



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CAMPUS FLORIANÓPOLIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO FÍSICA

Olga Maria da Silva Bezerra Cavalcanti

**Percepção de barreiras e facilitadores no deslocamento ativo para escola em crianças de
Florianópolis, SC: uma análise qualitativa**

Florianópolis

2024

Olga Maria da Silva Bezerra Cavalcanti

Percepção de barreiras e facilitadores no deslocamento ativo para escola em crianças de Florianópolis, SC: uma análise qualitativa

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Educação Física da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Mestra em Atividade Física relacionada a Saúde.

Orientador(a): Prof. Cassiano Ricardo Rech, Dr.

Florianópolis

2024

Cavalcanti , Olga Maria da Silva Bezerra

Percepção de barreiras e facilitadores no deslocamento ativo para escola em crianças de Florianópolis, SC: uma análise qualitativa / Olga Maria da Silva Bezerra Cavalcanti ; orientador, Cassiano Ricardo Rech, 2021.

87 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Desportos, Programa de Pós-Graduação em Educação Física, Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. Educação Física. 2. Temas transversais Educação Física . I. Rech, Cassiano Ricardo . II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Educação Física. III. Título.

Olga Maria da Silva Bezerra Cavalcanti

Percepção de barreiras e facilitadores no deslocamento ativo para escola em crianças de Florianópolis, SC: uma análise qualitativa

O presente trabalho em nível de Mestrado foi avaliado e aprovado, em 27 de fevereiro de 2024, pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof.(a) Cassiano Ricardo Rech, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.(a) Bruna Barbosa Seron, Dr.(a)
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Ciro Romélio Rodriguez Añez, Dr.
Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de Mestra em Educação Física.

Insira neste espaço a
assinatura digital

Prof. Michel Milisted, Dr.
Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Insira neste espaço a
assinatura digital

Prof. Cassiano Ricardo Rech, Dr.
Orientador

Florianópolis, 2024.

Dedico este trabalho a minha fonte de força e amor, meu filho Francisco.

AGRADECIMENTOS

A partir desse momento, suspiro... e penso, está quase chegando ao fim da caminhada... Mas antes não poderia deixar de registrar meus agradecimentos aos amigos e familiares que me estenderam a mão nessa jornada de mãe, estudante e profissional.

Dessa forma começo pelos meus pais. Ao meu Pai Artur por todo o incentivo aos estudos do seu jeitinho peculiar. A minha querida Mãe Valeria por todo o companheirismo, conselhos, consolos, apoio e carinho inigualável.

A minhas irmãs e sobrinhas pelos dias entregues as risadas.

Ao meu querido companheiro Ricardo, por toda a força, confiança e dedicação e incentivo durante essa caminhada. Obrigada por segurar minha mão e acreditar em mim mesmo quando eu não acreditava.

A você meu filho Francisco, que praticamente cresceu dentro dessa universidade, agradeço pela compreensão nos momentos que não pude sentar para brincar e os sorrisos mesmo depois de um dia cheio.

À Nicinha mulher inspiradora, me motivando sempre a seguir meus estudos, e do jeito que podia me acolhia de braços abertos.

Ao meu amigo Joel, agradeço por ter te conhecido, pelo apoio e por juntos nunca deixar nada nos abater. Por nossa amizade ser leve, pelas risadas, o incentivo e cuidado. Sucesso meu amigo! Estaremos sempre juntos...

A você Francisco Timbó que mesmo longe, em nenhum momento deixou de me apoiar. Estaremos sempre juntos onde quer que estejamos.

Ao meu orientador Cassiano Ricardo Rech, obrigada pela oportunidade, compreensão, apoio e paciência durante essa caminhada. Você é um professor incrível, humano e sempre busca transformar o processo da pós graduação o mais leve possível.

A minha amiga e irmã de alma, Jussara por toda cumplicidade.

