



Universidade do Minho
Instituto de Educação

Joaquim Octávio Correia Martins da Cunha

Relatório de Atividade Profissional
Transporte Ativo em Alunos do 5º e 6º ano
de Escolaridade, por Género, em Meio
Predominantemente Rural

junho de 2015



Universidade do Minho
Instituto de Educação

Joaquim Octávio Correia Martins da Cunha

**Relatório de Atividade Profissional
Transporte Ativo em Alunos do 5º e 6º ano
de Escolaridade, por Género, em Meio
Predominantemente Rural**

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: Joaquim Octávio Correia Martins da Cunha

ENDEREÇO ELECTRÓNICO: joaquimcunha@portugalmail.pt

TELEMÓVEL:

BILHETE DE IDENTIDADE Nº:

TÍTULO DA TESE DE Mestrado: Relatório de Atividade Profissional
Transporte Ativo Em Alunos do 5º e 6º
Ano de Escolaridade, por Género,
em Meio Predominantemente Rural

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 Básico 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 _____

Agradecimentos

À Professora Doutora Beatriz Pereira, pelo apoio, estímulo e contributos críticos, por vezes dolorosos, mas sempre construtivos. Pela partilha do profissionalismo, rigor, disponibilidade e confiança colocada no meu trabalho.

Ao Professor Sérgio Souza, pela disponibilidade, cooperação, companheirismo e apoio no processo edificante do trabalho.

À Escola EB/S Vieira de Araújo e em particular aos colegas Rosa Montenegro Cunha e Bartolomeu Peixoto cuja envolvência foi mais próxima assim como aos alunos e seus encarregados de educação participantes no estudo.

Ao meu Pai, Manuel Cunha, à minha Mãe, Rosa Cunha, ao meu Irmão, Marcelino Cunha e ao meu sobrinho, Hugo Cunha pela sua “ausência” sempre presente.

Ao companheiro e amigo intemporal, Lourival Costa.

Finalmente, dedico este trabalho à minha MULHER, minha âncora e porto de abrigo, Rosa Montenegro e aos meus FILHOS, Simão Pedro e Ana Beatriz, pelo incondicional amor com que sou mimoseado diariamente.

E a mim pela coragem e energia que aquilatee desvigoradas pelo tempo...

Resumo

Relatório de Atividade Profissional. Transporte Ativo em Alunos do 5º e 6º Ano de Escolaridade. Estudo em Meio Predominantemente Rural por Género.

O relatório de atividade profissional contempla dois capítulos. No primeiro capítulo, é mencionada a atividade profissional onde consta o enquadramento pessoal e institucional, o enquadramento pedagógico que reflete três dimensões: a científica e pedagógica, a da participação na escola e a relação com a comunidade e a formação contínua e desenvolvimento profissional. No segundo capítulo é apresentado um estudo, realizado no presente ano escolar. 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 em meio rural 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 as raparigas gostariam de ir a pé para a escola 15,7% ou de bicicleta 35,3% e os rapazes iriam a pé 10,3% e 52,9% de bicicleta.

Palavras chave: Transporte Ativo. Crianças. Género. Escola. Rural.

Abstract

Professional Activity Report. Active Transportation of students from the 5th to the 6th grade. A study carried out in an predominantly rural environment, by gender.

The present report of professional activity regards two chapters. In the first chapter there is mentioned the professional activity, which includes both the personal and institutional frameworks. The educational framework develops the following three dimensions: the scientific and pedagogic one; the one regarding the participation at school and the inherent relation to the community; and the one related to training and professional development. In the second chapter, a study, performed throughout this school year, is presented. This study aimed to clear up the kind of means of transportation used by students on their way from home to school and the limitations to the active mode (walking or riding a bicycle), by gender, on students of 5th and 6th grade in an predominantly rural environment. As main source of information gathering there was a questionnaire applied to 120 children: 52 girls and 68 boys, aged between 9 and 15 years old, belonging to a public school in rural environment, of Braga county, with an age average of 10.7 years old on both genders as a whole. The age average on girls was 10.58 years old and on boys the age average was 10.95 years old. The main conclusion of this study was that 68.4% of the students inquired used the public transportation / bus from home to school as a means of transportation, immediately followed by 23.9% of students who use the car. Walking to school was the least used form of going to school, chosen by 7.7% of the students enquired. Another important conclusion was that the main factor responsible for the short use of the active transportation, on the social and geographic framework studied, is the long distance from home to school.

This study also allowed to conclude that 15.7% of the girls would like to walk to school and that 35.3% would like to ride a bicycle to school. On the other hand, 10.3% of the boys would rather walk to school and 52.9% would rather ride a bicycle to school.

Key words: Active Transportation. Students. Gender. School. Rural.

ÍNDICE GERAL

Declaração.....	ii
Agradecimentos.....	iii
Resumo.....	v
Abstract.....	vii
Índice.....	ix
Lista de tabelas.....	xi
Lista de anexos.....	xi
Lista de figuras.....	xii
Capítulo I – Atividade Profissional	
1- Introdução.....	15
2- Enquadramento pessoal e institucional.....	17
3- Enquadramento pedagógico	
3.1- Contexto Científico e Pedagógico.....	20
3.2- Participação na escola e relação com a comunidade.....	22
3.3- Formação contínua e desenvolvimento profissional	
3.3.1- Académica.....	23
3.3.2- Contínua.....	24
Capítulo II – Estudo/ Investigação	
1-Enquadramento teórico.....	29
2-Objetivos.....	31
3- Metodologia.....	32
3.1- Caraterização da amostra.....	32
3.1.1- Instrumentos.....	33
3.1.2- Procedimentos.....	33

4- Caraterização do Meio.....	34
5-Apresentação dos resultados.....	36
5.1- Discussão.....	42
6-Conclusões.....	45
7-Recomendações.....	46
8-Considerações finais.....	47
9-Referências bibliográficas.....	48
10-Anexos	
10.1- Pedido de autorização ao diretor de escola.....	53
10.2-Pedido de autorização aos encarregados de educação.....	54
10.3-Questtionário aos alunos.....	55
10.4-Artigo apresentado ao XI SIEFLAS 2015.....	59
10.5-Artigo apresentado ao I C.I.A. F. e publicado em revista (Espanha).....	60
10.6-Artigo apresentado ao XI SIEFLAS 2015.....	62
10.7-Artigo apresentado ao I C.I.A.F.....	63
10.8- Artigo apresentado ao VI C.I.P.E – Brasil.....	65

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Entidades Parceiras

Tabela 2 - Formação realizada (exemplos)

Tabela 3 - Principal meio de transporte

Tabela 4 - Distância do percurso casa escola

Tabela 5 - Tempo gasto na deslocação de casa para a escola

Tabela 6 - Como gostaria de vir para a escola

Tabela 7 - Possibilidade de fazer o percurso casa e escola, a pé ou de bicicleta

Tabela 8 - Atividades de bicicleta e a pé dinamizadas pela escola

Tabela 9 - Participação nas atividades dinamizadas pela escola

Tabela 10 - A importância do uso do TA na saúde

Tabela 11 - A importância do uso do TA na autonomia.

Lista de Anexos

Anexo I: Pedido de autorização ao Diretor do Agrupamento/ Escola

Anexo II: Pedido de colaboração/ autorização aos encarregados de educação

Anexo III: Questionário aos alunos

Anexo IV: Artigo apresentado ao XI Seminário Internacional de Educação Física Lazer e Saúde, 2015

Anexo V: Artigo apresentado ao I Congresso Internacional de Atividade Física e publicado em revista estrangeira - Espanha

Anexo VI: Resumo apresentado ao XI SIEFLAS 2015

Anexo VII: Artigo apresentado ao I Congresso Internacional de Atividade Física

Anexo VIII: Artigo apresentado ao VI Congresso Internacional de Pedagogia e Esporte - Brasil

Lista de Figuras

Figura 1- Meio rural de montanha

Figura 2- Agricultura sem dimensão

Figura 3- Ruralidade

Figura 4- Dificil mobilidade

Figura 5- Gráfico; principal meio de transporte, por género

Figura 6- Gráfico; como gostaria de vir para a escola

Figura 7- Gráfico; possibilidade de fazer o percurso cas-escola, a pé ou de bicicleta

Capítulo I

Atividade Profissional

1- Introdução

O presente relatório, insere-se no programa de Mestrado em Ensino de Educação Física nos Ensinos Básico e Secundário, da Universidade do Minho, Instituto de Educação ao abrigo do despacho RT-38/ 2011. Nele será exposto não de forma muito escarpada, mas reflexo claro dos elementos preponderantes e de relevo que ao longo dos anos traduzem a Intervenção Profissional desenvolvida.

Através de investigação atualizada, manter-me informado sobre as políticas educativas e contribuir para a promoção e o sucesso educativo, aprofundando e ampliando o leque de competências e ferramentas, reconhecendo a responsabilidade no cumprimento de uma missão social, devendo construir e usar o conhecimento profissional para a promoção da qualidade do ensino e da ESCOLA, reforçando-me profissionalmente, ampliando o leque interventivo no campo da docência, sendo motivações suficientemente fortes para participar neste Mestrado em Ensino de Educação Física nos Ensinos Básico e Secundário.

A “carreira” profissional, no meu entender, tem início antes de nela se ingressar efetivamente, pois quando o objetivo se concretiza com a materialização de um sonho, então sim estamos “encarregados”.

Durante anos fui praticante federado de Andebol, participando em campeonatos e torneios, de onde destaco enquanto jovem a “Juveminho” desportiva a nível regional e o “Xira Cup” já a nível internacional, que de alguma forma iam alimentando o “namoro” desportivo.

Tudo teve o seu início nos anos oitenta, no então ensino unificado, 9º ano de escolaridade, quando a opção por uma área vocacional se colocou no ato da matrícula, já nessa altura a dúvida não existiu e a Opção de cursar Desporto foi óbvia e nesse seguimento a continuidade foi um facto e a Opção de Desporto fielmente se incrementou durante três anos letivos.

À época para seguir a área de desporto e a educação física em particular, estes requisitos eram necessários.

Terminado o ensino secundário e superadas as provas de aptidão física (pré-requisitos) e a prova nacional, o ingresso no ensino superior foi efetivo e o sonho transformou-se em realidade.

