



**esec**  
ESCOLA SUPERIOR DE EDUCAÇÃO



**Mestrado em Educação para a Saúde**

# Rotinas de vida, autonomia e mobilidade de jovens em contexto urbano

Cecília Maria da Silva Oliveira Lopes

2013



ESTeSC

Escola Superior de Tecnologia  
da Saúde de Coimbra

esec

ESCOLA SUPERIOR DE EDUCAÇÃO



INSTITUTO POLITÉCNICO  
DE COIMBRA

**Mestrado em Educação para a Saúde**

# Rotinas de vida, autonomia e mobilidade de jovens em contexto urbano

Cecília Maria da Silva Oliveira Lopes

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

2013

## **Agradecimentos**

*“Ensinar não é transferir conhecimento,  
mas criar as possibilidades para a sua própria produção ou a sua  
construção”.*

**(Paulo Freire)**

Esta é certamente uma tarefa difícil para mim, primeiro por corresponder à última etapa de dois anos de mestrado, e por outro, o poder das palavras ser limitativo para este efeito.

Com o culminar desta etapa extremamente gratificante quer do ponto de vista profissional como pessoal, não poderia deixar de tecer uma breve e sentida palavra de agradecimento a todos aqueles que tornaram possível, quer direta quer indiretamente a concretização do presente trabalho.

Aos meus pais, pelo carinho e “força” que sempre me transmitiram para eu chegar até aqui. Aos meus irmãos, cunhados e às minhas sobrinhas/o o meu muito obrigado.

Um obrigado profundo a todos/as os/as meus/minhas amigos/as, por me terem apoiado neste percurso de vida.

Agradeço ao Agrupamento de escolas Coimbra Sul pela oportunidade que me deu de poder realizar o meu estudo e a minha intervenção naquele agrupamento.

Um agradecimento muito especial a todos os Educadores e aos Jovens pela sua disponibilidade de participação, porque sem eles este projeto não teria sido possível.

A todos/as professoras/as deste mestrado que contribuíram para o meu crescimento pessoal e profissional.

Agradeço ao Doutor Frederico Lopes e à Doutora Ana Cristina Arez, todo o apoio que me foi concedido.

Rotinas de vida, autonomia e mobilidade de jovens em contexto urbano

Não poderia deixar de agradecer ao Professor Doutor Rui Mendes todo o apoio prestado na elaboração da presente tese.

E finalmente, a Deus, por ter colocado todas estas pessoas na minha vida.

A todos/as, o meu sincero agradecimento.

## **Resumo**

Este trabalho pretendeu estudar a autonomia e mobilidade associada à independência de jovens entre os 12 e os 16 anos no meio urbano Concelho de Coimbra e comparou-a com a mobilidade, autonomia e independência dos pais dos jovens quando tinham a mesma idade dos seus filhos.

A amostra foi constituída por 165 jovens dos 12 aos 16 anos, 77 do sexo masculino e 88 do sexo feminino, do Concelho de Coimbra e dos seus respectivos cuidadores (encarregados de educação).

Foram utilizados como instrumentos, um questionário aos jovens e outro questionário aos cuidadores (validados em Portugal e aplicado por Lopes,2011).

Realizaram-se intervenções com os cuidadores de um grupo de jovens do 8º ano e outras com os seus educandos. Este grupo era constituído por 20 alunos, mas só 14 é que tiveram a devida autorização.

As intervenções realizadas foram para evidenciar os benefícios da mobilidade e autonomia dos jovens, numa perspetiva de independência e vida mais saudável.

Conclui-se que nesta faixa etária os jovens já têm alguma independência autonomia e mobilidade, mas continua ainda a grande maioria destes jovens a irem para a escola de carro.

Palavras- chave: Independência, Autonomia, Mobilidade, Educação, Saúde.



## **Abstract**

This work pretends to study the autonomy and mobility associated to the independence of young people among twelve and sixteen years old in the urban environment of the district of Coimbra compared with the mobility, autonomy and independence of the young people parents when they had the same age of their children.

The sample was constituted by one hundred and sixty-five young people between twelve and sixteen years old. Seventy-seven were male and eighty-eight were female, from the district of Coimbra and their parents in charge.

As tools it was used a questionnaire to young people and another questionnaire for their parents in charge (validated in Portugal and applied by Lopes, 2012).

Interventions were made with the parents in charge of a eighth grade group of young people and others with their children. This group was constituted by twenty students, but only fourteen had participated voluntarily and with permission.

The interventions made were to show clearly the mobility and autonomy benefits for young people, in an independent perspective and a healthier life.

We could conclude that in this age young people have already some independence, autonomy and mobility, but there are still young people who go to school by car.

**Keywords:** independence, autonomy, mobility, education, health



## Índice

Agradecimentos.....	i
Resumo.....	iii
Abstract.....	v
Índice de quadros .....	3
1. Introdução .....	5
2. Enquadramento .....	11
2.1 Dever Social .....	13
2.2 Independência .....	14
2.3 Autonomia .....	15
2.4 Mobilidade.....	15
2.5 Saúde.....	15
3. Metodologia do projeto .....	16
3.1 Diagnóstico da situação .....	16
3.2 Objectivos .....	17
3.2.1 Objectivos de Investigação.....	17
3.2.2 Objectivos de Investigação Ação .....	17
3.3 Planeamento .....	17
3.3.1 Implementação .....	17
3.3.2 Atividades desenvolvidas.....	17
3.3.3 Estratégias .....	18
3.3.4 Recursos.....	18
3.4 Avaliação.....	18
3.4.1 Amostra.....	19
3.4.2 Instrumentos.....	19
3.4.3 Procedimentos .....	19
4. Resultados .....	21

<b>4.1 Jovens.....</b>	<b>21</b>
<b>4.2 Encarregados de educação.....</b>	<b>25</b>
<b>4.3 Comparação da autonomia da mobilidade dos jovens com os encarregados de educação. ....</b>	<b>30</b>
<b>4.4 Projeto de intervenção com jovens e encarregados de educação. ....</b>	<b>30</b>
<b>5.Discussão .....</b>	<b>32</b>
<b>6.Conclusão .....</b>	<b>34</b>
<b>7. Referências bibliográficas.....</b>	<b>36</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>41</b>

## **Índice de quadros**

Quadro 1 – Valores de frequência e percentuais das diferentes formas de deslocamento para escola.....	22
Quadro 2 – Valores de frequência e percentuais das diferentes formas de deslocamento no regresso da escola para casa.....	22
Quadro 3 – Valores de frequência percentuais do tempo que os jovens demoram para chegar à escola.....	23
Quadro 4 - Valores de frequência e percentuais dos jovens que têm bicicleta.....	23
Quadro 5 - Valores de frequência e percentuais dos jovens que se deslocam na bicicleta em estradas principais no regresso da escola para casa.....	24
Quadro 6 – Valores de frequência e percentuais dos jovens que estão autorizados a deslocarem-se a parques e a casa de amigos sozinhos.....	24
Quadro 7 – Valores de frequência e percentuais do número de dias por semana que os jovens andam de bicicleta.....	24
Quadro 8 – Valores de frequência e percentuais dos jovens autorizados a andar de transportes públicos sozinhos.....	25
Quadro 9 – Valores de frequência e percentuais dos jovens quanto a sensação de segurança no seu bairro.....	25
Quadro 10 – Valores de frequência e percentuais dos jovens autorizados pelos encarregados de educação a deslocarem-se sozinhos para a escola.....	25
Quadro 11 – Valores de frequência e percentuais de dias em que os jovens vão acompanhados por um adulto para casa.....	26
Quadro 12 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade dos jovens para diferentes locais de curta distância.....	27

Quadro 13 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade dos jovens autorizados a atravessar estradas principais sozinhos.....	27
Quadro 14 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos jovens para sair à noite.....	27
Quadro 15 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos jovens para andar de bicicleta em estradas públicas sozinhos.....	28
Quadro 16 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos jovens para circularem nos transportes públicos sozinhos.....	28
Quadro 17 – Valores de frequência e percentuais de mobilidade e autonomia dos encarregados de educação no caminho para a escola quando tinham a idade dos filhos.....	29
Quadro 18 – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para atravessar estradas sozinhos.....	30
Quadro 19 – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para se deslocarem em transportes públicos sozinhos.....	31
Quadro 20 – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para saírem à noite.....	31
Quadro 21 – valores de diferenciação quanto ao pais ficarem mais descansados quando os jovens com telemóvel saem sozinhos.....	31
Quadro 22 – valores de diferenciação quanto ao medo que os encarregados de educação sentem relativamente aos jovens poderem ser atropelados.....	32
Quadro 23 – valores de diferenciação, quanto às vezes que os jovens andam de bicicleta.....	32

## **1. Introdução**

Estamos numa era de várias mudanças da vida homem. Conquistamos vários direitos que antigamente faziam parte de uma minoria. O direito à educação e à saúde estão globalizados, e a obtenção de alguns bens materiais, como a casa e o carro, são conquistas de que já usufruem quase todas as classes sociais.

Antigamente a rua era a continuação da própria casa, com o passar do tempo este espaço público foi deixando de ter a sua importância como uma zona favorita ao comércio e aos contactos sociais, para progressivamente ser conquistada por um crescente número de automóveis em circulação. As rotinas de vida, a mobilidade e a autonomia das crianças são essenciais para o seu desenvolvimento, no entanto as rotinas de vida das crianças de hoje são diferente das rotinas de vida dos seus pais enquanto crianças. Nessa época a rua era o local onde brincavam, era a mesma rua que os levava para as escolas, onde conviviam, e na qual se divertiam, mas pouco a pouco esses espaços públicos foram perdendo a sua importância como zona privilegiada de autonomia, mobilidade, contactos sociais e como rotina de vida.

A indústria foi um marco muito importante na vida do homem, com o progresso industrial as pessoas passaram a trabalhar fora de casa. Depois dos seus trabalhos laborais árduos as pessoas dirigiam-se para a comodidade das suas casas, deixando aos poucos a rua.