As minhas amigas queridas Camila e Alessandra por todos os momentos vividos juntos e por sempre estarem na torcida por mim.

Aos amigos James, Kalil, Cleilson e Vando pela amizade e companheirismo.

Ao Grupo de Estudos e Pesquisa em Ambiente Urbano & Saúde (GeAS), agradeço sinceramente por me acolherem calorosamente e por contribuírem de maneira significativa para o meu desenvolvimento acadêmico, por meio da partilha de conhecimentos e experiências.

Agradeço à banca avaliadora deste estudo, formada pelos professores Ciro e Bruna. Obrigada pelo aceite do convite, assim como o compartilhamento de seus conhecimentos e contribuições para esta dissertação.

Expresso minha gratidão à Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), ao Centro de Desportos (CDS) e ao Programa de Pós-Graduação em Educação Física (PPGEF), especialmente à coordenação e ao corpo docente deste programa. Reconheço o valioso papel desempenhado por essas instituições no aprimoramento dos meus conhecimentos e na total disponibilidade oferecida para minha formação.

E por fim, a todos que torceram por mim e fizeram parte dessa caminhada. Obrigada!

Somos assim. Sonhamos o voo, mas tememos as alturas. Para voar é preciso amar o vazio. Porque o voo só acontece se houver o vazio. O vazio é o espaço da liberdade, a ausência de certezas. (Rubens Alves, 2005, p.56)

RESUMO

O trajeto de casa até a escola desempenha um papel crucial no cotidiano das crianças, influenciando sua autonomia, saúde e bem-estar. Compreender as experiências desses deslocamentos é fundamental para promover uma mobilidade mais ativa e saudável entre os escolares. O objetivo desta pesquisa é investigar a percepção de barreiras e facilitadores para o deslocamento ativo para a escola em crianças. Compreender os elementos que influenciam essa prática pode informar políticas e intervenções voltadas para a promoção de hábitos de deslocamento mais saudáveis e sustentáveis entre os escolares. Este estudo adota uma abordagem qualitativa e descritiva, buscando explorar em profundidade as experiências das crianças no contexto de seus deslocamentos para a escola. A pesquisa qualitativa permite uma compreensão rica e contextualizada das percepções, atitudes e comportamentos das crianças em relação à mobilidade ativa, enquanto a natureza descritiva do estudo visa identificar padrões e tendências relevantes dentro dessa temática específica. Participaram do estudo 24 crianças de escolas e bairros diferentes localizados no município de Florianópolis no ano de 2023. Foram realizados grupos focais com os escolares, com o objetivo de explorar as percepções e experiências dos escolares em relação ao deslocamento ativo para a escola, abordando temas como barreiras, facilitadores, preferências e sugestões para melhorar a mobilidade. Para analisar as falas dos estudantes foi utilizada a análise de conteúdo da Bardin. Para a caracterização e apresentação da amostra do estudo foi realizada estatística descritiva, por meio de frequências absolutas e suas porcentagens. A amostra continha estudantes entre 9 e 12 anos, sendo respectivamente 58,3% meninas e 41,7% meninos, todos frequentando o quinto ano do ensino fundamental. Em relação às características de deslocamento para a escola pelos escolares, a maioria possui veículo automotor em casa, incluindo carro e moto (70,8%), porém realizam o deslocamento a pé todos os dias da semana (54,2%) foi predominante. O tempo de deslocamento ativo superior a dez minutos ficou limitado a 47,1%, uma vez que a maioria destes residem próximo da escola que estudam. Além disso, apenas 45,8% dos escolares percebem a pavimentação nas ruas ao realizar esse trajeto. Em relação ao olhar dos escolares para as barreiras e facilitadores destaca-se como facilitador: presença de natureza, companhia dos amigos, casa bonita, mercadinhos, segurança, beleza; as barreiras relatadas foram ausência de calçadas, mato, ausência de transporte público, água escorrendo, falta de segurança, buracos na rua. Sendo assim ao desenvolver este tema deslocamento ativo dentro do contexto escolar, busca-se não apenas descrever as percepções das crianças, mas também gerar insights que possam subsidiar a formulação de estratégias direcionadas a promover deslocamentos mais saudáveis e sustentáveis entre os jovens em idade escolar.