A Natação foi outra especialidade presente ao longo dos tempos, em particular na “SOPETE” Póvoa de Varzim que era realmente uma escola da modalidade; o futebol existiu de forma menos intensa mas competitiva, quer em torneios de Futebol Salão/ Futsal e de 11, mas não passou disso mesmo pois a “concorrência” era muita, no escalão e faixa etária onde me enquadrava.

Mais tarde surgiu o Corfebol, modalidade que pratiquei e representei durante 4 anos tendo feito parte dos eleitos da Seleção do Norte, no torneio Internacional de Viana do Castelo em 1992/93.

Assim, este relatório contemplará dois capítulos, sendo que no primeiro, será mencionada a atividade profissional onde constará o enquadramento pessoal e institucional; o enquadramento pedagógico que refletirá dimensões no contexto científico e pedagógico, a participação na escola e a relação com a comunidade e a formação contínua e desenvolvimento profissional.

No segundo capítulo é apresentado um estudo, realizado no presente ano escolar cujo tema do estudo surgiu mediante as questões que se iam levantando nas sessões do Seminário I.

Consequentemente e em forma de debate, com o contributo especial da Professora Doutora Beatriz Pereira e do Professor Sérgio Souza que se encontra a realizar doutoramento, pela pertinência das problemáticas apresentadas e no contributo que o trabalho investigativo deve trazer à discussão, o Transporte Ativo foi o tema eleito. Estando eu inserido num meio de predominância rural, deparando-me com comportamentos e hábitos de vida das crianças, de certa forma preocupantes, pois a obesidade, o sedentarismo e a falta de motivação na participação em atividades propostas na escola, com particular intervenção da disciplina de educação física, percebi ser pertinente e de todo o interesse compreender a situação real das crianças relativamente às rotinas de vida quotidiana.

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 e com o qual me identifico.

2- Enquadramento pessoal e institucional

Concluída a etapa de estágio e a Formação Inicial, teve início formal o percurso enquanto docente no ano letivo de 1993/ 1994, numa então designada Escola Preparatória, que viria mais tarde a ser designada de E.B. 2 e 3 localizada no distrito de Braga. Posteriormente, desenvolvi a minha atividade profissional por um ano letivo numa Escola C+S ainda nesse distrito; pertenci ao Quadro de Nomeação Definitiva numa Escola EB 2,3/ S mas já no distrito de Vila Real. Por fim e até aos dias de hoje pertenço ao Quadro de uma Escola EB/ S do distrito de Braga; lecionei em regime de acumulação no ensino particular e cooperativo no 2º e 3º ciclo do ensino básico e no ensino secundário durante 9 anos, abrangendo todos os anos e níveis de ensino, do 5º ao 12º ano de escolaridade.

Durante estes vinte e dois anos de atividade profissional em funções docentes, foram vários os cargos desempenhados, entre os quais, Diretor de Turma, Vice-Coordenador do Departamento de Expressões; Membro dos Conselhos Pedagógicos; Representante de Grupo Disciplinar – Educação Física (2º ciclo); Diretor de Instalações; Delegado de Grupo Disciplinar – Educação Física (2º ciclo); Delegado de Grupo Disciplinar – Educação Física (2º e 3º ciclos); Delegado de Grupos Disciplinares, 260 e 620 – Educação Física (Básico – 2º e 3º ciclos e Ensino Secundário) e responsável por grupos equipa no âmbito do desporto escolar a nível interno e externo com quadro competitivo.

Atividades de substituição como componente não letiva, reuniões pedagógicas e de avaliação; atividades do plano anual de atividades; serviço de Exames e Provas de Aferição, bem como a preparação do processo de ensino e aprendizagem, são atividades inerentes ao desempenho de funções.

Apresentei sugestões como contributo para a melhoria da qualidade da ESCOLA e trabalhei de forma continuada com os diferentes órgãos e estruturas educativas.

Particpei nas reuniões de Departamento/Disciplina e Conselho de Turma, cumprindo com todas as obrigações, realizando as tarefas que me foram distribuídas, assumindo com responsabilidade os cargos que me foram impostos.

Preparei, organizei e dinamizei as atividades do grupo de Educação Física, na qualidade de delegado e colega e articulando quando solicitado com outros grupos disciplinares.

O rigor científico, a pedagogia e a didática são fundamentais na minha disciplina/área curricular da educação física, nunca descurando a promoção do gosto pela prática regular das diferentes atividades e a compreensão da sua importância como fator de saúde e componente da cultura como fatores intrínsecos ao desempenho docente.

Atualmente o Agrupamento onde se desenvolveu o estudo integra, cerca de 1785 crianças distribuídas pelos diferentes níveis de ensino, Jardim-de-Infância, 1º, 2º e 3º Ciclos de Ensino Básico e Ensino Secundário.

No que diz respeito à restante comunidade educativa esta é constituída por 149 docentes, docentes afetos à educação especial, 61 assistentes operacionais, 11 assistentes técnicos e 1 psicólogo.

O grupo de educação física está inserido no departamento de expressões, partilhando a sua especificidade com outras áreas curriculares e nem sempre o feedback obtido corresponde às expectativas.

As infraestruturas disponíveis para a prática da Educação Física, estão distribuídas por um pavilhão desportivo polivalente, um ginásio e um polidesportivo exterior de piso alcatroado onde é possível realizar a especialidade de salto em comprimento da unidade de atletismo, pois existe uma caixa de saltos com areia, assim como propiciar o aparecimento de lesões com alguma frequência. Para além dos espaços utilizáveis para desempenho motor, existe uma sala onde se leciona a componente teórica, sempre que se justifique, por exemplo, a realização de fichas de avaliação ou aulas de cariz teórico.

Sendo o município parceiro em todo o processo educativo e em particular na gestão das instalações, disponibiliza mediante requerimento a utilização de outros espaços, tais como a piscina municipal e o campo de jogos “pelado”, para que dentro da disponibilidade existente possam ser utilizados em horário escolar. Enquanto docente e parte de um todo, o constante envolvimento com a comunidade escolar, extravasa as paredes físicas do edifício escolar, onde todos são chamados a contribuir para a prossecução e consecução do objetivo comum que é o sucesso das nossas crianças enquanto indivíduos e alunos.

Para além dos docentes e técnicos de educação, as escolas, nas suas atividades devem ter em conta que o processo educativo pressupõe implicação e compromisso de toda a comunidade educativa, e por isso, deve implicar a participação ativa de parceiros, autarquias, agentes sociais, institucionais e económicos da região.

A Tabela 1, abaixo apresentada, é demonstrativa das entidades parceiras, cuja envolvimento é constante.

Tabela 1- Entidades parceiras

- Câmara Municipal e as demais Juntas de Freguesia.
- Centro de Saúde e extensões de saúde.
- Guarda Nacional Republicana/Escola Segura;
- Polícia Municipal
- Bombeiros Voluntários.
- Biblioteca Municipal.
- Núcleos da Cruz Vermelha Portuguesa
- Rádio e Jornal local
- Associações locais.
- Instituto de Emprego e Formação Profissional (IEFP).
- Universidades do Minho, Católica, etc.

3- Enquadramento Pedagógico

3.1- Contexto Científico e Pedagógico

O profissional de Educação Física, enquanto docente, tem ao seu dispor como ferramenta de trabalho e elemento orientador, o Programa de Educação Física emanado do Ministério da Educação e Ciência, no qual *a perspetiva da melhoria da qualidade de vida, da saúde e do bem-estar tem as seguintes finalidades:*

- *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).

Esta dimensão tem importância acrescida pois tenta ser o reflexo da realidade cada vez mais exigente e complexa, que se foi avolumando ao longo do tempo.

A intervenção pedagógica exige que se percorram várias fases preliminares ao verdadeiro e ainda saboroso desempenho da função docente.

O processo do ensino e da aprendizagem abarca inúmeras dimensões, e a reflexão dos intervenientes, individual e coletivamente é periódica, no entanto por vezes inconsequente, pois a falta de reconhecimento e valorização do desempenho de todos e de cada um não é efetivo descurando-se o objetivo comum de contribuir para o sucesso escolar e combater o insucesso e o abandono escolar.

Assim, enquanto área curricular, tenta contribuir para a formação integral das crianças e jovens no seu percurso escolar. O contributo da Educação Física é impar, pela sua peculiaridade que a diferencia em relação às outras áreas curriculares.

O seu objetivo é o desenvolvimento harmonioso do corpo e da mente. A aquisição de competências de forma a ampliar o background motor no sentido da melhoria da condição física de forma generalizada melhorando as capacidades condicionais e coordenativas. A relação com o meio ambiente e o conhecer as raízes identitárias de cada povo, gente ou comunidade, são elementos congregadores da construção da personalidade do indivíduo, aqui em construção enquanto criança e aluno.

No final de cada ano letivo, o grupo de educação Física, faz uma reflexão avaliativa final dos níveis alcançados e mensurada a consecução dos objetivos definidos. Posteriormente relaciona o cumprimento dos programas e os conteúdos consagrados no planeamento anual. Faz-se a avaliação do projeto educativo e possíveis contributos a sugerir.

No início de cada ano letivo, o grupo, faz a revisão prévia ao Plano de Atividades para o ano escolar e se necessário ajusta-o. Nesta fase realiza o mapa de rotação de espaços, vulgo “roulement” para rentabilizar os espaços disponíveis.

Os conteúdos programáticos são planificados por ano e ciclo de ensino, para que os poucos recursos materiais existentes se rentabilizem, pois são tidos em linha de conta nas planificações de curto prazo.

A articulação entre os docentes nos vários níveis de ensino é permanente e contempla atividades que englobam todo o agrupamento, isto é, do pré-escolar ao ensino secundário.

A Avaliação dos alunos é realizada em função dos respetivos critérios de avaliação, definidos anualmente e que contemplam as duas dimensões seguintes: atitudes e valores e conhecimentos e competências. Estes critérios podem ser ajustados de

acordo com os projetos curriculares de turma. A avaliação é composta pela diagnóstica, a formativa e a sumativa, contemplando as vertentes prática e a teórica. Para além da componente letiva, desenvolve-se anualmente o projeto do desporto escolar, com vários grupos/equipas de diferentes modalidades, disponíveis para todos quanto queiram e se enquadrem nos critérios estabelecidos, tais como o sexo e a idade.