O estilo de vida das crianças das grandes cidades foi influenciado por questões como densidade populacional associada à densidade de tráfego automóvel, aspectos que associados à crescente violência e insegurança destes locais, leva a que a independência de mobilidade de crianças em meio urbano seja inferior, comparativamente a crianças de meios rurais (Arez e Neto, 2000).

A diminuição da independência de mobilidade, aparece também associada a uma menor autonomia de mobilidade, na medida em que as

crianças passam cada vez menos tempo na rua quer sozinhas (e.g., percursos casa - escola) quer acompanhadas por amigos em situações lúdicas. Existe uma relação directa entre a autonomia de mobilidade e a representação cognitiva da criança do espaço físico, do jogo e actividade física e das relações sociais (Neto, 1999; 2004).

O desenvolvimento motor da criança é influenciado por uma multiplicidade de contextos com especial relevo para as actividades informais de rua, no recreio escolar, com os pais, em actividades institucionalizadas de tempos livres, privadas ou de iniciativa municipal. Os dados disponíveis sobre as rotinas de vida quotidiana das crianças dão-nos a indicação preocupante sobre as restrições existentes quanto às actividades motoras e lúdicas das crianças dos nossos dias (Neto, 1997).

Os movimentos considerados fundamentais como correr, andar, puxar, empurrar, escorregar, agarrar, lançar, saltar, trepar, são suporte de um posterior desenvolvimento motor, na perspetiva de Neto (1987).

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

Os jovens necessitam fundamentalmente de dispor de espaços para experimentar, para se apropriar, para modificar, poder jogar o jogo que constitui uma prática essencial ao seu desenvolvimento físico, intelectual e afectivo.

Promover actividades físicas simples em que se assumam e valorizem estilos de vida ativos, anulando comportamentos sedentários. Tudo isto deve ser encarado como a promoção de saúde e prevenção de doenças. (Mota,2002,cit in Pereira et al,2002).

A actividade física para o sujeito é uma forma de prevenção de doenças e para os governos é um dos métodos de promoção da saúde da população, assim uma população mais saudável reflecte uma redução nos custos com a saúde, trazendo benefícios económicos para o país. Os resultados destas atitudes não se verificam de imediato mas a médio e longo prazo.

As rotinas de vida dos jovens de hoje são muito esquematizadas, recorrem aos meios electrónicos e à sua diversificação, tal com a televisão, os jogos electrónicos e os jogos de computador (e.g. Piéron, 1998; Vasconcelos & Maia, 2001), há redução nas deslocações para a escola. Os jovens têm estilos de vida sedentários, mas cabe à sociedade estimular e diversificar a atividade física (Cosco, 2006) para um melhor desenvolvimento social, afetivo e cognitivo. A atividade física é um meio importante para se obter um estilo de vida saudável, é cada vez mais claro os seus benefícios, tanto para a saúde individual, como para a saúde pública (e.g. Ott et al., 2000; Schaalma et al., 2000).

A independência de mobilidade dos jovens em contexto urbano vai se adquirindo desde criança, pelo nível de autonomia com que lhes dão, (sozinhos ou acompanhados) nos seus percursos habituais.

Segundo Bjorklid & Nordstrom, (2004), as crianças tem necessidade de ver e viver os espaços públicos com confiança, segurança e autonomia, precisam de explorar a cidade.

Segundo Karsten (2005), o comportamento da falta de mobilidade nas crianças nas cidades é derivado pelo aumento do tráfego automóvel, a insegurança nos espaços públicos e a estrutura e organização dos próprios espaços urbanos.

A mobilidade dos jovens há uns anos atrás não era diferente da mobilidade dos adultos, mas o que se tem vindo a verificar é que agora a autonomia dos adultos tem vindo a aumentar e a autonomia e a liberdade das

crianças tem vindo a decrescer bastante, isto pelo risco dos acidentes causado pelo tráfego automóvel.

A atividade pode ser atingida diariamente através de atividades físicas agradáveis e de movimentos do corpo no dia-a-dia, tais como caminhar para o local de trabalho ou escola, subir escadas, jardinagem, dançar e muitos outros desportos recreativos.

Rizzo (1988) considera que as atividades livres ocorrem de forma espontânea em espaços amplos, e são atividades como correr, trepar, saltar, escorregar, etc.

Segundo Gomes (1997), A Educação Física tem um papel primordial em ajudar as crianças a virem a ser adultos ativos e desportivamente cultos.

Kittä (2003; 2004), realizou um estudo na Finlândia e Bielorrússia onde produziu e aplicou um modelo hipotético em diferentes comunidades. Os jovens têm menos autonomia consoante a sua idade, e que a relação do jovem com o ambiente é influenciada pela idade e varia consoante o local da habitação.

Segundo *One False Move: A Study of Children's Independent Mobility*, redigido pelo Policy Studies Institute, que foi baseado em estudos idênticos de mobilidade de crianças e jovens no Reino Unido, indica uma perda dramática da mobilidade autónoma das crianças entre 1971 e 1990. Em 1971, 80 % das crianças inglesas com sete e oito anos de idade iam para a escola autonomamente, enquanto em 1990, esta dimensão decresceu para os 9 %. Há uma expectativa que em Portugal a situação seja idêntica, para comprovar terão de haver estudos.

Antigamente as pessoas podiam andar nos espaços exteriores sem qualquer dificuldade ou perigo, mas com a evolução do tempo esses espaços foram substituídos por estradas, prédios e casas de habitação, centros comerciais, áreas industrializadas, entre outras. Com toda esta evolução as pessoas conseguiram uma melhor qualidade de vida quanto à parte habitacional

que é sem dúvida mais cómoda e privilegiada que em tempos atrás, mas, em relação aos espaços exteriores perdeu-se qualidade de vida, porque para haver esta comodidade toda destruíram grande parte das áreas naturais. Houve conquistas mas também houve perdas, perdas essas muito importantes para a vida saudável do homem.

As crianças e jovens de hoje face à realidade dos pais, são bastantes mais prejudicados tanto a nível de saúde como a nível social. Enquanto os pais de antigamente podiam brincar e andar na rua, agora os seus educandos não tem estes espaços, o que se verifica na autonomia dos mesmos

Segundo a Organização Mundial de Saúde no Portal da Saúde, a mobilidade, a actividade física e os desportos saudáveis são essenciais para a nossa saúde e bem-estar. Actividade física adequada e desporto para todos constituem um dos pilares para um estilo de vida saudável, a par de alimentação saudável, vida sem tabaco e o evitar de outras substâncias prejudiciais à saúde.

A saúde esta cada vez mais relacionada com as condições sociais de cada individuo, confrontando-se, hoje em dia, com situações que no passado não existiam ou que se revelavam menos importantes. Exemplos disso são os acidentes, algumas doenças e as alterações dos hábitos alimentares. O exercício físico regular aos jovens proporciona-lhes vários benefícios para a saúde, tais como, (físicos, mentais e sociais).

O Portal da Saúde (2011) refere que os estudos indicam que nos adolescentes, quanto mais participarem em actividades físicas, menor será a probabilidade de virem a fumar; Nas crianças que são mais activas fisicamente verifica-se uma maior performance académica. Os jogos de equipa promovem de forma positiva a integração social e facilita o desenvolvimento das capacidades sociais dos adolescentes.

Segundo as orientações da União Europeia para a atividade física, as Políticas Recomendadas para a Promoção da Saúde e do Bem-Estar, a atividade física, a saúde e a qualidade de vida estão intimamente interligadas.

Não existe qualquer dúvida quanto ao facto de o sedentarismo ser um factor de risco para o desenvolvimento de muitas doenças crónicas, incluindo doenças cardiovasculares, que são uma das principais causas de morte no mundo ocidental. Além disso, uma vida ativa proporciona muitos outros benefícios sociais e psicológicos.

Promover atividades físicas simples em que se assumam e valorizem estilos de vida ativos, anulando comportamentos sedentários. Tudo isto deve ser encarado como a promoção de saúde e prevenção de doenças. (Mota,2002,cit in Pereira et al,2002).

No ponto de vista da saúde, a escola é um local indicado para incentivar e mobilizar os jovens a estilos de vida ativos. A escola para alguns jovens é a único local estruturado e a única oportunidade de realizarem atividade física.

O estudo que se desenvolveu tem como objetivo analisar a autonomia e independência das crianças/jovens e comparar com os pais quando tinham a idade dos filhos numa escola no meio Urbano.

Estes dados serão importantes para a construção de futuras intervenções que visem combater algumas das barreiras criadas à mobilidade das crianças principalmente no espaço urbano, como os riscos sociais, os riscos representados pelo tráfego, a inexistência de zonas como parques ou áreas verdes de fácil acesso e a inexistência de equipamentos adequados às diferentes idades das crianças. Uma boa caracterização do nível de independência de mobilidade das crianças portuguesas permitirá que seja feita a promoção de estilos de vida mais activos de modo a combater problemas como o sedentarismo e a obesidade infantil.

## **2. Enquadramento**

Este estudo está enquadrado no plano curricular do Mestrado de Educação para a Saúde, que prevê um trabalho de investigação/ação, no Agrupamento de Escolas Coimbra Sul que decorreu no segundo semestre do segundo ano.

O Agrupamento de escolas Coimbra Sul está situado no meio Urbano no centro da cidade de Coimbra.

Com base na revisão feita da literatura, os estudos sobre autonomia e mobilidade em Portugal indicam uma redução de autonomia e mobilidade nos jovens.

A questão social, as atividades programadas e pagas, as redes sociais e a televisão, são uns dos principais fatores implícitos na falta de autonomia e independência dos jovens.

O estudo mais recente sobre independência de mobilidade das crianças portuguesas, é o de Lopes (2011), que conteve crianças do 3º ao 10º ano, com idades entre os 8 e 15 anos e seus respetivos encarregados de educação, do centro da cidade, da pequena cidade, do meio rural, do meio urbano e suburbano. O estudo apontou que quanto mais idade tem a criança mais liberdade lhe é dada, mas os pais referem que caminhavam para a escola com 8 ou 9 anos.