Palavras-chave: Deslocamento ativo; escolares; educação física escolar.

ABSTRACT

The journey from home to school plays a crucial role in children's daily lives, influencing their autonomy, health and well-being. Understanding their experiences commuting is fundamental to promoting more active and healthy mobility among schoolchildren. The aim of this research is to investigate the perception of barriers and facilitators for active travel to school in children. Understanding the elements that influence this practice can inform policies and interventions aimed at to promote healthier and more sustainable commuting habits among the population. schools. This study adopts a qualitative and descriptive approach, seeking to explore in depth the children's experiences in the context of their displacement to the school. Qualitative research provides a rich and contextualized understanding of the children's perceptions, attitudes and behaviors in relation to active mobility, while the descriptive nature of the study aims to identify relevant patterns and trends within this specific theme. 24 children from schools and neighborhoods took part in the study located in the municipality of Florianópolis in the year 2023. The following were carried out focus groups with the students, with the aim of exploring their perceptions and experiences of schoolchildren in relation to active travel to school, addressing issues such as barriers, facilitators, preferences and suggestions for improving mobility. To analyze Bardin's content analysis was used to analyze the students' statements. To characterize and presentation of the study sample, descriptive statistics were performed using absolute frequencies and their percentages. The sample contained students between 9 and 12 years old, 58.3% girls and 41.7% boys respectively, all of whom were attending school fifth grade. Regarding the characteristics of commuting to school by schoolchildren, the majority own a motor vehicle at home, including a car and a motorcycle (70.8%), but walk every day of the week (54.2%) was predominant. Active commuting time of more than ten minutes was limited to 47.1%, since most of them live close to the school where they study. In addition, only 45.8% of the schoolchildren noticed the paving of the streets when they did this path. In relation to the schoolchildren's view of barriers and facilitators, the following stand out facilitator: the presence of nature, the company of friends, a beautiful house, grocery stores, safety, beauty; the barriers reported were the absence of sidewalks, undergrowth, the absence of public transport, leaking water, lack of security, potholes in the street. So developing this theme of active displacement within the school context, the aim is not to only describe the children's perceptions, but also generate insights that can to help formulate strategies to promote more efficient displacement healthy and sustainable among young people of school age.

Keywords: Active transportation; Schoolchildren; school physical education.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Características sociodemográficas dos escolares participantes da pesquisa. Florianópolis, Santa Catarina, Brasil, 2023. (n=24).....	41
Tabela 2. Características de deslocamento pelos escolares participantes da pesquisa. Florianópolis, Santa Catarina, Brasil, 2023. (n=24).....	42

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Percepção das crianças em relação às barreiras para o deslocamento ativo por escola	43
Quadro 2. Percepção das crianças em relação aos facilitadores para o deslocamento ativo por escola.	44