O grupo de Educação Física realiza outras atividades, com maior envolvimento da comunidade, seja a corrida da liberdade, o corta-mato escolar ou o encontro gímnico. Refira-se que a Educação Física contempla o Manual da Disciplina, apesar de ser facultativa a sua aquisição, sendo o professor da turma a decidir a sua adoção/aquisição, no entanto é elemento fundamental de apoio aos alunos que legais e comprovadamente estão dispensados de realizar aulas práticas.

3.2 – Participação na escola e relação com a comunidade

Nesta dimensão a *participação na escola/ gestão e relação com a comunidade*, não se descarta a inclusão e valorização de comportamentos corretos no “saber estar” em qualquer espaço da Escola e colaborar, sempre que possível, nos diversos projetos que decorrerem no âmbito do Agrupamento, envolvendo toda a comunidade escolar e manter um bom relacionamento com toda a Comunidade Educativa, Direção e Órgãos Intermédios, pares de área disciplinar e não disciplinar, alunos, assistentes operacionais, assistentes técnicos, encarregados de educação e pais, são posturas orientadoras e sempre presentes na atividade desenvolvida enquanto docente.

A organização e a participação em atividades de convívio e confraternização são elementos congregadores, próprios de uma comunidade escolar.

Com a realidade existente na população escolar, temos de nos moldar constantemente e em função do público-alvo, isto é aos alunos, desenvolvendo atividades que permitam a inclusão de alunos com necessidades educativas especiais e em que todos os outros são parte integrante e participativa, estimulando o interesse dos alunos pela aprendizagem, promovendo ambientes de aprendizagem em que predominem o respeito mútuo e a interação. O apoio individual ou grupal fora do espaço de aula em termos do horário não letivo e do serviço distribuído é elemento preponderante no desenvolvimento da atividade profissional enquanto professor e pedagogo.

Colaborei ao longo dos anos no desenvolvimento dos Projetos Educativos, Projetos Curriculares de Escola e Plano Anual de Atividades. Participei, organizei e colaborei nas atividades do Grupo de Educação Física, com a preocupação de ser o mais abrangente possível, envolvendo o agrupamento – incluindo com as Atividades de Enriquecimento Curricular - AEC´S, apesar de estas estarem sob a alçada municipal. Organizei e/ou participei em atividades extracurriculares, procurando apoiar e contribuir para o sucesso escolar e desportivo, proporcionando vivências diversificadas e motivadoras.

3.3 – Formação contínua e desenvolvimento profissional

3.3.1- Académica

Nesta dimensão, para além da Formação Inicial – *Licenciatura em Ensino de Educação Física, na Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico de Viana do Castelo* cuja duração foi de 4 anos com o referido estágio integrado, concluída a 30 de Junho de 1993, a realização de formação contínua e desenvolvimento profissional, de índole científica e pedagógica, em particular relacionadas com a especificidade da área disciplinar lecionada e que permitiram atualizar e melhorar processos no desempenho profissional. Muitas outras ações, participações da mais variada índole, desde seminários, congressos, palestras, também foram válidas, no entanto destaco a experiência formativa em contexto académico internacional e a obtenção do *Diploma de Estudos Avançados – DEA (2003) – obtido na Universidade de Salamanca/ Espanha*, pela frequência do Programa de Doutoramento ministrado pelo Departamento de Didáctica de la Expresion Musical, Plástica y Corporal – Universidad de Salamanca no curso de Programa de Doutoramento: *Juego y Deporte: Evolución Histórica – Área de Conocimiento Educación Física y Deportiva*, no biénio 2001-2003 e conclusão com aproveitamento da Etapa de Formação (período de docência e de investigação) do referido programa de Doutoramento conferindo o grau de Professor Investigador na área de conhecimento de Educación Física y Deportiva, conforme R.D.778/98 de 30 de Abril.

Mestrado em Ensino de Educação Física, nos Ensino Básico e Secundário, no Instituto de Educação da Universidade do Minho.

3.3.2- Contínua

Este subcapítulo, remete-nos com toda a objetividade, para o cumprimento legal das obrigações da carreira docente.

Relativamente à formação é importante conhecer o que consta no Estatuto da Carreira Docente (ECD), com alterações do Decreto-Lei nº41/ 2012, de 21 de fevereiro, articulado com o definido no Decreto-Lei nº 22/2014, de 11 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"*.

Por sua vez, o Decreto-Lei nº 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"*.

A participação e frequência de formações não acreditadas, também são um contributo enriquecedor para a melhoria do desempenho profissional.

As formações apresentadas a título exemplificativo e porque foram realizadas nos últimos anos, foram de forma geral, auxílios para a melhoria da prática pedagógica diária, no entanto nem sempre a formação que se realiza tem aplicabilidade na realidade em que estamos inseridos.

Dever-se-ia repensar a forma de formação contínua atual, sendo que, esta deveria ir de encontro às reais necessidades do corpo docente.

Não olvidar a necessidade do cumprimento legal e formal por parte dos docentes na questão formativa, o que por vezes a utilidade e aplicabilidade da mesma se esbate na improficuidade.

Tabela 2 – Formação realizada (exemplos)

<i>Ano</i>	<i>Designação</i>	<i>Classificação / Menção</i>
<i>2015</i>	Seminário“, Retenção ou Não Retenção, Eis a Questão”	<i>Participante</i>
<i>2015</i>	III Convenção Nacional “Educação Pré-escolar e 1º Ciclo- A Chave do Futuro”	<i>Participante</i>
<i>2014</i>	Educação Física e Desporto Escolar-Práticas em Segurança CCPFC/ENT-AE-1084/11 e CCPFC/ACC-75249/13 (2 UC)	<i>Excelente</i>
<i>2013</i>	Seminário, “Procura Ativa de Emprego na União Europeia”	<i>Participante</i>
<i>2012</i>	III Seminário Ibérico – Os Percursos em Educação Especial CCPFC/ENT-AE-1140/11 e CCPFC/ACC-71027/12 (0.6 UC)	<i>Excelente</i>
<i>2010</i>	Educação Física e Desporto Escolar CCPFC/ENT-AE-1004/08 e CCPFC/ACC-63876/10 (2 UC)	<i>Excelente</i>
<i>2009</i>	Iniciação à escalada, Enquadramento de Alunos CCPFC/ACC-50425/08(P), CCPFC/RFO-11828/00 (2 UC)	<i>Excelente</i>

Neste contexto formativo e enquanto mestrando, com os contributos críticos mas sempre construtivos e os incentivos permanentes emanados de forma “orientada”, proporcionaram o alicerçar e consolidar de conhecimentos que se consubstanciariam na produção de trabalhos, em coautoria, meritórios de apresentação perante a comunidade científica em eventos de reconhecido relevo, como o XI Seminário Internacional de Educação Física e Lazer, o I Congresso Internacional de Atividade Física ou o VI Congresso Internacional de Pedagogia e Esporte– **Anexos IV, V, VI, VII e VIII** .

Capítulo II

Estudo/ Investigação

2 – Transporte Ativo em Alunos do 5º e 6º Ano de Escolaridade, por Género, em Meio Predominantemente Rural

2.1 – Enquadramento teórico

O automóvel será provavelmente o meio de transporte por excelência da maioria das pessoas em geral e das famílias em particular; tornou-se necessário e mesmo imprescindível no contexto social, no entanto também contribuiu para hábitos e estilos de vida mais sedentários e menos ativos.

A falta de planeamento urbanístico, o aumento exponencial do tráfego e a insegurança, são elementos que não contribuem para o uso de estilos de vida mais ativos.

A atividade física varia ao longo da vida dos indivíduos devendo considerar a transição entre os vários estádios de desenvolvimento. Os níveis de atividade física nos adultos são mais baixos do que nas crianças. A importância da atividade física reflete-se nos benefícios saudáveis e a redução de fatores de risco de doenças (Lopes et al. 2005). Devemos envolver-nos na divulgação e incremento da atividade física para usufruir dos respetivos benefícios. Estas questões inquietam e preocupam, sendo urgente e demasiado importante adotar estilos de vida saudáveis e na perspectiva de um contributo para minimizar essas preocupações. World Health Organization (2010) define como desejável a prática diária de atividade física de 60 minutos, tendo-se como atividade física, o deslocamento para o trabalho, as atividades realizadas em casa de forma ativa, o lazer nas suas várias vertentes não passivas, etc.; Hallal et al. (2006) define o sedentarismo como a atividade física semanal abaixo dos 300 minutos, daí resultando uma preocupação bem atual que é a obesidade e o sedentarismo que se revelam cada vez mais precocemente.

Fatores genéticos influenciam a prevalência de obesidade nas sociedades modernas, que a inatividade física e a alimentação pouco própria contribuem para elevados índices de obesidade, daí que a promoção da prática de exercício físico não é fácil; a tendência do aumento de riscos na saúde, tais como os cardiovasculares, que são o triplo nos grupos com baixa atividade física em relação aos que praticam regularmente, leva a que os vários sistemas existentes na sociedade, educativo, saúde, político e científico, sejam alvo de séria reflexão.

Como refere Timpério et al. (2006), os problemas de saúde são reconhecidos, os pais preocupam-se com questões de segurança, ao nível do tráfego ou de abordagens perigosas perpetradas por marginais. O estudo realizado por Diguseppi et al. (1998) patenteou que as crianças que revelam a preocupação dos seus pais, pela sua segurança não permitindo que estes andem na rua sem acompanhamento por alguém mais velho tem maior disposição para o deslocamento passivo para a escola. Pereira et al. (2014) refere que os pais que se preocupam com a segurança não são permissivos e que os baixos níveis económicos estão associados ao transporte ativo. A distância, as características do trajeto, as barreiras arquitetónicas existentes, enfim muitos fatores condicionam o uso do transporte ativo; os estilos de vida e a relação entre atividade física e os espaços disponíveis ou existentes são condicionados pelos equipamentos disponibilizados pelos municípios, a concentração de equipamentos nas zonas urbanas onde a luta contra o sedentarismo é mais premente, Pereira (2006).

O afastamento entre a política e a ciência não é favorável a um sentido construtivo que beneficie a sociedade em geral; de acordo com Alves et al. (2011), em Portugal a importância e os benefícios do transporte ativo são reconhecidos, no entanto não há iniciativas para o seu incentivo por parte do governo ou autarquias. A diminuição do uso da bicicleta e o aumento do uso de veículos privados levam-nos à instalação do caos no trânsito principalmente na parte da manhã e final da tarde, quando os pais vão buscar os filhos à escola, o que revela problemas para aqueles que queriam e poderiam utilizar o transporte ativo (McMillan, 2007).

