



esec
ESCOLA SUPERIOR DE EDUCAÇÃO



Mestrado em Educação para a Saúde

Autonomia e mobilidade associada à independência dos jovens no meio rural

Carla Maria Oliveira Lopes

2013

Mestrado em Educação para a Saúde

Autonomia e mobilidade associada à independência dos jovens no meio rural

Carla Maria Oliveira Lopes

Relatório realizado sob a orientação do Prof.º Dr. Rui Mendes

2013

Agradecimentos

*“Aqueles que passam por nós não vão sós, não nos deixam sós.
Deixam um pouco de si, levam um pouco de nós”.*

(Antoine de Saint-Exupéry)

No final deste percurso não posso deixar de expressar o meu sincero agradecimento, a todos os que me apoiaram ao longo destes dois anos em mais um percurso de crescimento e desenvolvimento da minha vida.

Assim as minhas palavras de gratidão vão para:

O meu marido, Pedro e o meu filho Miguel, pela compreensão nos momentos em que não lhes pude dar atenção, e pelo amor do dia a dia.

Aos meus pais e sogros pelo apoio prestado, e por assumirem o papel de pais e mães em momentos que estive menos presente.

Ao Dr. Rui Mendes, pela disponibilidade que demonstrou na orientação deste trabalho, pelos conhecimentos que transmitiu e pela preciosa ajuda em todas as etapas na elaboração deste trabalho. Foi um privilégio ser sua orientanda.

Ao Instituto Pedro Hispano, pela oportunidade que me deram em desenvolver o projeto na escola.

Aos jovens e encarregados de educação pela paciência e disponibilidade em colaborar neste projeto diretamente.

E a Deus, por ter colocado todas estas pessoas no meu caminho.

Resumo

Este estudo pretendeu analisar, as rotinas de vida, autonomia e mobilidade associada à independência, de jovens entre os 12 e os 16 anos em contexto rural e comparar com a mobilidade, autonomia e independência dos pais dos jovens quando tinham a mesma idade dos filhos. A amostra foi constituída por 123 jovens, dos dois géneros que vivem em ambiente rural numa Vila do Concelho de Soure, Distrito de Coimbra.

Os instrumentos utilizados foram, um questionário aplicado aos Encarregados de Educação e outro questionário aplicado aos jovens. Foi aplicado novamente o mesmo questionário para avaliação aos encarregados de educação e aos jovens da turma piloto, depois de realizadas as ações de formação e sensibilização para a mobilidade e independência.

A intervenção foi realizada a uma turma do 8º ano, (grupo piloto).

Realizaram-se sessões de informação para a turma e para os seus Encarregados de Educação, assim como a distribuição de flyers que destacavam os benefícios da mobilidade e autonomia dos jovens, associada à independência e a uma vida salutogénica.

As principais conclusões apontam para baixos níveis de autonomia de mobilidade que se expressa pela falta de liberdade para andar na rua, sendo os trajetos de casa para a escola realizados maioritariamente de automóvel. Pais e filhos discordam em relação aos medos, os jovens gostavam de ser mais autónomos mas os pais receiam os perigos. O ambiente rural, revela-se favorável à autonomia de mobilidade para os jovens, contudo, são impostas restrições que afetam a independência de mobilidade e o afastamento gradual

das interações sociais. Relativamente à comparação de autonomia entre pais e filhos, concluiu-se que os pais foram autorizados a deslocarem-se e movimentarem-se sozinhos muito mais cedo que os filhos.

Palavras- chave: Saúde, Mobilidade, Autonomia, Responsabilidade.

Abstract

This study intends to analyze life's routine, autonomy and mobility associated with independence of young people among twelve and sixteen years old in rural context and compare with the mobility, autonomy and independence of their parents when they had the same age of their children. The sample was constituted by one hundred and twenty-three young people, of the two genders that live in a rural environment in a small village of Soure, district of Coimbra.

The tools used were a questionnaire made to the parents in charge and another questionnaire made to young people. This same questionnaire was made to evaluate the parents in charge and to the young people of a pilot class, after the formation was made actions and the sensitization to the mobility and independence.

The intervention was made to an eighth year class (the pilot class). Sessions of information were made to the class and their parents in charge, as well as the distribution of flyers that point out the benefits of mobility and autonomy of young people, associated to the independence and to a healthy life.

The main conclusions point out to low levels of autonomy of mobility that express by the lack of freedom to walk on the street, the way home to school is made mainly by car. Parents and children disagree in relation to fears. Young people would like to be more independent but their parents have afraid of the dangers. The rural environment reveals propitious to the autonomy of mobility to young people, however, restrictions are imposed that affect the independence of mobility and the increasing distance of social interactions. In relation to the comparison of autonomy among parents and children, we may

conclude that parents were authorized to dislocate and move alone early than their children.

Keywords: health, mobility, freedom, responsibility.

Índice

Agradecimentos.....	i
Resumo.....	iii
Abstract.....	v
Índice de quadros	3
1. Introdução	5
2. Enquadramento	8
2.1- Autonomia.....	8
2.2- Mobilidade	9
2.3- Independência.....	9
2.4- Obesidade	10
2.5- A responsabilidade familiar	11
2.6- Saúde.....	12
3. Metodologia do projeto:.....	13
3.1 Diagnóstico da situação	13
3.2 Objetivos	14
3.2.1 Objetivos de Investigação	14
3.2.2 Objetivos de Investigação Ação.....	14
3.3 Planeamento	15
3.3.1 Atividades desenvolvidas	15
3.3.2 Estratégias	15
3.3.3 Recursos	15
3.4 Implementação e avaliação	16
3.4.1 Amostra.....	16
3.4.2 Instrumentos	16
3.4.3 Procedimentos.....	17
4. Resultados	18
4.1- Dados recolhidos aos jovens	18

4.2 - Dados recolhidos aos encarregados de educação	22
4.3 - Idade em que os pais foram autorizados a deslocarem-se sozinhos e idade em que autorizaram os filhos a deslocarem-se sozinhos.....	28
4.4- Ação de intervenção com jovens e encarregados de educação.....	29
5. Discussão	31
6. Conclusão	34
7. Referências bibliográficas.....	37
Anexos	41

Índice de quadros

Quadro 1 – Valores de frequência e percentuais das diferentes formas de deslocamento para a escola.....	19
Quadro 2 – Valores de frequência e percentuais das diferentes formas de deslocamento no regresso da escola para casa.....	19
Quadro 3 – Valores de frequência percentuais do tempo que os jovens demoram para chegar à escola.....	20
Quadro 4 - Valores de frequência e percentuais dos jovens que têm bicicleta.....	20
Quadro 5 -Valores de frequência e percentuais dos jovens que se deslocam de bicicleta em estradas principais.....	21
Quadro 6 – Valores de frequência e percentuais dos jovens que estão autorizados a deslocarem-se a parques e a casa de amigos sozinhos.....	21
Quadro 7 – Valores de frequência e percentuais do número de dias por semana que os jovens andam de bicicleta.....	21
Quadro 8 – Valores de frequência e percentuais dos jovens autorizados a andar de transportes públicos sozinhos.....	22
Quadro 9 – Valores de frequência e percentuais dos jovens quanto a sensação de segurança no seu bairro.....	22
Quadro 10 – Valores de frequência e percentuais dos jovens autorizados pelos encarregados de educação a deslocarem-se sozinhos para a escola.....	22
Quadro 11 – Valores de frequência e percentuais de dias em que os jovens vão acompanhados por um adulto para casa.....	23
Quadro 12 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade dos jovens para diferentes locais de curta distância.....	24
Quadro 13 – Valores de frequência e percentuais dos jovens autorizados a atravessar estradas principais sozinhos.....	24
Quadro 14 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos jovens para sair à noite.....	25

Quadro 15 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos jovens para andar de bicicleta em estradas públicas sozinhos.....	25
Quadro 16 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos jovens para circularem nos transportes públicos sozinhos.....	25
Quadro 17 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos encarregados de educação no caminho para a escola quando tinham a idade dos filhos.....	26
Quadro 18 – Valores de frequência e percentuais da idade dos encarregados de educação e respetivo conjugue.....	27
Quadro 19 – Valores de frequência e percentuais de trabalho dos encarregados de educação e dos respetivos conjugues.....	27
Quadro 20 – Valores de frequência e percentuais quanto às habilitações dos encarregados de educação e respetivos parceiros(as) ou conjugues.....	27
Quadro 21 – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para atravessar estradas sozinhos.....	29
Quadro 22 – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para se deslocarem em transportes públicos sozinhos.....	29
Quadro 23 – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para saírem à noite.....	30
Quadro 24 – valores de diferenciação quanto ao pais ficarem mais descansados quando os jovens com telemóvel saem sozinhos.....	30
Quadro 25 – valores de diferenciação quanto ao medo que os encarregados de educação sentem relativamente aos jovens poderem ser atropelados.....	31

1. Introdução

Este projeto insere-se no âmbito do Mestrado em Educação para a Saúde, ministrado pela Escola Superior de Educação de Coimbra e pela Escola Superior de Tecnologia da Saúde de Coimbra.

A forma como cada jovem explora a sua rotina de vida diária e a importância que esta rotina pode ter no seu desenvolvimento. Há algumas décadas a rua era utilizada na vida social de todos. Ekelund et al, (2006) Referem que a televisão, o carro, a internet, os videojogos e a vida tendencialmente sedentária substituíram a convivência, a independência e o desenvolvimento natural dos jovens, assim como o seu sentido de responsabilidade.

Gils (1996), refere que há algumas décadas as pessoas trabalhavam mais na rua, o trabalho era feito na rua ou circulava pela mesma e a relação entre a casa e a rua era muito forte. Os encontros eram feitos na rua, esta era utilizada para a realização de festas e as crianças utilizavam-na como espaço de jogo e brincadeira. A rua era a continuação da própria casa, com o passar do tempo este espaço público foi deixando de ter a sua importância como uma zona favorita ao comércio e aos contatos sociais, para progressivamente ser dominada por um crescente número de automóveis em circulação.

Neto, (1999; 2004) refere que a diminuição da independência de mobilidade, aparece também associada a uma menor autonomia de mobilidade, uma vez que as crianças passam cada vez menos tempo na rua quer sozinhas a fazer o percurso para a escola e da escola para casa, quer acompanhadas por amigos em situações lúdicas, de jogo, lazer ou mesmo diversão. Neste sentido o mesmo autor afirma que existe uma relação direta entre a autonomia de mobilidade e a representação cognitiva da criança do espaço físico, do jogo e atividade física e das relações sociais.

O mesmo autor Neto, (1997) relata que o desenvolvimento motor da criança e dos jovens é manipulado por uma diversidade de situações com especial relevo para as atividades informais de rua, no recreio escolar, com os pais, em atividades institucionalizadas de tempos livres, privadas ou de outras iniciativas livres. Os dados disponíveis sobre as rotinas de vida quotidiana das crianças dão-nos a informação inquietante sobre as limitações reais no que respeita às atividades motoras e lúdicas das crianças dos nossos dias.

Neto, (1987), refere que correr, andar, puxar, empurrar, escorregar, agarrar, lançar, saltar, trepar, etc., são movimentos fundamentais para um bom desenvolvimento motor.

O desenvolvimento da criança seja cognitivo seja motor, processa-se na dialéctica corpo/espço. Neto (1984) considera que a primeira forma de expressão emocional e de comportamento o desenvolvimento da criança se processa através do movimento, sendo esta a primeira relação com o meio.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (2006) os desportos saudáveis e a atividade física são fundamentais para o nosso bem-estar e por sua vez para a nossa saúde. Atividade física adequada e desporto para todos compõem um dos pilares para um estilo de vida saudável, assim como uma alimentação saudável, ausência de tabaco e o evitar de outras substâncias prejudiciais à saúde.

As condições sociais de cada pessoa estão cada vez mais relacionadas com a saúde, assim como as alterações de hábitos alimentares, o consumo de produtos maléficos à saúde e a ausência de atividade física.

É na mesma linha que Neto (2007) menciona que as alterações sociais sucedidas nos últimos vinte a trinta anos modificaram, de um modo considerável, a estrutura da vida familiar, em que os hábitos quotidianos se transformaram radicalmente, alterando também os ritmos e as rotinas das crianças. Nesse sentido, o tempo livre, a imprevisibilidade, a aventura, o

confronto com o espaço físico natural, transformaram-se em tempo organizado, planejado, uniformizado, culminando com a diminuição do nível de autonomia das crianças, com grandes transformações e implicações no desenvolvimento motor e emocional.

Mas o aumento da violência é inimigo da autonomia, os pais sentem alguma apreensão relativamente à liberdade dos filhos, optaram por colocar os seus filhos em atividades programadas e pagas, uma forma de ficarem descansados enquanto os filhos estão ocupados e controlados.

A preocupação dos pais relativamente ao medo da violência, dos acidentes e muitas vezes do comportamento dos filhos conduziu a que os jovens nos últimos anos tenham vindo a crescer com atividade limitadoras para o seu desenvolvimento. Mesmo sabendo que a rua, o perigo, as brincadeiras com os amigos, o correr, caminhar e saltar faz parte do desenvolvimento, ajuda na sua mobilidade, crescem em termos de autonomia e sentido de responsabilidade, os pais optam por privar os jovens desta autonomia em prol do medo e do descanso (Karsten, 1998, 567).

Rocha, et al (2011) mencionam que a Saúde Escolar é, só por si, um projeto interdisciplinar de enorme abrangência e de primordial interesse, que prepara o indivíduo em particular e a comunidade em geral para um papel proactivo na construção do seu projeto de vida, com vista à excelência do seu bem-estar, e com imagens claras na promoção da saúde e na precaução da doença. Mas esta é uma forma de saber estar em saúde que implica consciencialização, responsabilização, solidariedade e valores, ou seja, o desenvolvimento de todas as suas capacidades físicas, mentais e sociais. O Programa Nacional de Saúde Escolar indica que “todas as escolas deverão ser promotoras da saúde” Ministério da Saúde, (2006), e neste conceito inclui a área da autonomia e mobilidade dos jovens.

Nos Estados Unidos da América, a obesidade nos jovens começa a ser um problema preocupante devido, em parte, ao grande sedentarismo e à crescente escassez da prática de atividade física. Referem os mesmos autores, que o sedentarismo e as atividades realizadas em casa devem-se, em parte, à diminuição de ocasiões de jogo ao ar livre.

Os jovens têm cada vez menos autonomia, seja derivado aos perigos, aos medos associados ou às mudanças de estilos de vida Trenter e Doyle, (1996). Deste modo, acha-se pertinente alertar e intervir junto dos jovens, encarregados de educação e professores para informar e sensibilizar sobre os benefícios que a mobilidade e autonomia transportam para os jovens.