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Componentes estruturais do plano estratégico para o desenvolvimento de políticas, estratégias e ações de promoção da saúde no ambiente escolar.....	24
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AF	Atividade Física
CEP	Comitê de Ética em Pesquisa
CEU	Centro Nacional Unificado
DCNT	Doenças Crônicas Não Transmissíveis
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IREPS	Iniciativa Regional Escolas Promotoras de Saúde
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
GSHS	Global School -based Student Health Survey
OPAS	Organização Pan-Americana da Saúde
ODS	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável
ONU	Organização das Nações Unidas
TALE	Termo de Assentimento Livre Esclarecido
TCLE	Termo de Consentimento Livre Esclarecido Biblioteca Nacional
PeNSE	Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar
PSE	Programa Saúde na Escola
UNESCO	Organização Educacional, Científica e Cultural das Nações Unidas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA.....	16
1.2 OBJETIVOS.....	21
1.2.1 Objetivo Geral	21
1.2.2 Objetivos Específicos	21
1.3 DEFINIÇÃO DE TERMOS	21
2 REVISÃO DE LITERATURA	23
2.1 PROMOÇÃO DA SAÚDE NO AMBIENTE ESCOLAR.....	23
2.1.1 Políticas de promoção de saúde na escola	23
2.1.2 A participação das crianças na formulação de políticas para a infância	25
2.2 DESLOCAMENTO ATIVO NA INFÂNCIA	27
2.2.1 Prevalência de deslocamento ativo em crianças	28
2.3 AS CARACTERÍSTICAS DO AMBIENTE CONSTRUÍDO E SAÚDE	30
2.3.1 Características do ambiente construído e saúde na infância	30
2.3.2 O papel das Cidades Educadoras na infância	32
3 METÓDOS	35
3.1 DELINEAMENTO DO ESTUDO	35
3.2 CONTEXTO DA PESQUISA.....	35
3.3 CRITÉRIOS DE INCLUSÃO E EXCLUSÃO	36
3.4 PARTICIPANTES DO ESTUDO	36
3.5 ESTUDO PILOTO	37
3.6 COLETA DE DADOS	37
3.6.1 Etapa 1- Aplicação do questionário sociodemográfico	37
3.6.2 Etapa 2- Realização da dinâmica do Semáforo com jogo de cores	38
3.6.3 Etapa 3 – Aplicação do Grupo focal	38
3.7 ANÁLISE DE DADOS	39
4 RESULTADOS	41
5 DISCUSSÃO	49
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	56
REFERÊNCIAS	57
APÊNDICE A – TERMO DE CONSETIMENTO LIVRE ESCLARECIDO: PAIS	68
APÊNDICE B -TERMO ASSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO: ALUNO	70

APENDICE C – ROTEIRO SEMESTRUTURADO PARA GRUPO FOCAL.....	72
ANEXO A – QUESTIONÁRIO DO ESTUDANTE.....	74
ANEXO B - DECLARAÇÃO DA SECRETARIA DE EDUCAÇÃO DE FLORIANÓPOLIS	78
ANEXO B – PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA- UFSC.....	79
.....	79

APRESENTAÇÃO

Esta dissertação intitulada **“Percepção de barreiras e facilitadores no deslocamento ativo para escola em crianças de Florianópolis, SC: uma análise qualitativa”** insere-se na linha de pesquisa Educação Física, Condições de Vida e Saúde, área de concentração Atividade Física Relacionada à Saúde do Programa de Pós-Graduação em Educação Física da Universidade Federal de Santa Catarina (PPGEF/UFSC). A dissertação foi elaborada seguindo a norma regimental 02/2005 adotada pelo PPGEF/UFSC e é apresentado como requisito necessário para a obtenção do título de Mestra em Atividade Física Relacionada à Saúde.

Nesse sentido, a presente dissertação está estruturada da seguinte forma: introdução, revisão de literatura, métodos, resultados, discussão e considerações finais. Além disso também são apresentados os anexos, referentes ao instrumento de coleta de dados e as aprovações no Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade Federal de Santa Catarina (CEPSH-UFSC) e Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) em todas as etapas da pesquisa utilizadas neste trabalho.

1 INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA

A Atividade Física é um comportamento complexo que se manifesta através de pessoas se movendo, agindo e atuando em espaços e contextos culturalmente específicos e influenciados por um conjunto único de interesses, emoções, ideias, instruções e relacionamentos (Piggin, 2020). Com o crescente número de evidências sobre os benefícios da prática regular de atividade física, bem como a importância na prevenção de doenças e promoção da saúde, as iniciativas em esfera global têm criado esforços para aumentar o nível de atividade física da população (WHO, 2018).