A distância entre casa e a escola é uma grande influência, assim como as infraestruturas disponibilizadas, que se estivessem cuidadas e disponíveis até que seriam utilizadas de acordo com a Fundação Robert Wood Johnson (2009).

Sabendo que a obesidade é mais elevada, no sexo feminino do que no masculino e que os tempos de ócio são ocupados em larga medida com visionamento televisivo, jogos eletrónicos, e outros, é necessário perspetivar políticas adequadas para se combater este flagelo, em particular nas crianças e jovens que cuja inatividade física prevalece na idade adulta (Carvalho & Silva, 2006).

A educação física como disciplina de pleno direito no contexto escolar e nos respetivos programas nacionais e curriculares, tem um papel importantíssimo no combate ao sedentarismo, através das aulas, cuja carga horária semanal deveria ser aumentada assim como um maior tempo e número de aulas, (Tendais, 2008).

A atividade física escolar deve ser composta entre as aulas de educação física, o desporto escolar, atividades internas, tempos de ócio e transporte ativo.

Os comportamentos sedentários têm vindo a ocupar espaço na ocupação dos tempos livres. É na escola que se gera a oportunidade de intervenção junto das crianças e dos adolescentes no sentido de promover o aumento dos níveis de atividade física. As crianças que fazem uso do transporte ativo nas suas deslocações são mais ativas e com melhores índices a nível da saúde.

Com todo um conjunto de questões que se nos deparam quotidianamente e com a diversidade de amostras possíveis, da nossa realidade, o meio urbano, semiurbano, rural ou semirural, têm características e recursos ambientais únicos, próprios (Neto, 2008) e daí ter definido o meio predominantemente rural.

2.2 – Objetivos

Estando inserido num meio de predominância rural, sou induzido a crer que a envolvência ambiental é propícia a hábitos e estilos de vida mais saudáveis do que um meio com predominância urbana. No entanto, quotidianamente deparo-me com problemas de segurança rodoviária e de trânsito, bem como com situações de violência e casos de “bullying” em contexto escolar. Quando detetadas situações indiciárias de comportamentos desviantes ou situações comportamentais estranhas, estas são encaminhadas via direção de turma e direção de escola, até outras entidades interventoras, tais como a Comissão de Proteção de Crianças e Jovens.




O comportamento dos pais e dos encarregados de educação no híper-protecionismo dos seus filhos e educandos, coloca-nos perante um sério problema no nosso meio comunitário e escolar.

A obesidade e o sedentarismo são detetados cada vez mais precocemente, daí ser necessário trazer à discussão as diferentes variáveis relacionadas com esta problemática e quais as causas.

Assim, os objetivos que se definem no presente trabalho de investigação estão relacionados com a problemática e cujo tema é objeto de estudo.

Desta forma o objetivo geral da investigação será analisar o uso do transporte ativo, em crianças, em idade escolar, em meio predominantemente rural.

Este objetivo geral decompõe-se nos seguintes objetivos específicos:

-  Identificar o tipo de deslocamento utilizado no trajeto casa escola, em alunos do 5º e 6º ano de escolaridade em meio predominantemente rural.
-  Perceber se o tipo de deslocamento utilizado é diferente quando analisado para o género.
-  Reconhecer as principais limitações ao uso do transporte ativo, por género.

3 – Metodologia

Este é um estudo descritivo, quantitativo para compreender a situação real das crianças em meio rural relativamente às rotinas de vida quotidiana.

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. A investigação consiste em descrever e quantificar os dados presentes no questionário relativos ao Transporte Ativo e Rotinas recolhendo as opiniões dos intervenientes, sobre a temática, de uma forma estruturada e focalizada.

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.

3.1 - Caraterização da amostra

A amostra foi constituída por 120 crianças (53% da população do 5º e 6º ano de escolaridade) com 52 (43,3%) do sexo feminino e 68 (56,7%) do sexo masculino, com idades compreendidas entre os 9 e os 15 anos de idade e média de 10,7anos (DP 0.49). A amostra é constituída por 6 turmas, sendo três do 5º e três do 6º ano de escolaridade, de uma escola pública do distrito de Braga.

3.1.1 – Instrumentos

Foi utilizado um questionário semiestruturado (Pereira et al. 2014), com perguntas abertas e fechadas; as primeiras questões são relativas a dados Sócio Biográficos (questões 1-12); o Grupo I, diz respeito à Caracterização Geral (questões 13-16); o Grupo II, abrange o Uso de Bicicleta, Deslocar a Pé, Pares e Família (questões 17-32); o Grupo III, respeita à Bicicleta em Segurança (questões 33-44); o Grupo IV, considera a Saúde e Autonomia (questões 45-47) e o Grupo V, abarca o Ambiente e Poupança (questões 48-54) – **Anexo III**.

Para análise estatística dos dados foi utilizado o programa IBM-SPSS 22 e o Microsoft Office Excel 2007 no tratamento gráfico.

3.1.2 – Procedimentos

Foi pedido à Direção Geral de Inovação Curricular autorização de inquérito com o nº 0101600009 e designação “O Transporte Ativo de Bicicleta nos Hábitos de Deslocação para a Escola” e registado em 03-02-2014 para alunos “Transporte Ativo e Rotinas”. Foi pedida autorização junto do diretor de Agrupamento/ Escola, para posterior aprovação em sede de conselho pedagógico- **Anexo I**, assim como aos encarregados de educação – **Anexo II**.

De acordo com os princípios éticos do trabalho de investigação o questionário manteve o anonimato de alunos e encarregados de educação.

O questionário foi aplicado em contexto de sala de aula às 120 crianças que compõem a amostra. A aplicação fez-se na presença do professor da turma com o apoio do professor investigador. O tempo útil de aplicação e respetiva recolha foi de 45 a 60 minutos e no limite 1 bloco de 90 minutos correspondente à aula.

Foi dado cumprimento ao cronograma definido em fase de projeto.

4- Caracterização do Meio

Apesar de se situar a apenas 30 km da sede de distrito é ladeada por serras e montanhas.

A nível morfológico, caracteriza-se por uma grande agressividade do clima, com o inverno bastante frio, com quedas de neve e geadas, o verão é extremamente quente e seco.

Estamos, pois, perante um concelho rural de montanha (*Figura 1*), com deficientes acessibilidades e fortemente dependente de uma agricultura sem produtos de dimensão de mercado (*Figura 2*), não possuindo em si recursos materiais e humanos capazes de, a curto prazo, inverter a tendência para o seu empobrecimento global.

O seu tecido social é, hoje, percorrido por manifestações de fenómenos de exclusão social e, em larga medida, pela pobreza social e económica.

Verifica-se alguma predominância do sector primário, uma vez que estamos perante um concelho cujas freguesias são, na maior parte dos casos, predominantemente rurais (*Figura 3*).

O de desemprego do concentra-se no grupo com habilitações inferiores ao 2º Ciclo do ensino básico (6º ano de escolaridade), o que acaba por demonstrar, que a ausência ou as baixas qualificações resultam num constrangimento iminente para a integração profissional.

A ausência de uma rede de transportes públicos capaz de responder às necessidades da população é um aspeto impeditivo do desenvolvimento social, interferindo sobre situações como a inserção profissional, a deslocação até aos serviços situados, na sua grande maioria, na sede do concelho, nomeadamente serviços de saúde.

De facto, a difícil mobilidade dentro do concelho é uma lacuna que afeta o quotidiano da população residente (*Figura 4*).

Esta questão dos transportes é extremamente importante já que sabemos a relevância que o sector dos transportes tem para a promoção do ajustamento do sistema produtivo local às novas exigências de competitividade.

É neste contexto que se desenvolve o estudo, onde a escola está localizada na freguesia sede do concelho, sendo alimentada por uma população escolar de todo o concelho.

Os alunos deslocam-se, na maioria, em transportes escolares, saindo de casa muito cedo e regressando bastante tarde.

Esta população é oriunda, genericamente, da classe operária, agricultores e filhos de emigrantes.

Figura 1 – Meio rural de montanha



Figura 2- Agricultura sem dimensão



Figura 3 – Ruralidade



Figura 4- Dificil mobilidade



5 – Apresentação dos Resultados

Como introito, considero ser de mencionar alguns fatores para melhor enquadramento social e geográfico, permitindo maior objetividade na perceção dos dados a apresentar.

Assim, é de referir que a grande maioria (85%) dos encarregados de educação são mães e o nível de estudos dos encarregados de educação é baixo sendo na maioria o 2º ciclo (32,5%), (mães=37,3%;pais=28,8%); o setor profissional regista quase paridade entre o setor secundário com 48,5% (55% de pais e 38,5% de mães) e o terciário com 47% (40% de pais e 57,7% de mães). Neste contexto, 68,9% da amostra, pratica exercício físico para além das aulas de educação física, em que 35,4% praticam Desporto Escolar. É importante ter presente que nos meios mais pequenos e de predominância rural são os clubes locais e as autarquias que disponibilizam algumas estruturas e algumas atividades desportivas às suas populações, que de outra forma seriam inexistentes. Aqui constatamos que a piscina (municipal) com 21,9% e o clube com 19,8% são os locais onde praticam desporto.

Como podemos constatar no tabela 2, o principal meio de transporte utilizado no percurso entre casa e a escola é o autocarro (68,4%), com percentagens idênticas para o género masculino e feminino, como segunda opção vem o automóvel ligeiro/particular (23,9%), e em última escolha o transporte ativo com 7,7% em ambos os sexos.

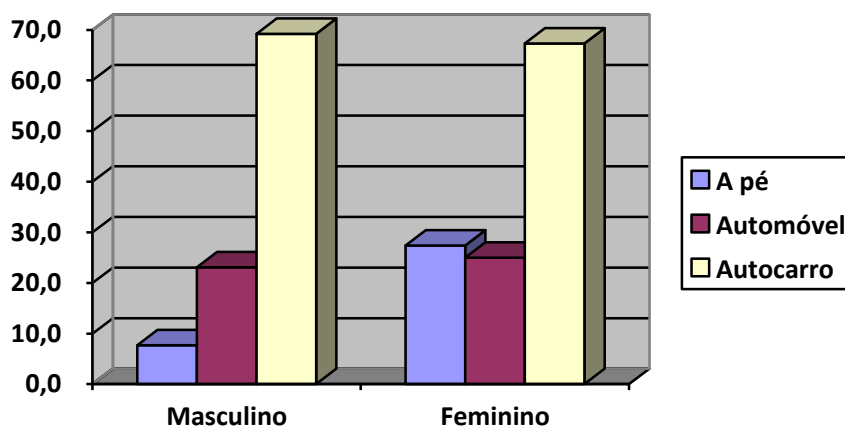
Refira-se que no ensino básico, concretamente nos anos de escolaridade do estudo, o transporte escolar é gratuito, o que economicamente é fator de extrema importância no seio dos agregados familiares.

