



Universidade do Minho
Instituto de Educação

Ricardo Abreu Lopes

Relatório da Atividade Profissional

*Transporte Ativo - Implementação e avaliação de um programa de intervenção
sobre os hábitos de deslocação em bicicleta para a escola*

Mestrado em Ensino de Educação Física nos Ensinos Básico e Secundário

Docente Supervisor:

Professora Doutora Maria Beatriz Ferreira Leite de Oliveira Pereira

outubro de 2014



Universidade do Minho
Instituto de Educação

Ricardo Abreu Lopes

Relatório da Atividade Profissional

Transporte Ativo - Implementação e avaliação de um programa de intervenção sobre os hábitos de deslocação em bicicleta para a escola.

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

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

DECLARAÇÃO

Nome: Ricardo Abreu Lopes

Endereço eletrónico: ricardoabreulopes@gmail.com

Telefone: 964 154 177

Cartão do cidadão: 9549535

Título da dissertação:

Transporte Ativo - Implementação e avaliação de um programa de intervenção sobre os hábitos de deslocação em bicicleta para a escola.

Orientador:

Professora Doutora Maria Beatriz Ferreira Leite de Oliveira Pereira

Ano de conclusão: 2014

Designação do mestrado:

Mestrado em Ensino de Educação Física nos Ensinos Básico e Secundário

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTES TRABALHOS APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE.

Universidade do Minho, ____/____/____

Assinatura:

AGRADECIMENTOS

Os meus agradecimentos:

À Professora Beatriz Pereira, pelo “caminho” sugerido, supervisão dedicada e disponível. Fonte de sabedoria e inspiração.

À escola e toda a sua comunidade, pela abertura a projetos inovadores e a participação no estudo relacionado com o Transporte Ativo.

À equipa do Transporte Ativo da Universidade do Minho, pela valiosa colaboração prestada ao longo do trabalho.

À Rafaela e ao Óscar, pelo exemplo de perseverança e dedicação às grandes causas da vida.

Ao Orlando e ao Pedro Castro Mendes, pela cumplicidade profissional e amizade incondicional fruto do projeto ERDAL.

Ao Pedro, à Cristina e aos 5Bs, pelos laços afetivos e pela coragem enquanto família especial.

À Luísa, ao Tomás, à Família e à Bicicleta, as forças motrizes da minha vida e que tornam meu mundo melhor.

RESUMO

Transporte Ativo - Implementação e avaliação de um programa de intervenção sobre os hábitos de deslocação em bicicleta para a escola.

O presente relatório constitui uma reflexão crítica da atividade profissional e dedicou grande atenção à qualidade da ação docente. O tema da mobilidade sustentável e o potencial da bicicleta, enquanto modo ativo de deslocação regular, tem vindo a ganhar um crescente interesse. Este facto proporcionou uma oportunidade de investigação no âmbito do transporte ativo de bicicleta nos hábitos de mobilidade dos alunos para realizar o percurso de casa para a escola. Numa primeira fase o objetivo deste estudo foi descrever as opções de mobilidade dos alunos de uma escola pública do ensino secundário nas suas deslocações quotidianas para a escola e perceber a recetividade ao transporte ativo para cumprir este trajeto. Tratou-se de um estudo descritivo e a amostra foi constituída por 145 alunos do 10º ao 12º ano do ensino secundário de uma escola pública, com idades compreendidas entre os 15 e os 20 anos (média=16,4 anos; DP=1,16), sendo 79 do sexo masculino e 66 do sexo feminino. O instrumento utilizado foi adaptado de Pereira et al (2012) e aplicado no sentido de conhecer os modos de deslocação dos alunos para a escola, as suas expectativas quanto ao uso da bicicleta como opção de transporte ativo e as suas reais necessidades de mobilidade nesse percurso realizado diariamente. Os resultados demonstraram que a 1ª opção de mobilidade dos alunos no trajeto casa-escola passou pela utilização preferencial do transporte público escolar (55,6%) seguido do automóvel (34%). A preferência pela mobilidade motorizada também ocorreu nos alunos que residem num perímetro até 5km da escola favorável ao transporte ativo de bicicleta. A mobilidade pedonal foi utilizada por uma minoria dos alunos (10,4%) e verificou-se uma total ausência de utilizadores da bicicleta como modo de deslocação para a escola, sendo a grande distância percorrida o principal motivo apontado. O estudo confirmou a supremacia das deslocações em veículos motorizados nos hábitos de locomoção dos alunos desta escola pública do ensino secundário, desperdiçando o potencial da bicicleta enquanto mobilidade mais independente, económica, amiga do ambiente, eficiente em meio urbano, ativa e saudável. Numa segunda fase do estudo o objetivo foi de interferir nos comportamentos e hábitos de mobilidade dos alunos através de um projeto de intervenção apoiado num conjunto de medidas mobilizadoras para a utilização da bicicleta. Os resultados de uma nova aplicação dos questionários confirmaram a renúncia ao transporte ativo nas opções de mobilidade dos alunos nas suas deslocações para a escola. Todavia, algumas transformações pessoais e mudanças operadas na escola no âmbito da bicicleta foram percebidas pelos alunos do 12º ano e do ensino profissional, fundamentalmente aqueles que estiveram envolvidos no programa. O impacto das deslocações casa-escola no contexto da mobilidade urbana, no fluxo rodoviário e tráfego das cidades, no orçamento das famílias e na qualidade de vida dos seus cidadãos, justificam uma profunda reflexão sobre as escolhas dos modos mais eficazes nas deslocações diárias e o desenvolvimento de projetos de investigação centrados na bicicleta.

Palavras-chave: Escola; Bicicleta; Transporte ativo; Mobilidade

ABSTRACT

Active Transport: Implementation and evaluation of an intervention program in the habits of bicycle commute to school.

This report provided a critical reflection on professional practice, and devoted much attention to the quality of the developed teaching action. The theme of sustainable mobility and the potential of the bicycle, while active way of regulate travel, has gained increasing interest. This provided an opportunity to research within the active bicycle transport in mobility habits of students to perform the route from home to school. In a first phase the objective of this study was to describe the mobility options of students in a public school of secondary education in their daily journeys to school and understand the receptivity to active transport to fulfill this path. This was a descriptive study and the sample was comprised of 145 students from the 10th to the 12th year of secondary education at a public school, aged between 15 and 20 years (mean = 16.4 years, SD = 1, 16), 79 male and 66 female. The instrument used was adapted from Pereira et al (2012) and applied in order to know the ways of movement of students to school, their expectations regarding the use of the bicycle as an option for active transport and their real needs in mobility route performed daily. The results showed that the 1st choice for mobility of students in the school-house route passes through the preferential use of school public transport (55.6%) followed by car (34%). The preference for motorized mobility also occurred in students who live within a radius of up to 5km favorable to active transportation bike school. The pedestrian mobility was used by a minority of students (10.4%) and there was a total absence of bike users as a mode of travel to school, the great distance was the main reason given. The study confirmed the supremacy of displacements made by motorized regarding the locomotion habits of public school students in this high school, wasting the potential of the bicycle as more independent mobility, economic, environmentally friendly, efficient urban, active and healthy environment. In a second phase of the study and after an intervention project supported by a set of measures for mobilizing the use of the bicycle, the results of a new application of the questionnaires confirmed the resignation to active transportation in the mobility of students in their journeys to school options. However, some personal changes and changes operated in school under the bike were perceived by most students of the 12th grade and vocational education. The impact of displacements to and from school in the context of urban mobility in road traffic flow and cities, in the family budget and in the quality of life of its citizens, justify a profound reflection on the choices of the most effective ways in the daily travels and also in the development of research projects centered on the bicycle.

Keywords: School; Bicycle; Active transport; Mobility

ÍNDICE

Agradecimentos	IV
Resumo	V
Abstract	VI
Índice	VII
Índice de tabelas	VIII
2. DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL E INVESTIGATIVO	
2.1 Introdução	25
2.2 Revisão da literatura	25
2.2.1 Fundamentação – O transporte ativo hoje	25
2.2.2 Transporte ativo e saúde	28
2.2.3 Opções de mobilidade e influência dos pais	29
2.2.4 Projetos e programas de intervenção	30
2.3 Objetivos	34
2.4 Metodologia	34
2.4.1 Diagnóstico (Análise SWOT)	34
2.4.2 Medidas do projeto de intervenção	38
2.4.3 Caracterização da amostra	39
2.4.4 Descrição do instrumento	40
2.4.5 Procedimentos de recolha dos dados	40
2.4.6 Tratamento dos dados	41
2.5 Estudo 1 - Opções de mobilidade dos alunos e encarregados de educação nas suas deslocações quotidianas para a escola e receptividade ao transporte ativo	42
2.5.1 Resultados – Análise pré-intervenção	42
2.5.2 Discussão	48
2.6 Estudo 2 - Mudanças operadas após o programa de intervenção	51
2.6.1 Resultados – Análise pós-intervenção	51

2.6.2	Discussão	57
2.7	Conclusão	58
2.8	Consideração final	60
3	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	62
3.1	Legislação	64
4	ANEXOS	65

ÍNDICE DE TABELAS

1	Distância casa-escola e transporte mais utilizado nas deslocções
2	Desejo do aluno se deslocar de bicicleta para a escola por género
3	Desejo do EE sobre as deslocções de bicicleta para a escola do seu educando
4	Distância casa-escola e desejo de deslocção de bicicleta para a escola
5	Desejo de deslocção de bicicleta para a escola por ano de escolaridade
6	Motivo pela qual gostaria/não gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola
7	Motivo pela qual o aluno gostaria/não gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola por género
8	Motivo pela qual gostaria/não gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola relacionado com a distância casa-escola
9	Perceção de segurança no percurso de bicicleta para a escola por género
10	Perceção de segurança no percurso de bicicleta para a escola por ano de escolaridade
11	Motivos quanto à segurança/insegurança do percurso casa-escola por género
12	Motivos dos EE quanto à insegurança do percurso casa-escola
13	Transporte mais utilizado para a escola antes e depois da intervenção
14	Desejo de deslocção de bicicleta para a escola antes e depois da intervenção
15	Motivo pela qual o aluno gostaria/não gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola antes e depois da intervenção
16	Perceção de mudança na escola no âmbito da bicicleta por género, tipo de ensino e ano de escolaridade
17	Tipo de mudança ocorrida na escola no âmbito da bicicleta
18	Mudança de atitude/comportamento perante a bicicleta e transporte mais utilizado para a escola
19	Mudança de atitude/comportamento perante a bicicleta e distância casa-escola
20	Mudança de atitude/comportamento perante a bicicleta por género, tipo de ensino e ano de escolaridade
21	Qual a mudança de atitude/comportamento operada

2. DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL E INVESTIGATIVO

Transporte Ativo - Implementação e avaliação de um programa de intervenção sobre os hábitos de deslocação em bicicleta para a escola.

2.1 Introdução

A escola, enquanto entidade interessada num processo de transformação social, assume um papel relevante no cenário de inversão de tendências proposto pelo Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves¹ (PPBOMS), pois compete-lhe “contrariar preconceitos e criar condições e estímulos para essa alteração comportamental a favor de uma nova cultura de mobilidade”. PPBOMS, (2012)

Neste contexto de mudança, o estudo foi desenvolvido com o objetivo de: 1) Investigar os hábitos de locomoção dos alunos do ensino secundário de uma escola pública no trajeto de casa para a escola; 2) Implementar um projeto de intervenção para fomentar a utilização da bicicleta como transporte ativo nestas deslocações e 3) Avaliar a transformação operada. Os objetivos foram estabelecidos a favor de uma mobilidade mais ativa nas rotinas de deslocação para a escola, através do incremento dos tempos de atividade física; De um transporte mais independente, permitindo um leque de modos e itinerários de deslocações; Também mais eficiente, considerando o fator ambiental e a proximidade da escola em meio urbano.

Para além destas questões, o estudo partilha a preocupação de Lopes & Neto (2013) quando reclamam uma “maior profundidade de conhecimento relativa à experiência da infância no espaço urbano” e afirmam que “é necessário pensar em estudos que gerem conhecimento contextualizado sobre a apropriação do espaço urbano, por parte das crianças e jovens, e resultem em projetos de intervenção que visem a reapropriação desse mesmo espaço e a reinvenção da própria cidade”.

2.2 Revisão da literatura

2.2.1 Fundamentação – O transporte ativo hoje

De acordo com a tipologia de meios e modos de transporte definida pelo Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres² (IMTT), a bicicleta, enquanto meio de transporte, pode “classificar-se em função de

¹ Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves (PPBOMS) – CICLANDO, pegada suave 2013-2020: Documento com origem na Resolução nº 3/2009 da Assembleia da República, de 5 de fevereiro, que mereceu o apoio unânime dos diferentes Grupos Parlamentares e motivou a constituição de um Grupo de Trabalho Interministerial cuja composição procurou refletir a relevância ambiental, económica e social que o uso dos modos suaves tem vindo a assumir na mobilidade e no espaço urbano, tendo sido alargado à participação, nomeadamente, de entidades da Administração Local. O documento procura valorizar o uso da bicicleta e o “andar a pé” como práticas de deslocação quotidiana dos cidadãos, integradas no sistema de transportes e dando prioridade a critérios de sustentabilidade e eficiência económica, ambiental e social. Consultar em: <http://www.imtip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PlanoNacionalBicicleta/Paginas/PlanoNacionalBicicletaOutrosModosSuaves.aspx>

² Tipologia de meios e modos de transportes. In Pacote da Mobilidade. Território, Acessibilidade e Gestão de Mobilidade produzido pelo Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres, (Março de 2011) na Coleção de Brochuras Técnicas e Temáticas. Consultar em: <http://www.conferenciainmobilidade.imtt.pt/>

aspectos tecnológicos, modais e espaciais” IMTT, 2011. Esta classificação qualifica a bicicleta num velocípede de propulsão proveniente da energia (força) do próprio condutor, considerando-a um veículo não motorizado, individual de proximidade, urbano ou suburbano. Esta classificação permite associar a bicicleta e o modo pedonal à motricidade das deslocações, dando origem ao conceito de transporte ativo.

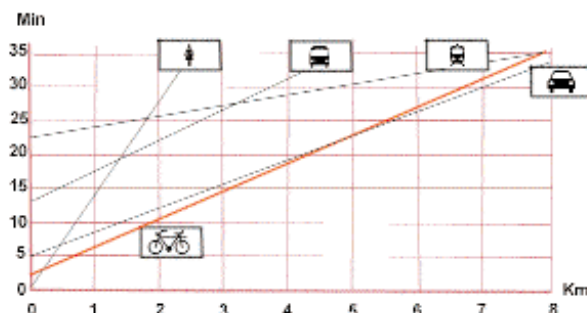
O “Transporte Ativo” (TA) corresponde a uma expressão utilizada no âmbito da mobilidade sustentável fruto do grande crescimento do fenómeno em várias cidades, cujo contexto de mudança dos hábitos de deslocação quotidiano é notório. Segundo Lewis, (2010) o transporte ativo é “toda forma de deslocação onde a energia motriz provém do indivíduo”. A Resolução da Assembleia da República n.º3/2009 é um claro exemplo desta mudança que, no plano nacional de promoção da bicicleta, faz referência aos transportes suaves ou ativos como sendo “os meios de deslocação e transporte de velocidade reduzida, ocupando pouco espaço e com pouco impacte na via pública e sem emissões de gases para a atmosfera como a simples pedonabilidade ou a deslocação com recurso a bicicletas, patins, skates, trotinetas ou quaisquer outros similares, encarados como uma mais-valia económica, social e ambiental, e alternativa real ao automóvel”.

A promoção da bicicleta enquanto transporte ativo faz parte do Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves (PPBOMS), cuja política de mobilidade e transportes requer uma mudança de comportamentos no sentido da sustentabilidade das deslocações quotidianas. A eficiência económica, ambiental e social revela-se critério prioritário neste cenário de mudança, onde se destaca e privilegia a proteção do espaço público, a saúde e o bem-estar dos cidadãos. Esta necessidade de renovação coloca a mobilidade sustentável na agenda das políticas de planeamento urbano, privilegiando o conceito de “cidadão multimodal”³ onde a escolha da melhor solução de transporte para cada necessidade específica é promovida e cuidada.