Por outro lado, a inatividade física provoca consequências negativas como o aumento da prevalência de obesidade entre crianças e adolescentes sendo considerada como um problema de saúde pública mundial (Hu et al., 2021). Durante a infância e adolescência, a prática regular de atividade física tem papel importante na melhora do perfil metabólico, densidade mineral óssea, diminuição nos riscos de mortalidade em crianças com diabetes tipo I, qualidade do sono, desenvolvimento cerebral e na saúde mental, benefícios sociais, ampliação da socialização e das experiências motoras (Alvarez-Pitti et al., 2020). Além disso, o desenvolvimento de hábitos e experiências positivas relacionados à atividade física, podem aumentar a chance de ser mantida por toda a fase adulta (Morton et al., 2016).

Ao considerar intervenções para a promoção da saúde, a atividade física tornou-se um componente essencial para o modo de vida populacional, porém é necessário compreender os fatores ambientais, intrapessoais e interpessoais, bem como as barreiras e facilitadores no que concerne a realização da prática regular de atividade física entre crianças, jovens e adultos (Abdelghaffar et al., 2019).

Com o objetivo de agrupar estes fatores que determinam a prática de atividade física, Sallis et al., (2006) adaptou um modelo para a atividade física, considerando-a como um comportamento semelhante a outros comportamentos. Onde sugere que as intervenções visando a promoção da atividade física em vários níveis de influência (trabalho, tarefas domésticas, lazer e deslocamento) produziram resultados mais eficazes do que intervenções centradas apenas no indivíduo. O modelo propõe cinco níveis ou grupos de fatores: fatores intrapessoais, interpessoais, organizacionais, comunitários e políticas públicas. Esses níveis de fatores colaboram para a organização de estratégias voltadas para cada nível, demonstrando que o indivíduo está inserido em um sistema social e suas características com o ambiente formam a

base para os comportamentos relacionados a saúde. Dessa forma, para alcançar resultados duradouros, é crucial direcionar as intervenções para o indivíduo, a família o grupo e a comunidade.

Atualmente a prevalência de atividade física na população é considerada baixa (Hallal et al., 2012). As evidências apontam que 80% das crianças e adolescentes são fisicamente inativas e isso é relevante, pois esse grupo etário corresponde a 24% da população mundial. Esta situação alarmante, demanda a necessidade de planejamentos governamentais que fomentem ações, políticas e programas que tenham como objetivo principal a promoção de atividade física (ONU, 2015).

Assim, pode-se verificar que tais ações dialogam com as ações planejadas para alcançar os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), da Organização das Nações Unidas (ONU), para 2030 e do Plano de Ação Global sobre atividade física da Organização Mundial da Saúde (OMS), que tem dentro dos seus objetivos promover atividade física para crianças e adolescentes (WHO, 2018). Em relação aos ODS, cabe destacar o ODS 3 (boa saúde e bem-estar), ODS 5 (igualdade de gênero) e de acordo com os últimos estudos que associam a atividade física a um melhor desempenho acadêmico ODS 4 (educação de qualidade) (Álvarez-Bueno et al., 2017; Sing et al., 2019), evidenciamos o papel crucial da educação física na educação de alta qualidade. Nesse sentido, incentivar a prática regular de atividade física nesta população pode diminuir gastos nos sistemas de saúde, além dos inúmeros benefícios no ciclo de vida, como melhor aptidão muscular e cardiorrespiratória, estado nutricional, desenvolvimento motor, cognitivo e social (Guthold et al., 2020).