Tabela 3 – Principal meio de transporte, por género

Principal Meio de Transporte	Masculino	Feminino	Total
A pé	5 7,7%	4 7,7%	9 7,7%
Automóvel	15 23,1%	13 25%	28 23,9%
Autocarro	45 69,2%	35 67,3%	80 68,4%
TOTAL	65 100%	52 100%	117 100%

Nota: $\chi^2 = 0,60$, $p = 0,97$

Figura 5- Principal meio de transporte, por género



Na tabela 4, verifica-se que 50,9% vivem a mais de 7,1km da escola sendo as percentagens idênticas a nível do género. Até 1km vivem 18,4% das crianças e entre 1,1 e 5km vivem 24,5%.

Tabela 4 - Distância do percurso casa-escola

Distância do percurso Casa - Escola	Masculino	Feminino	Total
Até 1 km	13 19,7%	8 16,7%	21 18,4%
1,1km a 3 km	3 4,5%	4 8,3%	7 6,1%
3,1 km a 5 km	11 16,7%	10 20,8%	21 18,4%
5 km a 7 km	5 7,6%	2 4,2%	7 6,1%
7,1 km ou mais	34 51,5%	24 50%	58 50,9%
TOTAL	66 100%	48 100%	114 100%

Nota: $\chi^2 = 1,588$, $p = 0,811$

Relativamente ao tempo gasto na deslocação entre casa e a escola, grande número despende até 15´ (45,3%) sendo 40,9% masculino e 51% feminino; cerca de 42,7% despende 16´ a 30´, sendo 47% nos rapazes e 37,3% nas raparigas (*Tabela 5*).

Tabela 5 – Tempo gasto na deslocação de casa para a escola

Tempo gasto na deslocação de casa para a escola	Masculino	Feminino	Total
Até 15´	27 40,9%	26 51%	53 45,3%
16´ até 30´	31 47%	19 37,3%	50 42,7%
31´ a 60´	5 7,6%	6 11,8%	11 9,4%
60´ a 90´	3 4,5%	0 0%	3 2,6%
Total	66 100%	51 100%	117 100%

Nota: $\chi^2 = 4,135$, $p = 0,247$

Constata-se que 45,4% gostaria de vir para escola de bicicleta (M= 52,9% e F=35,3%), no entanto 42% não gostariam de usar a forma ativa nessa deslocação (M=36,8% e F=49%).

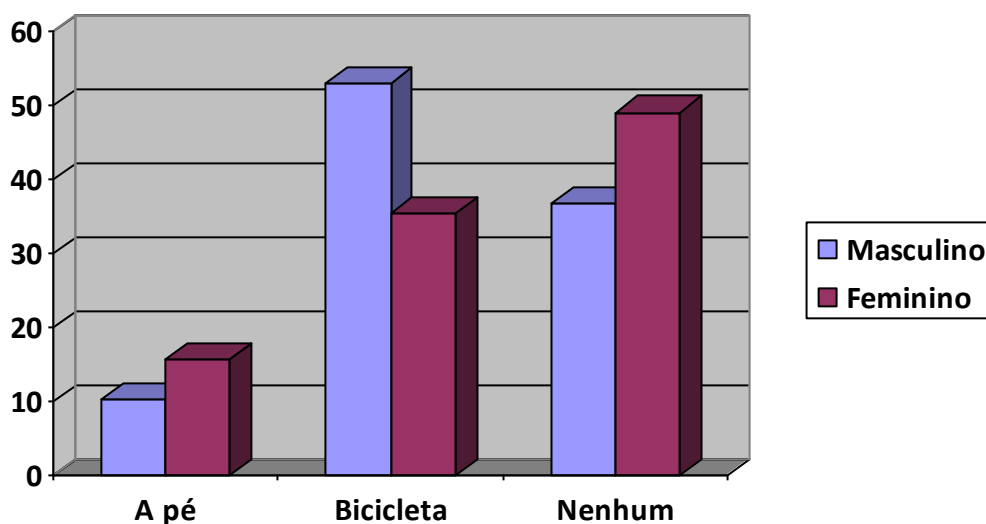
Tabela 6 – Como gostaria de vir para a escola

Como gostarias de vir para a escola	Masculino	Feminino	Total
A Pé	7 10,3%	8 15,7%	15 12,6 %
Bicicleta	36 52,9%	18 35,3%	54 45,4 %
Nenhum dos dois	25 36,8%	25 49%	50 42 %
TOTAL	68 100%	51 100%	119 100 %

Nota: $\chi^2 = 3,714$, $p = 0,156$

Com a representação gráfica da Figura 6, percecionasse com maior clareza as respetivas diferenças entre os meninos e as meninas.

Figura 6- Como gostaria de vir para a escola



Quando questionados sobre a possibilidade de realizar o trajeto casa/ escola de forma ativa, verificamos que 51% foi favorável; os rapazes são mais favoráveis (59,7%) ao inverso das raparigas com apenas 39,2% conforme *Tabela 7*.

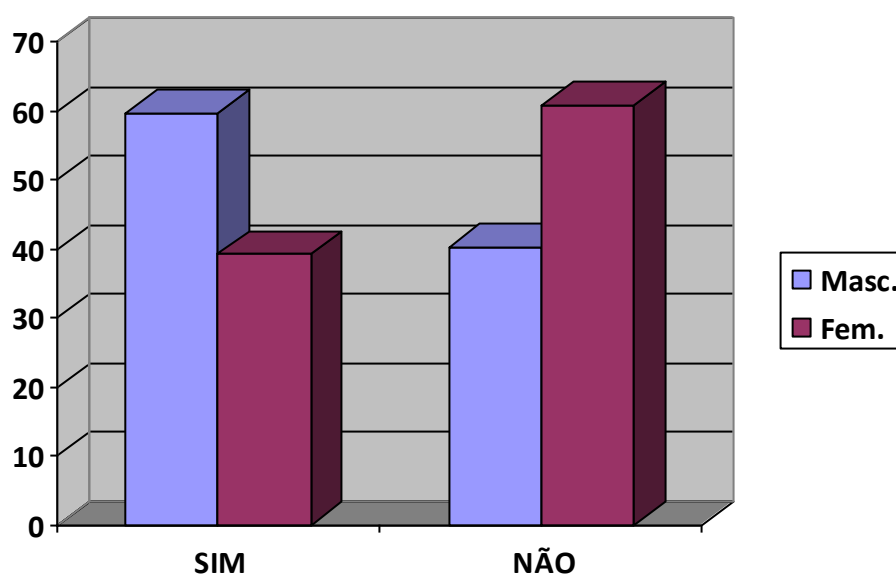
Tabela 7 - É possível fazer o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta

É possível fazer o percurso Casa - Escola a pé ou de bicicleta?	Masculino	Feminino	Total
SIM	40 59,7%	20 40,3%	60 50,8%
NÃO	27 40,3%	31 60,8%	58 49,2%
TOTAL	67 100%	51 100%	118 100%

Nota: $\chi^2 = 4,862$, $p = 0,027$

Refira-se que nesta questão se encontraram diferenças estatisticamente significativas

Figura 7 – É possível fazer o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta



A escola dinamiza atividades de bicicleta ou a pé; dos 74,6% das crianças que afirmaram que a escola organiza atividades só 72,9% participa nas referidas atividades em que 76% são rapazes e 68,6% são raparigas (*Tabelas 8 e 9*) que nos remete para questões pertinentes, tais com, a obrigatoriedade ou não da participação nas atividades internas escolares, constantes do respetivo plano anual de atividades.

Tabela 8 – Atividades de bicicleta ou a pé dinamizadas pela escola

A escola dinamiza atividades de bicicleta ou a pé?	Masculino	Feminino	Total
SIM	50 76,9%	35 71,4%	85 74,6%
NÃO	15 23,1%	14 28,6%	29 25,4%
TOTAL	65 100%	49 100%	114 100%

Nota: $\chi^2 = 0,445$, $p = 0,505$

Tabela 9 – Participação nas atividades dinamizadas pela escola

Se SIM, participas?	Masculino	Feminino	Total
SIM	38 76%	24 68,6%	62 72,9%
NÃO	12 24%	11 31,4%	23 27,1%
TOTAL	50 100%	35 100%	85 100%

Nota: $\chi^2= 0,576$, $p= 0,448$

No que concerne à saúde a esmagadora maioria (92,5%) reconhece a importância do transporte ativo como benéfico (Tabela 10), já no plano da autonomia, verificou-se um decréscimo na opinião das crianças inquiridas, no entanto continua a ser bastante importante, pois regista um total de 75,8%, sendo mais importante para as raparigas (80,8%) do que para os rapazes, conforme a Tabela 11, abaixo apresentada.

Tabela 10 – A importância do uso do TA na saúde

A utilização da bicicleta e o andar a pé no percurso casa escola é importante para a tua saúde?	Masculino	Feminino	Total
SIM	62 91,2%	49 94,2%	111 92,5 %%
NÃO	6 8,8%	3 5,8%	9 7,5%
TOTAL	68 100%	52 100%	120 100 %

Nota: $\chi^2= 0,396$, $p= 0,529$

Tabela 11 – A importância do uso do TA na autonomia

A utilização da bicicleta e o andar a pé no percurso casa escola é importante para a tua autonomia?	Masculino	Feminino	Total
SIM	49 72,1%	42 80,8%	91 75,8%
NÃO	19 27,9%	10 19,2%	29 24,2%
TOTAL	68 100%	52 100%	120 100%

Nota: $\chi^2= 1,220$, $p= 0,269$

5.1 – Discussão dos Resultados

Durante o estudo investigativo e à medida que se foi desenvolvendo o tratamento estatístico dos dados recolhidos, o comportamento das crianças foi sendo observado e que agora se traz à discussão. Ao longo do tempo, num próximo passado e até aos dias de hoje, durante o meu desempenho profissional, na lide quotidiana com a comunidade escolar e em particular com as crianças e os seus pais e encarregados de educação, fui constatando um comportamento homogéneo e crescente de afirmação social, como que de uma necessidade se tratasse.

