

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](mailto: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
<b>A pé</b>	5 7,7%	4 7,7%	9 7,7%
<b>Automóvel</b>	15 23,1%	13 25%	28 23,9%
<b>Autocarro</b>	45 69,2%	35 67,3%	80 68,4%
<b>TOTAL</b>	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%.

<b>Distância do percurso</b>	<b>Masculino</b>	<b>Feminino</b>	<b>Total</b>
<b>Casa - Escola</b>			
<b>Até 1 km</b>	13 19,7%	8 16,7%	21 18,4%
<b>1,1km a 3 km</b>	3 4,5%	4 8,3%	7 6,1%
<b>3,1 km a 5 km</b>	11 16,7%	10 20,8%	21 18,4%
<b>5 km a 7 km</b>	5 7,6%	2 4,2%	7 6,1%
<b>7,1 km ou mais</b>	34 51,5%	24 50%	58 50,9%
<b>TOTAL</b>	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).

<b>Tempo gasto na deslocação de casa para a escola</b>	<b>Masculino</b>	<b>Feminino</b>	<b>Total</b>
<b>Até 15´</b>	27 40,9%	26 51%	53 45,3%
<b>16´ até 30´</b>	31 47%	19 37,3%	50 42,7%
<b>31´ a 60´</b>	5 7,6%	6 11,8%	11 9,4%
<b>60´ a 90´</b>	3 4,5%	0 0%	3 2,6%
<b>Total</b>	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 deslocção (M=36,8% e F=49%).

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

<b>É possível fazer o percurso Casa - Escola a pé ou de bicicleta?</b>	<b>Masculino</b>	<b>Feminino</b>	<b>Total</b>
<b>SIM</b>	40 59,7%	20 39,2%	60 50,8%
<b>NÃO</b>	27 40,3%	31 60,8%	58 49,2%
<b>TOTAL</b>	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.

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

*Quadro 6 – Atividades de bicicleta ou a pé dinamizadas pela escola*

<b>Se SIM, participas?</b>	<b>Masculino</b>	<b>Feminino</b>	<b>Total</b>
<b>SIM</b>	38 76%	24 68,6%	62 72,9%
<b>NÃO</b>	12 24%	11 31,4%	23 27,1%
<b>TOTAL</b>	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.

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

*Quadro 8 – A importância do uso do TA na saúde*

<b>A utilização da bicicleta e o andar a pé no percurso casa escola</b>	<b>Masculino</b>	<b>Feminino</b>	<b>Total</b>
<b>SIM</b>	49 72,1%	42 80,8%	91 75,8%
<b>NÃO</b>	19 27,9%	10 19,2%	29 24,2%
<b>TOTAL</b>	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/ escola apé 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 envolvência 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 envolvência 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>