Todos devemos compreender a mobilidade e a autonomia nos jovens como um processo, um leque de atividades que são desenvolvidas com o objetivo de alcançar um resultado saudável, como a independência. Fleming (1983) referencia que a autonomia, como processo de desenvolvimento, tem de ser uma conquista, por um lado um risco e por outro um ganho de maturidade que envolve o sentido de responsabilidade.

2. Enquadramento

2.1- Autonomia

Fleming (1997) refere que quanto maior for a autonomia dos jovens mais facilitada é a formação da sua identidade e da sua individualização. A autonomia desenvolve-se em tempos diferentes, no entanto em qualquer altura se podem promover competências de autonomia aos jovens.

Ryan & Deci, (2000) revelam que os pais promotores da autonomia, comparativamente aos pais mais controladores, têm jovens mais motivados, principalmente nos domínios como o desporto e cuidados de saúde.

Entende-se por autonomia a liberdade e a capacidade de organização e movimentação sozinho, gerindo o tempo e as escolhas de forma independente.

2.2- Mobilidade

A mobilidade refere-se à capacidade de livre deslocação, a sociabilização alargada a outros espaços, a outros meios, culturas e pessoas fora da proximidade da habitação. Martins (2005) refere que o espaço, seja ele qual for, urbano ou rural, não está restrito aos moradores, pelo contrário a mobilidade facilita a diversificação de culturas, costumes e crenças. Permite estabelecer vínculos afectivos e novos conhecimentos.

O crescimento do uso tecnológico informático levou a uma alteração do modo de viver a vida social, quase de uma forma virtual e neste contexto ter mobilidade já não significa, apenas, deslocar-se ou viajar. Kakihara e Sorensen (2001) referem que mais de 40% das famílias na América do Norte possuem um computador, as famílias com jovens são as que apresentam níveis mais elevados de posse de computador. Os jovens utilizam muito estas novas tecnologias, e este têm sido um assunto muito debatido, devido ao facto dos jovens deixarem de usar os espaços exteriores e o tempo livre em atividades saudáveis, porque mais importante que a mobilidade virtual, é a mobilidade em termos de exercício, a mobilidade corporal que resulta na interação com os outros e na estimulação física.

2.3- Independência

O conceito de independência de mobilidade deverá ser entendido numa visão evolutiva, como o jovem se desenvolve ao longo do tempo, uma ação mais sólida e consistente do espaço físico (memória, percepção, identificação) bem como uma autonomia e liberdade crescente de ação no espaço quotidiano da vida (Neto, 1999).

Espinosa e Ochaíta (1997) referem que a independência dos jovens depende da forma como estes cresceram. Se é dada mais liberdade ao jovem logo desde criança, este por sua vez torna-se mais autónomo, aprendeu a adaptar-se a situações imprevistas e está mais apto a lidar com o quotidiano, têm mais liberdade de acção e uma maior capacidade para estabelecer

contactos sociais, liberdade de caminhar livremente pelas ruas, ou seja, é mais independente.

2.4- Obesidade

A atividade física é fundamental para um estilo de vida saudável, são evidentes os seus benefícios para a saúde (e.g. Ott et al., 2000; Schaalma et al., 2000). Na atualidade são várias as ofertas que contribuem para o sedentarismo dos jovens. Este sedentarismo traduz-se em redução de esforço físico, quer seja na deslocação para a escola, quer seja para encontros com amigos em espaços verdes, diversões e jogos de rua. Este sedentarismo deve-se ao facto dos jovens preferirem passatempos como ver televisão, aderir aos jogos eletrónicos e os jogos de computador (e.g. Piéron, 1998; Vasconcelos & Maia, 2001) referem que estes passatempos preferidos dos jovens substituem a atividade física, o jogo em equipa, o companheirismo, o crescimento pessoal enquanto jovens ativos e autónomos, o que contribui para um aumento de peso, uma vez que um dos comportamentos associados ao sedentarismo, é a ingestão de alimentos pouco saudáveis e em excesso durante a utilização de qualquer um divertimentos sedentários (e.g. Ekelund et al., 2006). Em substituição dos comportamentos sedentários devem ser implementados programas e atividades que valorizem os tempos livres e de fim-de-semana. Esta seria uma forma de se adoptar estilos de vida saudáveis, prevenir o sedentarismo, prevenir a obesidade e seria uma forma de promoção de saúde (Mota & Sallis, 2002).

Moore e Wong (1997) mencionam que os jovens nos países industrializados e nas sociedades respeitantes à classe média, gastam muito tempo dentro de casa a ver televisão, a jogar jogos de computador ou de vídeo, em vez de desenvolverem os seus corpos com atividades de jogo livre, nos espaços fora de casa.

Foi realizado um estudo numa escola de Arruda dos Vinhos, Faria, F. e Bonito, J. (2009) sobre a alimentação, a atividade física e o tempo que os jovens ocupam a ver televisão, apurou-se que os alunos despendiam mais

tempo em atividades de lazer, tais como, ver televisão, usar o computador ou jogar consola, do que a praticar atividade física. Assim, cerca de metade dos alunos utilizava mais de 1 hora por dia a ver televisão (52,6%) e usar o computador (52,7%).

2.5- A responsabilidade familiar

A família executa uma tarefa fundamental em todas as fases do processo de desenvolvimento dos filhos, o apoio familiar é essencial para assegurar segurança, protecção, desenvolvimento e a preparação no processo da independência. É fundamental que ajude, capacite e liberte os jovens com vista à aquisição da sua autonomia. (Fernandez del Valle, 2003).

A casa e a família são o primeiro lugar da criança, um universo muito reduzido. A transmissão de valores é da responsabilidade da família, estes valores, crenças e ideias são significativos e influenciam o comportamento dos jovens, desde muito cedo. É no ambiente familiar que as crianças e os jovens aprendem a gerir os problemas, aprendem a controlar as emoções, a lidar com as adversidades e a expressar sentimentos. Wagner, A.; Ribeiro, L.; Arteché, A. & Bornhold, F. (1999)

Pimentel (1985) afirma que a expressão motora e a exploração do espaço dos jovens podem ser afetadas negativamente ou positivamente pelo ambiente afetivo, que presentemente, as famílias participam pouco na vida de grupo, o convívio com os vizinhos é muito menor ou mesmo inexistente. O convívio dos jovens é pontual, limitam-se à convivência da escola e ao convívio da família. Enuncia que uma infância ou uma juventude com carências de experiência relacional leva a infância não vivida suficientemente.

Os jovens passam grande parte do tempo com uma ligação eletrónica em substituição de atividades relacionadas com o caminhar nas ruas, jogar nas ruas, interagir com os amigos, ou a explorar espaços físicos, mesmo que estes sejam próximo da habitação. Nos grandes centros urbanos, mas também nos rurais, existem limitações quanto à liberdade dada aos jovens. Nos centros

urbanos devido à grande circulação automóvel, às barreiras arquitectónicas, às barreiras sociais e aos problemas de segurança. Nos centros rurais a falta de liberdade dos jovens não se prende pelas barreiras arquitectónicas, mas sim pela circulação automóvel e problemas associados à segurança, fatores que tanto nos centros urbanos como rurais têm levado ao aparecimento do sedentarismo e também a um aumento significativo do tempo de atividades institucionalizadas depois do horário escolar.

Neto et, al (1997) Referem que os estudos de investigação apresentam as atitudes parentais como essenciais para a evolução lúdica e motora das crianças e jovens.

Constata-se pela análise das rotinas de vida das crianças (Neto, 1997; Serrano e Neto, 1997), que as atividades organizadas ou institucionalizadas não possibilitam aos jovens o uso do tempo livre com autonomia e independência, consequência das atitudes e vontades dos pais, o medo dos perigos e falta de segurança que cada vez mais têm amedrontado os pais e limitado o crescimento e desenvolvimento natural dos filhos.

2.6- Saúde

A Organização Mundial da Saúde (2006) define saúde como um bem-estar físico, psicológico e social entre os indivíduos, ter saúde é viver com boa disposição física e mental. Neto & Marques, (2004) referem como os efeitos positivos do jogo e atividade física são importantes para o melhoramento da perceção de si próprio, na eficácia pessoal, na auto-estima na interação social e no bem-estar psicológico. A função e sentido de propósito estão interligados com a atitude lúdica e o desenrolar das atividades motoras. Permitem aos jovens a capacidade de adaptação dos desafios, envolvimento social e físico ao longo da vida.

Em diversas comunidades da Finlândia e Bielorrússia, Kytta (2003, 2004). Produziu e aplicou um modelo hipotético, apoiado na avaliação concomitante da realização de affordances e no grau de independência de

mobilidade dos jovens. Para Kytta, existe uma correlação positiva entre estes dois fatores, sabido que sem independência de mobilidade as percepções respeitantes ao ambiente são inevitavelmente reduzidas. A relação do jovem com o ambiente é influenciada pela idade e varia consoante o local da habitação. Caso os transportes públicos não existam numa certa zona, um jovem com pouca idade não fica limitado porque desde cedo é-lhe dada liberdade, autonomia e ensinamentos de responsabilidade para se poder desembaraçar em situações mais complexas.

Neste caso, a mobilidade e autonomia está relacionada com as affordances, mas, também a idade e os transportes públicos ou a falta deles, são fatores de grande influência nessa autonomia. Resumindo, este estudo conclui que na Finlândia e na Bielorrússia existe um aumento do grau de urbanização e a este aumento está associada também um aumento de independência dos jovens.

Malho e Neto (2004) referem que os jovens precisam de espaço, para se conhecerem a si mesmos, para desenvolverem comportamentos, para se afirmarem e mais facilmente desenvolverem e sentirem segurança mental, emocional e íntima. A iniciativa, a aventura, o risco, o auto-controlo e o confronto, são situações comuns do dia a dia, dos jovens. A partilha, a resolução de problemas, o saber estar e respeitar o espaço individual e o espaço dos outros, é parte integrante do crescimento dos jovens. Os jovens que se desenvolvem autonomamente têm grandes probabilidades de ser confrontados mais facilmente com estes obstáculos e neste contexto desenvolverem as suas resistências e aptidões sociais mais facilmente.

3. Metodologia do projeto:

3.1 Diagnóstico da situação

A revisão da literatura indica, com base nos estudos realizados em Portugal sobre autonomia e mobilidade apontam para uma redução de

autonomia e mobilidade nos jovens. A questão social, a questão dos perigos, dos medos, a questão das atividades programadas e pagas, a questão da mobilidade dentro de casa através da internet, o aumento dos jogos electrónicos, as redes sociais e a televisão, entre outras, são muitos dos principais fatores implícitos na falta de autonomia e independência dos jovens.

O recente estudo Lopes (2011) sobre independência de mobilidade das crianças portuguesas, contemplou crianças do 3º ao 10º ano, com idades entre os 8 e 15 anos e os respetivos encarregados de educação, da pequena cidade e rural, do centro da cidade, urbana e suburbana. O estudo mostrou que as crianças vão tendo mais liberdade consoante a idade e a maioria das crianças vai de carro para a escola com os pais, no entanto, os pais referem que caminhavam para a escola com 8 ou 9 anos.

São questões como estas, de mobilidade, autonomia e independência dos jovens que devem ser estudadas de forma a planear, organizar e implementar atividades que visem o seu desenvolvimento pessoal, social e promoção de saúde.

3.2 Objetivos

3.2.1 Objetivos de Investigação

- 1 - Analisar a autonomia e mobilidade dos jovens no meio rural.
- 2 - Analisar a independência dos jovens no meio rural.
- 3 - Comparar a Independência dos jovens com a independência dos seus pais quando tinham a mesma idade que os filhos têm hoje.

3.2.2 Objetivos de Investigação Ação

- 1 - Informar sobre os dados obtidos referentes à autonomia e mobilidade dos jovens.
- 2 - Sensibilizar os jovens para os benefícios de autonomia e mobilidade.
- 3 - Sensibilizar os encarregados de educação sobre a importância de dar mais autonomia aos jovens e os seus benefícios.

- 4 - Intensificar esta sensibilização através de flyers.

3.3 Planeamento

3.3.1 Atividades desenvolvidas

- 1 - Foi explicado o projeto aos jovens das várias turmas e entregue as autorizações e os questionários para os alunos darem aos seus encarregados de educação.
- 2 - Recolha dos questionários dos encarregados de educação e suas autorizações.
- 3 - Explicação e acompanhamento no preenchimento dos questionários dos jovens.
- 4 - Foi realizada uma ação de esclarecimento, informação e sensibilização em contexto de sala de aula para os alunos da turma “piloto”.
- 5 - Foi realizada uma sessão para os alunos da turma “piloto” e os seus encarregados de educação com o objetivo de sensibilizar para a prática de hábitos saudáveis através da autonomia e mobilidade.
- 6 - Foram distribuídos flyers à entrada da escola a todos os alunos e encarregados de educação que chegavam com os seus educandos à escola.

3.3.2 Estratégias

- 1 - Envolver os jovens e os encarregados de educação na problemática, juntos podem perceber a importância da mobilidade e autonomia e concordarem com a melhor forma para os jovens a alcançar, intervindo os encarregados de educação e inculcar nos jovens as responsabilidades inerentes a mais liberdade.
- 2 - Distribuir flyers à entrada da escola como reforço da importância da mobilidade e autonomia que os encarregados de educação devem dar aos jovens.

3.3.3 Recursos

Humanos: jovens e encarregados de educação.

Materiais: sala de aula, mesas, cadeiras, imagem bicicleta, power point e flyeres.

3.4 Implementação e avaliação

3.4.1 Amostra

A implementação dos questionários referente à recolha de dados para a investigação foi realizada na escola “Instituto Pedro Hispano” situada na Granja do Ulmeiro para cerca de 200 jovens e 200 encarregados de educação. Todos os indivíduos na faixa etária dos 12 anos aos 16 anos de idade que manifestaram disponibilidade para participar e cujos encarregados de educação autorizaram a sua participação no estudo.

A amostra foi constituída por 123 jovens, 63 femininos e 59 masculinos os quais obtiveram autorização dos encarregados de educação, do 7º ano (42 alunos), 8º ano (45 alunos) e 9º ano (36 alunos), com idades compreendidas entre 12 e 16 anos.

Para a intervenção foi seleccionada uma turma do 8º ano, (grupo piloto). A seleção da turma deveu-se ao facto de ser a que detinha menos autonomia de acordo com o estudo *Children`s independent mobility in Portugal* Lopes, (2011) da Faculdade de Motricidade Humana, por esse motivo aquela que mais sentido fazia a aplicação das atividades de formação. O grupo piloto foi constituído por 21 jovens, 10 feminino e 11 masculino.

3.4.2 Instrumentos

Questionário destinado aos encarregados de educação, facultados por Lopes (2011), traduzidos e validados em português, que serviram para realizar o estudo de *Children`s independent mobility in Portugal*.

Questionários destinado aos jovens, facultados por Lopes (2011), traduzidos e validados em português, que serviram para realizar o mesmo estudo, *Children`s independent mobility in Portugal*.

