

Patrícia Trocado

As deslocações casa-escola e a mobilidade das crianças e dos jovens: uma breve reflexão

Resumo

Em vários países, o transporte escolar activo e a mobilidade independente nas crianças e nos jovens tem diminuído nas duas últimas décadas. Os pais são os principais decisores da opção modal da deslocação casa-escola das crianças ou, pelo menos, exercem uma grande influência na escolha modal dos jovens. Muitos dos comportamentos são transmitidos de pais para filhos, tornando cada vez mais dependentes do automóvel. As consequências destes processos, se não são incontornáveis, são de muito difícil correção no futuro da mobilidade sustentável das cidades. Torna-se então necessário identificar e analisar os factores que influenciaram estas alterações de comportamentos na escolha de modos de transportes, promovendo alternativas ao nível das políticas e práticas.

Na sequência dos trabalhos de investigação sobre estas matérias, faz-se aqui uma reflexão baseada em literatura nacional e internacional sobre a mobilidade das crianças e dos jovens, com especial destaque para as deslocações casa-escola.

Palavras-chave: Deslocações casa-escola, transporte escolar activo, mobilidade independente, mobilidade sustentável, opções modais

Abstract

In several countries, active school transport and independent mobility in children and youth has diminished in the past two decades. Parents are the main decision makers regarding the modal option of home to school travel in children, or at least they exert a great influence in the youth's modal choices. Many of the behaviours are transmitted from parents to children, who become increasingly more dependent on car use. The consequences of these processes, if not unavoidable, are very difficult to correct in the future of sustainable mobility in cities. It becomes necessary to identify and analyse the factors that have influenced this behaviour changes in the choice of transport mode, promoting political and practical alternatives.

Following the research works on these subjects, we try to make a reflection based on the national and international literature on children and youth mobility, particularly focusing on home to school travel.

Keywords: School travel, active school transport, independent mobility, sustainable mobility, travel model choices.

1. Introdução

A última década, foi profícua em literatura relacionada com a mobilidade das crianças e dos jovens, nomeadamente no âmbito de publicações na área da geografia. A avaliar pelo conteúdo, pode dizer-se que uma boa parte das preocupações têm-se centrado no comportamento das deslocações casa-escola dos jovens (McDonald, 2008; Pont et al., 2009; Sirard et al., 2008) Deste modo, a ênfase colocada nestes assuntos por geógrafos, vem somar-se a leituras que, tradicionalmente, eram comuns em outras áreas científicas, entre elas, a saúde, a medicina, a psicologia e o desporto.

O modo de transporte escolar activo (andar a pé e de bicicleta), tem vindo a diminuir consideravelmente nas últimas décadas, como opção modal nas crianças e nos jovens, nos países ocidentais (McMillan, 2007). Consequentemente, a actividade física das crianças e dos jovens diminuiu, o que origina o enquadramento

deste problema em vários programas e acções ligadas à saúde, de forma a reduzirem o sedentarismo e, em casos mais extremos, a obesidade nestas faixas etárias. Para além da promoção da actividade física nas deslocações casa-escola, são também accionadas medidas de mobilidade sustentável. O objectivo é incorporar a sustentabilidade nas opções modais e na saúde das crianças, jovens e respectivas famílias.

2. O Transporte Activo nas Crianças e nos Jovens

O transporte escolar activo (andar a pé e de bicicleta) é importante para a promoção da actividade física nas crianças e nos jovens (Fusco, et al. 2012). A literatura recente foca a maior capacidade e resistência física destas crianças e jovens quando comparados com aqueles que optam por um modo de transporte passivo (modos motorizados) (Faulker et al., 2009). No entanto, ao contrário do que seria desejável, estudos recentes demonstram uma diminuição do transporte activo e da mobilidade dependente nestas faixas etárias (Fyhri et al., 2009; Kopina, 2011). Dito de outra forma, cada vez mais, o transporte individual - o carro - é utilizado pelas crianças e pelos jovens para as deslocações casa-escola e nas suas actividades de lazer. Esta tendência é acentuada na medida em que quando a distância aumenta a probabilidade de realizar viagens activas para a escola e actividades de lazer diminui.