O meio de predominância rural, onde a literacia dos encarregados de educação ainda é baixa, o nível de estudos dominante ser o 2º ciclo do ensino básico e o enquadramento profissional se situar nos setores secundário e terciário, serão fatores que contribuem para os comportamentos observados. Esta postura que os mais velhos demonstram, replica-se nos seus filhos e educandos, como se fosse motivo de orgulho, a demonstração de posse e de “Status”, na maioria dos casos ilusória e efémera.

Davison et al. (2008) afirma que a distância à escola é a barreira mais facilmente identificada. Os resultados obtidos, demonstram que nenhum aluno se desloca de bicicleta para a escola, apesar de haver quem resida até 1 km e que gastam até 15´nessa deslocação. Aqui justifica-se o recurso ao contributo dos encarregados de educação, que referiram nas questões abertas, nº38, nº39 e nº40 do questionário que lhes foi aplicado de forma complementar ao estudo onde referiram que a falta de segurança, a ausência de acompanhamento e vigilância por parte das autoridades, a idade das crianças e a sua fraca autonomia, são fatores impeditivos do uso do transporte ativo, mesmo dos que se residem mais perto da escola. (Loureiro et al. 2010), refere que os alunos cujas casas estão mais próximas da escola ou que estejam até 800 metros da escola têm maior possibilidade de vir a pé.

Os encarregados de educação referem que a proximidade da escola seria um fator favorável ao uso do transporte ativo, no entanto e mesmo nessa hipótese, indicam a insegurança, a pouca autonomia e a idade das crianças como obstáculos.

Um dos elementos indicado vincadamente pelos encarregados de educação é o excesso de peso do material escolar a transportar pelas crianças que por vezes atinge os 10 kg.

Constatou-se que apenas se deslocam para a escola a pé 7,7% de crianças, apesar de 18,4% viver a menos de 1 km da escola; a ausência de condições ambientais favoráveis e o clima que se caracteriza por ter o inverno e o verão rigorosos, são inibidores do uso do transporte ativo.

Pereira (2006), afirma que a relação entre a atividade física e os espaços disponíveis ou existentes e os estilos de vida são condicionados pelo equipamento disponibilizado pelos municípios, assim como a relação existente entre a degradação de espaços e o “bullying”.

No estudo, constatou-se que a ausência de ciclovias, de passeios, de sinalização e a abordagem marginal, sustentam as atitudes comportamentais verificadas, convergentes entre alunos e encarregados de educação.

Outras discussões sobre as variáveis ambientais e estratégias políticas, indicam que estas podem, por si só, ser mais efetivas, beneficiando grandes grupos de pessoas, e ter um maior impacto na saúde, do que somente a implementação de estratégias de alteração de comportamento individual (Sallis et al., 1998). Sendo assim, a criação de ambientes favoráveis, tem potencial de aumentar a atividade física (McComack et al., 2004).

Das crianças estudadas 68,9 % pratica exercício físico para além das aulas de educação física onde o desporto escolar, o clube e o lazer são as formas contempladas. Se tivermos em conta que usufruem de 135´semanais nas aulas de EF, 135´semanais de desporto escolar (35%), atividades federadas no clube (19,5%) e mais a parte de lazer (26,8%), que não está mensurado mas ser importante considerar, poderão não cumprir as normas internacionais de atividade física diárias, 60 minutos (WHO, 2010) mas acatarão os 300´ semanais e assim não serem considerados sedentários, Hallal et al. (2006).

O transporte mais utilizado na deslocação entre casa e a escola por ambos os sexos é o Transporte Público/Autocarro (68,4%) seguido do Automóvel Ligeiro/ Particular (23,9%), só depois aparece o Deslocamento a Pé (7,7%), mesmo em curtas distâncias e duração. A dependência do transporte familiar e do autocarro é assinalável (92,3%), sendo de referir que 57% se deslocam a partir de 5,1 km dos quais 50,9% a 7,1km ou mais. No entanto, é de mencionar que 45,3% demora até 15´na sua deslocação para chegar à escola e próximos destes com 42,7% demoram entre 16´a 30´, é óbvio que o meio de transporte é motorizado e por isso em princípio mais célere.

Vivem a distância aceitável para se deslocar a pé cerca de 20%, no entanto menos de 10% é que o fazem e cerca de 49% habitam a uma distância admissível para se deslocar a pé ou de bicicleta.

A predisposição para potencializar o uso do transporte ativo existe pois 45,4% gostariam de vir para a escola de bicicleta e 51% pensa ser possível fazê-lo.

Quase todos os alunos pensam que realizar o percurso casa/ escola a pé ou de bicicleta é importante para a saúde.

6 – Conclusões

O meio principal de transporte casa/escola é o autocarro seguido do automóvel ligeiro/ particular e por fim o andar a pé.

A maioria gasta apenas até 15´ e uma faixa considerável gasta de 16´a 30´.

O fator de maior relevo e influência na viabilidade do uso do TA é a distância entre a residência e a escola, em que a maioria (50,9%) reside a 7,1km ou mais.

Para as 49,1% das crianças que vivem até 7km a escola necessita de desenvolver programas que visem criar condições para o uso regular da bicicleta. Destes regista-se uma franja assinalável (42,9%) residente até 5 km, no entanto estes alegam vários fatores para o não uso do TA; ausência de ciclovias e passeios; insegurança e perigosidade; trajetos pouco atrativos; trânsito e tráfego rodoviário; falta de autonomia e de acompanhamento de adultos; por comodismo, pois seria necessário alterar os hábitos quotidianos e também pelo estatuto social, do qual não querem abdicar; é também de relevar o receio dos encarregados de educação em que não autorizariam os seus educandos a usar o Transporte Ativo.

7 – Recomendações

Atingidos os objetivos propostos do estudo e na sequência das respetivas conclusões, num futuro próximo, apresentar-se-á ao Agrupamento de Escolas envolvido no estudo um Projeto Preventivo Rodoviário e o uso do Transporte Ativo.

O objetivo geral será o da implementação do referido projeto decompondo-se nos objetivos específicos seguintes:

- Sensibilizar a comunidade escolar para questões de trânsito e as regras do código da estrada.

- Dinamizar atividades que envolvam o uso do transporte ativo.

- Sensibilizar a comunidade escolar para os problemas de saúde existentes na sociedade, a obesidade e o sedentarismo, assim como os benefícios saudáveis no uso do transporte ativo.

- Envolver a Edilidade, enquanto parceiro, viabilizando a implantação de bicicletários no recinto escolar.

- Reforçar junto das autoridades policiais locais (GNR- Escola Segura e Polícia Municipal) para os problemas de segurança e a necessidade atuante de maior proximidade.

- Dinamizar a realização de palestras abertas à comunidade escolar e à sociedade em geral para o seu envolvimento e participação, com o contributo de entidades com reconhecido valor e trabalho realizado na temática, como por exemplo o Departamento de Educação Física do Instituto de Educação da Universidade do Minho.

8 – Considerações Finais

A aprendizagem ao longo da vida, pretende obter e melhorar competências, adquirir ferramentas e conhecimentos, validando a orientação individual num princípio de continuar a aprender.

Respondendo ao desafio que deste plano de mestrado do Instituto de Educação da Universidade do Minho e integrado no seu programa, fui no seu decurso aprofundando conhecimentos e melhorando a minha preparação pessoal e profissional.

Após 22 anos de desempenho profissional e apesar de alguns contributos pelo meio de que beneficieei através de formação contínua e académica, senti a necessidade de manter viva a chama do sentido de missão, que é o de exercer a profissão docente.

Assim, à medida que o tempo ia decorrendo, o debate mantinha-se aberto e a reflexão constante.

A aquisição e renovação de competências foi efetiva, onde a eficiência metodológica foi incrementada e a participação crescente.

Os incentivos e o acompanhamento na estruturação e ampliação do incremento do sentido crítico reflexivo e construtivo de forma persistente, permitiram dar sentido a todo o percurso profissional e sentir-me ativo, revigorado e com ferramentas válidas para continuar a contribuir na melhoria da qualidade do ensino.

A escola, instituição responsável pela educação formal da infância à juventude, não pode alhear-se da questão, pois a pedagogia abrange áreas tão vastas como a ecologia, a saúde, a cidadania, a democracia, a socialização e a envolvimento constante com o meio social onde se insere e em particular o dever de chamar a si a comunidade escolar. A escola é o elemento chave, na coexistência salutar e participativa entre a ciência, a política e a sociedade em geral.

Com este estudo pretendeu-se que as crianças enquanto cidadãos de pleno direito e elementos cruciais na participação da construção do futuro, sejam agora indicador claro e inequívoco das possibilidades de alteração de comportamentos para que sejam efetivamente o garante desse mesmo futuro.

Espero que este estudo seja um contributo para reflexão em duas dimensões essenciais, a política e a científica pois são indissociáveis e que nos curto e médios prazos, a envolvimento e a consciencialização sejam efetivas e os frutos comecem a surgir.

9 - Referências Bibliográficas

Alves, R., Bispo, S., Calcinha, M., (2011). Promoting Sustainable Mobility in Home to School Journeys in a Small and Medium Sized Cities. Case Study of Castelo Branco. *International Conference of Sustainable Urban Transport and Environment Proceedings*. Paris.

Carvalho, I. & Silva, A. (2006). A obesidade Infantil e os estilos de Vida Sedentários das Crianças Portuguesas. In Pereira, Beatriz e Carvalho, Graça, *Actividade Física, Saúde e Lazer- A Infância e Estilos de Vida Saudáveis*, Lisboa, LIDEL-Edições Técnicas Lda, p. 103-116.

Carvalho, G. (2006). Criação de ambientes favoráveis para a promoção de estilos de vida saudáveis. In Pereira, B. & Carvalho, G. (coord.), *Atividade Física, Saúde e Lazer: A Infância e Estilos de Vida Saudáveis*, (19:39). Lisboa, Lidel – Edições Técnicas Lda.

Davison, K., Werder, L., & Lawson, T. (2008). Peer Reviewed: Children's Active Commuting to School: Current Knowledge and Future Directions. *Preventing Chronic Disease*, 5(3).