3.4.3 Procedimentos

No âmbito do presente trabalho foram seguidos os seguintes procedimentos.

1. Pedido ao grupo de trabalho do Frederico Lopes da Faculdade de Motricidade Humana a cedência dos questionários e autorização para os utilizar.
2. Pedido ao Dr. Rui Mendes uma declaração para enviar a Direção- Geral da Educação (DGE) do Ministério da Educação e Ciência- à Monitorização de Inquéritos em Meio Escolar para declarar a metodologia e os instrumentos a aplicar para a concretização da investigação (anexo II).
3. Pedido à Direção- Geral da Educação (DGE) do Ministério da Educação e Ciência- à Monitorização de Inquéritos em Meio Escolar (anexo III):MIME autorização para utilizarmos os inquéritos, foi -nos concedido com o número de inquérito-0351600001.
4. Criação de um email do projeto para comunicação entre os intervenientes.
5. Ofício de apresentação do projeto e um pedido de autorização para a realização do mesmo ao Diretor do Instituto Pedro Hispano (anexo IV).
6. Entregue o protocolo de aplicação dos questionários (anexo V).
7. Foi enviado aos encarregados de educação os questionários destinados aos mesmos e as autorizações para que os seus educandos possam também preencher os questionários. (anexos VI, VII e XIV).
8. Recolha das autorizações e dos questionários dos pais. Preenchimento dos questionários pelos jovens que tinham autorização (anexos VI, VII, VIII e XIV).
9. Triagem e contagem dos questionários recolhidos por turma.
10. Escolha da turma “piloto”, tendo em conta a que apresentou menos mobilidade.
11. Enviado convite aos pais da turma piloto para a 2ª sessão (anexo IX).

12. Com esta turma foi colocado em prática três sessões de sensibilização. Uma só à turma, a segunda à turma e aos seus encarregados de educação e a terceira com a entrega de flyers à entrada da escola (anexos, X, XI, XII e XIV).

13. Envio do questionário aos encarregados de educação da turma “piloto”, para avaliação e comparação com o mesmo questionário inicialmente preenchido pelas de forma a aferir se houve mudança de comportamento relativamente aos jovens. (anexo VII).

14. Preenchimento dos questionários pelos jovens da turma “piloto”, para realizar a avaliação e aferir se houve mudanças de comportamentos após a intervenção (anexo VIII).

15. Introduzir os dados dos questionários na base de dados do SPSS e obter os resultados.

4. Resultados

4.1- Dados recolhidos aos jovens

Número de jovens por ano escolar.

Dos 123 alunos que responderam ao questionário, 42 jovens frequentam o 7.º ano, 45 jovens o 8.º ano e 36 jovens frequentam o 9.º Ano.

Idade dos jovens

A amostra dos 123 alunos incluiu, 4 alunos com 11 anos, 32 com 12 anos, 43 com 13 anos, 40 com 14 anos, 3 com 15 anos e 1 aluno com 16 anos.

Número de jovens femininos e masculinos.

Na população da investigação, obtivemos a resposta de 63 jovens que são raparigas, 59 jovens que são rapazes e 3 jovens não responderam.

A forma como os jovens se deslocam para a escola.

A leitura do (quadro 1), relativamente à forma de mobilidade na deslocação para a escola, somente 15 (12,2%) dos jovens, fazem a viagem a pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo.

Quadro 1 – Valores de frequência e percentuais das diferentes formas de deslocação para a escola

	Frequência	Percentagem
A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo	15	12,2
Na carrinha	37	30,1
De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro	41	33,3
De carro	30	24,4

A maioria dos alunos utiliza transportes de origem motorizados para se deslocarem.

A forma como os jovens se deslocam no regresso a casa.

Relativamente ao percurso de regresso a casa, (quadro 2), 17 jovens (13,8%), fazem-no a pé a maior parte do caminho ou o caminho todo.

Quadro 2 -Valores de frequência e percentuais das diferentes formas de deslocação no regresso da escola para casa.

	Frequência	Percentagem
A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo	17	13,8
Na carrinha	45	36,6
De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro	35	28,5
De carro	26	21,1

Todos os restantes jovens, ou seja a maioria deslocam-se de transportes motorizados.

Acompanhamento no regresso a casa

No que respeita ao acompanhamento para casa, verifica-se que apenas 23 jovens (18,7%) viagem sozinhos. Os restantes 100 jovens, (81,3%) vão acompanhados, seja pelos encarregados de educação, seja por jovens mais velhos.

O que significa que a maioria dos jovens desloca-se acompanhada.

Tempo que os jovens demoram para chegar à escola

A leitura do (quadro 3) indica que 80 jovens (65,1%), demoram menos de 15 minutos a chegar à escola.

Quadro 3 – Valores de frequência e percentuais do tempo que os jovens demoram para chegar à escola

	Frequência	Percentagem
Menos de 5 minutos	13	10,6
5 a 15 minutos	67	54,5
16 a 30 minutos	25	20,3
31 a 45 minutos	16	13,0
46 minutos ou mais	2	1,6

Somente 43 alunos (34,9%), demoram mais de 15 minutos para chegar à escola, isto deve-se à distância entre a habitação e a escola.

Autorizações para atravessar estradas sozinho e a partir de que idade obtiveram esta autorização.

Na população de 123 jovens, 81 jovens (65,9%) têm autorização para atravessar estradas com muitos carros sozinhos, apenas 42 jovens, (34,1%) não têm autorização para atravessar estradas sozinhos.

No que respeita à autorizaram dada aos jovens para atravessar estradas sozinhos, 57 jovens responderam aos 10 anos de idade. No entanto 2 jovens obtiveram esta autorização aos 6 anos e 1 jovem só aos 12 anos.

Jovens que têm bicicleta.

No (quadro 4) verificou-se que 120 jovens (97,6%) têm bicicleta.

Quadro 4 - Valores de frequência e percentuais dos jovens que têm bicicleta

	Frequência	Percentagem
Sim	120	97,6
Não	3	2,4

Dos 123 jovens, 3 não têm bicicleta.

Jovens autorizados a deslocarem-se de bicicleta em estradas principais.

O (quadro) 5 indica que 73 jovens (59,3%) têm autorização para se deslocar de bicicleta sozinhos.

Quadro 5 - Valores de frequência e percentuais dos jovens que se deslocam de bicicleta em estradas principais.

	Frequência	Percentagem
Sim	73	59,3
Não	47	38,2

Uma parte dos jovens que têm bicicleta 47 jovens (38,2), não têm autorização para se deslocarem de bicicleta em estradas principais.

Jovens autorizados a deslocarem-se a parques e a casa de amigos sozinhos.

A leitura do (quadro 6), relativamente à deslocação dos jovens autorizados a ir a parques e a casa de amigos sozinhos indica-nos que 80 jovens (65,0%) estão autorizados a fazê-lo.

Quadro 6 – Valores de frequência e percentuais dos jovens que estão autorizados a deslocarem-se a parques e a casa de amigos sozinhos.

	Frequência	Percentagem
Sim	80	65,0
Não	40	32,5

Não estão autorizados a deslocarem-se sozinhos 40 jovens, (32,5%).

Dias por semana em que os jovens andam de bicicleta.

A leitura do (quadro 7) indica-nos que 24 jovens (19,5) %, andam de bicicleta três ou mais dias por semana.

Quadro 7 – Valores de frequência e percentuais do número de dias por semana que os jovens andam de bicicleta.

	Frequência	Percentagem
1 vez ou menos	59	48,0
Um ou dois dias	37	30,1
Três ou mais dias	24	19,5

Uma única vez por semana andam 59 jovens (48,0%) e 37 jovens (30,1%) andam 1 ou 2 dias por semana.

Jovens que se deslocam em transportes públicos sozinhos.

O (quadro 8) indica-nos que 61 jovens (49,6 %), estão autorizados a andar de transportes públicos sozinhos.

Quadro 8 – Valores de frequência e percentuais dos jovens autorizados a andar de transportes públicos sozinhos.

	Frequência	Percentagem
Sim	61	49,6
Não	62	50,4

No entanto é superior o número de jovens que não têm esta autorização 62 (50,4%) jovens.

Questões que preocupam os jovens quanto à sua segurança

Relativamente à segurança do bairro, ou seja, local onde o jovem habita, o (quadro 9) indica que 61 jovens (49,6%) se sentem seguros.

Quadro 9 – Valores de frequência e percentuais dos jovens quanto a sensação de segurança no seu bairro.

	Frequência	Percentagem
Seguro	61	49,6
Pouco seguro	53	43,1
Nada seguro	5	4,1

No entanto 53 dos jovens (43,1%) sente-se pouco seguro e 5 jovens (4,1%) nada seguro.

4.2 - Dados recolhidos aos encarregados de educação

Jovens autorizados pelos encarregados de educação a deslocarem-se para a escola sozinhos.

Na leitura do (quadro 10) verificamos que 76 jovens (61,8%) têm autorização para se deslocarem sozinhos para a escola.

Quadro 10 – Valores de frequência e percentuais dos jovens autorizados pelos encarregados de educação a deslocarem-se sozinhos para a escola.

	Frequência	Percentagem
Sim	76	61,8
Não	47	38,2

No entanto, (38,2%) 47 jovens ainda não têm essa autorização.

Dias em que o jovem vai para casa acompanhado por um adulto.

Com a análise do (quadro 11) verificamos que somente 3 jovens (2,4%) vão um único dia acompanhados para casa por um adulto, seguido de 21 jovens (17,1%) que vão dois dias acompanhados por um adulto para casa.

Quadro 11 – Valores de frequência e percentuais de dias em que os jovens vão acompanhados por um adulto para casa.

	Frequência	Percentagem
1	3	2,4
2	21	17,1
3	14	11,4
4	4	3,3
5	47	38,2

Três dias por semana 14 jovens (11,4%),vão para casa acompanhados por um adulto, 4 dias por semana 4 jovens (3,3%) vão acompanhados por um adulto para casa e finalmente prevalecendo a falta de autonomia 47 jovens (38,2%) vão acompanhados por um adulto para casa 5 dias por semana.

Principais razões que levam os encarregados de educação a ir buscar os jovens à escola.

Analisadas as respostas dadas pelos encarregados de educação, verificamos que 47 encarregados de educação (38,2%), referem ser uma oportunidade para passar tempo com os filhos. 33 encarregados de educação, (26,8%) têm medo do trânsito, já 25 encarregados de educação (20,3%) dizem ter medo que agredam os filhos e somente 5 encarregados de educação (4,1%) aproveitam para fazer exercício físico.

O tempo que os filhos demoram a chegar à escola a pé.

Os encarregados de educação indicam que a pé, 21 jovens (17,1%) demoram entre 5 a 10 minutos, referem que 2 jovens (1,6%) demoram de 10 a 15 minutos, 95 (77,2%) encarregados de educação não sabe o tempo que os filhos demoram a chegar à escola a pé.

Jovens autorizados pelos encarregados de educação a deslocarem-se para outros locais que não a escola, de curta distância.

Como indica o (quadro 12), nas deslocações para outros locais, que não a escola, que sejam a curta distância os encarregados de educação referem que 25 (20,3%) jovens geralmente vão sozinhos.

Quadro 12 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade dos jovens para diferentes locais de curta distância.

	Frequência	Percentagem
Geralmente vais sozinha	25	20,3
Geralmente acompanhada	64	52,0
Varia	34	27,6

Os encarregados de educação referem que 64 (52,0%) dos filhos geralmente vão acompanhados para locais de curta distância, 34 encarregados de educação (27,6%) refere que varia e não indica as razões.

Jovens autorizados a atravessar estradas principais sozinhos.

Como podemos verificar no (quadro 13), 81 jovens (82,1%) têm autorização para atravessar estradas principais sozinhos, neste aspeto evidenciando mobilidade e autonomia.

Quadro 13 – Valores de frequência e percentuais dos jovens autorizados a atravessar estradas principais sozinhos.

	Frequência	Percentagem
Sim	101	82,1
Não	22	17,9

Somente 22 jovens (17,9%) ainda não estão autorizados a atravessar estradas principais sozinhos.

Jovens autorizados pelos encarregados de educação para sair à noite.

Como indica o (quadro 14), os encarregados de educação autorizam a saída a noite apenas a 19 jovens (15,4%).

Quadro 14 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos jovens para sair à noite.

	Frequência	Percentagem
Sim	19	15,4
Não	95	77,2

Os encarregados de educação apresentam uma resistência muito elevada no que respeita a deixar sair os filhos à noite, sendo que 95 jovens (77,2%) não estão autorizados a saírem à noite.

Jovens autorizados para andar de bicicleta em estradas públicas sozinhos.

No (quadro 15) estão referenciados 54 jovens (43,9%) autorizados pelos encarregados de educação a andar de bicicleta sozinhos em ruas principais e aqui evidenciando alguma autonomia e mobilidade.

Quadro 15 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos jovens para andar de bicicleta em estradas públicas sozinhos.

	Frequência	Percentagem
Sim	54	43,9
Não	55	44,7

Sendo que 55 jovens (44,7%) não têm autorização para se deslocarem de bicicleta em estradas públicas sozinhos.

Jovens autónomos para andar em transportes públicos sozinhos.

A leitura do (quadro 16), 67 jovens (54,5%) anda sozinhos de transportes públicos.

Quadro 16 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos jovens para circularem nos transportes públicos sozinhos

	Frequência	Percentagem
Sim	67	54,5
Não	56	45,5

No entanto (45,5%) 56 jovens não estão autorizados a andar de transportes públicos sozinhos.

Perceção de segurança dos encarregados de educação face aos jovens com e sem telemóvel.

Das respostas dadas pelos encarregados de educação 113 dos 123 jovens têm telemóvel, somente 10 jovens não têm telemóvel. Os encarregados de educação indicam que os jovens terem a posse do telemóvel permite a que 85 (69,1%) encarregados de educação se sintam mais confiantes em relação a deixar o seu filho sair sozinho, mas para 7 (5,7%) encarregados de educação esse motivo não é suficiente.

Forma de deslocação dos encarregados de educação para a escola com a mesma idade que os filhos têm hoje.

A leitura do (quadro 17), relativamente à deslocação dos pais para a escola quando tinham a idade dos filhos indica que 59 (48%) encarregados de educação deslocava-se a pé a maior parte do caminho ou o caminho todo, 2 (1,6%) encarregados de educação deslocavam-se de bicicleta.

Quadro 17 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos encarregados de educação no caminho para a escola quando tinham a idade dos filhos.

	Frequência	Percentagem
A pé a maior parte do caminho ou o caminho todo	59	48,0
De bicicleta	2	1,6
De autocarro, camioneta, comboio ou metro	54	43,9
Outro	5	4,1

De autocarro, camioneta, comboio, ou metro deslocavam-se 54 (43,9%) encarregados de educação e, 5 (4,1%) pessoas de outro transporte.

Idade dos encarregados de educação e do(a) seu conjugue ou parceiro(a).