A falta de autonomia, de mobilidade e de independência dos jovens é um problema que existe. A forma de ultrapassar este problema será planear, organizar e implementar atividades que visem o desenvolvimento pessoal, social e a promoção de saúde.

Segundo, Teves (2001) a rua, antes vista como expressão colectiva do lúdico, onde as crianças podiam brincar de forma mais livre e segura, não existe mais como tal. A rua deixou de ser um espaço colectivo, onde crianças e adultos podiam circular conviver de forma saudável, estabelecendo vínculos

afetivos, para se assumir como espaço destinado a veículos e aos excluídos socialmente.

Segundo os estudos realizados na área da mobilidade (Heurlin-Norender, 1996; Hillman e Adams, 1992; Kittä, 1995 e van der Spek et al., 1995), a insegurança das ruas provocada pelo trânsito, é a causa mais mencionada pela liberdade das crianças, o que leva os pais/educadores a não autorização dos seus educandos nas ruas. A independência e autonomia da criança varia muito do país que se vive.

Segundo Kittä (1995) as crianças finlandesas têm mais autonomia de ação que as da Europa Central, sendo a independência de mobilidade das crianças ainda mais baixa na Austrália do que em Inglaterra.

Lopes (2011) analisa os resultados do estudo, no centro de Lisboa, no meio urbano (Matosinhos e Linda- a- Velha), no suburbano (Brandoa), numa pequena cidade (Silves) e no meio rural (Redondo). As crianças e jovens tinham idades compreendidas entre os 8 e os 15 anos de idade. Verificaram que os jovens das escolas secundárias possuem de um maior grau de mobilidade independente do que crianças de escolas do 1º ciclo. A maioria das crianças e jovens vão para a escola com os pais de carro. As crianças do 1º ciclo preferiam ir para a escola de bicicleta, ao contrário dos jovens que para irem para a escola preferem ir de carro.

A liberdade de autonomia das crianças/jovens tem vindo a diminuir em todos os países. A razão primordial desta causa encontrada é o tráfego automóvel que circula no interior das populações e impõe restrições cada vez maiores às crianças em termos de autonomia.

As crianças/jovens que crescem em liberdade, são mais autónomas porque conhecem melhor o mundo que as circundam. Tem uma maior capacidade de adaptação e de sociabilização.

“A vida de um indivíduo na cidade está continuamente exposta a uma série tremendamente variada de características ambientais, algumas

possivelmente atraentes, outras muito ameaçadoras” (Heimstra et al., 1974, p. 93).

Segundo Sleaf e Warburton (1992), afirmam que as crianças inglesas, dos 5 aos 11 anos e verificaram que, estas expressavam uma maior atividade na escola nos intervalos das aulas do que em casa, restringiam-se a ver televisão e vídeos. A parte da atividade física que faziam era no trajecto casa-escola-casa, o que não era feito livremente, mas sim obrigatória.

A escola nos intervalos é o local onde os jovens praticam espontaneamente atividade física, usufruem do espaço livremente, interagindo com os seus pares. Mota e Sallis (2002), afirmam que durante o tempo de recreio os jovens podem escolher livremente um comportamento sedentário ou ativo, com diferentes níveis de energias.

Serrano e Neto (1997), procuraram compreender os estilos de vida ativa na área da educação para a saúde. A infância deve ser o ponto de partida, a partir das circunstâncias que a comunidade poderá oferecer (espaços verdes, espaços de jogo e desportivos, entre outros), pelas escolas (espaços de recreio a disciplina de Educação Física e Desporto Escolar) e pelos pais/educadores (interação parental). A avaliação das rotinas de vida e a independência de mobilidade de crianças nos meios urbanos permitem concluir que o sedentarismo tem vindo a aumentar de forma considerável nos últimos anos (Bogin, 1999; Piéron, 1999; Arez e Neto, 2000; Neto, 1999; Pereira e Neto, 1999; Pellegrini e Smith, 1998; Pomar e Neto, 1997; Pereira, Neto e Smith, 1997; Serrano e Neto, 1997).

## **2.1 Dever Social**

A família/ encarregados de educação tem um papel primordial na independência das crianças. É o meio que as rodeia que as desenvolve e que as prepara para a sua independência.

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

Segundo Pimentel (1985) o convívio dos jovens é pontual, limitam-se à convivência da escola e ao convívio da família. Enuncia que uma infância ou uma juventude com carências de experiência relacional leva a infância não vivida suficientemente.

Arez e Neto, (2000), referem que o estilo de vida das crianças do meio urbano foi influenciado com o aumento populacional associado à densidade de tráfego automóvel. Como tal existem aspetos associados à insegurança, a violência e a insegurança destes locais, leva a que a independência de mobilidade de crianças em meio urbano seja inferior, comparativamente a crianças de meios rurais.

## **2.2 Independência**

A independência de mobilidade é a possibilidade de tomar as suas próprias decisões de mobilidade e possibilitar uma ação de movimento.

Independência é ter mais liberdade de movimento, estar mais habilitado nos imprevistos do dia a dia. É uma competência para criar contactos sociais, e ter mais liberdade de caminhar livremente pelas ruas.

Espinosa e Ochaíta (1997) referenciam que os jovens que obtenham mais independência em criança serão mais autónomos, tem uma maior capacidade de contornar situações inesperadas e tem uma liberdade em estabelecer contactos sociais.

Neto (1999), refere que a independência de mobilidade deverá ter numa visão evolutiva.

### **2.3 Autonomia**

Autonomia é ter conhecimento em gerir livremente a sua vida e determinar a sua liberdade, efetuando racionalmente as suas próprias escolhas.

Fleming (1993), refere que a autonomia, é um método de desenvolvimento e de uma conquista, por um lado um risco e por outro um ganho de maturidade que envolve o sentido de responsabilidade.

Segundo Ryan & Deci, (2000) referem que os jovens cujos pais sejam promotores da autonomia são jovens mais determinados e com mais influência de aptidão tanto no desporto como nos cuidados de saúde.

Segundo Fleming (1997) refere que os jovens com mais autonomia, tem mais capacidade na criação da sua identidade e da sua individualização.

### **2.4 Mobilidade**

Mobilidade é ter liberdade de deslocação, dá mais abertura a uma sociabilização mais alargada, a outras culturas e pessoas fora da vizinhança.

Martins (2005) referencia que a mobilidade é a deslocação que se realiza quer seja no meio urbano ou no meio rural. A mobilidade é um meio que permite criar novos conhecimentos.

Segundo Kakihara & Sorensen( 2001), na América do Norte existem mais de 40% das famílias a possuírem um computador. Tendo em conta esta situação os jovens utilizando estas tecnologias, perdem o incentivo de utilizarem os espaços exteriores, o que é importante para a mobilidade.

### **2.5 Saúde**

A Organização Mundial da Saúde (2003) define a saúde como sendo o estado de completo bem-estar físico, mental e social. A saúde pode ser definida como o nível de eficácia funcional e metabólica de um organismo a nível micro (celular) e macro (social).

Saúde em contexto escolar, consiste em dotar as crianças e os jovens de conhecimentos, atitudes e valores que os ajudem a fazer opções e a tomar

decisões adequadas à sua saúde e ao seu bem-estar físico, social e mental, bem como a saúde dos que os rodeiam, conferindo-lhes assim um papel interventivo.

Saúde é uma forma de saber que implica consciencialização, responsabilização, solidariedade e valores, ou seja, o desenvolvimento de todas as suas capacidades físicas, mentais e sociais.

Segundo McMillan (2007) as crianças e jovens nesta última década nos países ocidentais tem vindo a perder o hábito de ir para a escola a pé ou de bicicleta. Naturalmente, que ao deixarem este modo de vida ativo vai haver mais sedentarismo. Para combater esta preocupação criaram programas de ações ligadas à saúde.

### **3. Metodologia do projeto**

#### **3.1 Diagnóstico da situação**

Existe em Portugal, alguns estudos realizados para compreenderem a mobilidade das crianças e jovens com o desenvolvimento nos últimos anos, Trocado (2012). Em relação à mobilidade e independência, Portugal, ainda não tem estudos realizados em todo o país.

Alves et al. (2011), realizaram um estudo em Castelo Branco para perceber os fatores que levam as crianças e os jovens decidirem qual o trajeto casa-escola.

Lopes (2011) realizou um estudo importante, para compreender como as crianças interagem livremente com o meio ambiente e a possibilidade de comparar os resultados de Portugal com os resultados de outros países. No estudo da mobilidade e independência das crianças os resultados confirmam os estudos anteriores que indicam uma redução da mobilidade da independência das crianças e um aumento no uso do automóvel na sociedade moderna (Fyhri,

Hjorthol, Mackett, Fotel, & Kytä de 2011; Hillman, 1993; Hillman, Adams, & Whitelegg, 1990; Kytta, 2004).

## **3.2 Objectivos**

### **3.2.1 Objectivos de Investigação**

1. Analisar a Autonomia da Mobilidade das crianças e jovens no meio urbano.
2. Analisar as Rotinas de Vida das crianças e jovens no meio urbano.
3. Analisar a Independência das crianças e jovens no meio urbano.
4. Analisar a Independência dos encarregados de educação dos jovens nos espaços físicos no meio urbano quando tinham a idade dos seus educandos.

### **3.2.2 Objectivos de Investigação Ação**

1. Discutir os dados obtidos e concluir sobre a autonomia da mobilidade dos jovens bem como das suas rotinas de vida.
2. Sensibilizar através de flyers.
  - 2.1 Sensibilizar as crianças e os jovens para benefícios de autonomia e mobilidade.
  - 2.2 Sensibilizar os encarregados de educação sobre os benefícios da autonomia.

## **3.3 Planeamento**

### **3.3.1 Implementação**

A implementação do projeto de investigação/ação foi realizado no Agrupamento de Escolas Coimbra Sul.