Em qualquer cenário, as escolas são um importante local para intervenções relacionadas a promoção da saúde e prevenção de agravos, abrangendo crianças e adolescente independente de suas características ou origem (Aston et. al, 2020). Após identificar esta potencialidade no ambiente escolar, a OMS e a Organização Educacional, Científica e Cultural das Nações Unidas (UNESCO) lançaram diretrizes que apresenta dentro do seu escopo, a transformação das escolas, tornando-as promotora da saúde. Ainda, os estudos têm reforçado a importância de identificar as ações de promoção da saúde que são desenvolvidas no ambiente escolar, bem como no entorno das escolas (Sutherland et al., 2016; Sallis et al., 2016; For Disease Control, 2013). A disponibilização espaços para práticas esportivas, recreação e lazer nestes espaços está diretamente associado com maior engajamento das crianças e adolescentes nas demais atividades escolares (Zhou;Wang, 2019). Além disso, o ambiente escolar é considerado um espaço seguro para maior engajamento dos escolares, quando comparados a outros espaços do ambiente urbano (Morton et al., 2016). Nesse sentido, ao dialogarmos com os escolares sobre

o espaço urbano, abrimos espaço para que os mesmos exponham a sua percepção sobre o espaço, sendo reconhecidos como conhecedores de suas próprias vivências oferecendo contribuições específicas (Wilson, et al., 2019). Projetos recentes de viagens ativas em todo o mundo têm incluído crianças em atividades colaborativas, nas quais participam ativamente na concepção das áreas ao redor de suas escolas, especialmente no design das ruas (Sustrans, 2020; Varma, 2021; Van Leer Foundation, 2024).

O trajeto até a escola para as crianças é repleto de desafios e oportunidades que moldam suas experiências educacionais (Perlroth; Branco 2017). Barreiras físicas, como longas distâncias e condições climáticas adversas, podem representar obstáculos significativos, dificultando o acesso regular à educação. Além disso, infraestrutura precária e falta de segurança nas vias podem criar um ambiente pouco propício para o deslocamento seguro. Por outro lado, a presença de calçadas bem conservadas, transporte público acessível e policiamento eficaz são facilitadores que promovem uma jornada mais segura e tranquila (Greca; Korff; Ryan, 2022). O apoio familiar desempenha um papel crucial, influenciando a percepção da criança sobre o trajeto e sua disposição para enfrentar desafios (Nyström et al., 2023). A interação social durante o percurso, como encontrar colegas de classe, também atua como facilitador, tornando o caminho mais agradável e motivador (Greca; Korff; Ryan, 2022). Assim, a análise dessas barreiras e facilitadores a partir do olhar dos escolares, destaca a importância de abordagens integradas para garantir um acesso equitativo à educação e promover um ambiente propício ao desenvolvimento infantil.

Nesta perspectiva, cerca de 53,3% da população mundial reside em grandes centros urbanos e a projeção para 2050 é que 68% passem a residir nas capitais (Nations et al., 2018; United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2022). Assim, a mudança nas estruturas das cidades torna-se cada vez mais necessária para promover a integração nos modos de deslocamento, a pé, bicicleta, ônibus e metrô (Malatesta, 2010). O deslocamento a pé proporciona inúmeros benefícios no contexto de saúde e social, dentre eles destaca-se a prevenção das doenças crônicas não transmissíveis (DCNT), melhorias nas características de saúde mental, maior interação e coesão social e sentimento de pertença no bairro (Buliung et al., 2021; Peralta et al., 2020b). Além disso, traz ganhos para o meio ambiente, como a diminuição na emissão de gases poluentes, melhora da qualidade do ar e redução em até 1,15 milhões de mortes anuais por acidentes de trânsito (OMS, 2018; Hamilton et al., 2021).

Partindo desta premissa, criar oportunidades para que os escolares se desloquem ativamente nos centros urbanos se torna um importante contribuinte para a promoção da AF,

meio ambiente e saúde (OMS, 2018; Hamilton et al., 2021). O envolvimento dos gestores da saúde, da educação e do planejamento urbano, em nível municipal, estadual e federal, no incentivo as ações que promovam o deslocamento ativo a partir de modificações do ambiente pode resultar em mudanças significativas na estruturação da cidade (Gadotti, 2009). A prevalência de deslocamento ativo de casa até a escola em crianças e adolescentes com idade entre seis e 15 anos em 73 países relatada pela Global School-based Student Health Survey (GSHS) mostrou que cerca de 38% dos meninos e 46% das meninas não utilizam bicicleta ou o deslocamento por meio da caminhada para a escola (Van Sluijs et al., 2021).