A leitura do quadro (18) dá-nos a indicação de que a maioria dos encarregados de educação e dos conjugues ou parceiros(as), são adultos entre os 30 e os 44 anos.

Quadro 18 – Valores de frequência e percentuais da idade dos encarregados de educação e respetivo conjugue.

	Você		Parceiro ou conjugue	
	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem
Menos de 30	2	1,6		
30 a 44	76	61,8	85	69,1
45 ou mais	45	36,6	34	27,6

O Encarregado de educação e o seu parceiro(a) ou conjugue quanto ao trabalho.

A leitura do (quadro 19) indica que a maioria dos encarregados de educação e dos parceiros(as) trabalha.

Quadro 19 – Valores de frequência e percentuais de trabalho dos encarregados de educação e dos respetivos conjugues.

	Você		Parceiro ou conjugue	
	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem
Sim, a tempo inteiro	88	71,5	93	75,6
Sim, em part-time	11	8,9	5	4,1
não	24	19,5	22	17,9

As habilitações dos encarregados de educação

A maioria dos encarregados de educação tem escolaridade superior, o parceiro(a) ou conjugue tem em maioria o 9º ano de escolaridade.

Quadro 20 – Valores de frequência e percentuais quanto às habilitações dos encarregados de educação e respetivos parceiros(as) ou conjugues.

	Você		Parceiro ou conjugue	
	Frequência	Percentagem	Frequência	Percentagem
Escola primária	6	4,9	9	7,3
9ºano	35	28,5	54	43,9
10º a 12º ano	40	32,5	35	28,5
Ensino profissional	1	,8	13	10,6
Ensino Superior	41	33,3	10	8,1

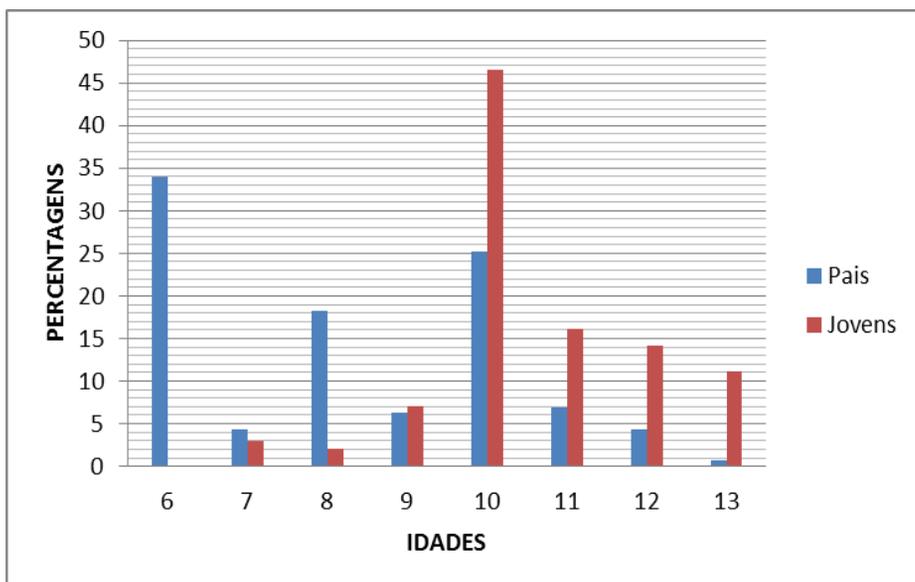
4.3 - Idade em que os pais foram autorizados a deslocarem-se sozinhos e idade em que autorizaram os filhos a deslocarem-se sozinhos.

Verifica-se através da análise da (figura 1) que a maioria dos encarregados de educação alcançou a sua autonomia e mobilidade aos 6 anos de idade, houve ainda uma percentagem significativa de encarregados de educação que adquiriram a sua autonomia e mobilidade aos 10 anos de idade.

A leitura do mesmo gráfico e no que respeita aos jovens indica que somente um número muito reduzido de jovens adquiriu a sua autonomia e mobilidade aos 7 anos. Aos 10 anos de idade, foi quando os encarregados de educação deram autorização aos seus filhos para se deslocarem sozinhos em maior percentagem. Houve ainda um número significativo de encarregados de educação que deram autorização aos filhos para se deslocarem sozinhos, só aos 11 anos.

A (figura 1) compara a idade em que os encarregados de educação foram autorizados a deslocarem-se sozinhos e a idade em que autorizaram os seus filhos a deslocarem-se sozinhos.

Figura 1



4.4- Ação de intervenção com jovens e encarregados de educação

Apresentamos os resultados mais significativos da turma piloto.

Optamos por apresentar os quadros em que se verificaram mudanças de comportamento, quer pela parte dos jovens, quer pela parte dos encarregados de educação.

Mudanças de comportamento relativamente à autorização dada aos jovens para atravessar estradas sozinhos.

No (quadro 21) verifica-se que depois da intervenção e da aplicação das estratégias existiu mudanças no comportamento de 2 encarregados de educação, permitindo aos jovens atravessar estradas com muitos carros sozinhos.

Quadro 21 – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para atravessar estradas sozinhos.

	Antes da intervenção	Depois da intervenção	Diferença
Sim	14	16	+2
Não	7	5	-2

Alteração no que respeita à autorização dada aos jovens para se deslocarem em transportes públicos sozinhos.

Nesta questão (quadro 22) verifica-se mudanças em 2 situações, dois encarregados de educação que mudaram o seu comportamento.

Quadro 22 – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para se deslocarem em transportes públicos sozinhos.

	Antes da intervenção	Depois da intervenção	Diferença
Sim	12	14	+2
Não	9	7	-2

Autorizações para sair à noite.

Relativamente à autorização para os jovens saírem á noite sozinhos, (quadro 23), verificou-se alterações em 3 situações, 3 encarregados de educação que alteraram a sua atitude.

Quadro 23 – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para saírem à noite.

	Antes da intervenção	Depois da intervenção	Diferença
Sim	3	6	+3
Não	18	15	-3

Perceção de segurança dos encarregados de educação face aos jovens com e sem telemóvel.

A leitura do (quadro 24), indica que dos 21 jovens, 20 têm telemóvel, depois da intervenção este número não sofreu qualquer alteração. No que respeita aos jovens terem na sua posse um telemóvel está associado à preocupação dos encarregados de educação, em controlar os jovens e em os deixar sair sozinhos, verifica-se no questionário pós que os resultados revelam uma mudança em 2 pais, passando a ser mais confiantes e deixar os filhos sair sozinhos.

Quadro 24 – valores de diferenciação quanto ao pais ficarem mais descansados quando os jovens com telemóvel saem sozinhos.

	Os jovens com telemóvel		Perceção de segurança dos encarregados de educação face aos jovens com telemóvel		Diferença	
	Antes da intervenção	Depois da intervenção	Antes da intervenção	Depois da intervenção		
Sim	20	20	8	10	0	+2
Não	1	1	13	11	0	-2

Mudanças de comportamento relacionadas com o medo do seu filho poder ser atropelado.

Verificando o (quadro 25), apura-se que após a intervenção houve alterações em 9 encarregados de educação, a preocupação não desaparece, mas o grau de intensidade reduz.

Quadro 25 – valores de diferenciação quanto ao medo que os encarregados de educação sentem relativamente aos jovens poderem ser atropelados.

	Antes da intervenção	Depois da intervenção	Diferença
Bastante preocupação	3	2	+1
Muita preocupação	14	7	+7
Não muita preocupação	4	5	+1

5. Discussão

No que respeita à deslocação de casa para a escola, verificamos que apenas 15 dos 123 jovens se deslocam a pé, e no regresso para casa, são 17 os jovens que o fazem a pé. Também Arez (2000), verificou que os jovens realizam a maioria dos trajetos diários acompanhadas por adultos, e o transporte mais utilizado para esta rotina é o carro, revelando-se assim uma grande falta de autonomia. No estudo de independência de mobilidade infantil de Lopes (2011), integrado num projeto internacional liderado pelo Policy Studies Institute, realizado com crianças de várias tipologias, (urbano, suburbano, centro de cidade, pequena cidade e meio rural), concluiu que a maioria das crianças vai para a escola de carro com os pais. A autorização de autonomia de mobilidade e independência, vai aumentando consoante os jovens vão alcançando mais idade. Neste estudo, que inclui as várias tipologias, concluiu que as crianças do meio rural, são mais autónomas que as crianças do meio urbano, no entanto, e comparando com o nosso estudo, não se verificam alterações significativas de independência e mobilidade entre os estudos Portugueses.

Kittã (1995) com jovens Finlandeses, concluiu que existe uma autonomia muito elevada para atravessar estradas principais e para ir e voltar da escola, principalmente no meio rural, ao contrário dos resultados do nosso estudo. Evidenciando uma forte independência dos jovens Finlandeses.

O nosso estudo indica que 23 alunos demoram no máximo 15 minutos a chegar à escola a pé, face à proximidade da habitação à escola, o nível de independência destes jovens pode ser facilitado.

Revela que 61 jovens, (49,6 %) estão autorizados a andar de transportes públicos sozinhos, no entanto, verifica-se que somente 23 jovens viajam sozinhos. Os encarregados de educação dos jovens não autorizados a andar sozinhos de transportes públicos apontam a idade como limitadora de mobilidade, assim como Hillman et al. (1990) constataram nos seus estudos que a idade é o fator mais determinante para o número de restrições impostas aos jovens no que se refere à independência de mobilidade.

Os encarregados de educação deram autorização aos filhos para se deslocarem sozinhos para a escola, em maioria, aos 10 anos de idade. Quanto aos próprios, quando tinham a idade dos filhos deslocavam-se em grande parte sozinhos para a escola aos 6 anos de idade. Este facto pode resultar dos medos que os encarregados de educação têm em que aconteça alguma situação menos agradável aos filhos. A constante preocupação do bem-estar dos filhos leva a que se protejam durante mais tempo, não permitindo aos jovens que se desloquem sozinhos, e mesmo no caminho para a escola as opções passam pelos veículos automóveis ou escolares. Fotel e Thomsen, (2004) referem que, mesmo em zonas rurais, a mobilidade com recurso aos veículos motorizados aumentou.

Comparando o nosso estudo, com o estudo de Lopes (2011), verifica-se que nas várias tipologias do estudo, também os encarregados de educação foram autorizados a deslocarem-se sozinhos aos 7,8 anos de idade, muito mais cedo que autorizaram os filhos. Cerca de 80% dos pais deslocava-se para a escola a pé, comparando com os filhos, que apenas 20%, se desloca a pé para a escola e já com idades superiores a 10 anos, sendo semelhantes os resultados deste estudo com o nosso.

Para além da recolha de dados, procedeu-se à aplicação de ações de formação numa turma piloto, de forma a se poder intervir para influenciar os jovens e os seus encarregados de educação para uma vida mais autónoma, com mais mobilidade e pressupostamente mais saudável.

Alcançou-se, depois da intervenção, mudança em alguns encarregados de educação e em algumas questões, no que respeita à autorização em atravessar sozinhos, estradas com muitos carros, verifica-se, que depois da intervenção, e da aplicação das estratégias existiu mudanças no comportamento de dois encarregados de educação, permitindo aos seus filhos atravessar sozinhos, estradas com muitos carros. No que respeita a autorizar os seus filhos a andar de transportes públicos verificou-se mudança em duas situações, dois encarregados de educação que mudaram o seu comportamento. Relativamente à autorização para os jovens saírem á noite sozinhos, verificou-se que três encarregados de educação alteraram a sua atitude.

No que respeita ao uso do telemóvel, 20 dos 21 jovens utiliza-o, e os encarregados de educação referem que a sua utilização está associada ao grau de confiança em deixar os jovens sair sozinhos. No entanto, depois da intervenção, dois encarregados de educação mudarem o seu comportamento, passando a ser mais confiantes.

As questões que preocupam os jovens quando estão sozinhos ou com amigos são em maioria, o trânsito, com uma percentagem de 78,9%, seguindo-se o medo de estranhos, de não saberem o que fazer se alguém os abordar, agressão por parte de colegas, o receio de se perderem e, por fim, com uma percentagem mínima, consideram que não têm idade para andar sozinhos.

Os encarregados de educação também se sentem apreensivos em dar liberdade de ação e mobilidade aos jovens, apontando como principal fator os perigos associados ao transito, e o medo dos jovens serem atropelados ao atravessar a rua, no entanto nesta questão verificou-se alterações em 6

encarregados de educação, a preocupação não desaparece, mas o grau de intensidade reduz.

Comparando o estudo de Kittã (1995), com os estudos Portugueses, conclui-se que a independência de mobilidade dos jovens varia de país para país, em Portugal, o tráfego automóvel e os perigos associados, são os fatores mais evidenciados pelos encarregados de educação quando referem as razões de impedimento para dar autonomia e mobilidade aos filhos. Já na Finlândia e embora estas questões também preocupem os encarregados de educação, os jovens Finlandeses tem mais liberdade de acção, são mais autónomos, evidenciando mais independência de mobilidade.

6. Conclusão

Este trabalho faz ressaltar aspetos que focam a reduzida autonomia de mobilidade nos jovens. Os tempos livres são ocupados com atividades extracurriculares. Os encarregados de educação organizam a sua vida consoante os horários escolares dos filhos e das atividades extracurriculares, perdendo assim, o seu tempo de lazer e descanso. Aos jovens, por sua vez, são criadas restrições e problemas como a perda de mobilidade e autonomia. O Tráfego é uma grande preocupação para os encarregados de educação, e é uma das principais razões que têm contribuído para a reduzida mobilidade dos jovens.

Esta situação priva os jovens de beneficiarem de várias experiências, que teriam se fizessem o trajeto para a escola a pé, se realizassem atividades na rua com amigos, ou sozinhos, assim como, se pudessem circular livremente de bicicleta. Esta realidade tem implicações negativas para os jovens, para o seu desenvolvimento pessoal, social e sentido de responsabilidade.

Conclui-se que os jovens perderam autonomia de mobilidade relativamente aos seus encarregados de educação, mesmo em meio rural, os

jovens sentem o peso das limitações, principalmente devido ao tráfego automóvel. Esta é uma das causas apontadas pelos encarregados de educação, quando referem que deram autorização aos seus filhos para se deslocarem sozinhos, em maioria, aos 10 anos de idades. Muito diferente da idade com que foram autorizados a deslocarem-se sozinhos.

No que respeita à implementação, realizada para a turma piloto, sendo a turma que após a receção dos questionários apresentava menor autonomia, menor liberdade e mobilidade, existiram alguns constrangimentos. Colocamos em evidência as particularidades da discussão na segunda sessão, realizada com jovens e encarregados de educação, em que os pais consideram que os filhos já têm autonomia suficiente, e os filhos enfatizam a frustração dos pais serem muito protetores, de recearem o pior e não confiarem neles. Os jovens expressam a necessidade de mais liberdade e afirmam que se tivessem mais autonomia de mobilidade, tornavam-se mais confiantes e possivelmente mais saudáveis e mais responsáveis.

