aula pelos professores de educação física responsáveis pelas turmas.

Análise de Dados

O tratamento dos dados quantitativos foi realizado através do programa de software IBM-SPSS Statistics 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 verificar as associações entre as variáveis.

CONCLUSÕES

Os resultados demonstraram que no geral a grande maioria (84,3%) das crianças inquiridas se deslocam para a escola de forma passiva, sendo o automóvel o meio mais utilizado (48,3%) seguido do autocarro (36%) e, por último, apenas 15,7% das crianças vão a pé para a escola. Em relação ao contexto, os resultados demonstraram que as crianças que estudam no contexto urbano se deslocam mais de forma ativa (22,2%) do que as crianças provenientes do contexto rural (7,7%), tendo estas o autocarro como principal meio de deslocamento para a escola. Este facto poderia ser explicado pela distância entre casa e escola, tendo em vista que 75% residem a mais de 3,1 km e também, pelas políticas que asseguram o transporte gratuito na faixa etária investigada. Não houve evidências estatisticamente significativas em relação ao modo de transporte, género e contexto. Além da distância, as principais limitações ao transporte ativo (rural/urbano) foram a insegurança no trânsito, as perceções de insegurança e algumas crianças (5,4%) do contexto rural declararam que não sabem ou não gostam de andar de bicicleta.

REFERÊNCIAS

- WHO. (2010). *Global recommendations on physical activity for health*. Disponível em <http://apps.who.int/iris/handle/10665/44441>
- 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.

Anexo-5

DESLOCAMENTO ATIVO PARA A ESCOLA. PERCEPÇÕES POSITIVAS E NEGATIVAS DE CRIANÇAS DE UMA ESCOLA URBANA DE VILA NOVA DE FAMALICÃO-PORTUGAL

Sérgio Souza (UFMA/UM/CIEC), Beatriz Pereira (UM/CIEC), Ana Paula Matos (UM/CIEC), Lourival Costa (UM), Joaquim Octávio Cunha (UM), Ana Silva (UM/CIEC), Inês Silva (UM/CIEC)

RESUMO

A temática do Deslocamento Ativo no trajeto casa-escola por crianças têm sido debatida como uma possibilidade de colaborar no cumprimento das recomendações internacionais de atividade física diária. Este estudo objetivou: a) identificar as formas de deslocamento das crianças no trajeto casa-escola de acordo com o ano escolar e, b) elencar as percepções positivas /negativas em relação à possibilidade de irem a pé ou de bicicleta. Participaram 148 alunos do 5º/6º ano com idades entre 10-16 anos de uma escola pública no concelho de Vila Nova de Famalicão/Portugal. As formas de deslocamento mais utilizadas foram o automóvel (68,1%), deslocamento pedonal (22,2%) e o autocarro (9,7%), não se verificando diferenças estatisticamente significativas em relação ao ano de escolaridade ($p=0,529$). Apesar da maioria (77,8%) das crianças se deslocarem à escola de forma passiva, 64,5% apresentaram percepção positiva em detrimento à percepção negativa na possibilidade de irem para a escola a pé ou de bicicleta.

Palavras-chave: deslocamento ativo; escola; crianças; caminhar, bicicleta.

Anexo-6

QUESTIONÁRIO AOS ALUNOS – TRANSPORTE ATIVO E ROTINAS



Universidade do Minho
Faculdade de Educação

Para que o nosso país “pedale” num sentido saudável gostaríamos que respondesses às seguintes questões. Não te ocupará muito tempo, força!

Questionário aos alunos – Transporte ativo e rotinas

DADOS SÓCIO BIOGRÁFICOS

1 - Sexo
 Masculino
 Feminino

2 - Idade
_____ (anos)

3 - Ano de escolaridade

4 - O teu encarregado de educação é:
 Pai
 Mãe
 Irmão(ã)
 Outro _____

5 - O teu encarregado de educação trabalha?
 Sim Não

6 - Se sim, qual a profissão regular do teu encarregado de educação

7 - Qual o nível mais alto de estudos que o teu encarregado de educação atingiu?

<input type="checkbox"/> 1º Ciclo (4 anos de primária)	<input type="checkbox"/> Licenciatura
<input type="checkbox"/> 2º Ciclo (5º e 6º anos)	<input type="checkbox"/> Mestrado/Doutoramento
<input type="checkbox"/> 3º Ciclo (7ºano)	<input type="checkbox"/> Não sei
<input type="checkbox"/> Secundário (12º ano)	

8 - Praticas algum exercício físico para além das aulas de Educação Física?
 Sim Não

9 - Se sim, qual?
 Desporto Federado? Desporto Escolar Lazer (Qual, ex: Natação, ballet...)