A eficiência e comodidade conferidas à bicicleta pelos avanços tecnológicos, associada a um transporte económico, silencioso, amigo do ambiente, independente e fundamentalmente ativo para a pessoa, tornam esta opção de mobilidade atraente e inteligente, sendo desejável a sua generalização. Os últimos dados da Comissão Europeia (2000) referem que a bicicleta “nos trajetos urbanos de curta distância (até 5 km) é mais rápida do que o automóvel, sobretudo em situações de congestionamento”, revelando-se assim uma alternativa ajustada se considerarmos que grande parte das deslocações para a escola se encontra neste intervalo. Este documento reforça a importância da bicicleta enquanto meio de transporte quotidiano nas deslocações para a escola e do seu potencial quando associado a outros motivos de deslocação como é o caso das deslocações esporádicas para lazer.

³ Cidadão Multimodal – Conceito aplicado no GUIÃO ORIENTADOR: Acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território (Março 2011) do IMTT pp16. Consultar em: <http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/tema2.php>

Fig.1 Comparação dos tempos de deslocação em distâncias até 8 km em meio urbano



Fonte: Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro, COMISSÃO EUROPEIA – DG do Ambiente (2000)

A eficácia da bicicleta segundo os dados comparativos dos tempos de deslocação para cumprir distâncias reduzidas associada à percentagem de trajetos efetuados em automóvel na Europa cobrindo distâncias inferiores a 3 km (30%) e 50% inferiores a 5 km, segundo os dados da Comissão Europeia (2000), permitem pensar na bicicleta como real alternativa ao automóvel no que diz respeito a uma parte importante da procura, contribuindo deste modo diretamente para a diminuição do trânsito rodoviário e as consequências positivas desta mudança.

A distância a cumprir nos percursos rotineiros (casa-escola ou casa-trabalho) é apontada como principal entrave à utilização da bicicleta e a pesquisa realizada por McDonald, (2008) “testa a hipótese de que a atual distribuição espacial dos estudantes e escolas americanas acarreta viagens de longas distâncias e é a principal razão para os baixos índices atuais de deslocação a pé para a escola”. A investigação realizada pelo autor nos EUA aponta para uma cada vez maior dependência do automóvel na mobilidade das crianças americanas.

Andar de bicicleta é certamente uma atividade lúdica que as crianças gostam de fazer, pois configura um modo de deslocação que, segundo a Comissão Europeia (2002), “é simultaneamente uma forma de jogo, uma ferramenta de independência e um meio de desenvolver habilidades físicas e psicomotoras”. A plena fruição da bicicleta enquanto transporte ativo decorre da sensação de segurança e domínio do engenho. A Comissão Europeia (2002) partilha desta opinião na sua publicação *Kids on the Move*, quando assinala “o treino de habilidades oferecido às crianças como elemento essencial na forma segura de aprender a andar de bicicleta”. A segurança dos ciclistas depende, principalmente, da habilidade de lidar com as situações imprevistas no trânsito, do domínio técnico da bicicleta e da perceção de segurança.

As políticas públicas no âmbito destas matérias cabem precisamente ao IMTT que, através do Despacho n.º 11125/2010 alínea b) do segundo ponto, lhe confere os poderes para coordenar o grupo de

trabalho capaz de identificar os “meios necessários e oportunidades de reforço em contexto escolar, visando a aprendizagem de utilização da bicicleta e outros modos de transporte suave em segurança”, constituindo-se um documento de consulta recomendável na concretização de qualquer projeto de intervenção.

Relativamente à sintonia notória entre as crianças e a bicicleta enquanto engenho de eleição nas suas opções de divertimento e brincadeira afigurar-se oportuno citar Santos, M et.al (2005) quando afirmam que “entre as atividades não organizadas “andar de bicicleta” é a mais escolhida por rapazes e raparigas ao longo de todo o ano”. Este facto deve ser devidamente explorado dado o efeito positivo que pode provocar no combate ao sedentarismo das crianças e jovens e aproveitar a sua forte ligação com a bicicleta, retomando hábitos antigos e redescobrir a rua enquanto espaço recreativo e de convivência, aumentando os momentos de atividade física.

2.2.2 Transporte ativo e saúde (As deslocações quotidianas, a atividade física e a saúde)

A Organização Mundial de Saúde⁴ (OMS) considera o sedentarismo o quarto fator de risco de mortalidade (6%) à escala mundial, atrás da hipertensão (13%), do tabagismo (9%) e da diabetes (6%), aconselhando mesmo a introdução de políticas de transporte favoráveis à implementação de modos ativos e seguros para a escola ou trabalho e o desenvolvimento de um ambiente físico (urbano) promotor do transporte ativo e seguro, de modo a contrariar esta tendência.

A popularidade da bicicleta perdida a favor do carro é a “consequência de uma sedentarização global dos nossos modos de vida e de uma motorização crescente da nossa mobilidade” Lewis, P (2010). Segundo a Comissão Europeia (2000), este declínio deve-se fundamentalmente “à ausência (ou o desaparecimento) de pistas para ciclistas que impede a procura potencial de se manifestar”. A escolha da bicicleta enquanto modo saudável e seguro de deslocação diário fica comprometido devido “à massa do tráfego automóvel, às velocidades excessivas e à ausência de tomada em consideração dos ciclistas pelos automobilistas”, constituindo também óbvias dificuldades à implementação do transporte ativo.

Para contrariar a vantagem que o automóvel evidencia nas opções de mobilidade quotidiana, qualquer programa levado a cabo pelas entidades competentes a favor do transporte ativo deve considerar estes obstáculos como sérios impedimentos da população aceder a um estilo de vida mais saudável e combatê-los com firmeza. Por seu lado, a escola terá de usar outros argumentos para a desejada mudança de comportamentos e incitar ao uso da bicicleta através de uma abordagem interdisciplinar. Promover ativamente

⁴ OMS (2010). *Recommandations mondiales sur l'activité physique pour la santé*. Genebra. Edição OMS
Consultar em: <http://www.who.int/dietphysicalactivity/pa/fr/>

a formação e a informação da comunidade educativa e apostar na melhoria da imagem da bicicleta enquanto transporte ativo, importante veículo para a adoção de um estilo de vida saudável.

“Ser desportista é uma opção, mas ser ativo é uma obrigação” Barata, (2012). Esta afirmação expressa uma perspetiva espontânea, informal, não estruturada ou organizada da atividade física, evidenciando o seu carácter regular. O mesmo autor refere ainda que “a regularidade é a primeira característica a pedir a qualquer atividade física e a mais importante para a saúde”. Esta dimensão da atividade física aplica-se ao contexto do transporte ativo, pois ele prevê a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas no trajeto realizado para a escola, sendo uma opção saudável para uma vida com “estilo”.

A atividade física implícita nas deslocações diárias de bicicleta para a escola, para além de concorrer para um estilo de vida conducente a um estado de bem-estar físico, mental e social (dimensão individual de saúde), garante o acesso às dimensões societal e ambiental de saúde, pois os fatores como a mobilidade, a autonomia, a poluição, a poupança e outros estão presentes neste contexto de transporte ativo. Esta ótica de saúde, proporcionada pela utilização regular da bicicleta, confere uma excecional relevância à relação dinâmica entre o indivíduo e o seu ambiente como refere Carvalho, (2006) na abordagem “salutogénica” da saúde e modelo social assumindo uma “perspetiva positiva da saúde e dando grande ênfase a estratégias de intervenção multifatoriais com vista à melhoria das condições de vida e de saúde das pessoas e populações”.

O transporte ativo configura um modelo capaz de satisfazer plenamente as recomendações da OMS (2010) quando sugere as deslocações como uma das possibilidades para atingir os níveis de atividade física para a saúde na faixa etária de 5-17 anos. A evidência deste facto ainda é mais óbvia considerando-se as recomendações deste organismo mundial de saúde que sugere, para estas idades, uma atividade física de pelo menos 60 minutos diários, de intensidade moderada e essencialmente de endurance.

2.2.3 Opções de mobilidade e influência dos pais

A liberdade da criança e do jovem para optar sobre a forma de chegar à escola e a influência que os pais exercem nesta opção são aspetos a considerar na decisão final do modo de deslocação escolhido para fazer o percurso até à escola. Trocado, (2012) é da mesma opinião quando afirma que “os pais são os principais decisores da opção modal da deslocação casa-escola das crianças. Muitos dos comportamentos são transmitidos de pais para filhos, tornando cada vez mais dependentes do automóvel”. Também Lewis, (2010) privilegia, no seu estudo sobre o transporte ativo e o sistema escolar em Montreal e em Trois-Rivières, “o ponto de vista dos pais, pois eles desempenham um papel determinante na escolha do modo de transporte para a escola”. Neste ponto, as associações e confederações de pais têm um papel determinante na divulgação e

promoção, junto dos seus associados, do transporte ativo enquanto opção válida e efetiva de deslocação diária para a escola.

O transporte regular de carro do educando para a escola e a elevada probabilidade de conflitualidade de horários e de trajetos configuram um encargo quotidiano para os pais e retiram a liberdade do jovem passageiro desfrutar das vantagens de uma viagem ativa. Este facto é partilhado por Lewis, (2010) quando afirma que “as deslocações a pé e de bicicleta são ocasiões para a criança socializar com os seus amigos e de descobrir e apropriar-se do espaço do seu bairro”.

“Desde os anos 70, a independência de mobilidade das crianças tem vindo a reduzir-se” Lopes & Neto (2013) e são vários os estudos que confirmam uma redução dos modos suaves de mobilidade (andar a pé e de bicicleta) e, simultaneamente, um aumento no uso do automóvel. O pretense conforto e segurança que o automóvel transmite é desfavorável ao transporte ativo e aos seus potenciais benefícios. Neste contexto, o excessivo controlo da mobilidade das crianças devido à inquietude dos pais relativamente à segurança não valoriza o pleno desenvolvimento da sua autonomia. Lewis, (2010) afirma que “é fácil constatar que a segurança constitui um fator maior de decisão na prática do transporte ativo” e que “os estudos que tentam estabelecer uma ligação entre o contexto de vida e o transporte ativo são suportados num modelo conceptual que estabelece uma relação de causalidade entre certas características ambientais e a escolha do modo de transporte dos indivíduos”.

Relativamente à situação portuguesa, Lopes & Neto (2013) referem que “o grau de independência de mobilidade das crianças e jovens (3^o-10^o ano de escolaridade) é muito reduzido”, sendo este cenário de dependência visível das deslocações de casa para a escola e condicionado pelas escolhas dos adultos que privilegiam o automóvel.

2.2.4 Projetos de intervenção

Começou-se por traçar um cenário de mudança no panorama da mobilidade quotidiana para de seguida apresentar e descrever alguns projetos de intervenção ao nível do transporte ativo nas deslocações de casa para a escola. Estes projetos de intervenção não foram de um modo geral avaliados e descritos em artigos científicos mas em documentos que visavam a mudança através de programas de ação, sem explorar a vertente investigativa.

Averiguar e sondar a comunidade educativa sobre o seu posicionamento quanto ao transporte ativo foi a medida implementada para aplicar um projeto de intervenção ajustado às necessidades da escola. Admitindo-se, à partida, um quadro desfavorável do transporte ativo nas opções de mobilidade dos alunos,

romper com a hegemonia do automóvel a favor do uso da bicicleta nas rotinas de deslocação para a escola, foi o cenário de inversão de tendência desejado, colocando assim a mobilidade sustentável na agenda de trabalho das estruturas pedagógicas e diretivas do estabelecimento de ensino onde o programa foi implementado.

Mudar mentalidades e introduzir novos hábitos de vida consolidados (cultura da mobilidade motorizada) não sucede de um dia para o outro e requereu uma intervenção lenta e progressiva, projetada numa lógica de continuidade dada a dimensão e complexidade do processo de transformação que se iniciou com este empreendimento.

Neste contexto de mudança, que outro cenário se poderia desejar senão aquele que permitisse aos alunos se deslocarem de forma independente e libertar os pais dessa tarefa e simultaneamente permitir uma fruição plena e de descoberta do percurso de e para a escola, promovendo assim as suas competências de autonomia e capacidade de adaptação a situações novas e imprevistas (inclusão urbana). Que outro meio de locomoção se afiguraria mais popular e atrativo aos olhos de uma criança e jovem que uma bicicleta, capaz de lhe proporcionar sensações de liberdade e felicidade. Se há um divertimento capaz de motivar, mobilizar e sensibilizar as crianças para a adoção de estilos de vida saudáveis e combater a epidemia do século (obesidade infantil) este seria certamente a bicicleta. Que outro transporte permitiria uma deslocação ativa e hábil para a escola, favorável ao seu desenvolvimento psicomotor, garantindo assim um aumento substancial dos seus tempos de atividade física?

Foi importante estabelecer este cenário, permitindo assim cativar a comunidade educativa para o tema da mobilidade sustentável e sobretudo fomentar a reflexão acerca dos benefícios do transporte ativo e a sensibilização para a adoção de estilos de vida saudáveis. O impacto das mudanças previstas neste cenário mais “ativo” e saudável de deslocação no caminho de casa para a escola poderia representar, a médio prazo, um salto qualitativo na vida dos alunos e contrariar a tendência do recurso aos transportes motorizados, promotores de estilos de vida sedentários.

O tema da mobilidade sustentável é sensível à maioria dos cidadãos que acolhem com agrado os vários eventos e iniciativas pontuais que ocorrem predominantemente aos fins de semana. A atitude altera-se quando se trata de programas e propostas que exigem mudanças profundas nos comportamentos como é o caso da adesão ao transporte ativo nas deslocações diárias para o emprego ou para escola. Todavia, são alguns os exemplos de tenacidade e inconformismo de projetos que tentam recolocar a bicicleta na ordem do dia e inculcar na comunidade novos hábitos de mobilidade ativa para cumprir o trajeto para o trabalho e para a escola, mobilizando assim os cidadãos para a adoção de estilos de vida saudáveis, dos quais se destacam:

A Escola de Referência Desportiva de Ar Livre⁵ (ERDAL) é um projeto iniciado em 2004 por três escolas e atualmente alargado para seis escolas do Concelho de Guimarães, da qual faz parte a escola envolvida neste estudo, que partilham os mesmos objetivos e repartem esforços para oferecer um conjunto de práticas desportivas não convencionais, nomeadamente a utilização da bicicleta para fins recreativos e competitivos. Esta instituição possui uma base de intervenção que abrange todos os ciclos de ensino e pretende fomentar na comunidade discente os modos ativos de deslocação (bicicleta e a pé) de uma forma sustentada, na exploração e preservação dos recursos naturais existentes através de uma gestão racional dos seus recursos materiais e humanos. A bicicleta foi o elemento aglutinador encontrado e que permitiu aos alunos acederem a um leque de atividades cicláveis correspondente às suas motivações e interesses, contribuindo favoravelmente para a adoção de estilos de vida saudáveis e para o seu rendimento escolar. Esta perspetiva atribuiu ao projeto uma dimensão integrativa dos alunos, de inclusão e de promoção do sucesso escolar, privilegiando os alunos com elevado risco de insucesso ou abandono, nomeadamente os alunos com Necessidades Educativas Especiais. A ERDAL configura um projeto de continuidade suportado num plano anual de atividades diversificadas ao longo do ano letivo que vai desde a simples gincana de bicicleta, provas de bicicleta todo o terreno (BTT), estágios de final de período e férias desportivas com propostas de bicicletas.