Partindo para a realidade local, dados da Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE) mostrou que 55,6% das crianças e adolescentes não vão até a escola por meio de deslocamento ativo (Thuany et al., 2021). Porém, ao incentivarmos o deslocamento ativo para escola, estamos transformando as cidades em ambiente acolhedor, transformando as ruas ocupadas por crianças e adolescentes mais seguras (Padilha; Levy; Morettin, 2020). Estudos apontam que espaços do ambiente urbano que proporcionam brincadeiras, caminhadas e atividade física tem efeito positivo no desenvolvimento da criança para a adolescência, sugerindo que um design multifatorial do ambiente é importante para a promoção e adesão de uma vida saudável também na idade adulta (McGrath et al., 2015).

Algumas ações e políticas de incentivo ao deslocamento ativo são observados em países como Holanda e Alemanha, onde as políticas de mobilidade urbana priorizam a caminhada e uso da bicicleta e as metas destas políticas são tornar o espaço urbano totalmente acessível através desses modais (Campbell; Wiltgen, 2020). No contexto da América Latina temos o exemplo de Bogotá com o projeto “Ciempiés”, iniciativa da Secretaria de Educação, que tem como objetivo fazer com que as crianças se desloquem a pé para a escola em pequenos grupos, acompanhada de voluntários e monitores que durante o percurso realizam jogos sobre segurança viária (Secretaria Distrital de Mobilidade de Bogotá, 2021). No Brasil destaca-se o projeto “Carona a Pé” que capacita comunidades escolares para que grupos de estudantes possam ir a pé para as escolas (Fleury et. al, 2021).

Ainda no país, o primeiro incentivo voltado para a mobilidade urbana foi a criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) em 2012, por meio do Ministério das Cidades e pensando em modificar o paradigma da mobilidade urbana no país, tem como objetivo principal promover melhorias nas condições viárias e priorizar o transporte ativo entre a população brasileira (Brasil, 2012). Este objetivo vai ao encontro com o ODS 11 voltado para as cidades e comunidades sustentáveis, por meio da mobilidade sustentável (ONU, 2015). Ao

garantir as condições de ir e vir da população, torna-se possível transformar as cidades em lugares de interação e convivência entre as pessoas.

A partir desses dados percebe-se a necessidade de aprofundar esta temática de deslocamento ativo entre crianças e adolescentes no trajeto escolar e questionar o porquê das crianças e adolescentes não serem estimulados em deslocar-se a pé de casa para a escola. Além disso, identificar quais as barreiras existentes que impedem o deslocamento ativo até a escola. Alguns fatores que podem influenciar estas questões são: a) o aumento do tráfego de veículos motorizados; b) aumento da violência urbana; c) inexistência de incentivos ao deslocamento ativo no ambiente escolar. Além disso, as características do ambiente urbano têm privilegiado ainda mais o aumento de veículos motorizados e a rua, antes lugar de convivência, vem se tornado nas últimas décadas um ambiente hostil para crianças e adolescentes (Speck, 2020). Os resultados desse estudo poderão ser importantes para apontar os motivos pelos quais as crianças não adotam o deslocamento ativo e assim sensibilizar as instâncias governamentais sobre a participação de escolares no fomento de políticas de mobilidade urbana no seu município disseminando a pauta de deslocamento ativo e práticas de AF no contexto escolar.