10 - Que tipo de desporto praticas?
 Futebol Atletismo Natação Hoquei em patins
 Judo Karaté Outro (indica qual?) _____

11 - Quantas vezes por semana praticas desporto?
 1 vez 2 vezes 3 vezes 4 vezes 5 vezes ou mais

12 - Onde praticas o desporto?
 Clube
 Piscina
 Ginásio
 Outro (indica qual) _____

I - CARATERIZAÇÃO GERAL

13 - Qual a distância de tua casa à escola?

- Até 1km 1,1 a 3 km 3,1 a 5km 5,1 a 7km
 7,1 a 10 km 10km, ou mais

14 - Qual o principal meio de transporte que utilizas na tua deslocação casa-escola?

- A pé Automóvel ligeiro Autocarro Barco
 Comboio Motociclo Bicicleta Outro (táxi, eléctrico...)

15 - Utilizas um segundo meio de transporte? Sim Não Se sim, qual? _____

16 - Quanto tempo demoras, em média, a chegar à escola? (indica o tempo médio de deslocação, apenas num sentido)

- Até 15 minutos De 16 a 30 minutos de 31 a 60 minutos de 61 a 90 minutos
 Mais de 90 minutos

II - USO DE BICICLETA, DESLOCAR A PÉ, PARES E FAMÍLIA

17 - Achas fixe deslocares-te a pé ou de bicicleta?

- Sim Não

18 - Sabes andar de bicicleta?

- Sim Não

19 - Se respondeste não à questão anterior, gostarias de aprender?

- Sim Não

20 - Se os teus amigos fossem para a escola a pé ou de bicicleta também gostarias de o fazer?

- Sim Não

21 - Se alguém de quem gostas, começar a andar de bicicleta também gostarias de o fazer?

- Sim Não

22 - Tens bicicleta?

- Sim Não

23 - Se sim, com que finalidade a utilizas? _____

24 - Como gostarias de vir para a escola ?

- a pé bicicleta nenhum dos dois

25 - Na deslocação para a escola, quantas vezes por semana gostarias de vir a pé ou de bicicleta?

- Todos os dias 1 a 2x por semana 3 a 4x por semana
 1 a 2x por mês Nunca

26 - porquê? _____

27 - Pensas ser possível fazer o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta?

- Sim Não

28 - Explica porquê? _____

29 - Habitualmente como se deslocam as pessoas da tua família?

Automóvel Autocarro Outro (indica qual) _____

30 - Costumas andar de bicicleta com os teus pais, irmãos ou outro familiar?

Sim Não

31 - Se respondeste sim à questão anterior, quem?

Pai Mãe Irmãos Outros (quem?) _____

32 - Se sim, qual a periodicidade com que o fazes?

<input type="checkbox"/> 1 a 2x por semana	<input type="checkbox"/> 1 a 2x por mês
<input type="checkbox"/> 3 ou mais vezes por semana	<input type="checkbox"/> 1 a 2x durante as férias
<input type="checkbox"/> Raramente	<input type="checkbox"/> Várias vezes durante as férias

III - BICICLETA EM SEGURANÇA

33 - Andas de bicicleta? Sim Não

34 - Se respondeste sim, sentes-te seguro e respeitado quando circulas de bicicleta? Sim Não

35 - Pensas existir algum trajeto alternativo, para realizares o percurso a pé ou de bicicleta de forma mais segura? Sim Não

36 - Conheces as regras de circulação e conduta a pé ou em bicicleta? Sim Não

37 - Se sim, indica duas regras: _____

38 - Quando andas de bicicleta, respeitas as regras? Sim Não

39 - A tua escola possui estacionamento para bicicletas? Sim Não

40 - Se respondeste sim à questão anterior, achas que é seguro? Sim Não

41 - A tua escola dinamiza atividades de bicicleta, ou a pé? Sim Não

42 - Se sim, costumavas participar?