O projeto “Life Cycle⁶ - Bicicleta é vida” foi implementado pelo município de Aveiro entre 2008 e 2010 para potenciar o uso da bicicleta como meio de transporte no quotidiano dos cidadãos. Destinado a todos, mas principalmente às escolas, procurou intervir nos comportamentos e hábitos preventivos, potenciando uma vida fisicamente ativa e uma mobilidade saudável. “Para a escola com pedalada!” foi precisamente a vertente do projeto dirigido às escolas e que incidiu sobre as deslocações diárias dos alunos e as suas rotinas de mobilidade, alterando a sua conceção e comportamentos, com recurso à bicicleta. As condições de participação exigiram a respetiva autorização e o compromisso de deslocação para a escola, pelo menos dois dias por semana, beneficiando os participantes de formação teórica e prática, com empresa certificada (“Cenas a Pedal”), de seguro Individual (Mapfre Seguros) gratuito e de bicicletas como prémio final. Os fatores de sucesso assinalados foram a disponibilidade constante de bicicletas para os eventos (BUGAS), de professores que aderiram à bicicleta e apoiaram as iniciativas, de alunos entusiastas que aderiram ao ciclismo e de empresas locais que apoiaram os eventos. Os problemas indicados foram ao nível da segurança nos percursos casa-escola, da formação de professores, do envolvimento dos pais e da falta de uma estrutura para promover ações semelhantes.

⁵ A Escola de Referência Desportiva de Ar Livre pode ser consultada em www.erdal.pt

⁶ O projeto “Life Cycle - Bicicleta é vida” pode ser consultado em <https://sites.google.com/site/lifecycleaveiro/universidade-aveiro>

O Instituto Politécnico de Castelo Branco (IPCB), entidade promotora do projeto “Deslocações para a escola na cidade de Castelo Branco. Por uma mobilidade mais sustentável”⁷ Implementado em 2010, pretendeu promover uma mobilidade mais sustentável nas deslocações casa-escola na cidade de Castelo Branco através do estudo dos padrões de deslocação e das barreiras existentes à mobilidade sustentável. Foram apresentadas soluções à comunidade escolar no sentido de transferir a procura do modo de transporte individual motorizado para os modos suaves e transportes coletivos através de ações de formação, informação e sensibilização. O diagnóstico realizado resultou na identificação de propostas e soluções alternativas aos padrões atuais de mobilidade, constituindo-se um exemplo de boas práticas capaz de ser replicado em contextos urbanos semelhantes. Foi sugerido a elaboração de um manual de boas práticas no quadro da promoção da mobilidade sustentável e outro de apoio à produção de planos de mobilidade das escolas de modo a orientar a mudança de hábitos de deslocação para a escola.

A Mobilidade Ciclável foi assumida, no Projeto CICLORIA 2010⁸ (Aveiro, Portugal), como uma oportunidade para um processo de envolvimento e dinamização social, centrada no desporto/saúde/lazer, mas também na mobilidade quotidiana, suscitando uma cidadania sensível às questões ambientais e energéticas. Perspetivou-se, no seu âmbito, três linhas de ação: trabalho com as escolas; envolvimento de agentes locais; promoção de um evento anual de âmbito nacional. No que respeita às Escolas, o projeto previu uma ação continuada e um evento final. A ideia base para uma ação prolongada no tempo assentou na possibilidade de integrar um Programa Pedagógico para a Mobilidade Ciclável no Projeto Educativo de cada escola, relacionando o tema com as matérias que integram as diversas unidades curriculares e com a vivência diária dos alunos e das suas famílias, estimulando a utilização da bicicleta como um exercício saudável e de conhecimento do território onde vivem. Foram realizadas atividades transversais ao conjunto de disciplinas em diversos estabelecimentos de ensino, acumulando-se experiências e produzindo-se materiais sobre o Tema, os quais foram utilizados no evento anual. No evento, denominado Oficina na Escola, ocorreram experiências, jogos e concursos, decorrentes do trabalho anual, mas com recurso a animadores contratados de áreas artísticas e científicas, procurando valorizar os modos suaves de deslocação e suscitar a vontade de utilização da bicicleta, no imediato e ao longo da vida, e de a utilizar como modo de fruição e conhecimento da Ria de Aveiro.

⁷ O projeto “Deslocações para a escola na cidade de Castelo Branco. Por uma mobilidade mais sustentável” pode ser consultado em <http://www.est.ipcb.pt/mobilidadeescolar/index.php/pt/home>

⁸ O projeto CICLORIA 2010 pode ser consultado em CICLORIA, 2010, <http://www.cicloria.pt> | <http://cicloria.blogs.sapo.pt> | <http://turismociclavel.blogs.sapo.pt>

2.3 Objetivos

Uma escola preocupada com a temática da mobilidade sustentável através da utilização regular da bicicleta, potenciada por um projeto de intervenção favorável ao transporte ativo, capaz de promover a saúde, o bem-estar e a autonomia dos alunos numa perspetiva transversal de educação para uma cidadania mais consciente e participada configurou uma visão ambiciosa.

As características do estudo requereram a definição de objetivos faseados no tempo. Assim, numa primeira fase, o estudo procurou analisar as opções de mobilidade dos alunos e encarregados de educação de uma escola pública do ensino secundário nas suas deslocações quotidianas para a escola. Perceber a recetividade ao transporte ativo para cumprir o trajeto casa-escola e verificar as diferenças entre género, tipo de ensino (regular/profissional) e ano de escolaridade (10^o/11^o/12^o) – Estudo 1. Posteriormente, o estudo pretendeu intervir nos comportamentos e hábitos de mobilidade dos alunos através de um projeto de intervenção na escola no âmbito do transporte ativo. Para concluir o processo impunha-se avaliar e regular as mudanças operadas após o programa de intervenção – Estudo 2.

Os objetivos operacionais acima descritos elencaram um conjunto de ações com a pretensão de inverter a tendência de um cenário muito favorável ao automóvel (cultura da mobilidade motorizada), no sentido de contrariar os preconceitos associados ao uso da bicicleta nas deslocações quotidianas para a escola. A clareza dos objetivos estratégicos contribuiu na orientação do projeto de modo a intervir nos hábitos e comportamentos de mobilidade dos alunos e as respetivas famílias, dos quais se destacaram (i) o estímulo ao uso da bicicleta nas rotinas de deslocação de casa para a escola e (ii) a promoção de uma nova cultura da mobilidade sustentável na escola através de um projeto de intervenção.

2.4 Metodologia

2.4.1 Diagnóstico (Análise SWOT)

A intervenção projetada no âmbito do transporte ativo nas rotinas de deslocação para a escola foi realizada no ano letivo 2013-14 numa escola pública do ensino secundário do concelho de Guimarães. Para garantir níveis de eficiência aceitáveis, foi preciso obter um nível de correspondência entre o que o projeto poderia oferecer e as necessidades e os desejos da comunidade educativa, principalmente os alunos. A análise SWOT (Strengths/forças, Weaknesses/fraquezas, Opportunities/oportunidades e Threats/ameaças) foi a ferramenta escolhida para examinar o contexto e criar a estratégia de intervenção adaptada à realidade. Nesta

perspetiva, foi estabelecido um cenário usado como base para determinar e comparar as oportunidades e as ameaças da bicicleta enquanto opção de transporte ativo e de que forma o contexto (social, económico, político, cultural, desportivo etc.) poderia influenciar esta escolha. Esta análise também permitiu a recolha de informações valiosas sobre alguns fatores internos de uma escola pública secundária de Guimarães de modo a explorar as suas forças e atenuar as suas fraquezas para implementar um projeto de intervenção capaz de mobilizar a sua comunidade para a utilização da bicicleta nos seus hábitos de deslocação para a escola.

Quadro 1. Contextualização do Transporte Ativo de Bicicleta

	OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
Externas	Meio de transporte suave e sustentável com benefícios económicos (acessível e gere poupança), ambientais (ecológico e silencioso) e para a saúde (ativo).	O aumento das distâncias percorridas e a falta de redes cicláveis são fatores desfavoráveis ao uso da bicicleta.
	Proporciona a autonomia e a independência do utilizador jovem relativamente aos horários dos pais e dos transportes públicos.	Fatores subjectivos como: O tempo gasto na deslocação (rapidez); O relevo do trajeto (orografia); As condições climáticas.
	Ganho de tempo para os ciclistas nas viagens de curta distância em trajeto urbano (até 3 kms) face ao automóvel. Fácil de estacionar e respeita os ritmos individuais de deslocação.	A partilha da estrada com os veículos motorizados, o trânsito intenso nas cidades e a velocidade dos automobilistas são fatores de insegurança rodoviária e restritivos ao uso regular da bicicleta.
	Forma de mobilidade versátil que possibilita uma fruição e apropriação do espaço urbano através de múltiplas opções de percursos.	Rede viária desfavorável ao ciclista, sem vias próprias e adequadas ao uso regular da bicicleta. Escassez de equipamentos de apoio aos ciclistas (parques de estacionamento, sinalética etc).
	A característica lúdica torna a bicicleta um meio atrativo de deslocação em idades jovens, favorecendo o desenvolvimento de sensações de prazer, alegria e bem-estar.	Banalização da utilização do carro para cumprir todas as deslocações, criando uma forte dependência do automóvel (cultura motorizada da mobilidade).
	A infância e adolescência são momentos propícios para a adoção de hábitos de vida saudáveis e assim inculcar a mudança de comportamentos e rotinas de mobilidade, bem como promover uma educação rodoviária (condução preventiva).	A aparente sensação de conforto e segurança transmitida pelo automóvel cria resistência ao uso de transportes alternativos em geral e ao uso da bicicleta nas rotinas de mobilidade em particular.
	Surgimento de fenómenos mobilizadores capazes de atrair públicos variados para uma utilização quotidiana da bicicleta motivados pela tendência crescente de modalidades como - BTT, DownHill, Ciclocross, Maratonas e Trial bike..	Sentimento generalizado de insegurança associado ao estacionamento seguro da bicicleta sem risco de furto.

	O novo código da estrada prevê medidas do reforço da segurança rodoviária favoráveis ao ciclista ao implementar o princípio da proteção do utilizador mais vulnerável, do conceito de zonas de coexistência e da moderação da velocidade de circulação (zonas 30).	Lacuna na formação em condução para ciclistas, nas escolas de condução. Desconhecimento geral da legislação aplicável e dos direitos e deveres dos ciclistas e dos outros utilizadores da via pública para com estes.
	A maioria das crianças e jovens sabem andar de bicicleta e sentem uma atração natural pela sua utilização como divertimento.	Os currículos e programas escolares não contemplam as temáticas da mobilidade sustentável e do transporte ativo.
	Aparecimento de movimentos cívicos que se organizam em torno da promoção da utilização da bicicleta (MUBI, Massa Crítica etc.).	Políticas de desenvolvimento da mobilidade sustentável pouco visíveis. Falta de sensibilidade dos decisores e técnicos na implementação de medidas a favor do uso da bicicleta.

Quadro 2. Forças e fraquezas na implementação de um projeto de intervenção numa Escola Secundária de Guimarães relativo ao transporte ativo de bicicleta na deslocação diária dos alunos para a escola

	FORÇAS	FRAQUEZAS
Internas	Candidatura do município de Guimarães a “Cidade verde”- Possível investimento público na mobilidade sustentável e requalificação do espaço urbano (Exemplo: Extensão e derivação da ciclovia Gmr-Fafe).	Influência dos pais na decisão do transporte para a escola. A flexibilidade horária dos empregos e o ritmo de vida acelerado das famílias cria uma elevada dependência do automóvel.
	Variedade de projetos e clubes escolares no âmbito do ambiente (Eco-escola) e da saúde (PES) com objetivos convergentes, permitindo uma abordagem da bicicleta numa perspetiva multidisciplinar.	A dispersão da malha urbana (distância) e as características da orografia do Concelho com relevos acentuados (dificuldade) criam limitações ao uso da bicicleta.
	A prática da bicicleta no contexto do desporto escolar permite a aquisição de competências técnicas na sua condução e favorece o seu uso numa perspetiva quotidiana (educação rodoviária e condução defensiva).	A confluência do tráfego rodoviário para os centros educativos nas horas de ponta e os perigos inerentes.
	A maioria dos alunos possui bicicleta e revelam vontade em usá-la nos seus tempos de lazer.	Associação generalizada da bicicleta ao lazer e divertimento como atividade sazonal e não ao seu uso regular para as deslocações quotidianas.
	A centralidade da escola, com implantação numa zona de tráfego moderado (área residencial) com boas condições de acessibilidade (confluência de vias).	Uma imagem social pouco valorizada pela comunidade educativa do utilizador regular da bicicleta.

Disponibilidade de estacionamento para as bicicletas seguro, vigiado (junto à portaria) e coberto. Os balneários estão disponíveis para utilização dos ciclistas e também o uso de cacifos para guardar objetos (capacete, mochila, colete etc).	Os alunos não têm acesso a informações e conteúdos sobre o tema da mobilidade em geral e do transporte ativo em particular, pois os programas e matérias das disciplinas não contemplam estas temáticas.
O jornal escolar “O Pregão” permite a divulgação de projetos e programas em desenvolvimento na escola e também a promoção de eventos relacionados com a bicicleta.	A centralização dos recursos educativos (Mega agrupamentos) provocou um aumento das distâncias percorridas entre casa e escola.

As oportunidades e as ameaças identificadas nesta análise SWOT permitiram caracterizar o contexto onde se realizou o estudo. Esta ferramenta possibilitou ainda destacar algumas características da escola intervencionada e realçar os seus pontos fortes e fracos no que respeita ao uso da bicicleta nas deslocações para a escola, revelando algum potencial para intervir nos hábitos de mobilidade da sua comunidade discente.

O panorama favorável à execução de um programa capaz de intervir nas rotinas de deslocação para a escola foi suportado nos atributos de uma escola requalificada e com aspeto moderno, localizada no centro urbano e com bons e variados acessos, servida de uma vasta rede de transportes públicos (Bus e comboio), dispondo de condições únicas de mobilidade. Inserida num estabelecimento de ensino com uma ampla oferta formativa (regular e profissional), a comunidade discente de cerca de 1200 alunos dispõe de projetos e clubes escolares no âmbito do ambiente (Eco-escola), da saúde (PES) e do desporto escolar através de propostas de atividades velocipédicas promovidas pela Escola de Referência Desportiva de Ar Livre (ERDAL), permitindo uma abordagem da bicicleta numa perspetiva multidisciplinar e a dinamização de atividades para o ensino da condução da bicicleta e para a prevenção rodoviária.

A escola dispõe de alguns recursos benéficos à utilização da bicicleta, nomeadamente um parque de estacionamento que foi ampliado no decorrer da requalificação e deslocado para junto da portaria. O curso de gestão de desporto enquanto oferta formativa profissional, permitiu também incorporar o tema da bicicleta enquanto unidade curricular do módulo programático de desportos de natureza e aventura. A prática do ciclismo integrada nas matérias de ensino/aprendizagem da disciplina de Práticas de Atividades Físicas e Desportivas (PAFD) revelou-se uma mais-valia deste projeto, persuadindo os alunos a recorrer mais vezes aos modos ativos (bicicleta e a pé) nos seus tempos de lazer e aproveitando o efeito de contágio na restante comunidade educativa.

As medidas implementadas tentaram aproveitar este ambiente escolar propício ao uso da bicicleta quer no contexto recreativo quer no competitivo, permitindo aos alunos desfrutar de atividades numa

perspetiva de lazer e ocupação dos tempos livres ou mesmo como alternativa ao transporte motorizado nas suas deslocações para a escola.