A dependência automóvel nesta faixa etária é bastante prejudicial por diversas razões. O bem-estar físico e a saúde das crianças e jovens são colocados em risco, sendo que vários estudos apontam para o aumento de peso e para a obesidade ou, até mesmo, complicações de saúde quando estes se tornarem adultos (Salomon et al., 2005). As crianças e os jovens que se deslocam maioritariamente de carro nas suas viagens tornam-se menos independentes. Para além, perderem o contacto com outros colegas e vizinhos, podem atrasar o seu desenvolvimento emocional e cognitivo, que retiram das relações sociais e da interacção com ambiente construído (Brown et al., 2008).

As escolhas modais das deslocações casa-escola são influenciadas por fatores demográficos, individuais, familiares, ambiente construído e diversos fatores externos (figura 1). Segundo Panter et al. (2008), os domínios individual,

ambiental, físico e externo influenciam a tomada de decisões relativamente ao modo de deslocação, enquanto os principais factores moderadores influenciam a força e a tomada de decisão.

A crescente expansão das áreas residenciais e o conseqüente aumento da distância entre o local de residência, o local de trabalho e as escolas, ou ainda a pressão social, a emancipação das mulheres e a complexidade dos horários e ritmos familiares, ilustram outros dos factores que justificam a preferência pela utilização do automóvel (McMillan, 2005).

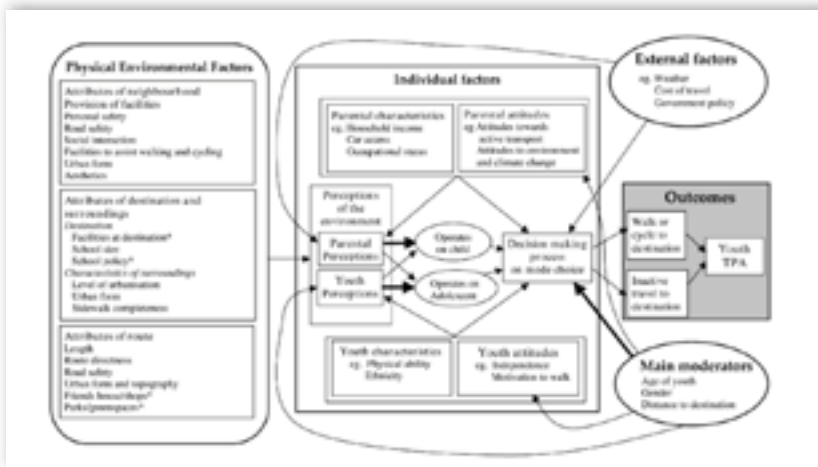


Figura 1 - Um Enquadramento conceptual dos factores que influenciam as escolhas modais nas deslocações casa-escola (Fonte: Panter et al., 2008, página 9)

É sabido que é na relação entre a dinâmica das redes de transportes e a organização dos territórios que se encontra uma boa parte das razões para a alteração dos hábitos de mobilidade. De facto, vários investigadores, políticos e organizações apontam o ambiente construído (distribuição e evolução do uso do solo, dinâmicas territoriais e a vizinhança), as infra-estruturas de transporte, a morfologia urbana, como factores fulcrais na justificação das opções modais das viagens, tanto nos adultos (Ewing et al, 2010), como nas crianças e jovens (Ling et al, 2007).