Sim Não Quais? _____

43 - Sabes que a bicicleta permite transportar pequenos objetos? (ex: livros) Sim Não

44 - Sabes fazer pequenos arranjos numa bicicleta? (ex: colocar 1 corrente) Sim Não

IV - SAÚDE, AUTONOMIA

- 45 - A utilização da bicicleta e o andar a pé no percurso casa escola é importante para a tua saúde?
 Sim Não
- 46 - A utilização da bicicleta e o andar a pé em atividades de lazer é importante para a tua saúde?
 Sim Não
- 47 - A utilização da bicicleta, ou andar a pé no percurso casa escola é importante para a tua autonomia?
 Sim Não

V - AMBIENTE E POUPANÇA

- 48 - A utilização da bicicleta poderia reduzir o tempo gasto no percurso casa-escola?
 Sim Não
- 49 - A utilização da bicicleta e o andar a pé seriam importantes para reduzir o trânsito?
 Sim Não
- 50 - A utilização da bicicleta e o andar a pé seriam importantes para um ambiente menos poluído?
 Sim Não
- 51 - A utilização da bicicleta ou o andar a pé ajudariam a poupar dinheiro?
 Sim Não
- 52 - Se sim, em que achas que esse dinheiro poderia ser útil?

- 53 - O que pensas ser necessário alterar, para que possas vir de bicicleta para a escola?

- 54 - O que pensas ser necessário alterar, para que possas vir a pé para a escola?

- Gostarias de explicar com mais pormenor alguma resposta ou acrescentar alguma sugestão?

Agradecemos muito a tua colaboração!

Anexo-7



Universidade do Minho
Instituto de Educação

Exmo. Sr. Diretor do Agrupamento de Escolas

----- no Agrupamento de Escolas _____, a realizar Mestrado na Universidade do Minho, no Instituto de Educação na Área de Educação Física e Lazer, vem muito respeitosamente solicitar a V.^a Ex.^a autorização para aplicar um questionário, aos alunos do 5.^o, 6.^o, 10.^o e 11.^o ano dessa escola, sobre “transporte ativo”, no âmbito da implementação de um projeto de intervenção. O pedido de autorização do inquérito n.º 0101600009, com a designação O Transporte Ativo de Bicicleta nos Hábitos de Deslocação para a Escola, registado em 03-02-2014, foi aprovado pela DGE (Direção de Serviços de Projetos Educativos).

Esta investigação científica tem por base diversos estudos internacionais que têm demonstrado as vantagens da deslocação pedonal até 1 km e de bicicleta até 5 km. Sabendo-se que, cerca de 50% dos trajetos urbanos, habitualmente utilizados, têm menos de 3 km, é possível concluir que os *modos suaves* (andar a pé e de bicicleta) possam representar uma alternativa real aos *modos motorizados*, em muitas deslocações e deste modo diminuir o impacto significativo que representam no ambiente urbano.

Os objetivos do estudo são:

- a) Estudar os padrões de mobilidade da população em estudo;
- b) Descrever e Identificar as características do transporte usado pela criança para a escola de acordo com o ano de escolaridade e género;
- c) Avaliar a eficácia de um projeto de intervenção a ser implementado no Agrupamento com vista à promoção do transporte ativo.

A amostra será constituída por alunos do 5.^o, 6.^o, 10.^o e 11.^o ano.

As atividades propostas não irão prejudicar o normal funcionamento das atividades escolares.

Toda a informação recolhida será confidencial. Os resultados serão publicados mas, em momento algum, o nome ou identidade de qualquer participante será revelado. Se necessitar de qualquer esclarecimento, por favor contate: _____@_____ ou número de telemóvel: -----.

Sem outro assunto, agradeço antecipadamente a colaboração de V.^a Ex.^a.

Com os melhores cumprimentos

(-----)

19 de dezembro de 2014

Anexo-8



Universidade do Minho
Instituto de Educação

Exmo.(a). Sr.(a) Encarregado(a) de Educação:

Eu, _____, docente de Educação Física, no Agrupamento de _____ venho por este meio solicitar a sua colaboração/autorização para um projeto que pretendo implementar no âmbito da educação.

Estando a desenvolver investigação científica no âmbito da realização de Mestrado na Universidade do Minho (Instituto de Educação na Área de Educação Física e Lazer), sob orientação da Professora Doutora _____, venho muito respeitosamente solicitar a V.ª Ex.ª, autorização para o seu educando(a) responder a um questionário sobre “O Transporte ativo e rotinas”. Um questionário similar será aplicado também ao Encarregado de Educação.

Os objetivos do estudo são os seguintes:

- a) *Estudar os padrões de mobilidade da população em estudo;*
- b) *Descrever e identificar as características do transporte usado pela criança para a escola de acordo com o género;*
- c) *Analisar as motivações e limitações das crianças no uso do transporte ativo, deslocamento pedonal ou o uso da bicicleta como alternativa, no percurso casa-escola;*
- d) *Analisar as implicações do meio de transporte na atividade física moderada dos jovens com recurso ao índice de massa corporal (IMC).*
- e) Avaliar a eficácia de um projeto de intervenção a ser implementado numa escola com vista à promoção do transporte ativo.