2.4.2 Medidas do projeto de intervenção

O programa foi gizado no sentido de materializar os objetivos do estudo no sentido de encetar um processo de mudança nos hábitos de deslocação dos alunos para a escola, tentando conciliar e integrar várias medidas complementares, das quais se destacaram:

- A aplicação de um questionário sobre o transporte ativo possibilitou conhecer o posicionamento dos alunos e encarregados de educação quanto às suas opções nas deslocações para a escola e serviu de meio de sensibilização para o tema da mobilidade sustentável (Anexo 2 e 3);
- O desenvolvimento de atividades lúdicas e competitivas de bicicleta no âmbito do desporto escolar previstas no plano anual de atividades pretendeu incentivar o uso e manuseamento da bicicleta e funcionar também como fonte de contágio para toda a comunidade educativa (Anexo 4);
- A sinalização do parque de estacionamento para bicicletas junto à portaria permitiu dar visibilidade à estrutura de apoio e a colocação de um painel informativo para fornecer informações úteis sobre a utilização da bicicleta e medidas de segurança rodoviária (anexo 5);
- A criação de uma zona de embarque e desembarque de alunos em parceria com a divisão de trânsito e espaço público da CM-Guimarães através do reforço da sinalética envolvente à escola, pretendeu melhorar as condições de segurança nas horas de maior afluência ao estabelecimento de ensino e facilitar a circulação de bicicletas e peões;
- A abordagem da prática do ciclismo (bicicleta todo o terreno) enquanto matéria de ensino/aprendizagem da disciplina de Práticas de Atividades Físicas e Desportivas (PAFD) do curso profissional de Gestão Desportiva possibilitou o desenvolvimento de competências no domínio da técnica e condução segura da bicicleta;
- A candidatura ao processo de certificação da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta⁹ (MUBI) para dotar a escola com o selo de instituição amiga da bicicleta, visando reconhecer a instituição educativa com oferta de condições de ciclabilidade nas suas instalações;
- A publicação de dois artigos no jornal da escola "O pregão" alusivos ao transporte ativo e às atividades promovidas foi a estratégia de comunicação e marketing adotada para dar visibilidade ao projeto (anexo 6);
- A moderação da tertúlia sobre o tema dos ciclistas urbanos enquadrada no evento "Dias Cheios de Ideias" em parceria com a empresa GetGreen realizada na Plataforma das Artes e com a participação de alguns

⁹ O processo de certificação atribuído pela MUBI (Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta) através do Selo de Reconhecimento "Empresa/Instituição Amiga das Bicicletas" pode ser consultado em: <http://selo.mubi.pt/>

alunos da escola pretendeu sensibilizar a comunidade em geral para a utilização da bicicleta como transporte ativo nas deslocações diárias para a escola e o emprego;

- A inclusão do projeto “Escola com Pedalada, Alunos Saudáveis” como proposta n.º 6 do Orçamento Participativo (OP) 2014 do município de Guimarães – TODOS SOMOS GUIMARÃES. Participe com a sua ideia.¹⁰ (anexo 7)

2.4.3 Caraterização da amostra

A amostra foi constituída por alunos e alguns encarregados de educação. Participaram neste estudo 145 alunos dos três anos de escolaridade do ensino secundário compreendidos entre o 10º e 12º ano, correspondendo a 11,9% da comunidade discente da escola num total de 1217 alunos. A idade dos alunos que participaram no estudo está compreendida entre os 15 e os 20 anos, (média de idades de 16,4 anos; DP=1,16), sendo 79 do sexo masculino e 66 do sexo feminino, constituindo 54,5% e 45,5%, respetivamente, do total da amostra. O instrumento foi aplicado a 74 alunos do ensino regular e 71 do profissional, constituindo 51% e 49%, respetivamente, do total da amostra. Participaram no estudo ainda 29 encarregados de educação com uma média de idades de 42,9 anos (DP=8,2), pertencendo 11 ao género masculino e 18 ao feminino, constituindo 37,9% e 62,1%, respetivamente, do total da amostra composta pelos encarregados de educação.

Quadro 3. Caraterização da amostra

Alunos				Encarregados de educação			
Variável	Classe	n	%	Variável	Classe	n	%
Género	- Feminino	66	45,5	Género	- Feminino	11	37,9
	- Masculino	79	54,5		- Masculino	18	62,1
Ano de escolaridade	- 10º ano	56	38,6	Grau de parentesco	- Pai	11	37,9
	- 11º ano	44	30,3		- Mãe	16	55,2
	- 12º ano	45	31,0		- Outro	2	6,9
Tipo de ensino	- Regular	74	51,0	Total		29	100
	- Profissional	71	49,0				
Total		145	100				

¹⁰ Medida sujeita aos critérios e ao calendário do programa do Orçamento Participativo 2014 da responsabilidade da autarquia de Guimarães.

Pode ser consultado em: www.op.cm-guimaraes.pt

2.4.4 Descrição do instrumento

O instrumento aplicado no estudo 1 foi adaptado de Pereira et al (2012), estando dividido em quatro partes de modo a estruturar o seu conteúdo e facilitar o seu preenchimento e posterior análise. Esta opção foi tomada de acordo com as prováveis razões explicativas das escolhas modais feitas por alunos e encarregados de educação, tais como: I) Caracterização geral quanto à distância e tempo despendido entre casa e escola; II) Uso da bicicleta, pares e família; III) Bicicleta em segurança e IV) Saúde, autonomia e ambiente.

O questionário do estudo 2, aplicado após o projeto de intervenção, foi adaptado às necessidades da investigação, destacando-se duas questões relacionadas com a perceção dos alunos sobre alguma mudança ocorrida na escola e também alguma alteração notada nas suas atitudes e comportamentos no âmbito da bicicleta.

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

2.4.5 Procedimentos de recolha dos dados

O instrumento foi submetido a um processo de validação através da seleção de dez alunos com características semelhantes à amostra. Foram também asseguradas as mesmas condições de aplicação, tendo sido pedido aos inquiridos respostas desenvolvidas ou comentadas e observações sobre o significado atribuído às questões. Este procedimento permitiu verificar a existência de dúvidas no preenchimento do questionário, assegurando assim a sua aceitabilidade por parte dos inquiridos e a sua correta adaptação às necessidades da investigação.

Numa primeira fase realizou-se um estudo descritivo (estudo 1) onde foi aplicado um questionário aos alunos (n=145) e aos encarregados de educação (n=29) de modo a perceber as suas escolhas sobre os modos de deslocação para a escola. Os questionários do estudo 1 foram aplicados no decorrer do segundo período na segunda e terceira semana de fevereiro a todos os alunos das turmas selecionadas, no início da aula de educação Física previamente combinada com o Professor da disciplina e com um tempo previsto de preenchimento de 15 minutos. O questionário aos Encarregados de Educação foi entregue em mão aos alunos que deveriam devolvê-lo ao respetivo Professor na semana seguinte. Foi garantida a participação anónima de todos os sujeitos.

Depois de concretizado a primeira fase descritiva do estudo, aplicou-se, numa segunda fase (estudo 2), outro questionário aos alunos (n=143) para apurar o efeito do programa de intervenção na escola. Os questionários do estudo 2 foram aplicados às mesmas turmas do estudo 1 no início do terceiro período, na terceira semana de abril, após o período de intervenção projetado, garantindo-se as mesmas condições de aplicação do estudo 1.

2.4.6 Tratamento dos dados

O tratamento dos dados dos estudos 1 e 2, foi realizado através do programa de software IBM-SPSS Statistics versão 22. As medidas descritivas utilizadas foram a percentagem e a frequência. Para verificar se existia associação entre a variável dependente com cada uma das variáveis independentes, nomeadamente o género, o tipo de ensino e o ano de escolaridade, foi utilizado o teste de chi-quadrado (χ^2) de Pearson para um nível de significância de 5%.

As questões abertas dos questionários (ex: - Porque gostarias/não gostarias de te deslocar para a escola de bicicleta? ou – Porque consideras o percurso casa-escola minimamente seguro/inseguro para fazê-lo de bicicleta?) exigiram uma análise estruturada do seu conteúdo através de um sistema de categorias pertinentes capazes de traduzir as intenções da investigação. A categorização decorreu de uma análise progressiva dos elementos constituintes de todas as respostas (procedimento por “milha”), resultando numa separação clara entre fatores extrínsecos e intrínsecos. Relativamente à questão acima descrita, dos fatores ambientais assinalados nas respostas emergiram as categorias a) distância/proximidade casa-escola; b) Características do percurso; c) Condições climatéricas; d) Trânsito e comportamento dos automobilistas. No que respeita aos fatores pessoais surgem as categorias a) Divertimento; b) Saúde e atividade física; c) Esforço e cansaço; d) Não gosta ou não sabe andar de bicicleta. O recurso à análise de conteúdo permitiu agrupar as respostas comuns e estabelecer uma categorização homogénea, ou seja, “um único princípio de classificação deve governar a sua organização” Bardin, (2004).

2.5 Estudo 1 - Opções de mobilidade dos alunos e encarregados de educação nas suas deslocações quotidianas para a escola e recetividade ao transporte ativo

2.5.1 Resultados da análise pré-intervenção

Os resultados do estudo 1, provenientes da aplicação dos questionários aos alunos e encarregados de educação, permitiram observar que a opção preferida de mobilidade dos alunos no cumprimento quotidiano do trajeto casa-escola é o transporte público de autocarro $n=80$ (55,6%) seguido do automóvel como segundo transporte mais utilizado $n=49$ (34%), recaindo a preferência na mobilidade motorizada. O modo pedonal surge em último lugar nas escolhas dos alunos $n=15$ (10,4%) para se deslocarem de casa para a escola. Nenhum aluno assinalou a deslocação para a escola de bicicleta como primeiro transporte utilizado. Analisando uma segunda opção nas deslocações para a escola, dois alunos em 100 confirmaram utilizar a bicicleta como segundo transporte.

Tabela1- Distância casa-escola e transporte mais utilizado nas deslocações

		Transporte mais utilizado para a escola			
Distância casa-escola		A pé	Carro	Autocarro	Total
até 1Km	n (%)	9 (50,0)	8 (44,4)	1 (5,6)	18 (100)
	% do Total	6,3	5,6	0,7	12,5
1,1Km até 5Km	n (%)	6 (10,7)	18 (32,1)	32 (57,1)	56 (100)
	% do Total	4,2	12,5	22,2	38,9
5,1km até 7 Km	n (%)	0	8 (34,8)	15 (65,2)	23 (100)
	% do Total	0,0	5,6	10,4	16,0
7,1Km ou mais	n (%)	0	15 (31,9)	32 (68,1)	47 (100)
	% do Total	0,0	10,4	22,2	32,6
Total	n (%)	15 (10,4)	49 (34,0)	80 (55,6)	144* (100)

Nota: Dos 145 alunos, um* foi considerado ausente pois indicou utilizar outro transporte na deslocação para a escola

Os alunos inquiridos que reúnem condições de proximidade à escola favoráveis ao uso da bicicleta, ou seja que residem num perímetro de 1,1 até 5km da escola (linha sombreada na tabela 1), disseram recorrer ao transporte público $n=32$ (57,1%) nas deslocações para a escola. Dos alunos que residem até 1 km da

escola (12,5% do total), metade afirmou deslocar-se a pé (n=9) e a outra metade em transporte motorizado, sendo que 8 deles o fazem de carro.

Tabela2-

Desejo do aluno se deslocar de bicicleta para a escola por gênero

Gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola n (%)				
Gênero	Nunca	Às vezes	Sempre ou quase sempre	p
Masculino	50 (63,3)	21 (26,6)	8 (10,1)	0,261
Feminino	33 (50,0)	25 (37,9)	8 (12,1)	
Total	83 (57,2)	46 (31,7)	16 (11,0)	

Tabela3-

Desejo do EE sobre as deslocções de bicicleta para a escola do seu educando

	Nunca	Às vezes	Sempre ou quase sempre	Total
Encarregados de educação	19 (67,9)	6 (21,4)	3 (10,7)	28 (100)

Quando questionados se gostariam de se deslocar de bicicleta para a escola, a maioria dos alunos n=83 (57,2%) afirmou que “nunca” e os rapazes com mais evidência n=50 (63,3%). Metade das raparigas (n=33) admitiram gostar de fazê-lo “às vezes” e “quase sempre ou sempre”, não se verificando diferenças estatisticamente significativas. Os encarregados de educação apresentam resultados similares, pois 19 (67,9%) não gostariam que o seu filho(a) se deslocasse de bicicleta para a escola; 6 (21,4%) admitiriam “às vezes” essa possibilidade e 3 deles (10,7%) “quase sempre” ou “sempre”.

Tabela4- Distância casa-escola e desejo de deslocação de bicicleta para a escola

Gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola n (%)			
Distância casa-escola	Nunca	Às vezes	Sempre ou quase sempre
até 1Km	8 (44,4)	8 (44,4)	2 (11,1)
1,1Km até 5Km	33 (57,9)	18 (31,6)	6 (10,5)
5,1km até 7 Km	15 (65,2)	7 (30,4)	1 (4,3)
7,1Km ou mais	27 (57,4)	13 (27,7)	7 (14,9)

Dos alunos que moram até um 1km da escola 44% (n=8) não gostariam de se deslocar para a escola de bicicleta e os outros 10 afirmaram desejo de fazê-lo. Dos alunos que vivem a uma distância favorável ao uso da bicicleta (entre 1,1Km e 5km) cerca de 42% (n=24) mostraram-se recetivos ao transporte ativo.

Tabela5- Desejo de deslocação de bicicleta para a escola por ano de escolaridade

Ano de escolaridade	Gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola n (%)			p
	Nunca	Às vezes	Sempre ou quase sempre	
10º ano	31 (55,4)	18 (32,1)	7 (12,5)	0,876
11º ano	24 (54,5)	16 (36,4)	4 (9,1)	
12º ano	28 (62,2)	12 (26,7)	5 (11,1)	

Os alunos mais jovens (10/11º ano de escolaridade) manifestaram maior desejo de se deslocar “às vezes”, “sempre ou quase sempre” de bicicleta para a escola comparativamente aos seus colegas mais velhos do 12º ano, não se verificando diferenças estatisticamente significativas. O desejo de deslocação de bicicleta para a escola também não diferiu entre alunos do ensino regular e profissional.

Tabela6- Motivo pela qual gostaria/não gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola

Alunos (n=145)				Encarregados de educação (n=29)		
Motivo	Categorias	n	%	Categorias	n	%
Não gostaria	Elevada distância percorrida	39	33,3	Elevada distancia percorrida	8	34,8
	Não sabe ou não gosta de andar	21	17,9			
	Cansaço/esforço	17	14,5			
	Condições climáticas adversas	11	9,4			
	Perigo/insegurança	2	1,7	Perigo/insegurança percebidos	7	30,4
Gostaria	Praticar atividade física/saúde	14	12,0	Praticar atividade física/Saúde	6	26,1
	Diversão/prazer	10	8,5			
	Poupança	2	1,7	Autonomia/independência	1	4,3
	Preservação do meio ambiente	1	0,9	Vias inadequadas	1	4,3
Total		117	100,0	Total	23	100,0
Ausente do Sistema		28		Ausente do sistema	6	

O principal motivo apontado pelos alunos e encarregados de educação para a falta de vontade na utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas para a escola foi a elevada distância percorrida com 33,3% (n=39) e 34,8% (n=8) respetivamente. Para 7 encarregados de educação os perigos e a insegurança percebidos surgem em segundo lugar (30,4%) enquanto 21 alunos afirmaram não saber ou não gostar de andar de bicicleta (17,9%). O cansaço provocado pelas deslocações em bicicleta (14,5%) e a adversidade do clima (9,4%) são outras causas apontadas por 17 e 11 alunos respetivamente, justificando assim a renúncia da bicicleta enquanto transporte ativo para a escola. A prática da atividade física e a saúde foi a explicação dada por 14 alunos (12%) e 6 encarregados de educação (26,1%) para justificar o gosto pela bicicleta enquanto transporte ativo para a escola. Foram 10 os alunos que também destacaram a diversão e o prazer (8,5%) como elemento motivador para o uso da bicicleta.

Tabela7- Motivo pela qual o aluno gostaria/não gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola por género

Motivo	Categoria	Género n (%)	
		Masculino (n=79)	Feminino (n=66)
Não Gostaria	Grande distância percorrida	22 (56,4)	17 (43,6)
	Não sabe ou não gosta de andar	11 (52,4)	10 (47,6)
	Cansaço/esforço despendido	9 (52,9)	8 (47,1)
	Clima adverso	6 (54,5)	5 (45,5)
	Perigo/insegurança	0	2
Gostaria	Praticar atividade física/saúde	7 (50,0)	7 (50,0)
	Diversão/prazer	6 (60,0)	4 (40,0)
	Poupança	2	0
	Preservação do meio ambiente	1	0
Total		64 (54,7)	53 (45,3)
Ausente do Sistema		15	13

Os motivos associados à prática da atividade física e saúde, bem como o divertimento, foram apontados por rapazes e raparigas para justificar o desejo de deslocação para a escola de bicicleta. As variáveis relacionadas com a grande distância percorrida no trajeto de casa para a escola, o facto de não ter bicicleta ou não gostar de andar, o cansaço despendido nas deslocações de bicicleta e as condições climáticas adversas foram apontados como fatores impeditivos para fazê-lo de bicicleta por ambos os sexos. A poupança

foi assinalada por 2 rapazes como fator positivo para o uso da bicicleta, enquanto 2 raparigas consideraram a categoria perigo e a insegurança um motivo dissuasor para a deslocação de bicicleta.