No entanto, à luz dos conceitos emergentes nos anos 90 do século XX, quando colocam os cidadãos no centro do debate dos sistemas de transportes, os estudos esquecem-se por vezes de avaliar os atributos que definem a utilidade reconhecida pelo indivíduo no momento de decidir perante as alternativas modais oferecidas (Taaffe et al, 1996). Apesar da morfologia urbana ser um factor importante, não é o factor que mais influencia os pais, encarados aqui como os condutores que têm de levar as crianças e jovens para a escola e para as suas actividades de lazer (McMillan, 2007). Os pais têm consciência das externalidades originadas pela dependência do automóvel, mas são as preocupações relacionadas com a segurança dos filhos que se sobrepõem no quotidiano das deslocações. As principais preocupações são o perigo de contacto com estranhos e lesões pedestres (Black et al., 2001). McMilan (2005), afirma que estas preocupações em agregados familiares com crianças mais jovens estas preocupações são maiores.

A opinião das crianças/jovens sobre a relação entre ambiente e as escolhas dos meios de transportes tem sido pouco explorada nos trabalhos de investigação (Mitchell et al., 2007). Predominantemente, a abordagem destes estudos centra-se nas experiências sobre as deslocações casa-escola das crianças e jovens, e não em abordagens nas quais as crianças e jovens participam ou são os destinatários (Fusco et al., 2012). Na realidade, enquanto agentes ativos das viagens, as crianças e os jovens podem relatar a sua opinião sobre as suas perceções, necessidades, receios e expectativas do ambiente construído nas deslocações casa-escola, ajudando na promoção do transporte escolar activo. Contudo, apesar das crianças/jovens terem consciência dos maus hábitos dos pais em questões de mobilidade, dos efeitos do congestionamento para o ambiente, da sinistralidade, ou ainda saberem quais são os transportes mais amigos do ambiente, admitem que em adultos o carro irá desempenhar um papel importante nas suas vidas (Susilo et al., 2012).

Daqui se deduz que a exploração dos mecanismo de influência de comportamento de pais para filhos, ou vice-versa, constituiu um importante espaço de investigação e intervenção do ponto de vista da sustentabilidade dos territórios. Ou seja, a aproximação aos comportamentos nas opções modais das crianças e jovens, constitui hoje um ponto de partida para orientar e/ou acautelar evoluções indesejadas na mobilidade.

Em Portugal, a investigação centrada na mobilidade a partir das escolas tem conhecido algum desenvolvimento nos últimos anos. Existem alguns estudos

para tentar perceber Os fatores que influenciam as escolhas modais nas deslocações casa-escola são temas que se destacam em estudos à escala das cidades de média dimensão, como é o caso do trabalho desenvolvido por Alves et al. (2011) para a cidade de Castelo Branco, ou o de Mota et al. (2007) que procura aferir, especificamente, a influência do factor género na escolha do modo de transporte activo nas deslocações para a escola.

Dos trabalhos consultados, uns apresentam uma abordagem mais quantitativa, nomeadamente, através do recurso a análises multivariáveis para os factores espaciais, o que permite identificar padrões de viagem dos alunos, enquanto outros enveredam por uma perspectiva mais qualitativa, utilizando com frequência a entrevista, o que permite uma maior proximidade com os pais, isto é, a possibilidade de explorarem factores de índole social e psicológica. Em ambos os casos, o objectivo é obter os motivos subjacentes às opções modais e a perceção que os pais têm do serviço de transporte e suas externalidades (Lang et al., 2010). Após apurados os factores sociais, psicológicos e espaciais os autores apontam recomendações e soluções como o *“Walking School Bus”* ou Planos Individuais de Viagem que visam a promoção do transporte activo neste grupo de população. Por estas razões, entende-se que uma parte substancial das questões de mobilidade deve ser trabalhada a partir das escolas, uma vez que, este é o modo mais assertivo para se intervir no sentido de alterar os hábitos e comportamentos de mobilidade nas crianças e nos próprios pais.