Toda a informação recolhida será confidencial. Os resultados serão publicados mas, em momento algum, o nome ou identidade de qualquer participante será revelado. Se necessitar de qualquer esclarecimento, por favor contate: _____ ou número de telemóvel: _____ ou revê ou corta os documentos

Sem outro assunto, agradecendo antecipadamente a vossa colaboração.

Com os melhores cumprimentos

(_____)

✂ _____

Eu _____, encarregado(a) de educação do aluno(a) _____, nº: ____ do ____º ano da turma____, autorizo o meu educando(a) a responder ao inquérito sobre “O Transporte ativo e rotinas”.

Vila Nova Famalicão, ____ janeiro 2015 O Encarregado de Educação: _____

Anexo-9

DISTÂNCIA REAL CASA-ESCOLA


(VERIFICADA NO GOOGLE – MAPS)

1	N.º Int.º	Ano/turno	N.º	Nome	Morada	N.º	Código Postal	DISTÂNCIA	CÓDIGO	ESCOLHA KM	ALUNOS	CORREÇÃO	CORRETO
2			1			906		2,4/2	L131		3	2	
3			2			27		1,5	L132		1	2	
4			3					4,6/3,2	L133		2	3	
5			4					2,3/1,7	L134		2	2	
6			5			1525		650/600	L135		1	1	
7			6			240		2,3	L136		4	2	
8			7					750/240	L137		1	1	
9			8					1,7/1,1	L138		1	2	
10			9			n.º 16		5,8/5,3	L139		1	4	
11			10			29		2/750	L1310		1	2	
12			11					9,7/8,7	L1311		6	5	
13			12					6,7/5,8	L1312		3	4	
14			13					2,5/1,7	L1313		3	2	
15			14			81		4,5/3,7	L1314		6	3	
16			15					3,4/3,3	L1315		4	3	
17			16					700/280	L1316		1	1	
18			17			n.º 235		2,3/1,6	L1317		4	2	
19			18					1/800	L1318		3	1	
20			19					2,4/2,1	L1319		3	2	
21			20			135		8,8/6,7	L1320		5	5	
22			21					2,3/1,6	L1321		2	2	
23			24			n.º 169		2,1/1,3	L1324		2	2	
24			26					750/240	L1326		1	1	
25													

Anexo-10

Modulo de Prevenção e Segurança Rodoviária

http://joomla.ebaveromar.com/images/stories/Modulo_Seguranca_Rodoviaria.pdf

<p>Módulo de Prevenção e Segurança Rodoviária</p> <p>2011/2012</p> 	<p>1.ª Fase</p> <p>Aulas teóricas</p> <p>- Apresentação/motivação para o desenvolvimento da atividade</p>
<p>2.ª Fase</p> <p>Aula prática no circuito de segurança rodoviária</p>	<p>3.ª Fase</p> <p>Aula teórica para analisar as duas primeiras fases. Nesta aula, os alunos poderão tirar ilações e/ou corrigir eventuais erros ou infrações.</p>
<p>4.ª Fase</p> <p>Aula prática no Circuito de Segurança Rodoviária. Neste momento os alunos deverão ser capazes de utilizar o circuito com a eficácia pretendida.</p>	<p>5.ª Fase</p> <p>Avaliação Final: Reflexão sobre a prestação individual e conjunta.</p>