Tabela8- Motivo pela qual gostaria/não gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola relacionado com a distância casa-escola

Motivo	Categoria	Distância casa-escola			
		até 1Km	1,1Km a 5Km	5,1km a 7 Km	7,1Km ou mais
Não gostaria	Cansaço/esforço	0	10 (58,8)	3 (17,6)	4 (23,5)
	Grande distância percorrida	0	8 (20,5)	10 (25,6)	21 (53,8)
Gostaria	Praticar atividade física/saúde	1 (7,1)	7 (50,0)	0	6 (42,9)
	Diversão/prazer	0	6 (60,0)	0	4 (40,0)

Dos alunos que residem a uma distância ajustada ao uso da bicicleta para se deslocar para a escola (entre 1,1 e 5 km) 10 assinalaram o motivo cansaço/esforço como limitação, 8 alunos referiram a distância percorrida como fator impeditivo ao transporte ativo. A prática de atividade física e os benefícios para a saúde associada ao uso da bicicleta foi assinalada por 7 destes alunos e 6 referiram a diversão/prazer como fator positivo. Foram 10 os alunos que gostariam de se deslocar de bicicleta para a escola apesar da elevada distância percorrida neste percurso.

Tabela9- Perceção de segurança no percurso de bicicleta para a escola por género

Género	Considera o percurso casa-escola seguro para fazê-lo de bicicleta			p
	Nunca	Às vezes	Sempre ou quase sempre	
Masculino	27 (34,2)	18 (22,8)	34 (43,0)	0,094
Feminino	30 (45,5)	19 (28,8)	17 (25,8)	
Total	57 (39,3)	37 (25,5)	51 (35,2)	
Encarregados de Educação	20 (71,4)	4 (14,3)	4 (14,3)	100 (28)

Na comparação por género, 34 rapazes manifestaram uma perceção de segurança (43%) do trajeto entre casa e escola relativamente às 17 raparigas (25,8%), não havendo diferença estatisticamente significativa. Nas suas respostas, 30 raparigas (45,5%) consideraram que o percurso não oferece a segurança necessária para ser realizado de bicicleta. Relativamente à perceção sobre a segurança do percurso na deslocação de bicicleta entre casa e escola, 88 alunos (60,7%) consideraram-no minimamente seguro,

enquanto os restantes 39,3% (n=57) responderam que o percurso “nunca” oferece a segurança necessária. Resultado diferente foi registado nas respostas de 20 encarregados de educação que, na sua maioria (71,4%), responderam que consideram o percurso casa-escola nunca sendo seguro para fazê-lo de bicicleta e os restantes 8 (28,6%) consideraram-no minimamente seguro.

Tabela10- Perceção de segurança no percurso de bicicleta para a escola por ano de escolaridade

Ano de escolaridade	Considera o percurso casa-escola seguro para fazê-lo de bicicleta			p
	Nunca	Às vezes	Sempre ou quase sempre	
10º ano	25 (44,6)	10 (17,9)	21 (37,5)	0,187
11º ano	17 (38,6)	16 (36,4)	11 (25,0)	
12º ano	15 (33,3)	11 (24,4)	19 (42,2)	

Foram 25 os alunos do 10º ano de escolaridade (44,6%) que revelaram ter uma perceção de menor segurança oferecida pelo percurso de casa até à escola comparativamente aos colegas dos outros anos, não havendo diferença estatisticamente significativa. Cerca de 42% dos alunos que frequentam o 12º ano (n=19), consideraram o percurso casa-escola sempre ou quase sempre seguro para fazê-lo de bicicleta.

Tabela11- Motivos quanto à segurança/insegurança do percurso casa-escola por género

Motivo	Categorias	Género		
		Masculino (n=79)	Feminino (n=66)	Total (n=145)
Insegurança	Trânsito intenso/comportamento inadequado dos automobilistas	13 (35,1)	17 (42,5)	30 (39,0)
	Inadequação da via/falta ciclovias	11 (29,7)	11 (27,5)	22 (28,6)
	Sensação de perigo/insegurança	4 (10,8)	2 (5,0)	6 (7,8)
	Dificuldade do percurso	2 (5,4)	1 (2,5)	3 (3,9)
Segurança	Respeito pelas normas de circulação	2 (5,4)	4 (10,0)	6 (7,8)
	Trânsito reduzido	4 (10,8)	1 (2,5)	5 (6,5)
	Proximidade casa e escola	1 (2,7)	4 (10,0)	5 (6,5)
Total		37 (48,0)	40 (52,0)	77* (100,0)

*77 alunos justificaram as suas respostas, correspondendo a 68 ausência de resposta

Os níveis de segurança do percurso assinalados por 53,1% dos alunos inquiridos (n=77), foram justificados, na sua maioria, por aqueles que consideraram o caminho para a escola inseguro para fazê-lo de bicicleta. Os fatores extrínsecos, tais como o comportamento inadequado dos automobilistas e o trânsito intenso (39%), bem como a inadequação da via (28,6%) foram sinalizados como contextos de insegurança por 30 e 22 alunos respetivamente. Os restantes alunos, principalmente as raparigas, que consideraram o trajeto minimamente seguro, justificaram-no através do respeito pelas normas de circulação e a proximidade da residência, enquanto os rapazes consideraram o trânsito reduzido nas suas deslocações como fator de segurança.

Tabela12- Motivos dos EE quanto à insegurança do percurso casa-escola

Motivo	Categorias	n	%
	Vias inadequadas/sem ciclovias	5	41,7
	Trânsito intenso	4	33,3
	Distanciamento casa-escola	1	8,3
	Comportamento inadequado dos automobilistas	1	8,3
	Falta de respeito pelas normas de circulação	1	8,3
	Total	12	100,0

Os encarregados de educação justificaram as suas respostas apenas com motivos de insegurança quanto às condições do percurso até à escola. A inadequação da via, tal como a ausência de ciclovias foi sinalizada por 5 pais e a intensidade do trânsito também foi indicada por 4 deles.

2.5.2 Discussão

O resultado do estudo 1 proveniente da aplicação do questionário aos alunos e encarregados de educação de modo a perceber o contexto das suas deslocações, os seus hábitos de mobilidade e as opções de transporte para a escola permitiu constatar a total renúncia da população discente pela utilização da bicicleta. Esta evidência confirmou a tendência atual pelo uso generalizado dos transportes motorizados nas deslocações diárias e o insucesso do transporte ativo como alternativa de mobilidade, apesar das condições favoráveis à sua utilização.

A maioria dos alunos 95,2% (n=138) afirmou saber andar de bicicleta e dos restantes que não sabem (4,8%), metade afirmou gostar de aprender; 92,4% (n=134) consideraram “fixe” fazê-lo e 80,7% (n=117), confirmaram possuir uma bicicleta. Estes dados representam um cenário propício à mobilidade de bicicleta.

Contudo, motivos culturais ou de comodismo podem explicar os resultados do estudo que contrariam esta conjuntura benéfica aos modos ativos de deslocação, sendo uma “consequência de uma sedentarização global dos nossos modos de vida e de uma motorização crescente da nossa mobilidade” como afirma Lewis, (2010).

Este contexto dominado pelas deslocações quotidianas em veículos motorizados também foi observado em alunos com residência próxima à escola, cujo cenário do transporte ativo se afiguraria, à partida, muito favorável, justificando assim uma profunda mudança de hábitos de mobilidade. Os alunos que cumprem pequenas distâncias nas suas deslocações para a escola representam o grupo ideal para se intervir, contrariando os seus comportamentos de mobilidade “passiva” para a escola.

O transporte público foi o meio preferido dos alunos nas deslocações diárias para a escola, justificado pela distância dos trajetos realizados e também o acesso gratuito/comparticipado ao passe escolar. Muitos alunos que residem na periferia e utilizam o autocarro até à escola também cumprem parte do trajeto a pé, deslocando-se de casa até à paragem bus e desta para a escola de modo ativo.

O quadro proveniente das respostas à perspetiva de deslocação para a escola de bicicleta revelou-se adverso ao transporte ativo, pois alunos e pais foram expressivos nas suas posições quanto à falta de abertura nesta matéria, afirmando que não gostariam de se deslocar de bicicleta para a escola ou que os seus filhos o fizessem. As raparigas mostraram outra recetividade no que respeita ao transporte ativo de bicicleta nas deslocações para a escola, admitindo gostar de fazê-lo. Curiosamente, foram os alunos que mais distam da escola os que acolheram favoravelmente a possibilidade de deslocação para a escola de bicicleta. Esta vontade de cumprir o percurso para a escola de bicicleta, apesar da distância percorrida, talvez se deva ao facto destes alunos residirem na periferia, em zonas mais rurais, onde a bicicleta ainda é valorizada. A vontade demonstrada para usar a bicicleta no percurso casa-escola não divergiu muito entre os alunos dos diferentes anos de escolaridade do ensino secundário, constatando-se, uma menor predisposição dos alunos mais velhos para aderir ao transporte ativo, justificando-se assim um programa de intervenção em idades mais jovens. A fraca adesão aos modos suaves de mobilidade (andar a pé e de bicicleta) e, simultaneamente, a preferência no uso do automóvel nas deslocações casa-escola registados no estudo 1 são coincidentes com a opinião de Lopes & Neto (2013).

As posições assumidas pelos alunos e pais quanto à possibilidade de realizar o percurso casa-escola de bicicleta, foram justificadas com respostas baseadas na rejeição ao transporte ativo. A distância percorrida foi o principal motivo considerado pelos alunos e encarregados de educação para a falta de vontade na utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas para a escola. Esta limitação ao uso da bicicleta, fruto da dispersão da malha urbana do concelho de Guimarães, foi antecipadamente sinalizada na análise SWOT como fraqueza na implementação de um projeto de intervenção no âmbito do transporte ativo. Também a

centralização dos recursos educativos, consequência da criação de mega agrupamentos, provocou um aumento das distâncias percorridas entre casa e escola revelando-se um contexto desfavorável à mobilidade ativa. Contudo, a distância a cumprir nas rotinas de mobilidade, apontada como principal entrave à utilização da bicicleta, não deveria servir de justificação, pois à maioria dos alunos inquiridos residem a menos de 5km da escola.

As raparigas consideraram a categoria perigo e insegurança um motivo dissuasor para fazer a deslocação para a escola de bicicleta. Também a causa apontada pelos encarregados de educação para a renúncia da bicicleta enquanto transporte ativo dos seus educandos para a escola foi o perigo e a insegurança que estas deslocações implicariam. Seguramente, os pais consideraram como fatores de insegurança rodoviária e restritivos ao uso regular da bicicleta a partilha da estrada com os veículos motorizados, o trânsito intenso das zonas urbanas, o excesso de velocidade e o desrespeito dos automobilistas pelas normas de segurança.

Lewis, P (2010) afirma que “é fácil constatar que a segurança constitui um fator maior de decisão na prática do transporte ativo”. Esta alternativa de mobilidade é afetada pelo pretense conforto e segurança que o automóvel transmite. Neste contexto, poderia considerar-se preponderante o excessivo controlo da mobilidade das crianças devido à inquietude dos pais relativamente à segurança. No presente estudo, este facto parece não condicionar as escolhas do transporte, pois nenhum aluno menciona a interferência ou impedimento dos pais nos motivos que justificam as opções de mobilidade para a escola, concluindo-se que o fazem conscientemente.

Os motivos sinalizados pelos alunos e encarregados de educação a favor do transporte ativo relacionaram-se com a prática de atividade física e os benefícios que este tipo de mobilidade poderia trazer para a saúde. Os alunos também destacaram a diversão e o prazer como elemento motivador para o uso da bicicleta, representando uma forma de mobilidade multifacetada que possibilita uma fruição e uma apropriação do espaço urbano através de múltiplas opções de percursos. Os rapazes foram os únicos que assinalaram a poupança como fator positivo para o uso da bicicleta.

A perceção sobre a segurança nas deslocações de bicicleta afeta seguramente as opções de mobilidade. Neste contexto de segurança do percurso entre a casa e a escola, os pontos de vista entre os alunos e os encarregados de educação foram antagónicos. Os alunos consideraram-no minimamente seguro, enquanto os pais responderam que o percurso “nunca” oferece a segurança necessária. As respostas dos pais traduziram seguramente a preocupação que uma mobilidade independente dos filhos poderia acarretar, muitas vezes incompatível com o seu papel protetor, sendo seguramente uma condição difícil de ignorar na escolha de um meio autónomo de deslocações para a escola.

O estudo evidencia que os pais pensam que não existe segurança no percurso, interferindo seguramente nas escolhas do transporte para a escola, apesar de essa falta de segurança não ser percebida pelos alunos e estamos a falar de jovens que frequentam o ensino secundário (10º ao 12º ano). Este quadro de dependência condicionado pelas escolhas dos adultos que optam pelas deslocações de automóvel para cumprir os trajetos diários de casa para a escola coincide com a descrição de Lopes & Neto (2013) quando referem que “o grau de independência de mobilidade das crianças e jovens (3º-10º ano de escolaridade) é muito reduzido”.

A incerteza sobre a segurança oferecida pelo percurso entre a casa e a escola para ser feito de bicicleta foi mais evidente nas raparigas, que revelaram mais ponderação no seu entendimento de percurso seguro, revelando em menor percentagem a escolha de modos ativos de deslocação. Comparativamente, a perceção de maior segurança transmitida pelos rapazes deveu-se provavelmente a um sentimento de confiança no domínio da condução da bicicleta e uma firmeza quanto às suas capacidades de lidar com o imprevisto que o trajeto poderia colocar.

Os inquiridos que consideraram o caminho para a escola inseguro para fazê-lo de bicicleta foram os que mais justificaram as suas respostas. Os fatores extrínsecos assumiram algum destaque nas repostas dos alunos que consideraram o comportamento inadequado dos automobilistas e o trânsito intenso, bem como a inadequação da via como contextos de insegurança do percurso. Os alunos que consideraram o trajeto minimamente seguro, principalmente as raparigas, assinalaram o fator intrínseco do respeito pelas normas de circulação como componente de segurança. Por seu lado, a inadequação da via e a intensidade do trânsito foram os principais motivos apontados pelos encarregados que justificaram as suas respostas quanto à insegurança do percurso.

2.6 Estudo 2 – Mudanças operadas após o programa de intervenção

2.6.1 Resultados da análise pós-intervenção

Os resultados do estudo 2, provenientes da segunda aplicação dos questionários aos alunos, permitiram observar que, após a intervenção realizada, o autocarro continua a ser o transporte preferido nas deslocações diárias de casa para a escola, seguindo-se o carro com uma redução de dois alunos cada. O modo pedonal permanece como última escolha, embora com um ligeiro aumento de 15 para 17 alunos, correspondendo a um incremento de 2%. A bicicleta permanece ausente das opções de mobilidade dos alunos nas deslocações efetuadas no trajeto casa-escola.

Tabela13-**Transporte mais utilizado para a escola antes e depois da intervenção**

Período:	Pré-intervenção		Pós-intervenção		p
	n	%	n	%	
Autocarro	80	55,6	78	54,9	0,106
Carro	49	34,0	47	33,1	
Pé	15	10,4	17	12,0	
Total	144	100	142*	100	

*1 aluno ausente que indicou utilizar outro transporte

Comparando o desejo dos alunos se deslocarem para a escola de bicicleta não se verificaram alterações entre a avaliação inicial e após o programa de intervenção.