Em termos metodológicos, é possível também extrapolar indicações pertinentes dos trabalhos consultados. Entre elas, por exemplo a definição cuidada da faixa etária deve permitir distinguir as categorias das crianças das dos jovens, pois a idade é um dos fatores que mais influência as opções modais, e a influência dos pais sobre estas. Uma das soluções mais referenciada é a definição das Nações Unidas: crianças até aos 14 anos e jovens dos 15-24 (Holloway et al., 2000). Ainda sobre os grupos etários em observação, é notória, na maior parte destes estudos, a predominância da escolha de crianças como objeto alvo, deixando em aberto a necessidade de desenvolver mais investigação sobre os grupos de, uma vez que os resultados obtidos a partir das crianças não devem ser generalizados.

No que respeita ao âmbito geográfico abordado, verifica-se uma incidência dos trabalhos a grande escala e fortemente circunscritos aos territórios vizinhos da escola. No estudo de Mitra et al. (2012), conclui-se que existe uma relação

próxima entre a distância da viagem (casa-escola numa área de influência de 800 metros), a densidade populacional, o baixo rendimento e as deslocações casa-escola através do transporte escolar ativo. No entanto, exercício não foi testado em outras áreas de influência a partir da escola e noutras unidades geográficas. Ou seja, as futuras investigações devem estruturar modelos de análise em várias escalas tendo em consideração as diferentes perceções individuais.

3. As deslocações casa-escola e a mobilidade sustentável

As deslocações casa-escola representam uma parte significativa nas deslocações de uma cidade, tendo um impacto significativo no ambiente urbano. Estas deslocações de carácter pendular são relevantes pelo facto de coincidirem, com outras deslocações que fazem parte do quotidiano das famílias, no tempo (hora de ponta – manhã e tarde) e no espaço. Estas deslocações envolvem, diretamente, não só os alunos, os pais dos alunos, outros familiares, amigos e vizinhos, como também os docentes, os funcionários e outros indivíduos associados com a logística das atividades escolares.

Em quase todos os estudos, é referida a mudança de opção modal das crianças e dos jovens da deslocação a pé ou da utilização do transporte coletivo para o uso do automóvel no trajeto casa-escola e nas suas atividades de lazer, adotando cada vez mais uma mobilidade dependente (McMillan, 2005; Colins et al., 2010). Assim se explica o congestionamento gerado nas ruas perto das escolas, o que causa problemas na fluidez do tráfego e pode desencadear situações de perigo para crianças, jovens e adultos que viajam através de meios não-motorizados. Estes impactes são semelhantes, embora acentuados, nas áreas envolventes das universidades, proporcionado pela sua dimensão e oscilação de horários ao longo do dia (Mirales-Guasch et al., 2010).

A questão dos vários impactes do setor dos transportes, em particular, das deslocações casa-escola no ambiente e nas alterações climáticas, tem sido abordada no âmbito da mobilidade sustentável por algumas organizações internacionais como OCDE, Organização Mundial da Saúde, Comissão Europeia entre outras, sendo produzidos documentos e recomendações (Alves et al., 2011) à escala internacional. Na Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente e o Desenvolvimento, em 1992, foi reconhecida a importância das crianças para o desen-

volvimento sustentável e, portanto, o papel dos educadores no desenvolvimento de atitudes mais consentâneas com aqueles princípios (Kopinna, 2011). A União Europeia produziu orientações e recomendações específicas para a mobilidade urbana sustentável no Livro Verde “Por uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana” e no Plano de Ação para a Mobilidade para os Estados-Membros (Comissão Europeia, 2007). Aqui, os projetos de investigação, as campanhas de informação e a consciencialização, para os estudantes e as suas famílias, servem de alavanca à promoção de escolhas modais sustentáveis. Contudo, a transposição das diversas recomendações pelas distintas organizações e pelos vários países sobre a questão da mobilidade sustentável é muito diferente, no que toca ao quadro político-administrativo, do envolvimento da comunidade e dos próprios estabelecimentos de ensino (Alves et al., 2011). Estes projetos tiveram pontos de partidas diversificados: governo central, governos regionais, autoridades locais, ONG, instituições de ensino, ou parceria entre eles. No entanto, os planos de mobilidade para escolas e universidades são comuns em diversos países.