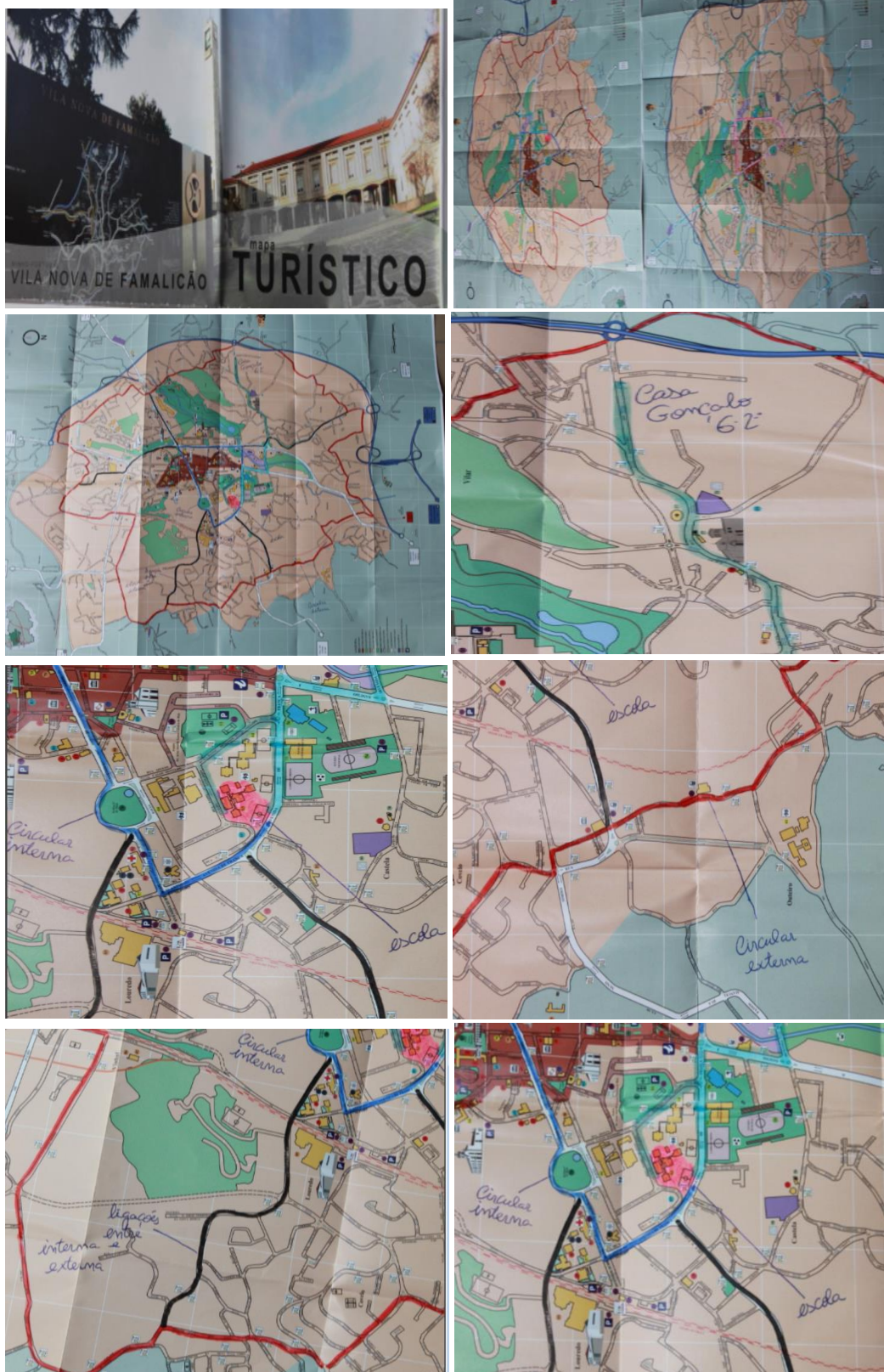
Anexo-11

Manual do Aluno: http://joomla.ebaveromar.com/images/stories/Manual_Aluno_Prev_Rodov.pdf

Anexo-12

Mapa Turístico, Vila Nova de Famalicão

http://www.cm-vnfamalicao.pt/?it=search_res&ptermo=mapa+cidade&op=2&pini=6



PETIÇÃO

Ex^o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão.

Os alunos do Agrupamento de Escolas _____, mais propriamente Escola EB 2,3 _____, vêm solicitar a atribuição de um bicicletário para o estabelecimento de ensino.

Este pedido tem como fundamento um estudo realizado pelo professor _____, Mestrando da Universidade do Minho, Instituto de Educação na Área de Educação Física e Lazer, com a designação “O Transporte Ativo de Bicicleta nos Hábitos de Deslocação para a Escola”, no qual os alunos e encarregados de educação de seis turmas do 5^o ano e 6^o ano participaram ativamente.

Este projeto suportou-se, de um modo indireto, na intervenção do Presidente da Câmara Armindo Costa durante a apresentação do Projeto “Famalicão Cicável”.

A Escola EB 2,3 _____ pretende por isso envolver-se de um modo ativo e conjuntamente com a Câmara Municipal, no projeto referido, possibilitando aos seus alunos condições para melhorar a qualidade de vida do seu município.

Temos ainda, o prazer de convidar vossa excelência para uma reunião com um grupo de alunos, com o intuito de apresentar projetos desenvolvidos no âmbito da iniciativa “Famalicão Clicável”. A definição da data fica ao vosso critério.

Desde já agradecemos a sua disponibilidade e aguardamos impacientemente que o nosso sonho se realize o mais cedo possível.

Os alunos abaixo assinado, partilham desta ideia:

Nome	Nº Cartão do aluno