Tabela14-**Desejo de deslocação de bicicleta para a escola antes e depois da intervenção**

Período:	Pré-intervenção		Pós-intervenção		p
	n	%	n	%	
“Nunca”	83	57,2	83	58,0	0,859
“Às vezes”	46	31,7	46	32,2	
“Sempre ou quase sempre”	16	11,0	14	9,8	
Total	145	100	143	100	

Após o programa de intervenção houve mais alunos (15) a indicar o motivo pela qual gostariam de se deslocar para a escola e simultaneamente verificou-se uma redução de alunos (21) que justificaram não gostar de se deslocar de bicicleta. A longa distância percorrida entre casa e a escola permaneceu, ao longo do estudo, como primeiro fator de renúncia à utilização do transporte ativo, embora com uma ligeira descida de 39 para 34 alunos. Foram 7 alunos (6,2%) que assinalaram a redução do tempo gasto na deslocação para a escola como variável favorável ao transporte de bicicleta como opção de mobilidade, o que não tinha acontecido antes da intervenção. As condições adversas do clima foi a categoria que mais se alterou após a intervenção, passando de 11 alunos para apenas 1 a não considerar este motivo como justificação para não gostar de se deslocar de bicicleta para a escola.

Tabela15- Motivo pela qual o aluno gostaria/não gostaria de se deslocar de bicicleta para a escola antes e depois da intervenção

		Período: Pé-intervenção		Pós-intervenção	
Motivo	Categorias	n (117)	%	n (113)	%
Não gostaria	Longa distância percorrida	39	33,3	34	30,1
	Não sabe ou não gosta de andar	21	17,9	18	15,9
	Cansaço/esforço	17	14,5	14	12,4
	Condições climáticas adversas	11	9,4	1	,9
	Perigo/insegurança	2	1,7	3	2,7
	Transporte público gratuito			1	,9
Total		90	76,8	71	62,9
Gostaria	Praticar atividade física/saúde	14	12,0	16	14,2
	Diversão/prazer	10	8,5	13	11,5
	Poupança	2	1,7	3	2,6
	Preservação do meio ambiente	1	0,9	3	2,6
	Deslocação mais rápida			7	6,2
Total		27	23,1	42	37,1

Algumas mudanças operadas na escola no âmbito da bicicleta foram percebidas por 31 alunos e foram 23,7% dos rapazes (n=18) que mais se aperceberam da mudança comparativamente com as 13 raparigas (19,4%). As transformações ocorridas na escola foram percecionadas por 22 alunos do ensino profissional (30,6%) comparativamente aos 9 alunos do ensino regular (12,7%). Essas transformações também foram mais percebidas por 17 alunos do 12º de escolaridade (41,5%), comparativamente aos outros anos de escolaridade respetivamente (n=7), havendo neste caso diferenças estatisticamente significativas. (P=0,001).

Tabela16- Perceção de mudança na escola no âmbito da bicicleta por:

		Sim	Não	Total (100%)	p
Género	Masculino	18 (23,7)	58 (76,3)	76	0,535
	Feminino	13 (19,4)	54 (80,6)	67	
Tipo de ensino	Regular	9 (12,7)	62 (87,3)	71	0,09
	Profissional	22 (30,6)	50 (69,4)	72	
Ano de escolaridade	10 ^o	7 (12,7)	48 (87,3)	55	0,001*
	11 ^o	7 (14,9)	40 (85,1)	47	
	12 ^o	17 (41,5)	24 (58,5)	41	
Total		31 (21,7)	112 (78,3)	143	

*p<0,05

Dos 31 alunos que mencionaram ter observado mudanças na escola, a disponibilidade de lugares para aparcas as bicicletas na escola foi a 1ª mudança apontada por 16 alunos (59,3%), seguindo-se com 14,8% a oferta de atividades de bicicleta (n=4). O aumento de utilizadores de bicicleta e o reforço da sinalética foram outras mudanças mencionadas por 11,1% dos alunos (n=3) que responderam afirmativamente à transformação da escola no que respeita ao fenómeno da bicicleta.

Tabela17-Tipo de mudança ocorrida na escola no âmbito da bicicleta

Categorias	n	%
Sinalética para bicicletas	3	11,1
Lugares de estacionamento para bicicletas	16	59,3
Atividades de bicicleta	4	14,8
Adesão à bicicleta	3	11,1
Informação disponível	1	3,7
Total	27	100,0
Ausente Sistema	4*	
Total	31	

* 4 alunos não indicaram o tipo de mudança ocorrida na escola

A mudança de atitude no âmbito da bicicleta foi sinalizada por 18 alunos (12,7%) e foram aqueles que indicaram deslocar-se a pé (n=4) que revelaram maior tendência à mudança (23,5%). Também 5 e 9 alunos que utilizam o carro (10,6%) e o autocarro (11,5%) revelaram alguma vontade em mudar os seus hábitos de mobilidade para a escola.

Tabela18- Mudança de atitude/comportamento perante a bicicleta e transporte mais utilizado para a escola

Mudança de atitude perante a bicicleta:		Sim	Não	Total (100%)
Transporte utilizado para a escola	A pé	4 (23,5)	13 (76,5)	17
	Carro	5 (10,6)	42 (89,4)	47
	Autocarro	9 (11,5)	69 (88,5)	78
	Total	18 (12,7)	124 (87,3)	142*

*1 aluno ausente que indicou utilizar outro transporte na deslocação para a escola

A mudança de atitude perante a bicicleta foi percecionada, com mais evidência, nos alunos (n=7) que distam da escola entre 1,1km a 5km (15,6%) e a mais de 7km (15,9%), contrariamente aos 3 alunos que habitam entre 5,1km a 7km (8,1%) e apenas 1 aluno que mora até 1km (5,9%), revelando pouca receptividade à mudança nos hábitos de deslocação para a escola.

Tabela19-

Mudança de atitude/comportamento perante a bicicleta e distância casa-escola

Mudança de atitude/comportamento perante a bicicleta		Sim	Não	Total (100%)
Distância casa-escola	até 1Km	1 (5,9)	16 (94,1)	17
	1,1Km até 5Km	7 (15,6)	38 (84,4)	45
	5,1km até 7 Km	3 (8,1)	34 (91,9)	37
	7,1Km ou mais	7 (15,9)	37 (84,1)	44

As transformações pessoais foram percecionadas por 10 raparigas (14,9%) comparativamente aos 8 rapazes (10,5%), por 14 alunos do ensino profissional (19,4%) relativamente aos 4 alunos do ensino regular (5,6%) e por 14 alunos do 12º de escolaridade (34,1%). No caso dos alunos do ensino profissional (n=14) registaram-se mudanças significativas do ponto de vista estatístico ($p=0,013$) comparativamente aos seus

colegas do ensino regular (n=4). O ano de escolaridade foi a variável onde a variação foi estatisticamente mais significativa, tendo-se verificado uma expressiva perceção de mudanças de atitude nos alunos do 12º ano (n=14) comparativamente aos seus colegas do 10º (n=3) e 11º ano (n=1) (p=0,000).

Tabela20- Mudança de atitude/comportamento perante a bicicleta por:					
		Sim	Não	Total (100%)	p
Género	Masculino	8 (10,5)	68 (89,5)	76	0,429
	Feminino	10 (14,9)	57 (85,1)	67	
Tipo de ensino	Regular	4 (5,6)	67 (94,4)	71	0,013*
	Profissional	14 (19,4)	58 (80,6)	72	
Ano de escolaridade	10º ano	3 (5,5)	52 (94,5)	55	0,000**
	11º ano	1 (2,1)	46 (97,9)	47	
	12º ano	14 (34,1)	27 (65,9)	41	

*p<0,05 e ** p<0,001

Dos alunos que afirmaram ter havido uma transformação pessoal após a intervenção realizada, 5 afirmaram ter sido por prazer e divertimento (31,3%). Uma utilização mais frequente da bicicleta foi assinalada como mudança operada por 4 alunos e outros 4 disseram ter uma visão mais positiva da bicicleta (25%). O respeito pelo ciclista, o conhecimento sobre a bicicleta e a confiança/segurança no uso da bicicleta foram outras mudanças sinalizadas por 1 aluno cada (6,3%).

Tabela21- Qual a mudança de atitude/comportamento operada		
Categorias	n	%
Respeito pelo ciclista	1	6,3
Uso mais frequente da bicicleta	4	25,0
Prazer/divertimento pela utilização da bicicleta	5	31,3
Visão mais positiva	4	25,0
Conhecimento sobre a bicicleta	1	6,3
Confiança e segurança quando circula de bicicleta	1	6,3
Total	16	100,0
Ausente Sistema	2*	
Total	18	

* dois alunos não indicaram o tipo de mudança operada

2.6.2 Discussão

Este projeto, de cariz interventivo, visou a mudança de hábitos nas deslocações dos alunos para a escola, aproveitando as virtudes do transporte ativo e da bicicleta para contrariar a tendência excessiva do recurso ao transporte motorizado evidenciado no estudo 1.

Não se verificaram grandes mudanças nos modos de deslocação dos alunos para a escola, optando preferencialmente pela mobilidade motorizada embora com uma ligeira diminuição favorável ao modo de deslocação a pé. A bicicleta continua a não fazer parte das opções de mobilidade na deslocação para a escola como primeiro transporte utilizado, embora havendo reconhecimento das suas virtudes e benefícios.

O desejo de mobilidade em bicicleta para reduzir o tempo despendido no trajeto para a escola patenteado no estudo 2 corresponde à mudança de atitude e comportamento percecionado no modo de deslocação para a escola dos alunos que habitualmente se deslocam a pé. Este desejo de mudança para o transporte ativo de alguns alunos, principalmente aqueles que usam o modo pedonal nas deslocações para a escola, condiz com os últimos dados da Comissão Europeia (2000) quando aponta para a bicicleta como alternativa ajustada nos trajetos urbanos de curta distância (até 5 km), pois “é mais rápida do que o automóvel, sobretudo em situações de congestionamento”, revelando-se assim uma opção consistente e plenamente adequada se considerarmos que muitas deslocações para a escola se encontram neste intervalo.

Algumas mudanças operadas na escola no âmbito do projeto de intervenção foram percebidas por alguns alunos, principalmente do ensino profissional e do 12º de escolaridade, apesar de terem manifestado no estudo 1 um reduzido desejo de utilização da bicicleta nas deslocações para a escola. Este facto explica-se, em certa medida, pela abordagem da prática do ciclismo (bicicleta todo o terreno) enquanto matéria de ensino/aprendizagem realizada no curso profissional de Gestão Desportiva do 12º ano, medida prevista no programa implementado. Por sua vez, esta medida que traduziu um aumento de atividades de bicicleta na escola justificou o facto de vários alunos terem sinalizado o aumento de utilizadores da bicicleta como mudança percebida. A disponibilidade de lugares para aparcar as bicicletas na escola foi a mudança mais indicada pelos alunos. A este facto não será alheio o reforço da sinalética de apoio ao ciclista colocado na escola que também foi apontado como mudança observada no processo de transformação da instituição no que respeita ao projeto de intervenção no âmbito do transporte ativo.

As respostas favoráveis a uma mudança de atitude no plano da utilização do transporte ativo nas deslocações para a escola (n=18) ocorreu em maior percentagem nos alunos que distam da escola entre 1,1km a 5km (n=7), ou seja aqueles que realmente viriam a beneficiar em termos de tempo com esta opção. A disponibilidade e a motivação destes alunos para a mudança associado à distância entre casa e escola

favorável ao transporte ativo, configura um grupo de trabalho com características próprias para se aplicar um programa de intervenção mais direcionado e incisivo capaz de produzir resultados mais consistentes.

Para contrariar a vantagem do transporte motorizado nas opções de mobilidade quotidiana, qualquer programa levado a cabo a favor do transporte ativo deve considerar o domínio do automóvel e o comodismo associado como sérios impedimentos da população aceder a uma mobilidade mais ativa e combatê-los com persistência. Por seu lado, a escola terá de usar de meios mais persuasivos para a desejada mudança de comportamentos e incitar ao uso da bicicleta através de uma promoção ativa baseada nos bons exemplos (efeito contágio), num esforço formativo, de informação e no melhoramento da imagem do transporte ativo enquanto modo de deslocação mais vantajoso em múltiplos domínios. Esta perspetiva corresponde à reflexão de Trocado, (2012) quando afirma que “uma parte substancial das questões de mobilidade deve ser trabalhada a partir das escolas, uma vez que, este é o modo mais assertivo para se intervir no sentido de alterar os hábitos e comportamentos de mobilidade nas crianças e nos próprios pais”. Esta opinião é também partilhada por Pereira e al. (2013) quando considera salutar que a escola, enquanto instituição responsável pela educação formal da infância, “seja interpelada sobre a contradição de um discurso proferido em nome da sustentabilidade, do uso racional dos recursos ambientais, da educação para o consumo responsável, para a saúde e para a vida em comunidade quando todas as práticas se inscrevem em sentido contrário”.

O processo de mudança desejado nas rotinas de mobilidade das crianças e dos jovens não pode ser considerado sem o contributo efetivo da escola. Uma intervenção centrada no domínio das deslocações casa-escola, por ser uma forma de promover o transporte ativo e os benefícios que daí advém, requer uma transformação lenta e gradual. Nesta lógica, todos os alunos podem tornar os seus padrões de mobilidade mais ativos e aqueles que nunca andam de bicicleta podem começar a utilizá-la de vez em quando, nomeadamente nos seus tempos de lazer. Os utilizadores ocasionais da bicicleta podem começar a fazê-lo regularmente nas suas deslocações diárias e os ciclistas urbanos entusiastas, que utilizam a bicicleta no seu quotidiano para cumprir a maior parte das suas deslocações, sirvam de modelo para os outros.

2.7 Conclusão

Se pensarmos no impacto que as deslocações casa-escola representam no plano da mobilidade urbana, no fluxo rodoviário e tráfego das cidades e na qualidade de vida dos seus cidadãos, então justifica-se uma reflexão profunda sobre a tomada de decisão das famílias nos modos como efetuam essas deslocações. Este cenário exige uma escolha ponderada do tipo de transporte que nos conduz diariamente para a escola ou

trabalho, mas que deve ser ainda mais considerada se pensarmos nos efeitos nocivos de um estilo de vida sedentário e os problemas que a obesidade e outras doenças hipocinéticas hoje nos colocam.

Por força das circunstâncias, no passado, uma parte muito importante das deslocações casa-escola era efetuada a pé. Com a expansão das cidades para a periferia, o acesso generalizado ao automóvel e a alteração dos padrões de vida das famílias, o transporte individual motorizado tornou-se o principal modo de deslocação. Contudo, esta utilização generalizada do automóvel tem consequências negativas na saúde, no ambiente, na economia e na sociedade em geral. Por isso, as deslocações casa-escola constituem uma questão essencial no desenvolvimento e ordenamento das cidades, revelando-se um objeto de discussão transversal a toda a sociedade (governo, autarquias, gestão das escolas, pais, alunos e famílias). Todos temos uma quota de responsabilidade na situação atual e na procura de soluções que promovam padrões de mobilidade mais sustentáveis nas deslocações casa-escola.

As deslocações casa-escola podem ser realizadas de diversas formas. Podemos escolher entre diferentes opções interdependentes, entre o transporte ativo (a pé, bicicleta, skate, patins e trotineta) e modos motorizados (comboio, automóvel, transportes coletivos, motociclos, ciclomotores) e entre ir sozinho ou acompanhado (pais, familiares, amigos, colegas, etc.). Cada modo de deslocação tem consequências diferentes sobre o funcionamento da cidade, o ambiente urbano em particular, as economias familiares, a saúde física e mental de todos nós, em especial das crianças e dos adolescentes, a socialização, a formação cívica e a cidadania, entre outros.

A escolha do tipo de transporte dos filhos para a escola é uma decisão que cabe em primeira instância aos pais, pelo menos até a uma certa idade, mas os filhos também devem participar. Normalmente, a partir de uma certa idade os filhos impõem a sua vontade. A escola, através da sua influência na adoção de comportamentos positivos, deve também desempenhar um papel relevante e persuadir as crianças e os adolescentes e os seus pais a escolher os modos de deslocação mais saudáveis e sustentáveis nas suas deslocações casa-escola.