Contexto Internacional

As preocupações das deslocações casa-escola estavam associadas com a segurança rodoviária até ao início dos 90, “*Active and Safe Routes to School Program*”, no Canadá, Estados Unidos da América, Austrália, Reino Unido, todos com o apoio do governo (figura 2,3,4).



Além disso, estes programas foram consolidados através da ligação de estratégias de promoção de opções modais sustentáveis (andar a pé e de bicicleta) com a criação de parcerias entre entidades do governo e ONG.

Figura 2 – Inicitiva “Walking Bus” nos Estados Unidos da América (Fonte: <http://www.saferoutesbloomington.org/>)



Figura 3 – Promoção “Safe Routes to School Program”



Figura 4 – Promoção “Cycling” no Reino Unido (Fonte: <http://www.sustrans.org.uk/what-we-do/safe-routes-to-schools>)

Na Europa, a preocupação das deslocações casa-escola surgiu alguns anos depois, com exceção do programa “Safe Routes to school” na Dinamarca nos anos 70. Apenas, no século XXI, outros países como a Itália, França e a Bélgica começaram a desenvolver as suas próprias iniciativas, mas nem sempre apoiadas por programas e financiamento público. Muitas destas iniciativas foram desenvolvidas isoladamente por escolas e autoridades locais com apoio financeiro dos fundos europeus, sem serem incluídas nas estratégias nacionais de intervenção. Posteriormente, o governo central e regional começaram a apoiar estas iniciativas.

Caso Português

Em Portugal, as deslocações casa-escola não têm grande relevância na agenda política do governo central e nas autoridades locais. Contudo, reconhecem a importância deste assunto, mas existe uma falta de iniciativas estabelecidas. Somente existem algumas iniciativas pontuais ou enquadradas em parcerias com alguns projetos europeus de saúde, atividade física e mobilidade sustentável, como por exemplo o “*Civitas*”.

Apesar das diretrizes internacionais da mobilidade sustentável serem comuns para todos os estados-membros, Portugal encontra-se ainda em fase inicial na implementação das diretrizes estratégicas e da agenda política para a promoção do modo de transporte ativo e sustentável nas crianças e nos jovens. Este atraso teve impacto na forma como o governo e a administração pública procu-

aram promover a mobilidade sustentável, levando ao fracasso das iniciativas por diversos fatores: a passividade do governo, a competição entre os diferentes órgãos da administração pública para administrar esta problemática, e a dificuldade em abordar assuntos transversais como a mobilidade sustentável pelo governo e pela administração (Alves et al., 2011). Porém, recentemente foram produzidas algumas diretrizes no âmbito da mobilidade sustentável.

Na Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável 2015 (RCM nº109/2007) e no Programa Nacional de Alterações Climáticas (RCM nº104/2006 e RCM nº1/2008), a promoção de mobilidade urbana sustentável surge com uma principal questão na discussão de questões ambientais. O Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética – Portugal Eficiência 2015 (RCM nº80/2008) estabelece a obrigatoriedade de Planos de Mobilidade para centros empresariais/parques industriais com mais de 500 funcionários, na qual devem ser incluídas as escolas com mais de 500 alunos. A Agência Portuguesa do Ambiente em parceria com a Direcção- Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Associação de Municípios Portugueses e Centros de Investigação Universitários desenvolveram um projeto de mobilidade sustentável tendo como objetivo principal a elaboração de planos de mobilidades sustentável para os 40 municípios que se candidataram a este projeto, de forma a melhorar as condições de deslocação, a diminuição dos impactos no ambiente e o aumento da qualidade de vida dos cidadãos, (APA, 2010). Enquadrado nas grandes orientações estratégicas comunitárias e nacionais, deste projeto resultou o “Manual de Boas Práticas para Mobilidade sustentável”.