### **3.3.2 Atividades desenvolvidas**

1. Realizou-se em sala de aula a entrega dos questionários e autorizações para os encarregados de educação preencherem e autorizarem os seus educandos a preencher igualmente.

2. Realizou-se no grupo piloto a recolha das autorizações e de seguida efectuou-se o preenchimento dos questionários dos jovens que tinham autorização.
3. Efetuou-se uma ação de sensibilização e informação em contexto de sala de aula para os alunos do grupo piloto.
4. Realizou-se para o grupo piloto e seus encarregados de educação uma ação de sensibilização com o objetivo de sensibilizar para a prática de hábitos saudáveis através da independência, da autonomia e da mobilidade.
5. Realizou-se a distribuição de flyers à entrada da escola a todos os alunos e encarregados de educação que chegavam com os seus educandos à escola.

### **3.3.3 Estratégias**

1. Envolver encarregados de educação e os jovens na problemática, da importância da mobilidade e autonomia. Os encarregados de educação poderão inculcar aos jovens mais responsabilidade e mais liberdade.
2. Distribuir flyers à entrada da escola para todos os alunos, como reforço positivo da importância da mobilidade e autonomia que os encarregados de educação devem dar aos jovens.

### **3.3.4 Recursos**

Os recursos afetos ao estudo foram humanos e materiais.

Recursos humanos: jovens, encarregados de educação e uma docente (diretora de turma).

Recursos materiais: um computador portátil, um projetor multimédia, uma sala, cadeiras, mesas e flyers informativos.

### **3.4 Avaliação**

A avaliação foi feita através dos mesmos questionários (Lopes 2011) que foram aplicados aos encarregados de educação e jovens antes da intervenção. Permitiram verificar se existiram mudanças comportamentais.

### **3.4.1 Amostra**

Todos os elementos participaram voluntariamente neste projeto.

A amostra foi constituída por 165 encarregados de educação e 165 jovens (88 do género feminino e 77 do género masculino), jovens do 7ºano (53 alunos), 8ºano (52 alunos) e 9º ano (60 alunos), com idades compreendidas entre 12 e 16 anos.

Foi selecionado o 8º ano aleatoriamente, retirou-se uma turma que foi o grupo piloto. Este grupo foi constituído por 14 elementos (10 do género feminino e 4 do género masculino).

### **3.4.2 Instrumentos**

Questionário destinado aos encarregados de educação, facultados pelo Frederico Lopes, traduzidos e validados em português, que serviram para realizar o estudo de Children's independent mobility in Portugal.

Questionários destinado aos jovens, facultados pelo Frederico Lopes, traduzidos e validados em português, que serviram para realizar o mesmo estudo, Children's independent mobility in Portugal.

### **3.4.3 Procedimentos**

1. Pedido ao grupo de trabalho do Frederico Lopes da Faculdade de Motricidade Humana a cedência dos questionários e autorização para os utilizar.
2. Pedido ao Dr. Rui Mendes uma declaração para enviar a Direção-Geral da Educação (DGE) do Ministério da Educação e Ciência- à Monitorização de Inquéritos em Meio Escolar para o para declarar a metodologia e os instrumentos a aplicar para a concretização da investigação são adequados os objetivos definidos para a pesquisa a realizar (anexo II).
3. Pedido à Direção- Geral da Educação (DGE) do Ministério da Educação e Ciência- à Monitorização de Inquéritos em Meio Escolar

(anexo III): MIME autorização para utilizarmos os inquéritos, foi -nos concedido com o número de inquérito-0351600001.

4. Criação de um email do projeto para comunicação entre os intervenientes.
5. Ofício de apresentação do projeto e um pedido de autorização para a realização do mesmo ao Diretora do Agrupamento de Escolas Coimbra Sul (anexo IV).
6. Entregue o protocolo de aplicação dos questionários (anexo V).
7. Foi enviado aos encarregados de educação os questionários destinados aos mesmos e as autorizações para que os seus educandos possam também preencher os questionários (anexos VI, VII e XIV).
8. Recolha dos questionários dos encarregados de educação e autorizações de preenchimento para os seus educandos. Passagem dos questionários somente aos jovens a quem os encarregados de educação deram autorização (anexos VI, VII, VIII e XIV).
9. Triagem e contagem dos questionários recolhidos por turma.
10. Escolha aleatória da turma, para o grupo piloto.
11. Foram enviados convite aos encarregados de educação do grupo piloto para a 4<sup>a</sup> sessão (anexo IX).
12. Com esta turma foi colocado em prática três sessões de sensibilização. Uma só à turma, a segunda à turma e aos seus encarregados de educação e a terceira com a entrega de flyers à entrada da escola, tanto aos jovens como aos encarregados de educação que os iam levar à escola e ao grupo piloto foi entregue em sala de aula(anexos, X, XI, XII e XIV).
13. Envio do questionário aos encarregados de educação do grupo piloto, na qual foi realizada a intervenção, para avaliação e comparação com o mesmo questionário inicialmente preenchido pelas mesmas pessoas.

Avaliar se houve mudança de comportamento relativamente aos jovens (anexo VII).

14. Preenchimento dos questionários pelos jovens do grupo piloto, para realizar a avaliação e aferir se houve mudanças de comportamentos relativamente à autonomia e mobilidade depois da realização da intervenção (anexo VIII).
15. Introduzir os dados dos questionários na base de dados do SPSS e obter os resultados.

## **4. Resultados**

### **4.1 Jovens**

Número de jovens por ano escolar.

A amostra foi 165 alunos, (53 do 7.º Ano, 52 do 8.º Ano e 60 do 9.º Ano), são 88 do género feminino e 77 masculino.

Idade dos jovens

A amostra de 165 indivíduos é composta por 4 alunos com 11 anos, 35 alunos com 12 anos, 52 alunos com 13 anos, 56 alunos com 14 anos, 16 alunos com 15 anos e 2 alunos com 16 anos.

A forma como os jovens se deslocam para a escola.

O quadro 1 indica-nos que nas deslocações para a escola só 29 (17,6%) jovens fazem a viagem a pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo e 1 (,6) jovem faz a viagem de bicicleta.

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

	Frequência	Percentagem
A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo	29	17,6
De bicicleta	1	,6
Na carrinha	35	21,2
De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro	44	26,7
De carro	56	33,9

A maioria dos alunos utiliza transportes automóvel.

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

Pela leitura do quadro 2, verifica-se que no percurso de regresso a casa, 35 (21,2%) dos jovens fazem-no a pé a maior parte do caminho ou o caminho todo e 2 (1,2%) jovens numa bicicleta.

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

	Frequência	Percentagem
A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo	35	21,2
De bicicleta	2	1,2
Na carrinha	41	24,8
De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro	42	25,5
De carro	45	27,3

A maioria dos jovens deslocam-se de transportes automóveis.

Acompanhamento no regresso a casa.

No acompanhamento de regresso a casa, os jovens responderam a mais do que uma possibilidade. Verificamos que 39 (23,6%) jovens viajam sozinhos, 126 (76,4%) jovens viajam acompanhados por pai ou mãe, com outro adulto ou com jovens da mesma idade ou mais novos.

Tempo que os jovens demoram para chegar à escola.

A quadro 3 indica que 112 (67,9%) jovens demoram menos de 15 minutos a chegar à escola.

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

	Frequência	Percentagem
menos de 5 minutos	21	12,7
5 a 15 min	91	55,2
16 a 30 min	33	20,0
31 a 45 min	18	10,9
46 min ou mais	2	1,2

53 (32,1%) alunos demoram mais de 15 minutos para chegar à escola, poderá ser pela distância entre a habitação e a escola.

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

Dos 165 jovens, 125 (75,8%) jovens têm autorização para atravessar estradas com muitos carros sozinhos, e 40 jovens (24,2%) não têm autorização para atravessar estradas sozinhos.

A idade da autorização foi dada entre os 6 e os 13 anos, o maior número encontra-se na faixa etária dos 10 anos com 64 alunos, 24 a partir dos 11 anos, 14 aos 9 anos, 13 aos 12 anos, aos 8 e 13 anos 3 alunos, 1 aos 7 anos e por último 2 alunos a partir dos 6 anos.

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

No quadro 4 verificou-se que 149 (90,3%) jovens têm bicicleta e desta percentagem 88 (53,3%) jovens têm autorização para se deslocar de bicicleta sozinhos (quadro 5).

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

	Frequência	Percentagem
Sim	149	90,3
Não	16	9,7

**Quadro 5** - Valores de frequência e percentuais dos jovens que se deslocam na bicicleta em estradas principais no regresso da escola para casa.

	Frequência	Percentagem
Sim	88	53,3
Não	61	37,0

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

O quadro 6, relativamente à deslocação dos jovens autorizados a ir a parques e a casa de amigos sozinhos indica-nos que 103 (63,0%) jovens estão autorizados a fazê-lo.

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

	Frequência	Percentagem
Sim	103	63,0
Não	46	27,9

Quantas vezes por semana os jovens andam de bicicleta.

Podemos verificar que 26 (15,8%) jovens andam de bicicleta três ou mais dias por semana.

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

	Frequência	Percentagem
1 vez ou menos	84	50,9
Um ou dois dias	38	23,0
Três ou mais dias	26	15,8

84 (50,9%) jovens andam de bicicleta uma vez por semana ou menos e 38 (23,0%) jovens andam um ou dois dias por semana. Existem 26 jovens que não têm bicicleta.

Número de jovens que se deslocam em transportes públicos sozinhos.

O quadro 8 indica-nos que 108 (65,5 %) dos jovens estão autorizados a andar de transportes públicos sozinhos.

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

	Frequência	Percentagem
Sim	108	65,5
Não	56	33,9

Existe ainda um grande número de jovens que não têm autorização, 56 (33,9%) jovens.

Questões que preocupam os jovens quanto à sua segurança

O quadro 9 mostra-nos que 10 (6%) jovens sentem – se muito seguros e 81 (49,1%) jovens sentem-se seguros quanto à segurança do bairro ou seja local onde o jovem habita.