A bicicleta enquanto alternativa viável de transporte para cumprir o percurso quotidiano de casa para a escola, representa uma solução de mobilidade ativa com ganhos evidentes no incremento dos tempos de atividade física informal dos alunos, contribuindo assim para a adoção consciente de um estilo de vida saudável.

2.8 Consideração final

O presente relatório da atividade profissional estruturou-se em dois capítulos. O primeiro visou a recuperação de uma prática profissional dedicada ao processo de ensino e aprendizagem contextualizada aos princípios e valores preconizados nos referenciais estratégicos da escola e às características do meio envolvente. Esta estratégia reflexiva, orientada para a produção de registos da atividade profissional e, por consequência, um exercício de autoavaliação, serviu para recentrar a atenção nos processos qualitativos do ensino e da aprendizagem, no sentido de difundir boas práticas e fortalecer a profissão docente, numa perspetiva formativa que privilegiou a experiência profissional acumulada.

O segundo capítulo alusivo ao desenvolvimento profissional e investigativo explorou, por um lado, a temática do transporte ativo de bicicleta nas deslocações diárias dos alunos do ensino secundário no percurso casa-escola e, por outro lado, retratou a implementação e os efeitos de um projeto de intervenção na mudança de comportamentos ao nível das opções de mobilidade da comunidade discente.

A bicicleta foi, no passado, um meio de deslocação muito popular. Os hábitos de mobilidade alteraram-se a favor do carro, traduzindo um aumento do trânsito e a inevitável dificuldade em partilhar o espaço transitável. Esta tendência exige uma nova cultura da mobilidade que a escola pode promover.

O presente estudo foi concebido nesta perspetiva de mudança, através de um projeto de intervenção com os objetivos de estimular a utilização da bicicleta nas deslocações para a escola, proporcionando uma alternativa independente de mobilidade por um lado e um aumento da atividade física informal por outro.

Em jeito de conclusão, o presente estudo pretendeu passar uma mensagem de reconversão das prioridades atuais ao nível das opções de mobilidade nas deslocações de casa para a escola, tentando colocar a bicicleta na dianteira das soluções mais atr(ativas) de mobilidade de modo a evidenciar as suas virtudes ambientais, de autonomia, de combate ao sedentarismo e principalmente de adoção de um estilo de vida mais saudável e por consequência mais ativo.

3. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

3. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Barata, Themudo (2012). *Mexa-se pela sua saúde*. Guia prático de actividade física e emagrecimento para todos. Lisboa Publicações Dom Quixote, Lda.

Pereira, Beatriz; Silva, I; Monteiro, R; Farenzena, R e Rosário, R (2013). *Transporte ativo nas rotinas de vida das crianças. Estudo em escola urbana*. Atas do IX seminário internacional de educação física, lazer e saúde. CIEC, Instituto de Educação, Universidade do Minho, Braga/Portugal, p. 44-55

Carvalho, Graça (2006). *Criação de ambientes favoráveis para a promoção de estilos de vida saudáveis*. In *Actividade física, saúde e lazer. A infância e estilos de vida saudáveis*. Lisboa. Lidel – edições técnicas, Lda., p. 19-37

Comissão Europeia (2000). *Cidades para Bicicleta, Cidades de Futuro*. Luxemburgo.

Comissão Europeia (2002). *Kids on the Move (Crianças em movimento. DG Meio Ambiente*. Luxemburgo.

McDonald, Noreen C. (2008). Children's mode choice for the school trip: the role of distance and school location in walking to school. *Transportation Research* 35, p. 23–35.

Lewis, Paul (2010). *Le transport actif et le système scolaire à Montreal et à Trois-Rivières. Analyse du système d'acteur concernés par le transport actif des élèves des écoles primaires au Québec*. Instituto Nacional de Saúde Pública do Québec.

Lopes, Frederico; Neto, Carlos (2013). *Independência de mobilidade das crianças nas cidades. A diversidade metodológica e as políticas públicas*. Estudos em Desenvolvimento Motor da Criança VI. Vila Real – Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. Isabel Mourão Carvalho, Eduarda Coelho, Olga Vasconcelos, João Barreiros Editores, p. 183-186.

OMS (2010). *Recommandations mondiales sur l'activité physique pour la santé*. Genebra. Edição Organização Mundial de Saúde

Santos, Maria; Gomes, Helena; Ribeiro, José; Mota, Jorge (2005). *Variação sazonal na atividade física e nas práticas de lazer de adolescentes portuguesas*. Porto. Revista Portuguesa de Ciências do Desporto V. 5 n.2, p. 192-201.

Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves (2012). *Ciclando*. IMT, novembro de 2012.

Trocado, Patrícia (2012). *As deslocações casa-escola e a mobilidade das crianças e dos jovens: uma breve reflexão*. Cadernos do Curso de Doutoramento em Geografia-FLUP, p. 123-137 (1647-6506)

3.1 Legislação

Legislação sobre a criação deste modelo de mestrado e a resolução da UM (Relatório apresentado ao abrigo do despacho RT - 38/2011)

Plano nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves (2009). Resolução da Assembleia da República n.º3/2009. Diário da República, 1.ª série - N.º 25 - 5 de Fevereiro de 2009. Pág.831

Elaboração e apresentação de um Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves (2010). Despacho n.º 11125/2010. Diário da República, 2.ª série - N.º 130 - 7 de Julho de 2010. Pág. 36739

Décima terceira alteração ao Código da Estrada (2013). Lei n.º 72/2013, de 3 de Setembro. Diário da República, 1.ª série — N.º 169 — 3 de setembro de 2013. Pág. 5446

4. ANEXOS

4. ANEXOS

ANEXO 1

PLANO INDIVIDUAL DE FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DOCENTE (PIFDD)

PIFDD - Instrumento de registo de intenções formativas que atende aos seguintes critérios: Resulta de uma seleção de informações essenciais; Assegura o rigor e a validade dos dados; Respeita o princípio da transparência; Procede à integração da informação e reforça a credibilidade dos procedimentos. Nesta perspetiva, o processo de desenvolvimento profissional e consequentemente o desempenho docente foi sustentado em propostas concretas e considerou alguns elementos orientadores que o quadro abaixo pretendeu esquematizar.

Dimensões Profissionais	Prioridades e Necessidades	Objetivos e Estratégias	Ano
1. Profissional, Social e Ética	Acompanhar e perceber os contextos (social, pedagógico e outros) que justificam a reforma em curso.	Pesquisar, reunir e selecionar informação sobre a ADD.	2011 2010-11 2012
	Aceitar os exigentes desafios profissionais que tal mudança implica.	Recolher dados sobre a legislação que regula o processo da ADD.	
	Aproveitar este clima propício à inovação e propagá-lo ao nível do grupo de EF.	Realizar formação no âmbito da supervisão pedagógica.	
	Promover uma reflexão partilhada da prática educativa no contexto do grupo de EF.	Apresentar uma candidatura para acolher um núcleo de estágio da Universidade do Porto	
	Aceitar a distribuição de serviço determinada pelo Conselho Directivo no início de cada ano letivo.	Apresentar uma proposta de reestruturação do modelo organizacional e funcional do grupo de Ed. Física.	
	Agregar e sistematizar elementos relevantes relacionados com o desempenho docente	Cumprir com a componente letiva e não letiva, apoios educativos e cargos atribuídos	
	Analisar e refletir a prática	Recurso ao dossiê e/ou portefólio do professor.	
		Proceder à Autoavaliação	
2. Desenvolvimento do Ensino e Aprendizagem	Considerar os normativos na execução da prática letiva e assegurar uma relação equilibrada entre as várias etapas do processo de E/A.	Cumprir os procedimentos de conceção, planeamento, execução, análise, avaliação e reformulação do ensino e da aprendizagem.	2009-14
	Melhorar as práticas pedagógicas.	Requerer a avaliação docente na componente científica e pedagógica.	
	Perceber as potencialidades, dificuldades dos alunos e os seus diferentes ritmos de aprendizagem	Prestar apoio à aprendizagem dos alunos.	

3. Participação na Escola e relação com a comunidade	Analisar e refletir o impacto do curso profissional de gestão desportiva na escola e meio.	Perceber os efeitos positivos da abertura do curso: A proporção de alunos que prosseguiram estudos e capacidade de colocação dos alunos no mercado de trabalho através dos estágios. Orientar um núcleo de estágio em Educação Física (EF).	2011/14
	Reforçar a aposta na formação e valorização dos recursos humanos da escola.	Preparar e executar um projeto de formação inicial em EF.	2008/09
	Dar continuidade ao projeto do Desporto Escolar (DE) e fomentar a participação e inclusão de todos	Continuar a proporcionar aos alunos o desenvolvimento de actividades desportivas de ar livre no âmbito do DE através da ERDAL	2010/14
	Participar e dinamizar atividades em parceria com entidades do meio envolvente à escola	Relacionar com a comunidade e aproveitar recursos e serviços envolventes: Dia da Dança Dia mundial do coração Semana Europeia da Mobilidade (Parking day)	
	Colaborar na construção do PAA da escola em geral e do departamento em particular	Dinamizar e concretizar as atividades previstas no plano (corta-mato ...)	2011/14
	Prestar apoio à aprendizagem dos alunos incluindo aqueles com dificuldades de aprendizagem	Dinamizar um projecto de apoio aos alunos na concretização dos pré-requisitos	2010/14
	Ampliar as propostas de modalidades para a prática de actividades físicas	Aderir aos seguintes projetos especiais: Compal Air (basquetebol) IndoorKayak (canoagem) TriEscola (Triatlo) MegaSprinter (Atletismo) NestumRugby	2009/12
4. Desenvolvimento profissional ao longo da vida	Encarar a formação continua como medida de valorização e aperfeiçoamento pessoal e profissional.	Realizar formação no âmbito da área da Educação Física e competências transversais:	2014
	Melhorar as competências no âmbito de modalidades individuais, das atividades rítmicas e expressivas, de combate, de ciclismo, de atletismo	Golfe-Nível introdutório Educação Física e Desporto Escolar: Práticas em segurança	2012
	Melhorar o desempenho nas áreas das novas tecnologias, recursos pedagógicos e medidas preventivas.	Ciclismo na Escola “Uma Abordagem Didática” Quadro Interativos	2011
	Fortalecer a formação académica e adquirir novas competências profissionais	O Karaté nos Ensinos Básico e Secundário Supervisão Pedagógica	2010
		Instrumentos de Avaliação em Educação Física ATLETISMO: Regulamento(s) e Ajuizamento	2009
		Percursos da Dança Concluir o mestrado (desporto de alto rendimento) e/ou reiniciar outra pós-graduação numa área afim	2013

ANEXO 2

QUESTIONÁRIO AOS ALUNOS



Universidade do Minho
Instituto de Educação

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

Questionário aos alunos

Escola:

- ☐ Ensino regular
☐ Ensino profissional

Dados pessoais:

Sexo: ☐ Masculino
☐ Feminino

Idade: _____ anos

Ano de escolaridade:

I CARATERIZAÇÃO GERAL

1. Qual a distância da tua casa à escola?

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

2. Como é que te deslocas para a escola no dia-a-dia? (dos seguintes transportes indica do mais para o menos utilizado)

A pé	Bicicleta	Carro	Autocarro	Outro
------	-----------	-------	-----------	-------

	Transporte mais utilizado para a escola	Hora de saída de casa	Hora de chegada à escola
1º			
2º			
3º		Coloca a hora de saída de casa e de chegada à escola apenas nos dois transportes mais utilizados para as deslocações diárias	
4º			
5º			

Responde às questões, colocando uma cruz (x).

- Nalgumas respostas deves considerar a seguinte escala:

4. Sempre	3. Quase sempre	2. Às vezes	1. Nunca
-----------	-----------------	-------------	----------

II USO DA BICICLETA, PARES E FAMÍLIA

1. Achas fixe andar de bicicleta?

1.1. Sabes andar de bicicleta?

1.2. Se respondeste não à questão anterior, gostarias de aprender?

Sim ☐
Não ☐

Sim ☐
Não ☐

Sim ☐
Não ☐

2. Se os teus amigos fossem para a escola de bicicleta também gostarias de ir?

Sim ☐
Não ☐

3. Se alguém de quem gostas muito ou o teu ídolo começar a andar de bicicleta também gostarias de o fazer?

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

4. Tens bicicleta?

Se sim, para que a utilizas?

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

5. Gostarias de te deslocar para a escola de bicicleta?

4. Sempre	<input type="checkbox"/>	3. Quase sempre	<input type="checkbox"/>	2. Às vezes	<input type="checkbox"/>	1. Nunca	<input type="checkbox"/>
-----------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-------------	--------------------------	----------	--------------------------

Porquê?

6. Pensas ser possível fazer o percurso casa-escola de bicicleta?

4. Sempre	<input type="checkbox"/>	3. Quase sempre	<input type="checkbox"/>	2. Às vezes	<input type="checkbox"/>	1. Nunca	<input type="checkbox"/>
-----------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-------------	--------------------------	----------	--------------------------

Porquê?

7. As pessoas da tua família deslocam-se de bicicleta, habitualmente?

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

7.1 Se respondeste sim à questão anterior, quem?

Pai	<input type="checkbox"/>	Mãe	<input type="checkbox"/>	Irmãos	<input type="checkbox"/>	Outros	<input type="checkbox"/>	Quem?
-----	--------------------------	-----	--------------------------	--------	--------------------------	--------	--------------------------	-------

8. Costumas andar de bicicleta com os teus pais, irmãos ou outro familiar?

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

Se **sim**, qual a regularidade com que o fazes?

6.	3 ou + vezes por semana	<input type="checkbox"/>
5.	1 ou 2 vezes por semana	<input type="checkbox"/>
4.	1 ou 2 vezes por mês	<input type="checkbox"/>
3.	várias vezes durante as férias	<input type="checkbox"/>
2.	1 ou duas vezes durante as férias	<input type="checkbox"/>
1.	raramente	<input type="checkbox"/>

III BICICLETA EM SEGURANÇA

1. Sentes-te seguro e respeitado quando circulas de bicicleta?

4. Sempre	<input type="checkbox"/>	3. Quase sempre	<input type="checkbox"/>	2. Às vezes	<input type="checkbox"/>	1. Nunca	<input type="checkbox"/>
-----------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-------------	--------------------------	----------	--------------------------

Porquê?

2. Consideras o percurso casa-escola minimamente seguro para fazê-lo de bicicleta?

4.Sempre		3.Quase sempre		2.Às vezes		1.Nunca	
----------	--	----------------	--	------------	--	---------	--

Porquê?

2.1 Se respondeste “2.Às vezes” ou “1.Nunca” à questão anterior, pensas existir algum percurso alternativo possível de realizares para que te sintas mais seguro?

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

3. Conheces as normas de circulação e conduta em bicicleta?

Sim	<input type="checkbox"/>	Se sim, indica duas normas
Não	<input type="checkbox"/>	_____

4. A tua escola possui estacionamento para bicicletas?

Sim	<input type="checkbox"/>	6.1 Se respondeste sim à questão anterior, achas que é seguro?	Sim	<input type="checkbox"/>
Não	<input type="checkbox"/>		Não	<input type="checkbox"/>

5. A tua escola dinamiza atividades desportivas de bicicleta?

Sim	<input type="checkbox"/>	Se sim, costumias	Sim	<input type="checkbox"/>	participar	Quais? _____
Não	<input type="checkbox"/>		Não	<input type="checkbox"/>		

6. Sabes que a bicicleta permite transportar pequenos objetos? (por exemplo, livros)

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

7. Sabes fazer pequenos arranjos numa bicicleta? (por exemplo, colocar uma corrente)

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

IV SAÚDE, AUTONOMIA, AMBIENTE E POUPANÇA

1. A utilização da bicicleta seria importante para a tua saúde?

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

2.A utilização da bicicleta ajudaria a melhorar a tua condição física? 2.1E a tua coordenação motora? (exemplo: Equilíbrio)

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

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

3.A utilização da bicicleta seria importante para teres mais autonomia?