Especificamente, para as deslocações casa-escola, em 2009, o parlamento português delegou ao governo a elaboração do Plano Nacional de promoção da bicicleta e outros modos suaves e recomendou o desenvolvimento de campanhas de aprendizagem e consciencialização para escolas. Isto é uma oportunidade para reforçar e dar mais importância à mobilidade escolar sustentável, iniciativas que poderão ser financiadas pelo QREN 2007-2013.

Em Portugal, existe um número reduzido de projetos que abordem as deslocações casa-escola. No que diz respeito, às escolas do ensino básico e secundário, destaca-se o projeto “PEDIBUS” (figura 5), com ações piloto promovidas pela Câmara Municipal de Lisboa. O “PEDIBUS” funciona como um autocarro humano gratuito, em que as crianças, acompanhadas de um ou mais adultos

(familiares dos alunos em sistema de rotatividade), seguem a pé para a escola, segundo um trajeto com paragens pré-definidos, sendo elaborado o “Manual Pedibus” (Câmara Municipal de Lisboa, 2008). À semelhança deste projeto, os municípios do Barreiro e Loures, elaboraram planos de mobilidade para as escolas, inseridos no projeto “A Pé para a Escola” (figura 6) em parceria com o Centro de Estudos de Sociologia da Universidade Nova de Lisboa (CESNOVA et al., 2011).



Figura 5 – Sinalização da paragem do “PediBus” (Fonte: Própria)



Figura 6 – Promoção da Iniciativa “A pé para a escola” nos municípios do Barreiro e Loures (Fonte: CESNOVA et al.2011)

No município de Castelo Branco, após a elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável, 2008, surgiu a necessidade de um estudo específico para as deslocações casa-escola face aos seus impactes ambientais. Este projeto, como os anteriores, pretende promover uma mobilidade mais sustentável neste tipo de deslocações na cidade de Castelo Branco, através do estudo dos atuais padrões de deslocação e das barreiras existentes à mobilidade sustentável (Alves et al., 2011). No município de Aveiro, neste âmbito de projetos, existe a iniciativa “TocaPé”, projeto inserido no “*iwalk*”, entre outras intervenções enquadradas nos projetos “Ative Access” e o “Lifecycle”. O projeto EcoMobiReal, no município de Vila Real, apresenta como um dos seus objetivos desenvolver ações para a mobilidade para as escolas.

No que toca à mobilidade nas universidades, existem soluções implementadas ou em fase de implementação, algumas intervenções pontuais, como a tentativa de promover um sistema público de bicicletas nas Universidades do Minho, Porto e Lisboa (“Bute- Bicicleta de Utilização Estudantil”), e as ações desenvolvidas a partir do projeto “T.A.T. – Students Today, Citizens Tomorrow”, a promoção do “*carpooling*” e “*bikesharing*”.

4. Considerações Finais

A investigação vocacionada para a mobilidade das crianças e dos jovens, centrando-a na esfera das deslocações casa-escola, por ser uma forma de promover a mobilidade sustentável no contexto urbano, está a ganhar relevo no quadro nacional e internacional,

As atitudes dos pais influenciam as opções modais nas deslocações casa-escola e nas atividades de lazer das crianças e dos jovens, não só no presente, como também comprometem as escolhas no futuro como possíveis condutores.

Apesar de alguns pais alegarem que a dependência do automóvel não é uma escolha, mas sim uma necessidade, pois não têm outro modo de transporte que se ajuste às rotinas familiares, principalmente nas áreas suburbanas (McMillan, 2007), acrescenta-se a quase institucionalização como norma social que é mais seguro levar os filhos para a escola de carro. As razões justificativas que os pais mais indicam são: os perigos das deslocações a pé, a falta de infraestruturas como passadeiras, a condução perigosa de outros condutores e a distância a percorrer.