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

	Frequência	Percentagem
Muito seguro	10	6
Seguro	81	49,1
Pouco seguro	63	38,2
Nada seguro	11	6,7

Existe 63 (38,2%) jovens que se sentem pouco seguros, ainda é um número significativo, e 11 (6,7%) jovens sentem-se nada seguros.

#### **4.2 Encarregados de educação**

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

Os dados mostram que 108 (65,5%) jovens têm autorização para se deslocarem sozinhos para a escola.

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

	Frequência	Percentagem
Sim	108	65,5
Não	57	34,5

Existe ainda 57 (34,5%) jovens que não têm autorização.

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

No quadro 11 verificamos que existe um número reduzido de jovens que indicam alguma autonomia de mobilidade, apenas 15 (9,1%) jovens vão acompanhados para casa por um adulto uma vez por semana, seguido de 37 (22,4%) jovens que vão dois dias acompanhados por um adulto para casa.

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

Dias	Frequência	Percentagem
1	15	9,1
2	37	22,4
3	21	12,7
4	7	4,2
5	48	29,1

Três dias por semana 21 (12,7%) jovens, 4 dias por semana 7 (4,2%) jovens e finalmente predominando a falta de autonomia 48 (29,1%,) jovens vão acompanhados por um adulto para casa, 5 dias por semana.

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

31 (18,8%) dos encarregados de educação responderam que os jovens demoram entre 5 a 10 minutos no percurso a pé até a escola, entre 10 a 15 minutos 26 (15,8%) jovens , 4 (2,4%) jovens demoram entre 15 a 20 min., 3 (1,8%) jovens entre 20 a 25min., 5 (3,0%) jovens levam mais de 25 min. e 96 (58,2%) encarregados de educação responderam Não sei/não aplicável o tempo que os jovens demoram a chegar à escola a pé.

Respostas dadas pelos encarregados de educação quanto ao deixarem os jovens deslocarem-se para outros locais que não a escola, de curta distância.

No quadro 12, verifica-se que só 43 (26%) jovens vão geralmente sozinhos para locais de curta distância.

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

	Frequência	Percentagem
Geralmente vais sozinha	43	26
Geralmente acompanhada	76	46,1
Varia	46	27,9

Existe ainda um grande número de jovens sem autonomia para se deslocarem a curta distancia.

Jovens autorizados a atravessar estradas principais sozinhos.

Verifica-mos no quadro 13 que existe um número significativo de jovens com mobilidade e autonomia para atravessar estradas principais sozinhos, 141 (85,5%) jovens têm autorização.

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

	Frequência	Percentagem
Sim	141	85,5
Não	23	13,9

Apenas 23 (13,9%) jovens ainda não estão autorizados a atravessar estradas principais sozinhos.

Jovens autorizados pelos encarregados de educação para sair à noite.

Há apenas 26 (15,8%) jovens, com autorização dos encarregados de educação para sair à noite.

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

	Frequência	Percentagem
Sim	26	15,8
Não	131	79,4

131 (77,2%) Encarregados de educação não autorizam os jovens a sair depois do anoitecer.

Jovens autorizados para andar de bicicleta em estradas públicas sozinhos.

O quadro 15 menciona que 65 (39,4%) jovens estão autorizados pelos encarregados de educação a andar de bicicleta sozinhos em ruas principais, existe alguma autonomia e mobilidade.

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

	Frequência	Percentagem
Sim	65	39,4
Não	72	43,6

72 (43,6%) Jovens não têm autorização para se deslocarem de bicicleta em estradas públicas sozinhos.

Jovem que tem autonomia para andamento em transportes públicos sozinhos.

O (quadro 16) indica-nos que 91 (55,2%) jovens andam sozinhos de transportes públicos.

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

	Frequência	Percentagem
Sim	91	55,2
Não	74	44,8

74 (44,8%) Encarregados de educação não autorizaram os seus educandos a andar de transportes públicos sozinhos.

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

Das respostas dadas pelos encarregados de educação, 156 (94,5%) jovens têm telemóvel e 9 (5,5%) jovens não têm telemóvel.

Os encarregados de educação indicam que os jovens terem a posse do telemóvel permite a que 116 (70,3%) encarregados de educação se sintam mais confiantes em relação a deixar o seu filho sair sozinho, mas para 10 (6,1%) dos pais esse motivo não é suficiente.

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

O quadro 17 indica-nos que 98 (59,4%) dos encarregados de educação quando tinham a idade dos jovens deslocavam-se a pé a maior parte do caminho ou o caminho todo.

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

	Frequência	Percentagem
A pé a maior parte do caminho ou o caminho todo	98	59,4
Na carrinha	3	1,8
De autocarro, camioneta, comboio ou metro	52	31,5
Carro	7	4,2
Outro	2	1,2

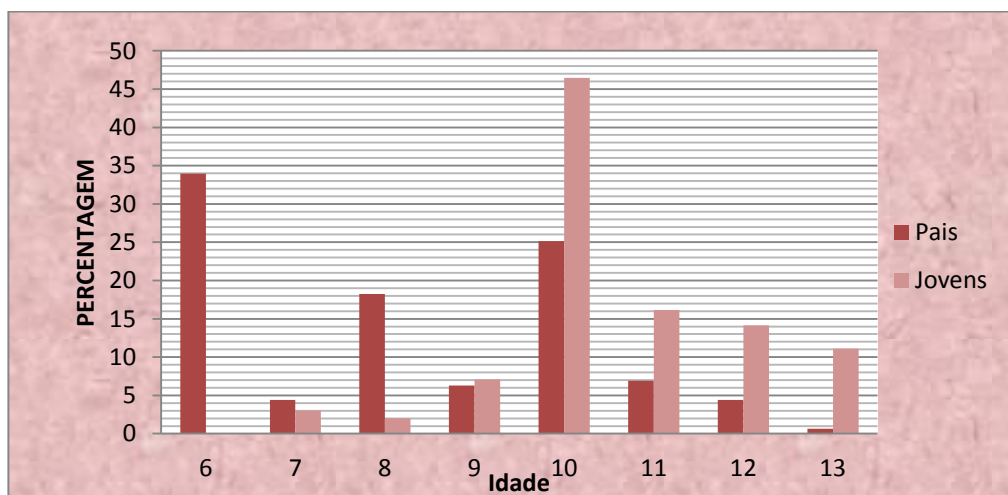
Dos 62 (37,5%) encarregados de educação deslocavam-se de carrinha, de autocarro, camioneta, comboio, ou metro e 2 (1,2%) encarregados de educação de outro transporte.

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

A leitura do gráfico indica-nos que a maioria dos pais/encarregados de educação adquiriram a sua autonomia e mobilidade entre os 6 anos de idade e os 10 anos de idade.

Os jovens conseguiram a sua autonomia e mobilidade em maior percentagem a partir dos 10 anos de idade.

### 4.3 Comparação da autonomia da mobilidade dos jovens com os encarregados de educação.



### 4.4 Projeto de intervenção com jovens e encarregados de educação.

Expomos os principais resultados do grupo piloto.

Selecionámos os resultados onde se verificaram mudanças de comportamento, quer pela parte dos jovens, quer pela parte dos encarregados de educação.

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

No quadro 18 verifica-se que depois da intervenção e da aplicação das estratégias existiu mudança no comportamento de um encarregado de educação.

**Quadro 18** – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para atravessar estradas sozinhos.

	Antes da intervenção	Depois da intervenção	Diferença
Sim	13	14	+1
Não	1	0	0

Mudança quanto à forma de deslocação para a escola

No quadro 19 verifica-mos mudança de comportamentos em dois encarregados de educação.

**Quadro 19** – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para se deslocarem em transportes públicos sozinhos.

	Antes intervenção	Depois intervenção	Diferença
De carro	11	9	-2
A pé, a maior parte do caminho todo	3	5	+2

Autorização para sair à noite.

Podemos verificar que 2 encarregados de educação alteraram o comportamento nas autorizações das saídas dos seus educandos.

**Quadro 20** – valores de diferenciação da autorização dada aos jovens para saírem à noite.

	Antes da intervenção	Depois da intervenção	Diferença
Sim	3	5	+2
Não	11	9	-2

Contínua a haver 9 jovens sem autorização de sair.

Verificar quantas crianças têm telemóvel antes e depois da intervenção e caso tenha telemóvel se isso faz com que os encarregados de educação se sintam mais descansados.

Dos 14 jovens, todos eles tem telemóvel, o que não indica confiança por parte dos pais. Após a intervenção houve alteração no comportamento de um encarregado de educação.

**Quadro 21** – valores de diferenciação quanto ao pais ficarem mais descansados quando os jovens com telemóvel saem sozinhos.

	A sua criança tem telemóvel?		Se sim, isto faz com que se sinta mais confiante em relação a deixar a sua criança sozinha?		
	Antes intervenção	Depois intervenção	Antes intervenção	Depois intervenção	Diferença
Sim	14	14	3	4	+1
Não	0	0	11	10	-1

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

No quadro 22, certifica-se que após a intervenção a preocupação dos encarregados de educação não desaparece mas reduz-se.

**Quadro 22** – valores de diferenciação quanto ao medo que os encarregados de educação sentem relativamente aos jovens poderem ser atropelados.

	Antes da intervenção	Depois da intervenção	Diferença
Bastante preocupação	10	7	+3
Muita preocupação	2	1	+1
Não muita preocupação	2	1	+1

Mudanças de comportamento relacionadas com o número de vezes que andam de bicicleta.

Após a intervenção verifica-se que os jovens andam mais dias de bicicleta.

**Quadro 23** – valores de diferenciação, quanto às vezes que os jovens andam de bicicleta.

	Antes intervenção	Depois intervenção	Diferença
1 vez ou menos	12	8	-4
Um ou dois dias	1	5	+4
Não se aplica (não tem bicicleta)	1	1	

## 5. Discussão

Os resultados desta investigação indicam-nos que os jovens têm uma diminuição de independência de mobilidade em relação à geração dos seus encarregados de educação. Kittä (1995) referencia essa realidade no seu estudo com crianças com muita mobilidade e independência, nos países nórdicos.