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

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. Disponível em http://projectos.braga.ucp.pt/docs/DL_41_2012_ECD.pdf

DiGiuseppi, C., Roberts, I., Li, L. & Allen, D. (1998). Determinants of car travel on daily journeys to school: cross sectional survey of primary school children. *British Medical Journal* 316, p.1426-1428.

Hallal, P., Bertoldi, A., Gonçalves, H. & Victoria, C., (2006). Prevalência de Sedentarismo e Fatores Associados em Adolescentes de 10-12 anos de idade. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 22(6): 1277-1287.

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

Lopes, V.P., Maia, J.A., Silva, R.G., Seabra, A., Vasques, C.M. (2005). Estabilidade e mudança nos níveis de actividade física: uma revisão da literatura baseada na noção e valores do tracking. *Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano*. Florianópolis, 7, 2, 76-86.

Loureiro, N., Matos, M., Mota, J. & Diniz, J., (2010) – Neighborhood and physical activities of Portuguese adolescents. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 7(1),33.

McCormack, G., Giles-Corti, B., Lange, A., Smith, T., Martin, K., & Pikora, T. (2004). An update of recent evidence of relationship between objective and self-report measures of physical environment and physical activity behaviours. *Journal of Science and Medicine in Sport*, 7(1), 81-92.

McMillan, T. (2007), The Relative Influence Of Urban Form On a Child's Travel Mode to School. *Transportation Research Part A: A Policy and Practice*, 41, p. 69-79.

Neto, C. (2008). Actividade Física das Crianças e Jovens e Independência de Mobilidade no Meio Urbano. In Pereira, B. e Carvalho, G., *Actividade Física, Saúde e Lazer- Modelos de Análises e Intervenção*, Lisboa, LIDEL-Edições Técnicas Lda, p. 15-32.

Pereira, B. (2006). Caracterização da oferta pública de parques infantis. In Pereira, B. & Carvalho, G. (coord.), *Atividade Física, Saúde e Lazer: A Infância e estilos de Vida Saudáveis*, (3:18). Lisboa, Lidel – Edições Técnicas Lda.

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.

Robert Wood Johnson Foundation (2009), Walking and Biking to School, Physical Activity and Health Outcomes Active Living Research – Building Evidence to Prevent Childhood Obesity and Support Active Communities Research brief – A national program of the, with direction and technical provided by San Diego State University.

Sallis, J.F., Bauman, A., & Pratt, M. (1998). Environmental and Policy interventions to promote Physical Activity. *American Journal of Preventive Medicine*, 15(4), 379-397.

Tendais, I. (2008). O papel do ambiente na promoção da actividade física. In Pereira, B. e Carvalho, Graça, *Actividade Física, Saúde e Lazer - Modelos de Análise e Intervenção*, (79-87) Lisboa, LIDEL-Edições Técnicas Lda.

Timpério, A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Giles-Corti, B., Simmons, D., Baur, L., Crawford, D. (2006), Personal, Family, Social, and Environmental Correlates of Active Commuting to School. *Am J Prev Med*; 30(1), p.45–51.

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

10 - ANEXOS

Anexo I



Universidade do Minho
Instituto de Educação

Exmo. Sr. Diretor da Escola EB/S

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, docente de Educação Física na Escola Básica e Secundária de XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, a realizar Mestrado em Ensino de Educação Física na Universidade do Minho, no Instituto de Educação, vem muito respeitosamente solicitar a V.ª Ex.ª autorização para aplicar um questionário, aos alunos do 5º e 6º ano dessa escola, sobre “Transporte Ativo”. 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 DGIC (Direção Geral de Inovação Curricular).

Esta investigação científica tem por base diversos estudos nacionais e 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 género;

A amostra será constituída por alunos nos níveis de escolaridade situados entre o 5º e 6º 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 o número de telemóvel 9XXXXXXXXX.

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

Com os melhores cumprimentos

(XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX)

XX de dezembro de 20XX

Anexo II



Universidade do Minho
Instituto de Educação

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

Eu, XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, docente de Educação Física, na EB/ S
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, 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 Ensino), sob orientação da Professor(a) Doutor(a) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, venho muito respeitosamente solicitar a V.ª Ex.ª, autorização para o seu educando(a) responder a um questionário sobre “A criança e o transporte para a escola”. 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) Aferir as características do transporte usado pela criança na sua deslocação casa-escola de acordo com o género;

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 contacte o número de telemóvel: 9XXXXXXXXX.

Sem outro assunto, agradecendo antecipadamente a vossa colaboração.

Com os melhores cumprimentos

(XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX)

✂ _____

Eu _____, encarregado(a) de educação do aluno(a) _____, nº: ____ do ____º ano da turma____, autorizo o meu educando(a) a responder ao inquérito sobre “A criança e o transporte para a escola”.

XXXXXXXXXXXX, ____ de janeiro 20XX

O Encarregado de Educação: _____

Anexo III

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?
 1º Ciclo (4 anos de primária)
 2º Ciclo (5º e 6º anos)
 3º Ciclo (7ºano)
 Secundário (12º ano)
 Licenciatura
 Mestrado/Doutoramento
 Não sei

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: Nataçãõ, ballet...) _____

10 - Que tipo de desporto praticas?
 Futebol Atletismo Nataçãõ 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?

<input type="checkbox"/> Até 1km	<input type="checkbox"/> 1,1 a 3 km	<input type="checkbox"/> 3,1 a 5km	<input type="checkbox"/> 5,1 a 7km
<input type="checkbox"/> 7,1 a 10 km	<input type="checkbox"/> 10km, ou mais		

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

<input type="checkbox"/> A pé	<input type="checkbox"/> Automóvel ligeiro	<input type="checkbox"/> Autocarro	<input type="checkbox"/> Barco
<input type="checkbox"/> Comboio	<input type="checkbox"/> Motociclo	<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> 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)

<input type="checkbox"/> Até 15 minutos	<input type="checkbox"/> De 16 a 30 minutos	<input type="checkbox"/> de 31 a 60 minutos	<input type="checkbox"/> de 61 a 90 minutos
<input type="checkbox"/> Mais de 90 minutos			

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

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

<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
------------------------------	------------------------------

18 - Sabes andar de bicicleta?

<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
------------------------------	------------------------------

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

<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
------------------------------	------------------------------

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

<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
------------------------------	------------------------------

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

<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
------------------------------	------------------------------

22 - Tens bicicleta?

<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> Não
------------------------------	------------------------------

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

24 - Como gostarias de vir para a escola ?

<input type="checkbox"/> a pé	<input type="checkbox"/> bicicleta	<input type="checkbox"/> nenhum dos dois
-------------------------------	------------------------------------	------------------------------------------

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

<input type="checkbox"/> Todos os dias	<input type="checkbox"/> 1 a 2x por semana	<input type="checkbox"/> 3 a 4x por semana
<input type="checkbox"/> 1 a 2x por mês	<input type="checkbox"/> Nunca	

26 - porquê? _____

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

<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> 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 Quis? _____

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 POUANÇA

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 IV

XI SIEFLAS 2015

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. Género. Escola. Rural.

Anexo V

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.

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.

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) – paularmatos@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.

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 ir 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 ir para a escola a pé ou de bicicleta.

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

INTRODUÇÃO

A temática do deslocamento ativo de crianças e adolescentes no trajeto casa-escola vem sendo debatida e investigada em nível mundial. Utilizar a bicicleta ou deslocar-se a pé para a escola vislumbra-se como uma possibilidade de potencializar e colaborar no cumprimento das recomendações da World Health Organization (WHO, 2010) do nível diário (60 min) de atividade física (Tudor-Locke et al., 2002), bem como, na prevenção da obesidade infantil (LU et al., 2015) e na promoção de comportamentos ativos e saudáveis na rotina de vida das crianças e adolescentes (PEREIRA et al., 2014; PABAYO et al, 2011).

Entretanto, os modos de deslocamento ativo à escola têm diminuído ao longo dos últimos anos (MATOS et al., 2014), devido, principalmente a fatores relacionados ao estilo de vida contemporâneo em que se evidencia uma crescente urbanização, alta densidade demográfica, falta de segurança expressa no trânsito ou mesmo relacionada à violência urbana, degradação do espaço público, forte cultura do automóvel, falta de infraestrutura adequada (ciclovias, calçadas, interligações modais, etc.), entre outros que, impactam na decisão dos modos de deslocamento de crianças e adolescentes à escola, principalmente pelos seus pais, em sua maioria, os responsáveis pela decisão.

Destarte, este estudo teve como objetivos: 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 das crianças em relação à possibilidade de ir a pé ou de bicicleta à escola.

METODOLOGIA

Este estudo caracterizou-se como quantitativo descritivo transversal. Participaram no estudo alunos pertencentes a uma escola pública urbana do concelho de Vila Nova Famalicão, distrito de Braga/Portugal. A amostra foi caracterizada por 148 alunos do 2º ciclo do ensino básico, 5º (70/47,3%) e 6º ano (78/52,7%), com idades compreendidas entre os 10 e 16 anos e média de idade 10,93 anos (DP= 0,963).

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 aspectos relacionados com as formas de deslocamento no trajeto casa-escola, suas percepções e respectivas 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”, registrado em 03-02-2014 no domínio <http://mime.gepe.min-edu.pt>.

Após o cumprimento das formalidades éticas em relação à investigação como autorizações institucionais (Universidade/Escola), aprovação nos respectivos conselhos pedagógicos e autorizações dos encarregados de educação (pais/responsáveis) devidamente assinadas, o questionário foi aplicado em contexto de sala de aula pelos professores de educação física responsáveis pelas turmas preservando o anonimato dos alunos inquiridos.

A análise dos dados foi realizada 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.

RESULTADOS

Os resultados da Tabela I demonstraram que a opção preferida de deslocamento dos alunos no trajeto casa-escola foi 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 (ônibus), sendo no 5º ano de (10,14%) e no 6º ano de 9,3%.

Com base nos dados analisados, verificou-se que, no geral, os alunos (n= 144) se deslocam em sua grande maioria (77,8%) de forma passiva à escola em detrimento do deslocamento ativo (22,2%), este, nomeadamente a pé, tendo em vista que nenhum aluno respondeu que utiliza a bicicleta em sua rotina de deslocamento às aulas. Em relação ao ano de escolaridade, evidenciou-se maior incidência das formas ativas de deslocamento dos alunos do 5º ano (26,86%) com os do 6º ano (18,7%), entretanto, não se evidenciou diferenças estatisticamente significativas.