Perante este cenário, a escola desempenha um papel importante no desenvolvimento da consciência das crianças e dos jovens para uma mobilidade mais sustentável, tornando-os mais independentes e incentivando a utilização de transporte ativos. Se, por um lado, é imprescindível que os pais compreendam que os seus comportamentos de mobilidade exercem forte influência sobre os filhos, no futuro, na continuação da utilização do automóvel, torna-se necessário criar condições que permitam convencer os pais de que é seguro e benéfico ir para a escola de transportes coletivos ou transportes ativos até mesmo para as próprias crianças e jovens.

A partir dos anos 90, alguns países, como a Nova Zelândia, Áustria, Estados Unidos, Reino Unido, e mais tarde, em outros da Europa, têm desenvolvido ações

de sensibilização junto das crianças, dos jovens e dos pais, na escolha do modo transporte mais seguro e benéfico para o ambiente e para as próprias crianças e jovens, traçando planos de viagem personalizados ou através da promoção de transportes ativos escolar (“*Safe Routes to School*”, “*Walking Bus*”). Contudo, em Portugal, para além de campanhas de sensibilização pontuais ou projetos de curta-duração, ainda se estão a dar os primeiros passos, carecendo de reconhecimento político e social neste domínio.

Assim, as campanhas de sensibilização e consciencialização na comunidade escolar são fulcrais para promover a alteração dos hábitos de escolha nos estudantes e incentivando uma mobilidade sustentável ativa e, a montante, é fundamental promover espaços de investigação sobre os comportamentos de grupos etários de jovens, tentando extrapolar não só os fatores sociais e económicos, mas também os fatores territoriais subjacentes à adoção dos comportamentos e dos ritmos de mudança conseguidos para cada caso.

Bibliografia

- Agência Portuguesa do Ambiente (2010) *Projeto Mobilidade Sustentável: Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável*: 275. A
- 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.
- Black C, Collins A, Snell M (2001) Encouraging walking: the case of journey-to-school trips in compact urban areas. *Urban Studies* 38:1121-1141.
- Brown B, Mackett R, Gong Y, Kitazawa K, Paskins (2008) Gender differences in children’s pathways to independent mobility. *Children’s Geographies* 6 (4): 385–401.
- Câmara Municipal de Lisboa (2008) *Manual Pedibus*:30. Lisboa.
- CESNOVA, Câmara Municipal do Barreiro, Câmara Municipal de Loures (2011) *Mobilidade Sustentável em Comunidades Escolares: Projeto A pé para Escola*: 27.
- Collins D, Kearns R (2010) Walking school buses in the Auckland region: A longitudinal assessment. *Transport Policy* 17: 1-8.
- Comissão Europeia Livro Verde: Para uma Nova Cultura de Mobilidade DGET, Bruxelas, 2007.
- Ewing R, Cervero R (2010) Travel and the built environment: a meta-analysis. *Journal of the American Planning Association* 76 (3): 265–294.
- Faulkner G, Buliung R, Flora P, Fusco C (2009) Active school transport, physical activity levels and body weight of children and youth: a systematic review. *Preventive Medicine* 48: 3-8.