Nos nossos estudos verifica-se que nas deslocações de casa para a escola somente 29 jovens se deslocam a pé e 1 jovem de bicicleta. A maioria dos alunos utiliza transportes automóveis. Este estudo vai ao encontro do resultado do estudo de Arez (2000), que confirmou que a maioria da deslocação dos jovens é realizada de carro e acompanhados por um adulto, o

que revela falta de autonomia e mobilidade. No estudo de Lopes (2011), verifica-se que a maioria das crianças vão para a escola de carro com os pais. A autonomia de mobilidade e independência, vai aumentando consoante os jovens vão atingindo mais idade.

A maioria dos jovens estudados vão para a escola de carro e acompanhados por um adulto. O transporte automóvel é um fator negativo para a mobilidade e restringe o desenvolvimento social dos jovens, Mackett, Brown, Gong, Kitazawa & Pasquins, (2007);

Neto (2001) refere-nos que o transporte automóvel está associado a ter efeitos negativos, e que poderá comprometer o desenvolvimento social e as competências espaciais das crianças.

125 (75,8%) dos nossos jovens revelam autonomia para atravessar estradas principais, Kitta (1995) realizou um estudo com jovens Finlandeses e revela uma autonomia muito elevada para atravessar estradas principais.

Os jovens não autorizados pelos encarregados de educação a andar sozinhos de transportes públicos indicam a idade como limitadora de mobilidade, Hillman et, al. (1990) também verificaram nos seus estudos que a idade é o fator mais decisivo para o número de restrições impostas aos jovens no que se refere à independência de mobilidade.

Mesmo habitando a poucos minutos da escola os jovens inquiridos deslocam-se a maior parte das vezes de automóvel Hillman et, al (1990) referem que o aumento das deslocações em automóvel configura-se assim, como um dos principais responsáveis pelo decréscimo na independência das crianças.

Após a investigação, realizaram-se ações de intervenção a 14 jovens e seus encarregados de educação. Observou-se um número reduzido de encarregados de educação que mudaram os comportamentos para com os seus educandos em relação à mobilidade e independência.

## 6. Conclusão

Este estudo de investigação/ação evidência a reduzida autonomia de mobilidade em meio urbano nos jovens. Os resultados apontam para uma perda de autonomia e mobilidade comparativamente aos encarregados de educação, destacando o uso progressivo do automóvel.

Perante este problema, a escola desempenha um papel relevante na consciência dos encarregados de educação destes jovens. É importante desde cedo sensibilizar os encarregados de educação de que o automóvel é um meio essencial para todos, mas que poderá ser substituído a poucos metros da escola pelos jovens, indo a caminhar e ao mesmo tempo vão a conviver uns com os outros. Desta forma os jovens adquiriam mais autonomia e mobilidade.

Relativamente às ações de sensibilização, estas alertaram os jovens para a mobilidade e autonomia em alguns comportamentos. Os encarregados de educação modificaram o seu comportamento no que se refere andar de bicicleta, às saídas dos jovens, às deslocações dos jovens em transportes públicos e autorizarem a atravessar a estrada sozinhos. As preocupações dos encarregados de educação não desaparecem mas reduzem-se e o uso do telemóvel faz com que os educadores fiquem mais descansados quando os jovens saem sozinhos.

Nas intervenções evidenciamos as respostas dadas nos questionários pelos encarregados de educação e pelos jovens. Foi uma forma de os encarregados de educação refletirem sobre a mobilidade que tinham e a que concedem aos seus educandos.

Tendo em conta a duração da investigação/ação, é provável que com mais tempo poderia originar resultados mais positivos. Para nós o número reduzido do grupo piloto também foi visto como uma limitação.

Consideramos que o tempo que demoraram a autorizar a investigação/ação levou-nos a ter uma limitação no grupo piloto, quanto às

atividades planejadas. Tínhamos programado de uma forma mais lúdica, outra sessão de sensibilização o que não veio a acontecer devido ao pouco tempo que nos restava. Essa sessão era para ser combinada com os encarregados de educação no dia da sessão que tivemos todos, mas por compromissos dos encarregados de educação aos fins de semana e não podermos adiar muito mais tempo não se pode realizar.

Nas sessões de intervenção tirámo-las de uma forma positiva, participaram os jovens e encarregados de educação que estavam autorizados e voluntariamente, mas também jovens e encarregados de educação que não tinham autorizado. Estes encarregados de educação antes da sessão pediram para assistir e ficaram até ao final com os seus educandos da mesma forma que os outros todos.

Aos encarregados de educação que assistiram sem autorização não foi mandado o inquérito para a avaliação, mas se tivesse havido uma folha de presença tínhamos contabilizado mais três jovens e três encarregados de educação.

Para finalizar parece-nos importante referir que uma investigação/ação deveria começar com a sua implementação no início do ano letivo, isto para haver tempo de realizar mais ações de intervenção. Todos os protocolos e autorizações deveriam ser antes do começo do ano.

Consideramos relevante para projetos futuros mais intervenções que visem à independência de mobilidade.

## 7. Referências bibliográficas

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

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

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

Bjorklid, P. & Nordstrom, M. (2004). Children's Outdoor Environment – A Reality with Different Interpretations. An International Comparative Study. Vienna, Áustria. IAPS, 18.

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

Cosco, N. (2006). Motivation to Move: Physical Activity Affordances in Preschool Play Áreas. Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy. School of Landscape Architecture, Edinburgh College of Art Heriot Watt University.

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

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

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

Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N., & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18(5), 703-710.

Gomes, P. (1997) Dimensões de crescimento, maturação e desenvolvimento.

Heurlin-Norinder, M. (1996). *Children, Environment And Independent Mobility*. Study included in the project Children-Traffic-Environment, Education Institute of Stockholm.

Hillman, M. & Adams, J. (1992). Children's freedom and safety. *Children's Environments*, 9, 2, 11-22.

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

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

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

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

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

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

Kittã, M. (2011) Children s active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18(5), 703-710.

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

Mackett, L., Brown, B., Gong, Y., Kitazawa, K., & Paskins, J. (2007). Children's Independent Movement in the Local Environment *Built Environment*, 33(4), 454-468.

McMillan, T (2007). The relative influence of urban form on a child's travel mode to school. *Transportation Research Part A*: 41, 69-79.

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

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

Neto (2001). Aprendizagem, Desenvolvimento e jogo de atividade física. In M. Guedes (Ed.), *Aprendizagem Motora: Problemas e Contextos* (193-220). Lisboa: Edições FMH.

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

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

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

Ott, A., Pate, R., Trost, S., Ward, D. & Saunders, R. (2000). The use of uniaxial and triaxial accelerometers to measure children's "free-play" physical activity. *Pediatric Exercise Science*. 12, 360-370.

Piéron, M. (1998). Actividade física e saúde. Um desafio para os profissionais de educação física. In N. Armstrong, J. Constantino, M. Piéron, A. Marques, J. Dinis, R. Telama, e J. Pereira (Eds.) *A Educação para a Saúde. O Papel da Educação Física na Promoção de Estilos de Vida Saudáveis*, (39-80). Lisboa. Sociedade Portuguesa de Educação Física.

Pimentel, J. (1985). Os dados psicológicos – *espaço e seu significado no desenvolvimento da criança* segundo H. Wallon. In *Ludens*, 9, 39-43.

Rizzo, G. (1988). *Educação Pré-Escolar*. Rio de Janeiro: Ed. Francisco Alves.

Schaalma, H., Meertens, R., Van Mechelen, W. & Kok, G. (2000). Health education and the promotion of physical activity. In N. Armstrong, e W. Van Mechelen, (Eds), *Paediatric Exercise Science and Medicine*, (305-310). Oxford. Oxford University Press.

Teves, N. (2001) “O espaço da criança cidadã do próximo milênio”. In: J. Krebs, F.Copetti, R.Roso, S. Kroeff, H. Souza, *Desenvolvimento infantil em contexto*. Ed. Da UDESC, Florianópolis.

Trocado, P. (2012) “As deslocações casa-escola e a mobilidade das crianças e dos jovens: uma breve reflexão” *Cadernos curso de doutoramento em geografia flup*, 123-135.

Vasconcelos, M. & Maia, J. (2001). Actividade física de crianças e jovens – Haverá um declínio? Estudo transversal em indivíduos dos dois sexos dos 10 aos 19 anos. *Revista Portuguesa de Ciências do Desporto*, 1 (3), 44-52.

Van Der Spek, M. & Noyon, R. (1995). Children’s freedom of movement in the streets. Communication presented in the International Conference, *Building Identities – Gender Perspectives on Children and Urban Space*, Amsterdam: Gender Studies Department of the Royal Dutch Geographical Society.

# Anexos



## **Índice de anexos**

### **ANEXO I**

Questionário para os Encarregados de Educação ..... 45

### **ANEXO II**

Questionário para os jovens..... 53

### **ANEXO III**

Declaração do Dr. Rui Mendes para Direcção Geral da Educação ..... 59

### **ANEXO IV**

Pedido à Direcção Geral da Educação..... 61

Monitorização de Inquéritos em Meio Escolar..... 61

### **ANEXO V**

Ofício de apresentação do projeto e de pedido para a realização do mesmo na escola. .... 65

### **ANEXO VI**

Protocolo de aplicação dos questionários..... 67

### **ANEXO VII**

Autorização do Encarregado de Educação ..... 69

### **ANEXO VIII**

Convite para Encarregados de Educação..... 71

### **ANEXO IX**

Imagem da sessão com os jovens ..... 73

### **ANEXO X**

Power point da sessão com Encarregados de Educação..... 75

### **ANEXO XI**

Flyers ..... 81

### **ANEXO XII**

CRONOGRAMA ..... 83

**ANEXO XIII**

Sessões/Implementação.....85

**ANEXO XIV**

Poster.....87

# ANEXO I

## Questionário para os Encarregados de Educação

Ref:

### COMO SE DESLOCA A SUA CRIANÇA

Questionário para pais, mães ou cuidadores de crianças dos 10 aos 15 anos

#### AS PERGUNTAS QUE SE SEGUEM SÃO SOBRE O SEU FILHO

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

#### Regresso da escola para casa



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

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

Idade

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

Idade

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

Vezes por semana

1c) Quais são as razões principais que o levam a ir buscar a sua criança à escola (mesmo que já não o faça)?