Realçamos as respostas dadas pelos encarregados de educação e pelos jovens, comparámos e confrontamos os pais com a realidade de hoje e com a realidade dos seus tempos. Enaltecemos os benefícios da mobilidade, tanto a nível de saúde, a nível social, em termos de crescimento pessoal e de resistência para as adversidades da vida.

Finalmente, depois da intervenção, o resultado da avaliação evidenciou alterações de comportamento, no que respeita a deixarem os seus educandos sair à noite, atravessar sozinhos estradas com muitos carros, andar de transportes públicos, usar telemóvel e, mesmo, quanto ao nível de preocupação, relativamente aos jovens poderem ser atropelados ao atravessar a rua.

Dada a baixa percentagem dos resultados, que esperava alteração de comportamento, embora positiva, do ponto de vista objetivo, reconhecemos que se deviam realizar estudos complementares idênticos, e que, intervindo em

mais jovens de outras turmas, ou escolas, se poderá fortalecer resultados positivos com alterações de comportamentos em maior percentagem.

Depois de realizada a investigação deste estudo e da aplicação de algumas estratégias e sessões, devem ser planeadas outras intervenções que visem a independência de mobilidade e os benefícios associados, como a responsabilidade pessoal e social, a saúde e a qualidade de vida.

7. Referências bibliográficas

Arez, A. & Neto, C. (2011). Independência de mobilidade em crianças de meios urbanos distintos. In R., Mendes, J., Barreiros, O., Vasconcelos. (Eds), *Estudos em Desenvolvimento Motor da Criança V* (174-184). Escola Superior de Educação de Coimbra: Área Científica de Educação Física e Desporto.

Arez, A. (2000). *Desenvolvimento da Criança e Espaço Físico: Estudo das Rotinas de Vida, Percepção do Espaço Físico e Independência de Mobilidade em Crianças do Meio Rural e Urbano*. Dissertação do Mestrado em Desenvolvimento da Criança Variante Desenvolvimento Motor. Lisboa: Faculdade de Motricidade Humana.

Clément, P. (1998). La Biologie et sa didactique, dix ans de recherche. *Aster*, 27, 56-93.

Cordovil, R., Lopes, F. Arez, A., Tojo, A., Moreno, D., Shruballs, S., Henriques, F. & Neto, C. (2011). Independência de mobilidade em crianças de meios urbanos distintos. In R., Mendes, J., Barreiros, O., Vasconcelos. (Eds), *Estudos em Desenvolvimento Motor da Criança V* (191-199). Escola Superior de Educação de Coimbra: Área Científica de Educação Física e Desporto.

Deci, E. L. & Ryan, R.M. (2000). The “what” and “why” of goal pursuits: Human needs and the self-determination of behaviour. *Psychological Inquiry*, 11(4), 227-268.

Ekelund, U., Brage, S., Froberg, K., Harro, M., Anderssen, S., Sardinha, L., Riddoch, C. & Andersen, L. (2006). Tv viewing and physical activity are independently associated with metabolic risk in children: The European youth heart study. *Plos Medicine*, 3 (12), 2449-2457.

Espinosa, A. & Ochaíta, E. (1997). El Desarrollo del Conocimiento Espacial de un Entorno Urbano Desconocido: un Estudio Microgenético. *Infancia e Aprendizaje*, 79, 5-20.

Faria, F. & Bonito, J. (2009). Contributo para a definição de um projecto de intervenção contra o excesso de peso e a obesidade infantil no Externato João Alberto Faria. In Bonito, J. (Coord.), *Educação para a Saúde no século XXI: teorias, modelos e práticas* (135-149). Évora: Universidade de Évora.

Faria, F. & Bonito, J. (2011). Excesso de peso e a obesidade infantil numa escola portuguesa. In G. Silva, & V. Espósito, (Orgs.), *Educação e saúde – cenários de pesquisa e intervenção*. (135-148). São Paulo: Editora Martinari.

Fernández, J., Álvarez E. & Bravo A. (2003). Evaluación de resultados a largo plazo en acogimiento residencial de protección a la infancia. *Infancia y Aprendizaje*, 26 (2).

Fleming, M. (1983). A separação Adolescente – Progenitor. *Análise Psicológica*, 4(3), 521-542.

Fleming, M. (1997). *Adolescência e autonomia. O desenvolvimento psicológico e a relação com os pais*. Porto: Edições Afrontamento.

Fotel, T. & Thomsen, T. (2004) “*The surveillance of children’s mobility*”. In: *Surveillance & Society* 1(4), pp. 535-554.

Hillman, M., Adams, J. & Whiteleg, J. (1990). *One false move ... A study of children’s independent mobility*. London: Publications of the Policy Studies Institute.

Kakihara, M. & Sorensen, C. (2001). Expanding the “Mobility” concept. *SIGGROUP Bulletin*, 22 (3), 33-37.

Karsten, L. (1998). Growing up in Amsterdam: Differentiation and Segregation in Children’s Daily Lives. *Urban Studies*, 35(3), 565-581.

Kittã, M. (1995). The Affordances of Urban, Small Town, and Rural Environments. Comunicação apresentada na Conferência Internacional *Building Identities – Gender Perspectives of Children and Urban space*, Amesterdão.

Kytta, M. (2003). *Children in Outdoor Contexts. Affordances and Independent Mobility in the Assesment of Environmental Child Friendliness*. Dissertation for the Degree of Doctor of Philosophy, Centre for Urban and Regional Studies Helsinki - University of Technology, Finland.

Kytta, M. (2004). The extent of children’s independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments. *Journal of Environmental Psychology*, 24 (2), 179-198.

Martins, C. (2005). Os bailes de charme: espaços de elaboração de identidades juvenis. *Última Década*, 22, 39-62.

Matos, M. Simões, C., Carvalhosa, S. & Reis, C. (1998). *A Saúde dos Adolescentes Portugueses*. Estudo Nacional da Rede Europeia HBSC/OMS, Faculdade de Motricidade Humana/Programa de Educação para Todos – Saúde, Portugal.

Ministério da Saúde (2006) Programa Nacional de Saúde Escolar, Despacho n.º 12.045/2006 (2.ª série) Publicado no Diário da República n.º 110 de 7 de Junho.

Moore, C. & Herbert, H. (1997). *Natural Learning - The Life History of an Environmental Schoolyard: creating environments for rediscovering nature's way of teaching*. Berkeley.

Mota, J. & Sallis, J. (2002). *Actividade Física e Saúde. Factores de Influência da Actividade Física nas Crianças e nos Adolescentes*. Porto: Campo das Letras.

Mota, J. (1997). *A Actividade Física no Lazer. Reflexões sobre a sua Prática*. Lisboa: Livros Horizonte.

Neto, C. & Marques, A. (2004). A mudança de competências motoras na criança moderna: A importância do jogo de actividade física. In J. Barreiro, M. Godinho, F. Melo & C. Neto (Eds.), *Desenvolvimento e Aprendizagem. Perspectivas Cruzadas*, (1-27). Lisboa: Edições FMH.

Neto, C. (1984). Motricidade Infantil e Contexto Social. Suas Implicações na Organização do Ensino. *Revista Horizonte*, 1(1), Outubro.

Neto, C. (1987). *Motricidade e Desenvolvimento - Estudo do Comportamento de Crianças de 5 -6 anos relativo à Influência de Diferentes Estímulos Pedagógicos na Aquisição de Habilidades Fundamentais de Manipulação*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de Doutor em Motricidade Humana na especialidade de Ciências do Comportamento Motor - ISEF-UTL, Lisboa.

Neto, C. (1997). *Tempo e espaço de jogo para a criança: rotinas e mudanças sociais*. In C. Neto (Ed.). *O jogo e o desenvolvimento da criança*. Lisboa: Edições FMH. 5-9

Neto, C. (1999). O jogo e os quotidianos da vida da criança. In R. Krebs, F. Copetti, & Beltram, T. (Eds.). *Perspectivas para o desenvolvimento infantil*. Rio de Janeiro: Siec.

Neto, C. (2004). Desenvolvimento da motricidade e as culturas da infância. In Moreira, W. & Simões, R. (Orgs.). *Educação física. Intervenção e Conhecimento científico* (35-50). Piracicaba – (Brasil) Editora Unimep.

Neto, C. (2007). O jogo e os quotidianos de vida da criança. In: Krebs, J. & Neto, C. (org.). *Tópicos em desenvolvimento motor na infância e adolescência*. LECSU,121-136. Rio de Janeiro.

- Piéron, M. (1998). Actividade física e saúde. Um desafio para os profissionais de educação física. In N. Armstrong, J. Constantino, M. Piéron, A. Marques, J. Dinis, R. Telama. & J. Pereira (Eds.) *A Educação para a Saúde. O Papel da Educação Física na Promoção de Estilos de Vida Saudáveis*, (39-80). Lisboa. Sociedade Portuguesa de Educação Física,
- Pimentel, J. (1985). Os dados psicológicos – espaço e seu significado no desenvolvimento da criança segundo H. Wallon. *Ludens*, 9, 39-43.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. (1992). *Manual de investigação em ciências sociais*. (2ª ed.). Lisboa: Gradiva.
- Rapley, M. (2003). *Quality of Life Research: a critical introduction*. London: SAGE Publications.
- Rizzo, G. (1988). *Educação Pré-Escolar*. Rio de Janeiro: Ed. Francisco Alves.
- Rocha, A., Correia, C., Pestana, L., Bento, M., Preto, O. & Lobão, S. (2011). Saúde Escolar em Construção: Que Projetos?. *Millenium*, 41.
- Ryan, R. & Deci, E. (2000). Self-determination theory and the facilitation of intrinsic motivation, social development, and well-being. *American Psychologist*, 55, (1), 68-78.
- Schaalma, H., Meertens, R., Van Mechelen, W. & Kok, G. (2000). Health education and the promotion of physical activity. In N. Armstrong, & W. Van Mechelen, (Eds), *Pediatric Exercise Science and Medicine*, (305-310). Oxford. Oxford University Press.
- Shaw, B. Watson, B. Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T. & Hillman, M., 2013. *Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010)*, London: Policy Studies Institute.
- Trenter, J. & John W. (1996). Reclaiming the Residential Street as Play Space. *Internacional Play Journal*, 4, 81-97.
- Van Gils, J. (1996). Leisure Activities of Children: With or Without an Agenda. *Internacional Play Journal*, 4.
- Vasconcelos, M. & Maia, J. (2001). Actividade física de crianças e jovens – Haverá um declínio? Estudo transversal em indivíduos dos dois sexos dos 10 aos 19 anos. *Revista Portuguesa de Ciências do Desporto*, 1 (3), 44-52.
- Wagner, A., Ribeiro, L., Arteché, A. & Bornhold, F. (1999). Configuração familiar e o bem estar psicológico dos adolescentes. In *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 12(1), 147-156.

Anexos

Índice de anexos

ANEXO I – Questionário para os Encarregados de Educação.....	45
ANEXO II – Questionário para os jovens.....	53
ANEXO III – Declaração do Dr. Rui Mendes para Direcção Geral da Educação	59
ANEXO IV – Pedido à Direcção Geral da Educação.....	61
ANEXO V – Ofício de apresentação do projeto e de pedido para a realização do mesmo na escola.....	65
ANEXO VI – Protocolo de aplicação dos questionários.....	67
ANEXO VII – Autorização para os Encarregados de Educação.....	69
ANEXO VIII – Convite para Encarregados de Educação.....	71
ANEXOS IX – Imagem da sessão com os jovens.....	73
ANEXOS X – Power point da sessão com Encarregados de Educação.....	75
ANEXOS XI – Flyer.....	81
ANEXO XII – Cronograma.....	83
ANEXO XIII – Sessões/implementação.....	85
ANEXO XIV – Poster.....	89

Ref: **COMO SE DESLOCA A SUA CRIANÇA****Questionário para pais, mães ou cuidadores de crianças dos 10 aos 15 anos****AS PERGUNTAS QUE SE SEGUEM SÃO SOBRE O SEU FILHO**

- Este questionário deve demorar cerca de 10 minutos a preencher.
- Por favor responda apenas em relação à criança que lhe entregou este questionário – não responda em relação a qualquer outra criança do seu agregado familiar.
- Por favor responda a todas as questões da melhor forma possível.
- As suas respostas serão mantidas anónimas.

Regresso da escola para casa

1a) A sua criança vai da escola para casa sozinha?

 SIM – A partir de que idade permitiu à sua criança vir da escola para casa sozinha?

 Idade

 NÃO - Com que idade pensa deixar a sua criança vir da escola para casa sozinha?

 Idade

1b) Quantos dias por semana a sua criança vem da escola para casa acompanhada por um adulto?

 Vezes por semana
1c) Quais são as razões principais que o levam a ir buscar a sua criança à escola (mesmo que já não o faça)?(Por favor não assinale mais que três opções)

<input type="checkbox"/>	1. Oportunidade para passar tempo com a criança
<input type="checkbox"/>	2. Oportunidade para fazer exercício ou para sair de casa
<input type="checkbox"/>	3. Preocupação com os perigos do trânsito
<input type="checkbox"/>	4. Criança imatura ou muito nova
<input type="checkbox"/>	5. Medo de agressão ou abuso por um adulto

<input type="checkbox"/>	6. Medo de bullying/agressão por parte de outras crianças
<input type="checkbox"/>	7. Oportunidade para conhecer pessoas (professores, outros pais, etc.)
<input type="checkbox"/>	8. Ir a caminho para uma actividade sua ou da criança (compras, visitar família, desporto, etc)
<input type="checkbox"/>	9. Escola muito longe
<input type="checkbox"/>	10. Outra razão, por favor escreva:

Ref:

1d) Quanto tempo leva normalmente a chegar à escola do seu filho?
(escreva o tempo, ou assinale 'Não sei / Não aplicável')

A pé	<table border="1"><tr><td><input type="text"/></td><td>minutos</td></tr></table>	<input type="text"/>	minutos	ou	<input type="checkbox"/>	Não sei / Não aplicável'
<input type="text"/>	minutos					
Carro	<table border="1"><tr><td><input type="text"/></td><td>minutos</td></tr></table>	<input type="text"/>	minutos	ou	<input type="checkbox"/>	Não sei / Não aplicável'
<input type="text"/>	minutos					
Transporte Público	<table border="1"><tr><td><input type="text"/></td><td>minutos</td></tr></table>	<input type="text"/>	minutos	ou	<input type="checkbox"/>	Não sei / Não aplicável'
<input type="text"/>	minutos					

1e) A escola da sua criança é a mais próxima de casa que ela poderia frequentar?