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

4.A utilização da bicicleta poderia reduzir o tempo gasto no percurso casa-escola?

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

5.A utilização da bicicleta seria importante para reduzir o trânsito?

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

6.A utilização da bicicleta seria importante para um ambiente menos poluído?

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

7.A utilização da bicicleta ajudaria a poupar dinheiro?

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

Se sim, em que achas que esse dinheiro poderia ser útil? _____

8.Relativamente ao ponto IV SAÚDE, AUTONOMIA, AMBIENTE E POUPANÇA gostarias de explicar alguma resposta ou acrescentar mais sugestões?

Agradecemos a tua colaboração!

ANEXO 3

QUESTIONÁRIO AOS ENCARREGADOS DE EDUCAÇÃO



Universidade do Minho
Instituto de Educação

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

Questionário aos encarregados de educação

Escola do seu educando:

Sobre si

Sexo: ☐ Masculino
☐ Feminino

Idade: _____ anos

Pai ☐ Mãe ☐ Outro ☐

Quem? _____

I CARATERIZAÇÃO GERAL

1. Qual a distância de sua casa à escola?

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

2. Sabe andar de

Sim	<input type="checkbox"/>	bicicleta?
Não	<input type="checkbox"/>	

2.1. Se sabe andar, andou de bicicleta em criança?

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

Se sim, que recordações tem?

3. Tem bicicleta?

3.1 Se sim para que a utiliza? (transporte no dia-a-dia, lazer/diversão, provas/competições...)

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

3.2 Se utiliza a bicicleta, com que regularidade o faz:

6.	3 ou + vezes por semana	<input type="checkbox"/>
5.	1 ou 2 vezes por semana	<input type="checkbox"/>
4.	1 ou 2 vezes por mês	<input type="checkbox"/>
3.	várias vezes durante as férias	<input type="checkbox"/>
2.	1 ou duas vezes durante as férias	<input type="checkbox"/>
1.	raramente	<input type="checkbox"/>

4. Praticou desporto federado?

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

5. E desporto escolar?

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

Sobre o seu educando

Sexo: ☐ Masculino
☐ Feminino

Idade: _____ anos

Ano de escolaridade: _____

II USO DA BICICLETA, PARES E FAMÍLIA

1. Como se desloca o seu educando no dia-a-dia para ir à escola? (dos seguintes transportes indique do mais para o menos utilizado)

A pé	Bicicleta	Carro	Autocarro	Outro*	*Indique qual
------	-----------	-------	-----------	--------	---------------

	Transporte mais utilizado para a escola	Hora de saída de casa	Hora de chegada à escola
1ª			
2ª			
3ª		Coloca a hora de saída de casa e de chegada à escola apenas nos dois transportes mais utilizados para as deslocações diárias	
4ª			
5ª			

2. Gostaria que o seu educando se deslocasse para a escola de bicicleta?

4. Sempre		3. Quase sempre		2. Às vezes		1. Nunca	
-----------	--	-----------------	--	-------------	--	----------	--

Porquê?

3. O seu educando costuma andar de bicicleta com alguém de família?

Sim	
Não	

3.1 Se respondeu sim à questão anterior, quem é o elemento da família? _____

III BICICLETA EM SEGURANÇA

1. Pensa que o seu educando está segura(o) e é respeitada(o) quando circula em bicicleta?

4. Sempre		3. Quase sempre		2. Às vezes		1. Nunca	
-----------	--	-----------------	--	-------------	--	----------	--

Porquê?

2. Considera o percurso casa-escola minimamente seguro para o seu educando fazê-lo de bicicleta?

4. Sempre		3. Quase sempre		2. Às vezes		1. Nunca	
-----------	--	-----------------	--	-------------	--	----------	--

Porquê?

3. A escola que o seu educando frequenta possui estacionamento para bicicletas?

Sim	
Não	

Se sim, acha que é seguro? _____

4. A escola dinamiza atividades desportivas de bicicleta?

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

Se sim, o seu educando costuma participar?

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

5.O seu educando mostra interesse em fazer pequenos arranjos numa bicicleta? (por exemplo, colocar uma corrente)

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

6.Acha que o facto de estar na moda andar de bicicleta convenceria o seu educando a fazê-lo?

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

7.Se o grupo de amigos do seu educando fosse para a escola de bicicleta, acha que ele também queria ir?

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

7.1Se respondeu sim à questão anterior, deixaria o seu educando deslocar-se de bicicleta para a escola?

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

IV SAÚDE, AUTONOMIA, AMBIENTE E POUPANÇA

1.A utilização da bicicleta seria importante para a saúde do seu educando?

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

2.A utilização da bicicleta ajudaria a melhorar a condição física do seu educando?

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

2.1E a sua coordenação motora? (exemplo: Equilíbrio)

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

3.A utilização da bicicleta seria importante para o seu educando ter mais autonomia?

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

4.A utilização da bicicleta poderia reduzir o tempo gasto no percurso casa-escola?

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

5.A utilização da bicicleta seria importante para reduzir o trânsito?

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

6.A utilização da bicicleta seria importante para reduzir a poluição do meio ambiente?

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

7.Qual a média de despesa mensal em transportes para o seu educando?

_____€

8.A utilização da bicicleta ajudaria a sua família a poupar dinheiro?

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

9.Relativamente ao ponto IV SAÚDE, AUTONOMIA, AMBIENTE E POUPANÇA gostarias de explicar alguma resposta ou acrescentar mais sugestões?

Agradecemos a sua colaboração!

ANEXO 4

PLANO DE ATIVIDADES REALIZADO NO ÂMBITO DA PRÁTICA DA BICICLETA

Plano Anual de Atividades

Calendarização: 2013/2014



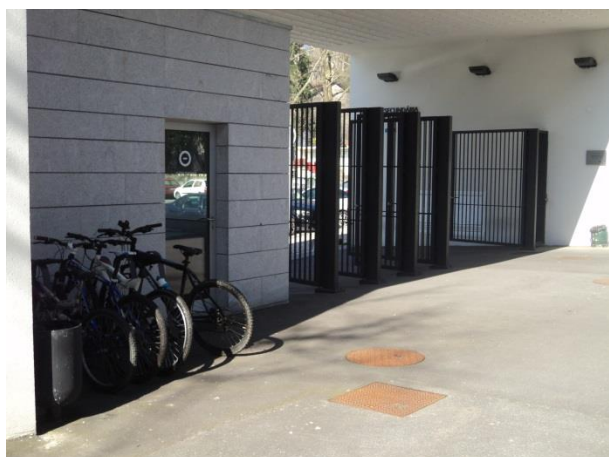
	Datas	Designação	Promotor
1º PERÍODO	21/22 setembro	Semana da Mobilidade : Parking Day Guimarães a Pedalar	ERDAL, CMG, AVE, Desincoop, ACM
	21 setembro 16 novembro	Jornadas de Educação, Desporto, Saúde e segurança na Escola.	ERDAL Saúde.Escola CFFH, CFMS e CFSáMiranda
	4/5 Outubro	Atividades Ecológicas na montanha da penha	ERDAL/Colégio Ave
	2 novembro	Dia do Professor na DiverLanhoso	DiverLanhoso
	Dezembro 14	Estágio de Natal: “mapa 2012” - Interpretar Guimarães de bicicleta.	Escolas ERDAL
2º PERÍODO	6 abril	Trilho do Fundador 1º Ciclo-Passeio da ERDAL – “Entre-parques”	ERDAL, AVE
	5 Abril 10 maio	(2ª Prova de corrida e aventura do quadro competitivo - DE) Estágio de Pascoa: Free trail running na Penha - comunidade educativa (Prova de BTT – Desporto escolar em Fafe)	ERDAL, Trail Portugal
	28 maio	TRIATLO ESCOLAR de Guimarães (Não se realizou por motivos de mau tempo)	ERDAL, Tempo Livre e FPT
3º PERÍODO	14 junho	ERDAL solidária: Passeio com os alunos das Oficinas de S. José (Percurso: Escola Santos Simões - Scorpio)	ERDAL e Oficinas de S. José
	24 junho	“Dia 1 de Portugal” – Passeio de bicicleta	ACM e ERDAL

- Programa a aprovar pelas escolas que constituem a ERDAL

ANEXO 5

FOTOGRAFIAS:

Parques de estacionamento para bicicletas sinalizados junto à portaria e entrada oficial da escola



Desporto

Escola com pedalada: A Bicicleta como hábito de deslocação ativa

Como sugere o título, chegou a hora de pedalar pela nossa escola! Não é uma tarefa fácil neste contexto de crise e desânimo coletivo, mas cada um de nós pode, à sua maneira, fazer um esforço para ser um pouco mais feliz, tornando a escola um lugar especial nas nossas vidas, pois é para lá que nos deslocamos diariamente e aí são dedicadas muitas horas do nosso trabalho em prol da aprendizagem e do ensino.

O desafio proposto passa pelo esforço de pensarmos nas pequenas mudanças que podemos experimentar em cada um de nós e que marcam a diferença entre uma escola de rotinas enfadonhas e obrigações penosas ou um espaço de ideias acolhidas com entusiasmo e de projetos mobilizadores.

Toda a comunidade educativa beneficia se a escola se tornar um lugar onde a saúde é valorizada e estimulada. Para o efeito, cada um de nós, pode contribuir para esse propósito através de melhorias individuais no plano nutricional, ambiental, emocional, social e, sobretudo, na adoção de um estilo de vida mais ativo.

É neste último ponto que incidem as preocupações dos professores de Educação Física da nossa escola, tentando estimular nos alunos o gosto pela prática de atividades físicas formais e informais que cumprem as necessidades de gasto energético dos nossos adolescentes, contrariando as doenças provenientes de uma vida sedentária.

Nesta perspetiva, está a nascer na nossa escola um movimento de “inconformados” que pretende recolocar a BICICLETA na ordem do dia e, se possível, incutir na comunidade educativa novos hábitos de deslocação ativa no trajeto para a escola.

A bicicleta foi, no passado, um meio de deslocação muito popular. Os hábitos de mobilidade alteraram-se a favor do carro, traduzindo um aumento desmesurado do trânsito e a inevitável dificuldade em partilhar o espaço transitável com a bicicleta. Apesar destas contrariedades, muitos



🔗 Toda a comunidade está convidada a participar no Estágio de Natal da ERDAL, cujo tema é “Interpretar Guimarães de Bicicleta - mapa 2012”: uma aventura fascinante de BTT para redescobrir os encantos dos caminhos rurais que envolvem a cidade de Guimarães através do projeto “mapa 2012”.

ainda acreditam no potencial da bicicleta como meio de deslocação eficaz e agradável, que evoca sensações de liberdade e é benéfico à saúde, rejeitando a inevitabilidade do domínio do automóvel.

É preciso reverter esta tendência que negligencia as necessidades de atividade física das crianças e limita as suas opções de mobilidade, tornando-as mais dependentes. Redescobrir as potencialidades da bicicleta e atribuir-lhe um papel de destaque numa renovada abordagem do transporte ativo nas rotinas de deslocação dos alunos para a escola parece ser a medida adequada capaz de interferir positivamente na adoção de estilos de vida saudáveis.

Sobre este assunto gostaria de colocar algumas questões que desafiam a nossa capacidade de observação enquanto membros desta comunidade: a nossa escola possui um parque de estacionamento para bicicleta? Se sim, onde se localiza e

se oferece as condições de segurança exigidas? Estas perguntas serão respondidas na próxima edição do nosso “Pregão” e talvez muitos fiquem surpreendidos com as respostas. Neste âmbito, algumas turmas participarão num inquérito realizado à comunidade para um estudo realizado sobre os seus hábitos de transporte para a escola e que importância tem a bicicleta nestas deslocações.

Um passo importante foi dado nesse sentido, pois a nossa escola oferece uma opção de prática da bicicleta através da ERDAL, onde te podes inscrever e dedicar à atividade desportiva todas as quartas-feiras a partir das 15 horas. Para o efeito, podes contactar o professor Ricardo Lopes através do mail: ricardo.lopes@esmsarmento.pt 📧

Prof. Ricardo Lopes

Universo ESMS

Desporto

Escolas com pedalada



No dia-a-dia as pessoas tomam várias decisões que resultam numa vida mais ou menos feliz. O mesmo será dizer que a felicidade resulta das nossas opções de vida, opções essas que não respeitam a escolha decisiva de um curso ou a compra de uma casa, mas as mais simples ou banais como o modo como nos deslocamos no quotidiano para cumprir o percurso de casa até à escola.

Neste contexto, um pequeno gesto pode fazer toda a diferença como, por exemplo, retirar as teias de aranha que cobrem a bicicleta encostada no fundo da garagem ou procurar e dar uso àquela velha bicicleta esquecida pelo tio ou padrinho no sótão dos avós e redescobrir as emoções longínquas das primeiras pedaladas dadas na infância. O desejado regresso da primavera e do tempo convidativo para passeios de bicicleta pelo exterior em contacto com o meio (natural ou urbano) deve ser aproveitado para iniciar uma mudança de comportamento nos hábitos de deslocação, podendo ser também aproveitado para gastar as calorias acumuladas de um inverno longo e rigoroso.

De facto, a bicicleta representa um potencial enorme na qualidade das nossas vidas, pois permite-nos reproduzir as sensações agradáveis da nossa infância e combater as carências de um estilo de vida sedentário e stressante. Estes argumentos seriam suficientes para justificar a utilização da bicicleta nos hábitos de mobilidade

de da comunidade educativa, mas a escola vai mais longe na promoção do transporte ativo, tendo criado já um conjunto de estruturas potenciadoras da utilização da bicicleta na instituição, como um parque de estacionamento para bicicletas devidamente sinalizado.

Localizado junto à portaria por motivos de segurança, o bike park encontra-se permanentemente vigiado. Este equipamento está apetrechado para fixar as bicicletas e abrigado para prevenir as condições climáticas adversas. Para além destas valências, os alunos podem guardar os acessórios da bicicleta (capacete, colete e outros) nos cascos e utilizar os balneários para trocar de roupa ou tomar banho. No exterior, foi também assegurado um local próprio para embarque de passageiros, favorecendo a fluidez do trânsito em horas de ponta e a segurança dos alunos que transitam neste contexto de grande confluência de pessoas e veículos.

A implementação destas medidas favoráveis à utilização da bicicleta permitiu a candidatura da nossa escola a um processo de certificação como instituição amiga das bicicletas, estando referenciada como estabelecimento de ensino promotor de boas práticas no âmbito da mobilidade sustentável.

No final do segundo período, cerca de duas centenas de pessoas de diversas faixas etárias participaram no "Trilho do Fundador", atividade de bicicleta dinamizada pela ERDAL. Com partida e chegada da es-



cola Santos Simões, a iniciativa foi direccionada para os amantes da BTT que cumpriram um trilho de 40 km pela montanha da Penha e arredores e também para as famílias através de um percurso até à horta pedagógica de Creixomil, passando pelo Centro Histórico de

Guimarães. Este foi garantidamente um momento de promoção da bicicleta nas suas diferentes vertentes. ☺

Prof. Ricardo Lopes

ANEXO 7

Ficha de submissão à candidatura do Orçamento Participativo



Título: ESCOLA COM PEDALADA, ALUNOS SAUDÁVEIS

Origem: Internet

Data Submissão: 5/7/2014

Freguesia:

Submetida por: Ricardo Abreu Lopes

Resumo

Descrição

Apetrechar todas escolas do Concelho com algumas bicicletas para alugar de modo a proporcionar aos seus alunos a possibilidade de efectuar o percurso de casa para a escola de bicicleta.

- Elaborar um regulamento e normas do utilizador para os potenciais beneficiários. (Exemplos: Aluguer temporário; Termo de responsabilidade/autorização do Encarregado de Educação; Caução para danos e desgaste da bicicleta etc.)

- Criar nas escolas do Concelho condições de utilização (ex: sinalética) e estacionamento para bicicletas.

- Iniciar um processo formativo de prevenção e segurança rodoviária através das bicicletas com apoio das entidades responsáveis neste domínio.