(Por favor não assinale mais que três opções)

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


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

Ref:

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

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

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

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

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

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

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

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


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

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

---

### Outras deslocações





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

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

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

Percursos por semana

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

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


### Atravessar estradas

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

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

### Sair depois de anoitecer

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

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

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

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



Ref:

### Andar de bicicleta



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


### Transportes públicos



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

### Telemóveis



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

### Trânsito

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

**As perguntas seguintes são acerca de si**



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

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

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

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

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

Idade

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

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

**O seu agregado familiar**



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

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

Ref:

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

Número

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

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

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

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

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

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

15) Por favor escreva o seu código postal

-

16a) Quantos anos tem?

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

Menos de 30

30 a 44

45 ou mais

Ref:

16b) Qual é o seu sexo?  
Por favor assinale a opção para si e (se aplicável) para o seu parceiro

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

17a) Tem um trabalho remunerado?

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

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

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

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

Você .....

O cônjuge ou parceiro (a).....

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

Você .....

O cônjuge ou parceiro (a).....

17e) Quais as suas habilitações?

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

Muito obrigado pela sua participação 😊



## ANEXO II

### Questionário para os jovens

Ref:

#### COMO TE DESLOCAS






#### Questionário para crianças e jovens dos 10 aos 15 anos

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

#### CAMINHO DE CASA PARA A ESCOLA E DA ESCOLA PARA CASA



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






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

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






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

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


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

- 4) **Como vais para casa hoje?**  
*(Escolhe apenas uma opção)*
-  A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo
  -  De bicicleta
  -  Na carrinha
  -  De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro
  -  De carro
  - Outro, qual? : .....

- 5) **Com quem vais para casa hoje?**  
*(Escolhe as opções que achares necessárias)*
- Sozinho
  - Pai ou mãe
  - Outro adulto
  - Uma criança mais velha
  - Uma criança da mesma idade ou mais nova

- 6) **Como gostarias de fazer o caminho de casa para a escola e da escola para casa?**  
*(Escolhe apenas uma opção)*
-  A pé, a maior parte do caminho ou o caminho todo
  -  De bicicleta
  -  Na carrinha
  -  De autocarro, camioneta, comboio, eléctrico ou metro
  -  De carro
  - Outro, qual? : .....

**ANDAR A PÉ**

- 7a) **Estás autorizado a atravessar estradas com muitos carros sozinho?**
- SIM *(Por favor passa para a  Pergunta 7c)*
  - NÃO



Ref:

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

SIM

NÃO

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

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

Idade

Não estou autorizado a atravessar estradas com muitos carros sozinho

#### ANDAR DE BICICLETA



8a) Tens uma bicicleta?

SIM

NÃO (Por favor passa para a  Pergunta 9)

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

SIM Com que idade foste autorizado?

Idade

NÃO

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

SIM

NÃO

Não tenho uma bicicleta

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

Uma vez por semana ou menos

Um ou dois dias por semana

Três ou mais dias por semana

Não tenho uma bicicleta

**TRANSPORTES PÚBLICOS**



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

- SIM
- NÃO

**FIM-DE-SEMANA**

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

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

	Fui a casa de um amigo		
	Fui a casa de familiares ou adultos		
	Fui a um clube de jovens (escuteiros, catequese, etc.)		
	Fui às compras		
	Fui à biblioteca		
	Fui ao cinema		
	Fiquei com amigos na rua depois de escurecer		
	Fui a um parque, jardim, ou campo de jogos		
	Fiz desporto ou fui nadar (desportos individuais ou colectivos)		
	Fui andar a pé ou de bicicleta		
	Fui a um concerto ou a uma discoteca		
	Fui à igreja		
	Outro (escreve):		
	Outro (escreve):		
	Outro (escreve):		

**ONDE VIVES**

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

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

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

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

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

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

---

**SOBRE TI**

- 12) Quantos anos tens?

Idade

- 13) Tu és...

Rapariga  ou Rapaz

Ref:

### TV E JOGOS ELECTRÓNICOS

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

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
Manhã							
Tarde							
Noite							

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

horas

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

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
Manhã							
Tarde							
Noite							

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

horas

Muito obrigado pela tua ajuda 😊

## **ANEXO III**

### **Declaração do Dr. Rui Mendes para Direcção Geral da Educação**

#### **Declaração**

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

Coimbra, 2012-11-23

(Professor Doutor Rui Manuel Sousa Mendes)





# ANEXO IV

## Pedido à Direcção Geral da Educação

### Monitorização de Inquéritos em Meio Escolar



#### Monitorização de Inquéritos em Meio Escolar

[Início](#) » [Pesquisar inquéritos](#) » **Ficha de inquérito**

#### Dados da Entidade

Nome da entidade: Cecília Maria Da Silva Oliveira Lopes

Tipo de entidade: Outro: Estudante de Mestrado

#### Dados do Inquérito

##### Número de registo:

**0351600001**

##### Designação:

Inquéritos sobre a mobilidade e a independência

##### Descrição:

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

Pretende-se com esta uniformidade (de informação, processual e temporal) diagnosticar os padrões de mobilidade de crianças entre os 10 e os 15 anos de idade permitindo a sua comparação.

A participação deste projecto de investigação constitui uma oportunidade ímpar na criação de sinergias com peritos de renome internacional na criação de políticas, medidas e ferramentas contributivas para a melhoria das condições de vida das crianças. Neste contexto, a preparação e aplicação deste inquérito está a ser realizada de forma graciosa pelos peritos e investigadores nacionais.

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

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

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

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

Objectivos:

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

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

De facto, em 1971, 80% das crianças inglesas com sete e oito anos de idade iam para a escola autonomamente, enquanto que em 1990, esta proporção decresceu para os 9%. Existe uma expectativa de que a situação Portuguesa seja semelhante mas a sua confirmação exige estudos metódicos. A falta de mobilidade independente das crianças poderá contribuir para uma maior prevalência de alguns factores de risco para a sua saúde, como sedentarismo, atraso no desenvolvimento motor e obesidade infantil. As crianças que têm licença para se mover de forma independente têm a possibilidade de ir explorando áreas progressivamente maiores do seu envolvimento, o que permite a construção de representações cognitivas do espaço físico onde actuam mais ajustadas e consequentemente um melhor desenvolvimento cognitivo e social.

O projecto em desenvolvimento conta com a participação do Agrupamento de Escolas Coimbra Sul e com Instituto

Pedro Hispano-Granja do Ulmeiro

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

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

Periodicidade:

Pontual

Data do início do período de recolha de dados:

01-12-2012

Data do fim do período de recolha de dados:

01-03-2013

Universo:

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

Unidade de observação:

Método de recolha de dados:

O inquérito é composto por dois questionários: aos alunos(aplicado na sala de aula); aos Encarregados de Educação(preenchido em casa sendo o envio e devolução feita através do aluno).

Inquérito registado no Sistema Estatístico Nacional:

Não

Inquérito aplicado pela entidade:

Sim



## ANEXO V

### Ofício de apresentação do projeto e de pedido para a realização do mesmo na escola.

Coimbra, Janeiro de 2013

Ex<sup>ma</sup> Sra.  
Directora do Agrupamento de  
Escolas Coimbra Sul

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

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

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

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

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

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

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

Gratas pela sua colaboração, com os melhores cumprimentos,

Cecília Lopes, Carla Lopes

Coordenador do Projeto: Professor Doutor Rui Mendes



## **ANEXO VI**

### **Protocolo de aplicação dos questionários**

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

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

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

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



## ANEXO VII

### Autorização do Encarregado de Educação

Exm<sup>o</sup>/ª Senhor (a) Encarregado de Educação

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

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

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

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

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

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

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

Contato: [mobilidadeautonomia2012@gmail.com](mailto:mobilidadeautonomia2012@gmail.com)

**Cecília Lopes:** 911100323

**Carla Lopes:** 910577611

O Investigador  
**Cecília Lopes**

\_\_\_\_\_

---

#### AUTORIZAÇÃO

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

Data de nascimento da criança: \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_ Ano/Turma: \_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Assinatura do pai/mãe ou responsável)



## **ANEXO VIII**

### **Convite para Encarregados de Educação**

#### **CONVITE**

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

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

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

Para isso teremos de vir todos/ à escola,

02 de Abril pelas 17:30.