Tabela I: Modo de deslocamento x Ano de escolaridade (n= 144 / p= 0,529)

Modo de deslocamento	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%

Os resultados do nosso estudo se aproximam de duas investigações realizadas com crianças da mesma idade no distrito de Braga onde, identificaram que 21% (PEREIRA et al., 2014) e 30,5% (MATOS et. al., 2014) das crianças se deslocavam a pé para a escola.

Entretanto, outros três estudos realizados em Portugal, registraram níveis superiores de deslocamento ativo. Serrano (2009) identificou que 58% das crianças investigadas de 8 a 12 anos se deslocavam ativamente à escola, resultados próximos da investigação realizada em Viana do Castelo e Ponte de Lima com crianças que residem até 1000 metros da escola e que apresentaram 55% de deslocamento ativo (TEIXEIRA e RODRIGUES, 2011). Todavia, uma investigação realizada no distrito de Castelo Branco registrou, no geral, um percentual superior de deslocamento ativo para escola (43,7%) em crianças do 5º e 6º anos do 2º ciclo do ensino básico (ALVES; BISPO; CALCINHA, 2011).

Constata-se na Tabela II os aspectos positivos e negativos percebidos pelas crianças inquiridas (n= 127) em relação “se é possível ou não realizarem o transporte casa-escola a pé ou de bicicleta”. Observa-se que, no geral, os aspectos positivos (64,5%) percebidos pelos alunos ultrapassam os aspectos negativos (35,5%) em grande escala. Destaca-se positivamente 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.

É importante também destacar que, no geral, 11,7% dos alunos inquiridos mencionaram “desfrutar do percurso” (7%) e “diversão prazer” (4,7%) como aspectos positivos em relação ao trajeto casa-escola. Tal fato demonstra a importância dos aspectos sociais no ponto de vista das próprias crianças, onde reforçam a possibilidade do encontro com os pares, da sociabilização, da autonomia e da diversão no desfrute do trajeto a pé ou de bicicleta em suas rotinas de vida diária.

A “boa condição física” e “praticar atividade física” foram citadas por apenas cinco alunos (3,8%) como aspectos positivos em relação à mobilidade ativa, o que provavelmente demonstra uma fraca percepção sobre a atividade física e seus respectivos benefícios à saúde, ou então, não percebem o deslocamento ativo como uma forma de atividade física. Tal suposição demonstra a importância da prática e atuação do professor de Educação Física na escola, principalmente em relação à promoção da saúde e qualidade de vida através de comportamentos ativos como conteúdo de suas aulas. Em relação aos aspectos 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, o que reforça a importância das políticas educacionais do município na gestão da relação distância da moradia dos alunos e respectiva escola. Os restantes itens: “cansativo”, “insegurança/trânsito/violência” representam para o 5º ano, 11,6% e para o 6º ano 7,7%.

Tabela II: Percepções sobre a possibilidade do deslocamento ativo x Ano de escolaridade (n= 127)

Aspectos que justifiquem as escolhas feitas	Ano Escolaridade		TOTAL	%	
	5º ano	6º ano			
Positivas	Proximidade casa-escola	33	29	62	
		54,1%	43,9%	49%	
	Desfrutar do percurso	3	6	9	
		4,9%	9,1%	7%	
	Diversão prazer	3	3	6	82
		4,9%	4,5%	4,7%	64,5%
	1	2	3		
Boa condição física	1,6%	3%	2,3%		
	1	1	2		
Praticar Atividade Física	1,6%	1,5%	1,5%		
	13	20	33		
Negativas	Longa distância	21,3%	30,3%	25,8%	
		3	0	3	45
	Cansativo	4,9%	0%	2,5%	35,5%
	4	5	9		
Insegurança/trânsito/Violência	6,7%	7,7%	7,2%		
TOTAL	61	66	127	100%	
	100%	100%	100%		

Os resultados demonstraram que o contexto e o ambiente podem influenciar de forma positiva e/ou negativa na percepção da criança em relação à possibilidade de se deslocar a pé ou de bicicleta à escola, o que não se efetiva na realidade investigada, como vimos anteriormente, onde, em sua maioria as crianças se deslocam de forma passiva.

O cenário urbano (PABAYO et al.,2011) favorece e influencia a prática da atividade física, possivelmente pelas variadas opções de atividades, acesso aos equipamentos de lazer e mais

conhecimentos sobre os benefícios da prática (MOTA e SALLIS, 2002); a distância da residência à escola e densidade populacional (SIRARD et al., 2005; DALTON et al., 2011).

É fato que, ao almejarmos potencializar os meios ativos de deslocamento das crianças em suas respectivas rotinas de vida, principalmente no trajeto casa-escola, ações e políticas em seus diversos níveis devem ser elaboradas e executadas. O contexto urbano, sua infraestrutura e seu funcionamento, devem ser agradáveis, convidativos, seguros e acima de tudo, favoráveis à apropriação das pessoas para as formas de mobilidade ativa, especificamente aqui, pelas crianças em seu deslocamento à escola.

CONCLUSÕES

Os resultados do nosso estudo demonstraram que, no geral, apenas 22,2% das crianças inquiridas se deslocam à escola de forma ativa, nomeadamente a pé, tendo em vista que nenhuma criança inquirida declarou utilizar a bicicleta no trajeto casa-escola. As crianças inquiridas do 5º ano se apresentaram, segundo os resultados, mais utilizadoras do deslocamento pedonal em correspondência às crianças do 6º ano de escolaridade, não se evidenciando diferenças estatisticamente significativas.

Apesar da maioria (77,8%) das crianças se deslocarem à escola de forma passiva, 64,5% apresentaram percepção positiva frente à possibilidade de ir para a escola a pé ou de bicicleta, sendo a distância próxima entre casa e escola o principal aspecto apontado.

Romper com os paradigmas contemporâneos de mobilidade urbana e potencializar as formas de deslocamento ativo de crianças à escola, seja a pé ou de bicicleta, envolve uma sinergia de ações e políticas em diversas áreas e em diversos níveis institucionais da sociedade. A escola e seus diversos atores devem estar comprometidos com este debate e, principalmente com a mudança desta realidade.

ACTIVE COMMUTING TO SCHOOL. POSITIVE AND NEGATIVE PERCEPTIONS OF CHILDREN OF AN URBAN SCHOOL OF VILA NOVA DE FAMALICÃO, PORTUGAL

ABSTRACT

Children's active transportation on the path between home and school has been debated as an opportunity to cooperate in compliance with international recommendations for daily physical activity. The aims of this research were: a) identify children's forms of displacement during the school commute according to the grade and, b) list the positive / negative perceptions about the possibility of going walking or biking. Participated in this study 148 students of the 5th /6th grade, aged 10-16 years from a public school in Vila Nova de Famalicão (Portugal). The most used displacement forms were the car (68.1%), pedestrian travel (22.2%) and the bus (9.7%). Regarding the grade, the differences aren't statistically significant ($p= 0,529$). Although the majority (77.8%) of children do not use the active transport on the way to school, 64.5% had positive perception about the possibility of going to school on foot or by bike.

Keywords: active transportation; school; children; walking; biking.

REFERÊNCIAS

Alves, R.; Bispo, S.; Calcinha, M. Promoting Sustainable Mobility in Home to School Journeys in a Small and Medium Sized Cities. Case study of Castelo Branco. International Conference on Sustainable Urban Transport and Environment Proceedings, 2011, Paris.

Dalton, M. A. et al. Built environment predictors of active travel to school among rural adolescents. **American journal of preventive medicine**, v.40, 3, p.312-319, 2011.

Lu, W. et al. Children's active commuting to school: an interplay of self-efficacy, social economic disadvantage, and environmental characteristics. **International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity**, v. 12, 1, p.1-14, 2015.

Matos, A. P.; Pereira, B. O.; Almeida, M. J. Transporte para a escola na atividade física do adolescente. In: Pereira, B. O.; Silva, A. N., *et al* (Ed.). **Atividade Física, Saúde e Lazer: olhar e pensar o corpo**. Florianópolis: Tribo da Ilha, 2014, p.182-192.

Mota, J.; Sallis, J. F. **Atividade Física e Saúde. Factores de Influência da Atividade Física nas Crianças e nos Adolescentes**. Porto: Campo das Letras, 2002.

Pabayoy, R.; Gauvin, L.; Barnett, T. A. Longitudinal changes in active transportation to school in Canadian youth aged 6 through 16 years. **Pediatrics**, v.128, 2, p.404-413, 2011.

Pereira, B. O. et al. Transporte ativo nas rotinas de vida das crianças: estudo em escola urbana. In: Pereira, B. O.; Silva, A. N., *et al* (Ed.). **Atividade Física, Saúde e Lazer. Olhar e pensar sobre o corpo**. 1a. Florianópolis: Tribo da Ilha, 2014. p.193-204.

Serrano, J. A independência de mobilidade das crianças no meio urbano. In: Rodrigues, L. P.; Saraiva, L., *et al* (Ed.). **Estudos em Desenvolvimento Motor da Criança II**. Viana do Castelo: Escola Superior de Educação. Instituto Politécnico de Viana do Castelo, 2009. p.233-243.

Sirard, J. R. et al. Prevalence of active commuting at urban and suburban elementary schools in Columbia, SC. **American Journal of Public Health**, v. 95, 2, p.236-237, 2005.

Teixeira, S.; Rodrigues, L. P. Deslocamento activo nos trajectos casa-escola de alunos do 4º ao 9º ano de escolaridade. In: Morouço, P.; Vasconcelos, O., *et al* (Ed.). **Estudos em Desenvolvimento Motor da Criança IV**. Coimbra: Escola Superior de Educação e Ciências Sociais // Centro de Investigação em Motricidade Humana/IPL., 2011. p.312-320.

Tudor-Locke, C. et al. 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: Blackwell Science Ltd.**, v.28, p.507-512, 2002.

World Health Organization. **Global recommendations on physical activity for health**. Geneva, Switzerland. 2010.

() Temática 2 – Trabalho e formação em educação física

() Temática 3 – Fatores psicossociais e motores relacionados ao desempenho humano

(x) Temática 4 – Atividade física relacionada à saúde

() Temática 5 – Ajustes e respostas fisiológicas e metabólicas ao exercício físico