- SIM (Por favor passe para a ➡ Pergunta 1g)
- NÃO

1f) Se NÃO, qual a principal razão para a sua criança frequentar esta escola?
(Escolha as opções que achar relevantes)

<input type="checkbox"/>	1. Não havia vaga na escola mais próxima
<input type="checkbox"/>	2. Preferência por frequentar uma escola noutra local
<input type="checkbox"/>	3. Opção por uma escola de um tipo específico (religiosa, artística, etc)
<input type="checkbox"/>	4. Mudança de casa depois da criança já ter entrado para a escola
<input type="checkbox"/>	5. Deslocações mais fáceis
<input type="checkbox"/>	6. Outra razão, por favor escreva:

1g) A sua criança tem alguma deficiência ou doença prolongada?

- SIM – Por favor explique resumidamente (opcional).....
- NÃO

1h) Qual a distância da sua casa à escola da sua criança?

- Até 500 m
- De 500 m a 1 Km
- De 1 a 2 Km
- Mais de 2 Km

Outras deslocações

2a) Nas deslocações para outros locais, que não a escola, que estejam a curta distância, a sua criança é acompanhada ou pode ir sozinha?

- Geralmente vai sozinha (Por favor passe para a ➡ Pergunta 3)
- Geralmente acompanhada
- Varia

Ref:

- 2b) Excluindo a deslocação para a escola, qual o número aproximado de percursos (ir e vir) que faz por semana para acompanhar a sua criança?
(Por exemplo, levar a criança à nataçãõ e voltar para casa corresponde a 1 percurso)

Percursos por semana

- 2c) Qual a forma de deslocamento mais frequentemente utilizada nesses percursos?
(Escolha as opções que achar relevantes)

-  A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo
-  De bicicleta
-  De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro
-  De carro
- Outro, qual? :

Atravessar estradas

- 3) A sua criança está autorizada a atravessar estradas principais sozinha?
Nota: esta questão é feita aos pais de crianças dos 10 aos 15 anos. Por favor responda mesmo que a resposta lhe pareça óbvia.

- SIM Com que idade foi permitido à sua criança fazê-lo?
 Idade
- NÃO Com que idade pensa que a sua criança o poderá fazer?
 Idade

Sair depois de anoitecer

- 4a) A sua criança está autorizada a sair sozinha depois do anoitecer? 

- SIM (Por favor passe para a  Pergunta 5)
- NÃO

- 4b) Se NÃO, qual a principal razão pela qual a sua criança não está autorizada a sair sozinha depois do anoitecer?

Por favor escreva.....
.....

Ref:

Andar de bicicleta



- 5) A sua criança está autorizada a andar de bicicleta sozinha em ruas principais ?
- Não tem bicicleta
- SIM - Com que idade foi permitido à sua criança fazê-lo?
 Idade
- NÃO - Com que idade pensa que a sua criança o poderá fazer?
 Idade

Transportes públicos



- 6) A sua criança está autorizada a andar de transportes públicos sozinha?
- SIM Com que idade foi permitido à sua criança fazê-lo?
 Idade
- NÃO Com que idade pensa que a sua criança o poderá fazer?
 Idade

Telemóveis



- 7a) A sua criança tem telemóvel?
- SIM
- NÃO (Por favor passe para a  Pergunta 8)
- 7b) Se SIM, isto faz com que se sinta mais confiante em relação a deixar a sua criança sair sozinha?
- SIM
- NÃO
- A criança não sai sozinha

Trânsito

- 8) Qual o nível de preocupação que sente com o facto da sua criança poder ser atropelada ao atravessar a rua?
- Muita preocupação
- Bastante preocupação
- Não muita preocupação
- Nenhuma preocupação
- Não sei / não tenho a certeza

Ref:

As perguntas seguintes são acerca de si



9a) Quando era uma criança da idade do seu filho(a), como costumava deslocar-se para a escola?
(Assinale apenas uma opção)

-  A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo
-  De bicicleta
-  Na carrinha
-  De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro
-  De carro
- Outro, qual? :

9b) Como relaciona a distância que a sua criança tem de percorrer até à escola com a distância que tinha de percorrer até à sua escola primária?

Muito menor	Menor	Aproximadamente a mesma	Maior	Muito maior
<input type="checkbox"/>				

9c) Aproximadamente com que idade foi autorizado a deslocar-se sozinho?

Idade

10) Qual o seu nível de concordância com as afirmações seguintes?
Assinale uma cruz numa das seguintes opções.

	Concordo plenamente	Concordo	Não concordo nem discordo	Discordo	Discordo plenamente
10a) A maior parte dos adultos do meu bairro tomam atenção às crianças dos outros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b) Alguns jovens e adultos do meu bairro fazem com que eu tenha medo de deixar as crianças brincar na rua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

O seu agregado familiar



11a) O seu agregado familiar usa regularmente carro (incluindo carro partilhado com amigos, colegas, etc)?

- Não
- Sim, 1 carro
- Sim, 2 ou mais carros

Ref:

11b) Quantas pessoas no seu agregado familiar, *incluindo você mesmo*, têm carta de condução?

Número

12) Quantas pessoas vivem na sua casa, *incluindo você mesmo*?

- Criança(s) com 10 anos ou menos
 Criança(s) de 11 a 15 anos
 Todos os outros com 16 ou mais anos
 TOTAL

13) A casa onde mora pretende-lhe ou é alugada?

- Casa própria (com ou sem empréstimo)
 Habitação social
 Casa alugada
 Vive em casa de familiares
 Acomodação temporária
 Outra

14) Tem acesso a espaço(s) exterior(es) onde as suas crianças possam brincar?
(Escolha as opções que achar relevantes)

<input type="checkbox"/> 1. Jardim	<input type="checkbox"/> 6. Espaço comum partilhado
<input type="checkbox"/> 2. Parque a que se chega sem atravessar uma estrada principal	<input type="checkbox"/> 7. Outro <i>por favor escreva</i>
<input type="checkbox"/> 3. Parque a que se chega atravessando uma estrada principal	<input type="checkbox"/> 8. Não existe espaço exterior apropriado
<input type="checkbox"/> 4. Rua residencial calma	

15) Por favor escreva o seu código postal

-

16a) Quantos anos tem?

Por favor assinale a opção para si e (se aplicável) para o seu parceiro
Você
cônjuge ou parceiro (a) (se aplicável)

Menos de 30

30 a 44

45 ou mais

Ref:

16b) Qual é o seu sexo?

Por favor assinale a opção para si e (se aplicável) para o seu parceiro

	Você	cônjuge ou parceiro (a) (se aplicável)
Masculino	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Feminino	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17a) Tem um trabalho remunerado?

	Você	cônjuge ou parceiro(a) (se aplicável)
Sim, a tempo inteiro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sim, em part-time	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Não	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17b) Se tem um trabalho remunerado, trabalha em casa ou noutra local?

	Você	cônjuge ou parceiro (a) (se aplicável)
Casa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Outro local	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17c) Qual a sua profissão actual ou a mais recente?

Você

O cônjuge ou parceiro (a).....

17d) Se está empregado, o que é feito ou produzido no seu local de trabalho?

Você

O cônjuge ou parceiro (a).....

17e) Quais as suas habilitações?

	Você	cônjuge ou parceiro(a) (se aplicável)
Escola primária	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9º Ano (antigo 5º ano do liceu)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10º a 12º ano (antigo 7º ano do liceu)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ensino Profissional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ensino Superior	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Muito obrigado pela sua participação 😊

Ref: **COMO TE DESLOCAS****Questionário para crianças e jovens dos 10 aos 15 anos**

- Por favor, responde às perguntas que se seguem - não há respostas certas ou erradas.
- Não vamos saber quem preencheu este questionário.
- Se tiveres dúvidas, pede ajuda.

CAMINHO DE CASA PARA A ESCOLA E DA ESCOLA PARA CASA

1) Como vieste para a escola esta manhã?
(Escolhe apenas uma opção)

-  A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo
-  De bicicleta
-  Na carrinha
-  De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro
-  De carro
- Outro, qual? :

2) Com quem vieste para a escola esta manhã?
(Escolhe as opções que achares necessárias)

- Sozinho
- Pai ou mãe
- Outro adulto
- Uma criança mais velha
- Uma criança da mesma idade ou mais nova

3) Quanto tempo demoraste a chegar à escola esta manhã?
(Escolhe apenas uma opção)

- Menos de 5 minutos
- 5 a 15 minutos
- 16 a 30 minutos
- 31 a 45 minutos
- 46 minutos ou mais

Ref:

--	--	--	--	--	--

4) Como vais para casa hoje?
(Escolhe apenas uma opção)

-  A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo
-  De bicicleta
-  Na carrinha
-  De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro
-  De carro
- Outro, qual? :

5) Com quem vais para casa hoje?
(Escolhe as opções que achares necessárias)

- Sozinho
- Pai ou mãe
- Outro adulto
- Uma criança mais velha
- Uma criança da mesma idade ou mais nova

6) Como gostarias de fazer o caminho de casa para a escola e da escola para casa?
(Escolhe apenas uma opção)

-  A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo
-  De bicicleta
-  Na carrinha
-  De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro
-  De carro
- Outro, qual? :

ANDAR A PÉ

7a) Estás autorizado a atravessar estradas com muitos carros sozinho?

- SIM (Por favor passa para a  Pergunta 7c)
- NÃO



Ref:

7b) Se não estás autorizado a atravessar estradas com muitos carros sozinho, gostavas de estar autorizado?

SIM

NÃO

7c) Que idade tinhas quando comeceste a atravessar estradas com muitos carros sozinho?

(Indica uma idade aproximada mesmo que não tenhas a certeza)

Idade

Não estou autorizado a atravessar estradas com muitos carros sozinho

ANDAR DE BICICLETA



8a) Tens uma bicicleta?

SIM

NÃO (Por favor passa para a  Pergunta 9)

8b) Estás autorizado pelos teus pais a andar de bicicleta em estradas principais?

SIM Com que idade foste autorizado?

Idade

NÃO

8c) Se tens uma bicicleta estás autorizado a ir a sítios como o parque ou a casa de amigos sem o acompanhamento de adultos?

SIM

NÃO

Não tenho uma bicicleta

8d) Numa semana normal, incluindo o fim-de-semana, quantas vezes andas de bicicleta (com ou sem os teus pais)?

Uma vez por semana ou menos

Um ou dois dias por semana

Três ou mais dias por semana

Não tenho uma bicicleta

Ref:

TRANSPORTES PÚBLICOS



9) Estás autorizado a andar de transportes públicos (autocarro, comboio, electrico e metro) sozinho?

- SIM
 NÃO

FIM-DE-SEMANA

10) Qual destas actividades fizeste durante o fim-de-semana (sábado ou domingo):
(*assinala a primeira coluna se fizeste estas coisas sozinho ou com outra criança ou jovem*)
(*assinala a segunda coluna se fizeste estas coisas com um dos teus pais ou com outro adulto*)

Sozinho ou com outra criança ou jovem Com o pai ou mãe ou outro adulto

		Sozinho ou com outra criança ou jovem	Com o pai ou mãe ou outro adulto
	Fui a casa de um amigo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fui a casa de familiares ou adultos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fui a um clube de jovens (escuteiros, catequese, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fui às compras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fui à biblioteca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fui ao cinema	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fiquei com amigos na rua depois de escurecer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fui a um parque, jardim, ou campo de jogos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fiz desporto ou fui nadar (desportos individuais ou colectivos)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fui andar a pé ou de bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fui a um concerto ou a uma discoteca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fui à igreja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Outro (<i>escreve</i>):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Outro (<i>escreve</i>):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Outro (<i>escreve</i>):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ref:

ONDE VIVES

11a) Sentes-te seguro se estiveres sozinho no teu bairro?
(Escolhe apenas uma opção)

- Não estou autorizado a andar sozinho
- Muito seguro
- Seguro
- Pouco seguro
- Nada seguro

11b) Quando estás na rua sozinho ou com amigos é uma preocupação:
(Escolhe as opções que achares necessárias)

	Sim	Não	Não sei
Trânsito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Perder-me	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Agressão/abuso por outras crianças	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estranhos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Não ter idade suficiente para andar sozinho	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Não saber o que fazer se alguém falar comigo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11c) Existe mais alguma coisa com a qual te preocupas quando estás na rua sozinho ou com amigos?

Escreve:.....
.....
.....

SOBRE TI

12) Quantos anos tens?

Idade

13) Tu és...

Rapariga ou Rapaz

Ref:

TV E JOGOS ELECTRÓNICOS

- 14a) Quantas vezes por semana vês televisão?
(Assinala na tabela seguinte)

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
Manhã							
Tarde							
Noite							

- 14b) Aproximadamente quantas horas por semana vês de televisão?

horas

- 15a) Quantas vezes por semana jogas computador / consolas?
(Assinala na tabela seguinte)

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
Manhã							
Tarde							
Noite							

- 15b) Aproximadamente quantas horas por semana jogas computador / consolas?

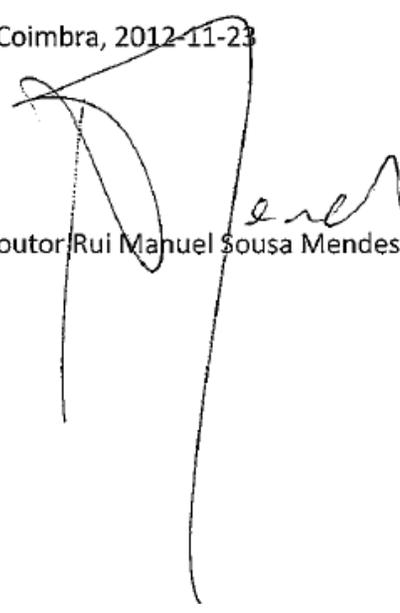
horas

Muito obrigado pela tua ajuda 😊

Declaração

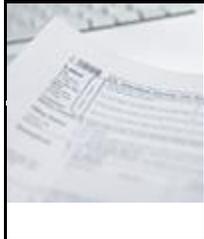
Rui Manuel Sousa Mendes, Professor Doutor da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico (IPC) de Coimbra e Coimbra e orientador das Teses de Mestrado de Cecília Maria da Silva Oliveira Lopes e de Carla Maria Oliveira Lopes do curso de Mestrado em Educação para a Saúde da Escola Superior de Educação e Escola Superior de Tecnologia da Saúde do IPC sobre “Mobilidade e Independência em crianças e Jovens no Distrito de Coimbra”, declara que a metodologia utilizada e os instrumentos a aplicar para a concretização da investigação são adequados os objetivos definidos para a pesquisa a realizar.