Participe na SESSÃO

**“AUTONOMIA E MOBILIDADE UMA VISÃO DIFERENTE”**





## ANEXO IX

### Imagem da sessão com os jovens





## ANEXO X

### Power point da sessão com Encarregados de Educação

#### **MOBILIDADE E AUTONOMIA DOS JOVENS /A SUA INDEPENDÊNCIA**

**Mestrado em Educação para a Saúde**

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



**a pé para  
a escola**

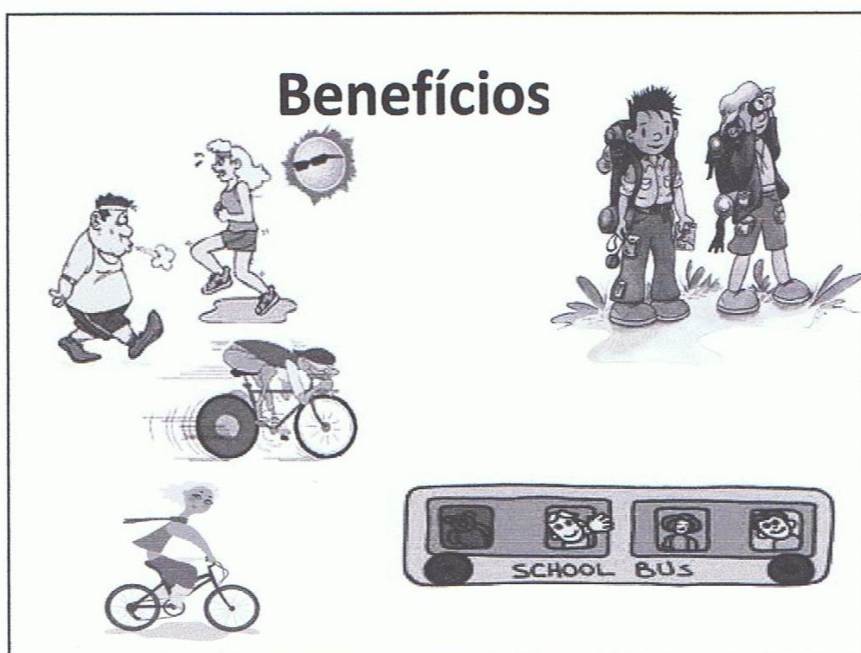
A revisão da literatura sobre estudos realizados em vários países, dão-nos a informação que o transporte escolar e a mobilidade independente nas crianças e nos jovens tem diminuído nas duas últimas décadas.

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

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

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

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



## **Benefícios**

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

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

## **Benefícios**

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

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

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

**EXCESSO DE PESO – 45 MINUTOS A 1 HORA**

A NÍVEL FÍSICO

A NÍVEL SOCIAL

A NÍVEL PSICOLÓGICO

**Com o aumento da idade...**

**Diabetes Mellitus tipo 2**

**Obesidade**

**Aterosclerose**

**Dislipidémias**

**Osteoporose**

**Hipertensão arterial**

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

## Benefícios a longo prazo

Previne osteoporose  
Previne artrose  
Previne perda massa muscular

Bloco do Vai Idoso

Melhora capacidade respiratória  
Aumenta eficiência trocas gasosas

Aumenta função intestinal  
Aumenta secreções digestivas



Melhora defesas  
imunológicas

Diminui tensão arterial  
Controlo factores de risco  
Diminui viscosidade sangue

## Aumento longevidade

Melhora  
funcionamento  
sistema nervoso e  
saúde mental

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

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

***A mudança é saudável.***



# ANEXO XI

## Flyers

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

## MOBILIDADE E AUTONOMIA



### COMPORTAMENTOS SAU DAVEIS

#### O QUE DEVEM FAZER?

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

#### O QUE SÃO?

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

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

#### O QUE DEVEM FAZER?

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

## ANEXO XII CRONOGRAMA

	2012			2013					
	O	N	D	J	F	M	A	M	J
Revisão de Literatura									
Instrumentos									
Reunião com a Presidente do Agrupamento de escolas									
Recolha de dados									
Análise de dados									
Redação de relatório									
Intervenção									
Avaliação dos resultados, redação e entrega do Trabalho de Projeto									
Defesa do Trabalho de Projeto									



## ANEXO XIII

### Sessões/Implementação

<b>SESSÕES COM JOVENS e ENCARREGADOS DE EDUCAÇÃO</b>					
Implementação e Avaliação com estratégia de sensibilização para mudança de comportamentos					
<b>PLANIFICAÇÃO</b>					
	Estratégias/Atividades	Objetivos	Duração	Recursos Materiais	Recursos humanos
<b>Sessão 1</b>	-Explicação do projeto e entrega dos questionários e respetivas autorizações de preenchimento, para os alunos darem aos seus encarregados de educação.	-Preencher os questionários e autorizar os seus educandos a preencherem.	20minutos	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Sala de aula,</li><li>✓ Mesas,</li><li>✓ Cadeiras,</li><li>✓ Questionário para os encarregados de educação e autorizações</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Diretores de turma</li><li>▪ Jovens do 7º, 8º e 9º ano</li><li>▪ A investigadora</li></ul>
<b>Sessão 2</b>	-Recolha dos questionários dos encarregados de educação e suas autorizações. -Explicação sobre o preenchimento dos questionários dos jovens.	-Recolher o máximo de dados possíveis dos jovens a quem os encarregados de educação deram autorização de preenchimento.	20minutos	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Sala de aula,</li><li>✓ Mesas,</li><li>✓ Cadeiras,</li><li>✓ Canetas</li><li>✓ Questionários.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Diretores de turma,</li><li>▪ Jovens do 7º, 8º e 9º ano</li><li>▪ A investigadora</li></ul>
<b>Sessão 3</b>	-Sugestões e debate de ideias sobre a mobilidade.	-Analisar a Independência das crianças e jovens no meio urbano.	20minutos 85	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Imagem de uma bicicleta.</li><li>✓ Projetor multimédia.</li><li>✓ Computador portátil</li><li>✓ Cadeiras</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Diretor de turma</li><li>▪ “turma piloto”</li><li>▪ As investigadoras</li></ul>

<p><b>Sessão 4</b></p>	<p>-Envolver os jovens e os encarregados de educação na problemática, juntos podem perceber a importância da mobilidade e autonomia e concordarem com a melhor forma para os jovens alcançar, intervindo os encarregados de educação e inculcar nos jovens as responsabilidades inerentes a mais liberdade.</p>	<p>-Apresentar os resultados obtidos na investigação. -Apresentar os benefícios que a mobilidade e autonomia têm para todo o ser humano, neste caso específico para os jovens.</p>	<p>30minutos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Projetor multimédia,</li> <li>✓ Computador portátil,</li> <li>✓ Power point,</li> <li>✓ Mesas</li> <li>✓ Cadeiras.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diretor de turma</li> <li>▪ Encarregados de Educação</li> <li>▪ “Turma piloto”</li> <li>▪ As investigadoras</li> </ul>
<p><b>Sessão 5</b></p>	<p>-Distribuição dos flyers aos jovens e seus educadores, à entrada da escola ao primeiro tempo/chegada dos jovens para as aulas.</p>	<p>-Reforçar a importância da mobilidade e autonomia que os encarregados de educação devem dar aos jovens.</p>	<p>20minutos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Flyers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Encarregados de Educação,</li> <li>▪ Crianças e Jovens,</li> <li>▪ Investigadora</li> </ul>

# ANEXO XIV

## Poster

11 de Janeiro de 2013

### Rotinas de Vida, Autonomia e Mobilidade de jovens em contexto Urbano.

Cecília Maria Da Silva Oliveira Lopes\*  
Rui Manuel Sousa Mendes\*\*

\*Estudante do Mestrado de Educação para a Saúde

\*\*Professor Orientador

Escola Superior de Educação de Coimbra, Escola Superior de Tecnologia da Saúde de Coimbra



#### Introdução

Considera-se pertinente estudar e comparar a autonomia e a mobilidade dos pais/cuidadores em relação aos jovens.

A questão que importa estudar da autonomia e da mobilidade dos jovens relaciona-se com as rotinas de vida dos jovens de hoje que são diferentes das rotinas de vida dos seus pais enquanto jovens. As ruas e espaços públicos de acesso à escola eram locais onde também se convivia e na qual se divertiam. Pouco a pouco esses espaços públicos foram perdendo a sua importância como zona privilegiada de autonomia, mobilidade, contatos sociais e como tal de rotina de vida ativa. É neste contexto que se estudou em Portugal esta temática (Neto, et al,1997)

(Lopes, F. et al, 2011).

#### Objetivos

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

1. Analisar a Autonomia e a Mobilidade dos jovens no meio urbano.
2. Analisar as Rotinas de Vida dos jovens no meio urbano.
3. Analisar a Independência dos jovens no meio urbano.
4. Analisar a Independência dos pais dos jovens nos espaços físicos no meio urbano quando tinham a idade dos filhos.

#### Metodologia

##### AMOSTRA:

- 145 jovens do 7º ano
- 122 jovens do 8º ano
- 96 jovens do 9º ano
- 145 Encarregados de Educação do 7º ano
- 122 Encarregados de Educação do 8º ano
- 96 Encarregados de Educação do 9º ano

##### Instrumentos:

Serão utilizados questionários (Lopes,2011), aplicados aos educadores e aos jovens, do Agrupamento de Escolas Coimbra Sul.

##### Tratamento de dados :

Estadística descritiva recorrendo ao Excel e à base de dados Spss.

##### Intervenção:

Ação de formação e sensibilização para pais, professores e crianças.



#### Resultados e Discussão

Já foi realizado um estudo semelhante de mobilidade de crianças e jovens no Reino Unido (Policy Studies Institute ), descreve uma perda dramática da mobilidade autónoma das crianças entre 1971 e 1990. De facto, em 1971, 80 % das crianças inglesas iam para a escola autonomamente, enquanto que em 1990, esta proporção decresceu para os 9%.

Existe uma expectativa de que a situação Portuguesa seja semelhante, mas a sua confirmação exige estudos. Neste sentido foi realizado em Portugal um estudo, de mobilidade com crianças mais jovens "Children's Independent Mobility in Portugal 2011"(Lopes,2011). É com o mesmo objetivo, de analisar a autonomia e independência dos jovens e comparar com os pais quando tinham a idade dos filhos que este estudo está a ser realizado numa escola do meio Urbano em Coimbra.

#### Conclusões

#### Bibliografia

- Lopes, et al, (2011). Children's Independent Mobility in Portugal.
- NETO, C. (1997). Tempo & Espaço de Jogo para a Criança: Rotinas e Mudanças Sociais, in Jogo e Desenvolvimento da Criança., Cruz Quebrada: Edições FMH
- Policy Studies Institute (1990).

#### Cronograma

	2012			2013					
	O	N	D	J	F	M	A	M	J
Revisão Literatura	█	█	█	█	█	█			
Instrumentos	█	█	█	█					
Recolha Dados				█	█				
Análise Dados				█	█				
Redação Relatório				█	█	█	█	█	█
Intervenção							█		