- Fyhri A, Hjorthol R (2009) Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography* 17 (5): 377-384.
- Fusco C, Moola F, Faulker G, Buliung R, Richichi V (2012) Toward an understanding of children's perceptions of their transport geographies: (non)ative school travel and visual representations of built environment. *Journal of Transport Geography* 20:62-70.
- Holloway S, Valentine G (2000) *Children's geographies and the new social studies of childhood*. Children's Geographies: Playing, Living, Learning: 1–26. Routledge, London.
- Kopinina H (2011) Kids and cars: Environmental attitudes in children. *Transport Policy*, 18 (2):573-578.
- Lang D, Collins D, Kearns R (2010) Understanding modal choice for the trip to school. *Journal of Transport Geography* 18:1-6.
- Lin J, Chang H, (2010) Built environment effects on children's school travel in Taipei: independence and travel mode. *Urban Studies* 47 (4), 867–889.
- McDonald, NC (2008) Critical factors for active transportation to school among low-income and minority students. Evidence from the 2001 National Household Travel Survey. *American Journal of Preventive Medicine* 34:341-344.
- McMillan T (2005) Urban form and a child's trip to school: the current literature and a model for future research. *Journal of Planning Literature* 19 (4):440-456.
- McMillan, T (2007) The relative influence of urban form on a child's travel mode to school. *Transportation Research Part A*: 41, 69-79.
- Miralles-Guasch C, Domene, E (2010) Sustainable transport challenges in a suburban university: The case of the Autonomous University of Barcelona. *Transport Policy* 17: 454-463.
- Mitchell H, Kearns R, Collins D (2007) Nuances of neighbourhood: children's perceptions of the space between home and school in Auckland, New Zealand. *Geoforum* 38 (4): 614–627.
- Mitra R, Buliung R (2012) Built environment correlates of active school transportation: neighborhood and the modifiable areal unit problem. *Journal of Transport Geography* 20 (1): 51–61.
- Mota J, Gomes H, Almeida M, Ribeiro J, Carvalho J, Santos M (2007) Active versus passive transportation to school-differences in screen time, socioeconomic position and perceived environmental characteristics in adolescent girls. *Annals of Human Biology* 34:273-282.
- Page A, Cooper A, Grieve P, Jago R (2010) Independent mobility, perceptions of the built environment and children's participation in play, active travel and structured exercise and sport: the PEACH project. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 7 (17).
- Panter, JR, Jones, A, van Sluijs, E, Griffin, S (2010) Attitudes, social support and environmental perceptions as predictors of active commuting behaviour in school children. *Journal of Epidemiology and Community Health* 64 (1): 41–48.
- Pont K, Ziviani J, Wadley D, Bennet S, Abbott R (2009) Environmental correlates of children's active transportation: a systematic literature review. *Health & Place* 15(3): 849-862.
- Salmon J, Timperio A, Cleland V, Venn A (2005) Trends in children's physical activity and weight status in high and low socioeconomic status areas in Melbourne, Victoria, 1985–2001. *Australian and New Zealand Journal of Public Health* 29 (4): 337–342.

Sirard JR, Slater ME (2008) Walking and bicycling to school: a review. *American Journal of Lifestyle Medicine* 2(5): 372-396.

Susilo Y, Waygood O (2012) A long term analysis of the mechanisms underlying children's activity-travel engagements in the Osaka Metropolitan Area. *Journal of Transport Geography* 20 (1): 41–50.

Taaffe E, Gauthier H, O'Kelly M (1996) - *Geography of Transportation*. 2ª Prentice Hall, Inc., New Jersey.

Legislação

Resolução do Conselho de Ministros nº 104/2006 de 23 de agosto de 2006.

Resolução do Conselho de Ministros nº 109/2007 de 20 de agosto de 2007.

Resolução do Conselho de Ministros nº 1/2008 de 4 de janeiro de 2008.

Resolução do Conselho de Ministros nº 1/2008 de 20 de maio de 2008.

Sítios:

<http://www.ative-access.eu/> Consultado em 10-01-2012.

<http://www.iwalktoschool.org/> Consultado em 09-01-2012.

<http://www.lifecycle.cc/> Consultado em 10-01-2012.

<http://www.tat-project.eu/> Consultado em 12-01-2012.

<http://www.saferoutesbloomington.org/> Consultado em 09-01-2012.

<http://www.saferoutespartnership.org/home> Consultado em 09-01-2012.

<http://www.sustrans.org.uk/what-we-do/safe-routes-to-schools> Consultado em 10-01-2012.