Coimbra, 2012-11-23


(Professor Doutor Rui Manuel Sousa Mendes)

ANEXO IV



	Monitorização de Inquéritos em Meio Escolar
	Início » Pesquisar inquéritos » Ficha de inquérito

Dados da Entidade

Nome da entidade:

Carla Maria De Oliveira Lopes

Tipo de entidade:

Outro: Estudante de Mestrado

Dados do Inquérito

Número de registo:

0351600001

Designação:

Inquéritos sobre a mobilidade e a independência

Descrição:

A realização deste inquérito permitirá recolher dados para o projecto de investigação do Mestrado De Educação para a Saúde, "ROTINAS DE VIDA, A AUTONOMIA DE MOBILIDADE ASSOCIADA À INDEPENDÊNCIA E EXPLORAÇÃO DE ESPAÇO FÍSICO DOS JOVENS DOS DIAS DE HOJE ".Em Portugal este inquérito tem sido conduzido pela Faculdade de Motricidade Humana com a participação do Instituto Superior Técnico e a Associação Lavoisier e vários técnicos das escolas do ensino básico e secundário. O inquérito é, composto de dois questionários (um dirigido aos alunos e outro aos respectivos encarregados de educação), constitui a versão portuguesa, adaptada a nossa realidade, do inquérito aplicado em vários Países europeus. A metodologia e prazos de aplicação são também semelhantes aos aplicados internacionalmente.

Pretende-se com esta uniformidade (de informação, processual e temporal) diagnosticar os padrões de mobilidade de crianças entre os 10 e os 15 anos de idade permitindo a sua comparação. A participação deste projecto de investigação constitui uma oportunidade ímpar na criação de sinerqias com

peritos de renome internacional na criação de políticas, medidas e ferramentas contributivas para a melhoria das condições de vida das crianças. Neste contexto, a preparação e aplicação deste inquérito está a ser realizada de forma graciosa pelos peritos e investigadores nacionais.

O questionário aplicado às crianças é composto por 15 perguntas (algumas com várias alíneas):

- O primeiro grupo de perguntas (1 a 6) está relacionado com a forma como é feito o caminho de casa para a escola e da escola para casa.
 - A pergunta 7 está relacionada com a caracterização dos percursos pedonais das crianças.
 - A pergunta 8 visa inquirir a criança sobre percursos de bicicleta.
 - A pergunta 9 visa inquirir a criança sobre a utilização de transportes públicos.
- A pergunta 10 está relacionada com os hábitos da criança durante o fim-de-semana, questionando-a acerca de quais os locais a que se deslocou sozinha ou com outra criança ou acompanhada por um adulto.
 - A pergunta 11 visa identificar as principais preocupações da criança quando se desloca sozinha.
 - As perguntas 12 e 13 são relativas à idade e género da criança.
- As perguntas 14 e 15 visam perceber os hábitos da criança em relação aos passatempos electrónicos, concretamente quanto tempo dedicam a ver televisão e a jogar jogos electrónicos.

O questionário aplicado aos encarregados de educação é composto por 17 perguntas (algumas com várias alíneas):

- A pergunta 1 está relacionada com o percurso de escola para casa.
- A pergunta 2 refere-se a deslocações para outros locais que não a escola.
- A pergunta 3 é relativa à autorização dada à criança para atravessar vias de trânsito sozinha.
- A pergunta 4 está relacionada com a autorização para a criança sair depois do anoitecer.
 - A pergunta 5 visa inquirir os pais sobre os percursos de bicicleta da criança.
 - A pergunta 6 visa inquirir os pais sobre a utilização de transportes públicos pela criança.
- A pergunta 7 está relacionada com a utilização do telemóvel e com a possibilidade do facto da criança possuir telemóvel fazer com que os pais se sintam mais confiantes em relação a deixá-la sair sozinha.
 - A pergunta 8 está relacionada com as preocupações dos pais em relação ao trânsito.
 - A pergunta 9 refere-se aos hábitos de mobilidade dos pais quando eram crianças.
- A pergunta 10 está relacionada com a percepção que os pais têm da atitude de outros adultos em relação às crianças.
- As perguntas 11 a 17 visam caracterizar o agregado familiar da criança em relação a variáveis como o uso de carro, número de pessoas na habitação, tipo de habitação, existência de espaços exteriores a que as crianças tenham acesso, tipo de profissão e habilitação dos pais.

Objectivos:

O objectivo do questionário é avaliar a mobilidade independente das crianças e jovens, ou seja, em que medida as crianças e jovens se deslocam de e para a escola, para casa de amigos, para lojas e outros locais, sem a supervisão de um adulto.

O Policy Studies Institute (Inglaterra), que lidera este projecto internacional, pretende actualizar estudos anteriores sobre de mobilidade de crianças e jovens no Reino Unido e que têm indicado uma perda dramática da mobilidade autónoma das crianças entre 1971 e 1990 e expandi-lo a outros países permitindo a contextualização dos padrões de mobilidade com factores socio-culturais e regionais.

De facto, em 1971, 80% das crianças inglesas com sete e oito anos de idade iam para a escola autonomamente, enquanto que em 1990, esta proporção decresceu para os 9%. Existe uma expectativa de que a situação Portuguesa seja semelhante mas a sua confirmação exige estudos metódicos. A falta de mobilidade independente das crianças poderá contribuir para uma maior prevalência de alguns factores de

risco para a sua saúde, como sedentarismo, atraso no desenvolvimento motor e obesidade infantil. As crianças que têm licença para se mover de forma independente têm a possibilidade de ir explorando áreas progressivamente maiores do seu envolvimento, o que permite a construção de representações cognitivas do espaço físico onde actuam mais ajustadas e conseqüentemente um melhor desenvolvimento cognitivo e social.

O projecto em desenvolvimento conta com a participação do Agrupamento de Escolas Coimbra Sul e com Instituto Pedro Hispano-Granja do Ulmeiro

(através da Escola Superior de Educação de Coimbra e da Escola Superior de Tecnologia da Saúde de Coimbra), pretendendo reconhecer, analisar e comparar os padrões de mobilidade de crianças entre os 10 e os 15 anos de idade em escolas do Distrito de Coimbra. Para tal será necessária a recolha de dados em escolas nomeadamente: escolas no centro da cidade, escolas urbanas, escolas suburbanas.

A recolha de dados permitirá perceber como evolui a mobilidade independente das crianças entre os 10 e os 15 anos, possibilitando também a identificação das diferenças existentes na mobilidade independente das crianças de diferentes regiões de Coimbra. Estes dados serão importantes para a construção de futuras intervenções que visem combater algumas das barreiras criadas à mobilidade das crianças tanto no espaço urbano, como no rural, como os riscos sociais, os riscos representados pelo tráfego, a inexistência de zonas como parques ou áreas verdes de fácil acesso e a inexistência de equipamentos adequados às diferentes idades das crianças. Uma boa caracterização do nível de independência de mobilidade das crianças portuguesas permitirá que seja feita a promoção de estilos de vida mais activos de modo a combater problemas como o sedentarismo e a obesidade infantil.

Periodicidade:

Pontual

Data do inicio do período de recolha de dados:

01-12-2012

Data do fim do período de recolha de dados:

01-03-2013

Universo:

Alunos e respectivos Encarregados de Educação dos 5º, 6º, 7º, 8º e 9º anos lectivos

Unidade de observação:

Método de recolha de dados:

O inquérito é composto por dois questionários: aos alunos(aplicado na sala de aula); aos Encarregados de

Educação(preenchido em casa sendo o envio e devolução feita através do aluno).

Inquérito registado no Sistema Estatístico Nacional:

Não

Inquérito aplicado pela entidade:

Sim

ANEXO V

Coimbra, Janeiro de 2013

Exmo. Sr. Diretor do
Instituto Pedro Hispano

No âmbito do nosso Projeto de investigação de Mestrado de Educação para a Saúde da ESEC e ESTESC, sobre "ROTINAS DE VIDA, A AUTONOMIA DE MOBILIDADE ASSOCIADA À INDEPENDÊNCIA E EXPLORAÇÃO DE ESPAÇO FÍSICO DOS JOVENS DOS DIAS DE HOJE", orientado pelo Professor Doutor Rui Mendes, viemos por este meio solicitar a participação do Instituto Pedro Hispano.

O relatório *One False Move: A Study of Children's Independent Mobility*, redigido pelo *Policy Studies Institute*, baseado em estudos semelhantes de mobilidade de crianças e jovens no Reino Unido, descreve uma perda dramática da mobilidade autónoma (a pé, de bicicleta,...) das crianças entre 1971 e 1990. De facto, em 1971, 80 por cento das crianças inglesas com sete e oito anos de idade iam para a escola autonomamente, enquanto que em 1990, esta proporção decresceu para os 9 por cento. Existe uma expectativa de que a situação Portuguesa seja semelhante mas a sua confirmação exige estudos científicos que o comprovem.

O projecto em desenvolvimento pretende, assim, analisar e comparar os padrões de mobilidade de crianças entre os 10 e os 15 anos de idade e requer a recolha de dados, durante o mês de Novembro 2012, através da aplicação de dois questionários:

1. Às crianças das turmas do 5º, 6º, 7º, 8º e 9º anos, que deverá ser preenchido na sala de aula. Estima-se que as crianças demorem cerca de 10 minutos a responder às questões.
2. Aos Encarregados de Educação de crianças das turmas do 5º, 6º, 7º, 8º e 9º anos letivos, que deverá ser preenchido em casa e devolvido através das crianças;

Poderá consultar na Internet toda a informação referente a este pedido no endereço <http://mime.gepe.min-edu.pt>. Através do pedido de autorização do inquérito n.º **0351600001**, com a designação Inquéritos sobre a mobilidade e a independência, registado em 23-11-2012 e no qual foi aprovado.

O Instituto Pedro Hispano foi identificado, como sendo potencialmente representativo da mobilidade, pelo que seria um parceiro muito importante neste projecto. Assim, solicitamos a autorização para a aplicação dos questionários descritos a alunos desta escola e seus Encarregados de Educação.

Gratos, desde já, pela atenção dispensada; estamos certos de que a participação do Instituto Pedro Hispano, neste projeto, contribuirá para o conhecimento sobre a realidade da autonomia de mobilidade associada á independência e exploração de espaço físico dos jovens do dia de hoje.

Gratas pela sua colaboração, com os melhores cumprimentos,
Carla Lopes, Cecília Lopes
Coordenador do Projeto: Professor Doutor Rui Mendes

Protocolo de aplicação dos questionários

Os questionários serão aplicados em diferentes escolas do Distrito de Coimbra com vista a avaliar a mobilidade independente das crianças e jovens. O questionário aplicado às crianças será preenchido na sala de aula e o questionário aplicado aos pais será levado para casa pelas crianças e trazido de volta para a escola, de preferência no prazo máximo de uma semana.

As escolas onde os questionários serão aplicados deverão ser escolhidas de forma a representarem as duas tipologias previstas no projeto escola no centro da cidade e escola rural. Os questionários deverão ser aplicados a crianças do 5º ao 9º ano (10 a 15 anos de idade). No total esperamos aplicar cerca de 1250 questionários, sendo a taxa de resposta esperada de cerca de 80%.

Após o contacto inicial feito com a escola e com o professor da turma, cada criança levará para casa o pedido de consentimento informado com a explicação dos objetivos do estudo e o questionário para ser preenchido pelos pais, sendo pedido que os devolvam no prazo de uma semana. A participação é voluntária e os pais terão o direito de desistir do estudo a qualquer momento, não assinando o consentimento informado ou informando a escola da intenção de desistir. O questionário das crianças deverá ser respondido durante um dia de escola normal, estando o professor presente na sala. O investigador explicará brevemente quais os objetivos do estudo ao professor que o Diretor da Escola indicar reforçando a importância das respostas das crianças serem verdadeiras e salientando o fato que os questionários são confidenciais e anónimos. Não será recolhida qualquer tipo de informação pessoal que possa levar à identificação dos questionários. As crianças serão informadas que podem desistir do estudo, ou podem não responder a questões com as quais não se sintam confortáveis. As crianças que não tiveram autorização parental para responderem ao questionário deverão estar a fazer uma outra tarefa durante a sua aplicação de forma a não se sentirem excluídas. Os questionários serão recolhidos após terem sido preenchidos, devendo o código de identificação do questionário da criança ser idêntico ao código de identificação do questionário do respetivo pai.

Os questionários serão levados pelo investigador para a Escola Superior de Educação de Coimbra e para a Escola Superior de Tecnologia da Saúde de Coimbra de modo a ser possível prosseguir com a fase de inserção de dados no programa de tratamento estatístico SPSS.

ANEXO VII

Autorização do Encarregado de Educação

Exm^o/ª Senhor (a) Encarregado de Educação

No âmbito do projecto de investigação “ROTINAS DE VIDA, A AUTONOMIA DE MOBILIDADE ASSOCIADA Á INDEPENDÊNCIA E EXPLORAÇÃO DE ESPAÇO FÍSICO DOS JOVENS DOS DIAS DE HOJE ”, pretende-se participar na recolha de dados sobre a independência de mobilidade de crianças entre os 10 e os 15 anos de idade.

Poderá consultar na Internet toda a informação referente a este pedido no endereço <http://mime.gepe.min-edu.pt>. Através do pedido de autorização do inquérito n.º 0351600001, com a designação Inquéritos sobre a mobilidade e a independência, registado em 23-11-2012 e no qual foi aprovado.

Para realizar este trabalho necessitamos da sua autorização no sentido de aplicar dois questionários:

- Um questionário encontra-se em anexo e deverá ser respondido por si.
- Outro questionário, de formato semelhante mas mais curto, deverá ser preenchido pelo seu educando e será aplicado na sala de aula do estabelecimento de ensino por ele frequentado.

Os nomes dos participantes no estudo serão mantidos em absoluto sigilo. Assegure-se, também, o direito de desistência em qualquer fase do processo de recolha de dados.

Se aceitar participar e concordar com a participação do seu educando, por favor assine e devolva este pedido de autorização.

Agradecendo a sua atenção, deixamos os contactos abaixo para possíveis esclarecimentos:

Contato: mobilidadeautonomia2012@gmail.com

Carla Lopes: 910577611 **Cecília Lopes:** 911100323

O Investigador
Carla Lopes

AUTORIZAÇÃO

Sim, eu _____ autorizo o meu educando _____ a participar na pesquisa “Independência de mobilidade como um aspecto crítico do desenvolvimento das crianças e qualidade de vida”.

Data de nascimento da criança: ___ / ___ / ___ Ano/Turma: ___

(Assinatura do pai/mãe ou responsável)

CONVITE

Gostávamos de convidar todos os encarregados de educação a participarem numa ação de sensibilização sobre Autonomia e Mobilidade dos jovens, com vista a aquisição de hábitos saudáveis e qualidade de vida.

Tendo em conta a vida ativa dos pais, pedimos que concedam alguns minutos do vosso tempo, após irem levantar as avaliações dos vossos educandos.

Apareçam e participem.

Juntos podemos perceber como é importante que os vossos filhos tenham mobilidade e autonomia. A importância desta independência no crescimento, na sociabilização, educação e saúde, tendo em vista uma vida ativa dos nossos jovens de uma forma saudável.

Para isso teremos de vir todos à escola, no dia 3 de Abril pelas 17h.

