

Cunha, J. O., Pereira, B., Souza, S., Matos, A. P., & Costa, L. (2015). Transporte ativo em alunos do 5º e 6º ano de escolaridade, por género, em meio predominantemente rural. In P. Pereira, S. Vale, & A. Cardoso (Eds.), Livro de Atas do XI Seminário Internacional de Educação Física, Lazer e Saúde (SIEFLAS). Perspetivas de Desenvolvimento num Mundo Globalizado (pp. 48-58). Porto: Escola Superior de Educação, Instituto Politécnico do Porto.



Universidade do Minho

Instituto de Educação

Centro de Investigação
em Estudos da Criança (CIEC)



Professora Doutora

Maria Beatriz Ferreira Leite de Oliveira Pereira (Pereira, Beatriz)

Category: Full Professor

Institution: Universidade do Minho (UMinho)

Email: beatriz@ie.uminho.pt

Online CV: <http://www.degois.pt/visualizador/curriculum.jsp?key=2030897209377539>

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

Joaquim Octávio Cunha; Beatriz Pereira; Sérgio Souza; Ana Paula Matos; Lourival Costa

Instituto de Educação, Universidade do Minho – Braga (IE, UM); Centro de Investigação em Estudos da Criança – Universidade do Minho (CIEC, UM); Universidade Federal do Maranhão (UFMA); Agrupamento de Escolas Vieira de Araújo (AEVA); 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.

Introdução

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 actividade física para usufruir dos respectivos benefícios. Estas questões inquietam e preocupam, sendo urgente e demasiado importante adotar estilos de vida saudáveis e na perspetiva 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.

É do senso comum que os 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 actividade 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 & Carvalho (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 fazer transporte ativo (McMillan, 2007).

A distância entre casa e a escola é uma grande influência, assim como as infra-estruturas disponibilizadas, que se estivessem cuidadas e disponíveis até que seriam utilizadas Robert Wood Johnson Foundation (2009).

Sabendo que a obesidade é elevada, no sexo feminino mais que no masculino e que os tempos de ócio são ocupados em larga medida com visionamento televisivo, jogos electrónicos, e outros, é necessário perspectivar 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 respectivos 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, semi-urbano, rural ou semi-rural, têm características e recursos ambientais únicos, próprios (Neto, 2008) e daí ter definido o meio predominantemente rural.

Objetivos

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.

METODOLOGIA

Caraterização da amostra

A amostra foi constituída por 120 crianças (53% da população do 5º e 6º ano de escolaridade) sendo 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 11 anos (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.

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 Caraterização 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).

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

Procedimentos

Foi pedido à Direção Geral de Inovação Curricular autorização de inquérito com o nº0101600009 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, assim como aos encarregados de educação.

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 previamente estabelecido na fase de projeto.

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS DADOS

Como introito, considero ser de mencionar alguns fatores para melhor enquadramento social e geográfico, permitindo de forma mais objetiva perceber os 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 quadro seguinte (Q 1), o principal meio de transporte utilizado no percurso entre casa e a escola é o autocarro (68,4%), com percentagens idênticas para o género como segunda opção vem o automóvel ligeiro/ particular (23,9%), e em última escolha o transporte ativo com 7,7% em ambos os sexos.

| 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% |

Quadro 1 - Meio de transporte por género

No quadro 2, verificou-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%.

| Distância do percurso | Masculino | Feminino | Total |
|------------------------------|------------------|-----------------|--------------|
| Casa - Escola | | | |
| 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% |

Quadro 2 - Distância do percurso casa-escola

Relativamente ao tempo gasto na deslocação entre casa e a escola, a maioria depende até 15´ (45,3%) sendo 40,9% masculino e 51% feminino, e entre 16´ a 30´ com 42,7%, nos rapazes 47% e 37,3% nas raparigas (quadro 3).

| 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% |

Quadro 3 – Tempo gasto na deslocação de casa para a escola

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%).

| 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 % |

Quadro 4 – 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 (quadro cinco 5)

| É possível fazer o percurso Casa - Escola a pé ou de bicicleta? | Masculino | Feminino | Total |
|--|------------------|-----------------|--------------|
| SIM | 40 59,7% | 20 39,2% | 60 50,8% |
| NÃO | 27 40,3% | 31 60,8% | 58 49,2% |
| TOTAL | 67 100% | 51 100% | 118 100% |

Quadro 5 – É possível fazer o percurso casa-escola a pé ou de bicicleta

A escola dinamiza atividades de bicicleta ou a pé; 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 (quadros 6 e 7) 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.

| 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% |

Quadro 6 – Atividades de bicicleta ou a pé 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% |

Quadro 7 – Participação nas atividades dinamizadas pela escola

No que concerne à saúde a esmagadora maioria (92,5%) reconhece a importância do TA como benéfico, já no plano da autonomia, verificou-se um decréscimo na opinião de ambos os sexos, no entanto julgo ser bastante importante, pois regista um total de 75,8%, sendo 72,2% nos rapazes e 80,8 nas raparigas, conforme os quadros 8 e 9 abaixo apresentados.

| 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 % |

Quadro 8 – A importância do uso do TA na saúde

| A utilização da bicicleta e o andar a pé no percurso casa escola | 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% |

Quadro 9 – A importância do uso do TA na autonomia

Discussão

Davison et al. (2008) afirma que a distância à escola é a barreira mais facilmente identificada. Os alunos cujas casas estão mais próximas da escola ou que tenham até 800 metros da escola têm uma maior possibilidade de ir a pé (Loureiro et al., 2010). Recentes 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 é 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 aludir 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/ escolaapé ou de bicicleta é importante para a saúde.

CONCLUSÃO

O meio principal de transporte casa/escola é o autocarro seguido do automóvel ligeiro/ particular e por fim o andar a pé, sabendo que 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. Na sequência dos dados obtidos 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 TA.

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 charneira, 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 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.

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.

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).

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.

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, v.7, n.2, p.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*.

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, Beatriz e Carvalho, Graça, *Actividade Física, Saúde e Lazer- Modelos de Análises e Intervenção*, Lisboa, LIDEL-Edições Técnicas Lda, p. 15-32.

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

Pereira, B. & Carvalho, G. (2006). Caracterização da oferta pública de parques infantis. In Pereira, B. & Carvalho, G. (coord.), *Actividade Física, Saúde e Lazer: A Infância e estilos de Vida Saudáveis*, Lidel (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.), *Actividade 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*, Lisboa, LIDEL-Edições Técnicas Lda, p.79-87.

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>