Participe na SESSÃO

“AUTONOMIA E MOBILIDADE UMA VISÃO DIFERENTE”





MOBILIDADE E AUTONOMIA DOS JOVENS /A SUA INDEPENDÊNCIA

Mestrado em Educação para a Saúde

Escola Superior de Educação de Coimbra
Escola Superior Tecnológica da Saúde de Coimbra:
Carla Lopes, Cecília Lopes



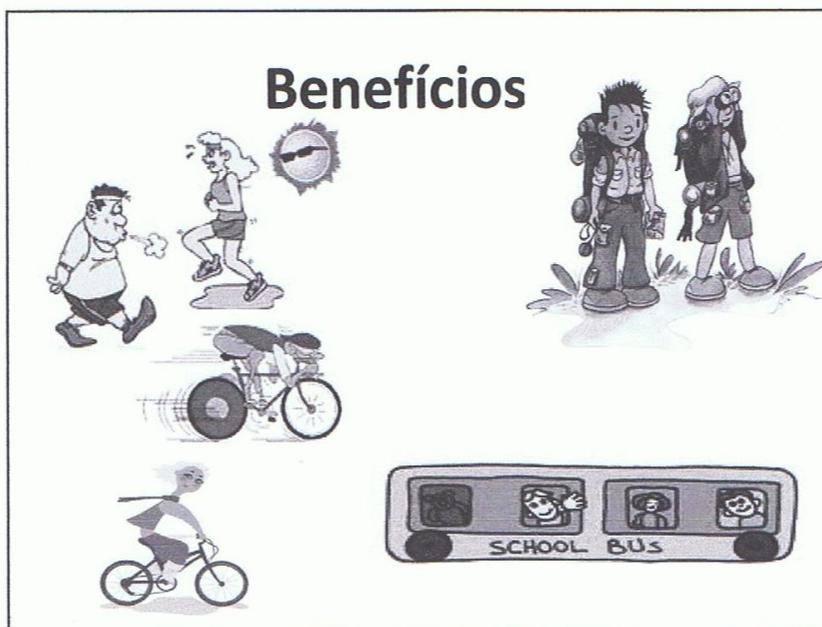
A revisão da literatura sobre estudos realizados em vários países, dão-nos a informação que o transporte escolar e a mobilidade independente nas crianças e nos jovens tem diminuído nas duas últimas décadas.

Evidência que foi verificada também nesta escola. Os pais são os principais decisores da opção modal da deslocação casa-escola das crianças ou, pelo menos, exercem uma grande influência na escolha dos jovens. Muitos dos comportamentos são transmitidos de pais para filhos, tornando-se cada vez mais dependentes do automóvel.

As consequências destes processos, se não são incontornáveis, são de muito difícil correção no futuro da mobilidade.

Conseqüentemente, a atividade física dos jovens diminui, o que origina um problema em vários programas e ações ligadas à saúde, de forma a reduzirem o sedentarismo e, em casos mais extremos, a obesidade nestas faixas etárias. Para além da promoção da atividade física nas deslocações casa-escola.

Torna-se então necessário alertar, informar e influenciar os pais sobre os benefícios que a autonomia e mobilidade têm nos jovens assim como as alterações de comportamentos e da responsabilidade acrescida em cada um.



**TODAS AS PESSOAS, CRIANÇAS, JOVENS, ADULTOS E
IDOSOS, DEVEM PRATICAR EXERCÍCIO FÍSICO
MODERADO TODOS OS DIAS, PELO MENOS 30 MINUTOS**

EXCESSO DE PESO – 45 MINUTOS A 1 HORA

A NÍVEL FÍSICO

A NÍVEL SOCIAL

A NÍVEL PSICOLÓGICO

Com o aumento da idade...

Diabetes Mellitus tipo 2

Obesidade

Aterosclerose

Dislipidémias

Osteoporose

Hipertensão arterial

**Conseguimos evitar
ou melhorar a
qualidade de vida
através do Exercício**

Físico !

Benefícios

O transporte escolar ativo (andar a pé e de bicicleta) é importante para a promoção da atividade física nas crianças e nos jovens (Fusco, et al. 2012).

A recente literatura foca a maior capacidade e resistência física destas crianças e jovens quando comparados com aqueles que optam por um modo de transporte passivo

Benefícios

O bem-estar físico e a saúde dos jovens melhoram, sendo que vários estudos apontam para diminuição de peso e menos obesidade, até mesmo, menos complicações de saúde quando estes se tornarem adultos (Salomon et al., 2005).

As crianças e os jovens que se deslocam maioritariamente a pé ou de bicicleta tornam-se mais independentes para além, de poderem contactar com outros colegas e vizinhos, o seu desenvolvimento emocional e cognitivo desenvolve-se normalmente e saudavelmente.

Benefícios a longo prazo

Previne osteoporose
Previne artrose
Previne perda massa muscular

Melhora capacidade respiratória
Aumenta eficiência trocas gasosas

Bloco do Vai Idoso



Aumenta função intestinal
Aumenta secreções digestivas

Melhora defesas
imunológicas

Aumento longevidade

Diminui tensão arterial
Controlo factores de risco
Diminui viscosidade sangue

Melhora
funcionamento
sistema nervoso e
saúde mental

Por todos estes benefícios e mais alguns é que as campanhas de sensibilização e consciencialização na comunidade escolar são fulcrais para promover a alteração dos hábitos de escolha nos estudantes e incentivar a uma maior mobilidade ativa. É necessário adotar novos comportamentos e ritmos de vida.

QUE PROMOVEM A SAÚDE E O BEM ESTAR AO LONGO DA VIDA.

A mudança é saudável.

<p style="text-align: center;">CONFIANÇA</p> <p>A possibilidades de ação (independência de mobilidade) dos jovem, tem vindo a diminuir drasticamente como consequência de um estilo de vida padronizado.</p> <p>A densidade de tráfego automóvel, O medo de estranhos, o total controlo dos filhos, a exigência nos estudos, nos comportamentos e na dificuldade em gerir os obstáculos e os horários da vida.</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>Leva a uma programação e controlo intensivo sobre os filhos que os impede de crescer saudavelmente.</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">CONFIE NO SEU EDUCANDO, CONSTRUA UMA RELAÇÃO DE CONFIANÇA.</p> <p style="text-align: center;">AO DAR MAIS INDEPENDÊNCIA, INCUTE-LHE MAIS RESPONSABILIDADE. AJUDE-O A CRESCER MAIS SAUDAVELMENTE</p>	<p style="text-align: center;">BENEFÍCIOS</p> <p><i>Combate da obesidade</i></p> <p><i>Incentivo ao movimento</i></p> <p><i>Incentivo à atividade física</i></p> <p><i>Aumento de responsabilidade</i></p> <p><i>Resistência ao cansaço</i></p> <p><i>Incentivo ao convívio</i></p> <p><i>Aumento de confiança</i></p> <p><i>Aumento de companheirismo, amizades e empatias.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Atitudes saudáveis</i></p> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"><p>Carla Lopes Cecília Lopes</p><p>Mestrado "Educação para a Saúde" 2013</p></div>	<p style="text-align: center;">MOBILIDADE AUTONOMIA</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">SAÚDE</p> <div style="text-align: center;"><p>a pé para a escola</p></div> <div style="text-align: center;"></div>
---	--	---

MOBILIDADE E AUTONOMIA



COMPORTAMENTOS SAU DAVEIS

O QUE DEVEM FAZER?

Caminhar;
Andar de bicicleta;
Exercício Físico;
Alimentação Saudável;
Espírito de equipa;
Ser responsável;
Sensação de bem estar e
Confiança.

O QUE SÃO?

Adopção de estilos de vida saudáveis,
como a alimentação saudável e atividade
física, mental e regular.

**MAS NÃO SE
ESQUEÇAM DE SER
RESPONSÁVEIS!
OS VOSSOS PAIS
TÊM DE CONFIAR EM
VÓS.**

O QUE DEVEM FAZER?

Caso seja possível vão a pé para a
escola;
Vão de bicicleta para a escola;
Caminhem com amigos em parques
verdes, jardins e ruas públicas com
cuidado;
Façam exercício Físico;
Conversem, joguem, brinquem e
vivam a oportunidade que o espaço
ao ar livre vos dá.

CRONOGRAMA

2012/2013	Revisão literatura	Instrumentos	Recolha de dados	Análise de dados	Redação relatório	Intervenção	Avaliação dos resultados, redação e entrega do Trabalho de Projeto	Defesa do Trabalho de Projeto
Outubro								
Novembro								
Dezembro								
Janeiro								
Fevereiro								
Março								
Abril								
Mai								
Junho								

ANEXO XIII

SESSÕES COM JOVENS e ENCARREGADOS DE EDUCAÇÃO					
Implementação e Avaliação com estratégia de sensibilização para mudança de comportamentos					
PLANIFICAÇÃO					
	Estratégias/Atividades	Objetivos	Duração	Recursos Materiais	Recursos humanos
Sessão 1	Explicação do projeto e entrega das autorizações e dos questionários para os alunos darem aos encarregados de educação	Encarregados de educação preencherem os questionários e autorizarem os seus educandos a preencher.	20 minutos	Sala de aula, mesas, cadeiras, questionários para os encarregados de educação e autorizações.	Diretores de turma, Jovens do 7 ^a , 8 ^o e 9 ^o ano A investigadora

<p>Sessão 2</p>	<p>Recolha dos questionários dos encarregados de educação e suas autorizações.</p> <p>Explicação sobre o preenchimento dos questionários dos jovens.</p>	<p>Recolher o máximo de dados possíveis dos jovens a quem os encarregados de educação deram autorização de preenchimento.</p>	<p>20 minutos</p>	<p>Sala de aula, mesas, cadeiras, canetas e questionários.</p>	<p>Diretores de turma,</p> <p>Jovens do 6º, 7º e 8º ano</p> <p>A investigadora</p>
<p>Sessão 3</p>	<p>Sugestões e debate de ideias sobre a mobilidade</p>	<p>Analisar a Independência das crianças e jovens no meio rural.</p>	<p>20 minutos</p>	<p>Imagem de uma bicicleta.</p> <p>Projektor multimédia.</p> <p>Computador portátil.</p> <p>Cadeiras</p>	<p>Diretor de turma</p> <p>“turma piloto”</p> <p>As investigadoras</p>

Sessão 4	Envolver os jovens e os encarregados de educação na problemática, juntos podem perceber a importância da mobilidade e autonomia e concordarem com a melhor forma para os jovens alcançar, intervindo os encarregados de educação e incutir nos jovens as responsabilidades inerentes a mais liberdade.	Apresentação dos resultados obtidos na investigação, Apresentação de benefícios que a mobilidade e autonomia têm para todo o ser humano, neste caso específico para os jovens.	30 minutos	Projetor multimédia, Computador portátil, Power point, Mesas e cadeiras.	Diretor de turma Encarregados de Educação “turma piloto” As investigadoras
Sessão 5	Distribuir flyers à entrada da escola ao primeiro tempo. Chegada dos jovens para as aulas.	Reforçar a importância da mobilidade e autonomia que os encarregados de educação devem dar aos jovens.	20 minutos	Flyers	Encarregados de Educação, Jovens da turma Piloto, Investigadora

11 de Janeiro de 2013

Autonomia e Mobilidade Associada à Independência dos Jovens em Meio Rural

Carla Lopes

Mestrado de Educação para a Saúde
Escola Superior de Educação de Coimbra
Escola Superior de Tecnologia da Saúde de Coimbra

Professor Orientador: Rui Mendes



Introdução

A forma como os jovens exploram a sua rotina de vida diária e a importância que esta rotina pode ter no seu desenvolvimento. À algumas décadas a rua era utilizada na vida social de todos. Hoje, o carro, a internet, os vídeo jogos, etc... surgiram e substituíram a convivência, a independência, o desenvolvimento natural dos jovens assim como o seu sentido de responsabilidade. Como nos relata Gils (1996: 134), «Muito do trabalho era feito na rua ou circulando pela rua: a relação entre a casa e a rua era muito forte. Os encontros eram feitos na rua, esta era utilizada para a realização de festas e, claro, os jovens utilizavam-na como espaço de jogo».

Objetivos

O estudo tem como objetivos, considerando a realidade de um grupo de jovens (12 a 15 anos) de meio rural.

- 1- Analisar a mobilidade dos jovens no meio rural.
- 2- Analisar a autonomia dos jovens no meio rural.
- 3- Associar esta autonomia e mobilidade à independência dos próprios jovens.
- 4- Comparar a independência dos pais dos jovens nos espaços físicos do meio rural quando tinham a mesma idade dos filhos com a independência dos seus filhos.

Metodologia

INSTRUMENTOS:

Foi realizada a recolha de dados através de dois questionários, um aplicado aos Encarregados de Educação dos jovens (Lopes, 2011), e outro aplicado às crianças (Lopes, 2011).

O questionário destinado aos Encarregados de Educação foi enviado pelas crianças para casa com a respetiva autorização destinada ao preenchimento dos questionários dos filhos na escola.

Estes dados serão tratados através do excel e da base de dados SPSS

AMOSTRA:

- 62 jovens do 7º ano
- 76 jovens do 8º ano
- 62 jovens do 9º ano
- 62 Encarregados de Educação do 7º ano
- 76 Encarregados de Educação do 8º ano
- 62 Encarregados de Educação do 9º ano

Cronograma

	Revisão Literatura	Instrumentos	Recolha Dados	Análise Dados	Redação Relatório	Intervenção
Outubro						
Novembro						
Dezembro						
Janeiro						
Fevereiro						
Março						
Abril						
Mai						
Junho						

Resultados e Discussão

Já foi realizado um estudo semelhante de mobilidade de crianças e jovens no Reino Unido, "Policy Studies Institute" que descreve uma perda dramática da mobilidade autónoma das crianças entre 1971 e 1990. De facto, em 1971, 80% das crianças inglesas iam para a escola autonomamente, enquanto que em 1990, esta proporção decresceu para os 9%. Existe uma expectativa de que a situação Portuguesa seja semelhante mas a sua confirmação exige estudos. Neste sentido foi realizado em Portugal um estudo de mobilidade, com crianças mais jovens "Children's Independent Mobility in Portugal 2011" (Lopes, 2011). É com o mesmo objetivo, de analisar a autonomia e independência dos jovens e comparar com os pais quando tinham a idade dos filhos que este estudo está a ser realizado numa escola do meio rural.

A intervenção

Será realizada uma sessão de esclarecimento por turma com professores e alunos, nas quais se irá realçar a importância da mobilidade e autonomia dos jovens associada aos benefícios para a saúde, através do caminhar, correr e saltar em vez de irem de carro com os pais até à entrada da escola. Desta forma combater o sedentarismo, prevenir a obesidade, realizar mais atividade física e desenvolvimento motor.

Bibliografia

- Lopes, et al, (2011). Children's Independent Mobility in Portugal
"Policy Studies Institute", (1990).
VAN GILS, J. (1996) «Leisure Activities of Children: With or Without na Agenda», Internacional Play Journal, N.º 4,