A relevância do presente estudo é justificada pelo significativo impacto na formação dos escolares como participantes ativos no desenvolvimento de políticas, programas e ações voltadas para a mobilidade urbana. O ato de escuta como participação política pode interferir no desenvolvimento de ações voltadas para o deslocamento ativo de crianças e adolescentes, no trajeto de casa para a escola e no entorno, uma vez que estes são influenciados diretamente pelas condições estruturais do entorno de suas escolas e pela escassez de estudos investigativos acerca dessa temática realizados em países com baixa e média renda no contexto da América Latina. Esses achados serão importantes para priorizar a criação de uma cultura de participação social voltada para criação características urbanas direcionadas para a mobilidade ativa por meio de ambientes favoráveis ao deslocamento ativo, e da criação e manutenção de vias públicas voltadas aos pedestres. A partir dessas iniciativas percebemos a desconstrução da cidade para veículos automotivos e observamos a construção da cidade voltada para a população, a partir do momento que levamos tema para dentro da escola impactamos a formação dos escolares fazendo-os refletir sobre deslocamento ativo como algo prazeroso e divertido ir caminhando até a escola.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar qualitativamente a percepção de barreiras e facilitadores para o deslocamento ativo para a escola em crianças.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Identificar o modo de deslocamento no trajeto casa escola das crianças;
- Refletir sobre a percepção das barreiras e facilitadores para o deslocamento ativo para a escola.

1.3 DEFINIÇÃO DE TERMOS

Infância: A infância não é algo estático, é algo que está em permanente mudança a depender do contexto social, político, econômico em que está inserido. Por tais motivos não é aconselhável referir-se a “infância” como única, devemos sim compreender as “infâncias” diversas em seu tempo e sua realidade (Arroyo, 2013).

Barreiras: O termo barreiras trata exatamente dos fatores que influenciam negativamente a mobilidade ativa e podem ser aspectos tanto pessoais, sociais, ambientais ou políticos, conforme modelo socioecológico (Sallis et al., 2012).

Facilitadores: O termo trata exatamente dos fatores que podem influenciar de modo positivo a mobilidade ativa e podem ser aspectos tanto pessoais, sociais, ambientais ou políticos, conforme modelo socioecológico (Sallis et al., 2011).

Mobilidade urbana: A mobilidade urbana pode ser definida como a capacidade de deslocamento de pessoas dentro do espaço urbano, visando proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja, baseado nas pessoas e não nos veículos (Boareto, 2018).

Deslocamento ativo: Toda prática autopropulsada realizada pelas pessoas para se deslocarem de um lugar para outro. Os dois tipos principais de deslocamento, por meio da atividade física, são: a caminhada e o uso da bicicleta (Florindo; Hallal, 2011).

Escuta ativa: A escuta é um processo de ouvir a criança sobre a colaboração no processo de co-construção do conhecimento, isto é, sobre a sua colaboração na codificação da sua jornada de aprendizagem. A criança deve ser atentamente ouvida, valorizada e registrada de forma a que tudo isto se torne um ato natural, mas significativo para a própria. Para tal é essencial que seja um processo contínuo no quotidiano educativo, um processo de procura de conhecimento sobre as crianças, seus interesses, motivações, relações, saberes, intenções, desejos, mundos de vida, realizada no contexto da comunidade educativa procurando uma ética de reciprocidade (Cristina et al., 2013).

2 REVISÃO DE LITERATURA

Nesta seção é apresentada a revisão de literatura que direciona esta dissertação. Elaborada em três tópicos, a presente revisão apresenta em seu primeiro capítulo a promoção da saúde no ambiente escolar, especificamente sobre a participação dos escolares na formulação de políticas para a infância. O segundo tópico está relacionado ao deslocamento ativo na infância, sua importância para o desenvolvimento infantil e os fatores associados deste deslocamento ativo no trajeto casa-escola. Por fim, o terceiro tópico evidencia o papel das características do ambiente construído com foco nas cidades saudáveis e sustentáveis, bem como a relevância das cidades educadoras na infância.

2.1 PROMOÇÃO DA SAÚDE NO AMBIENTE ESCOLAR

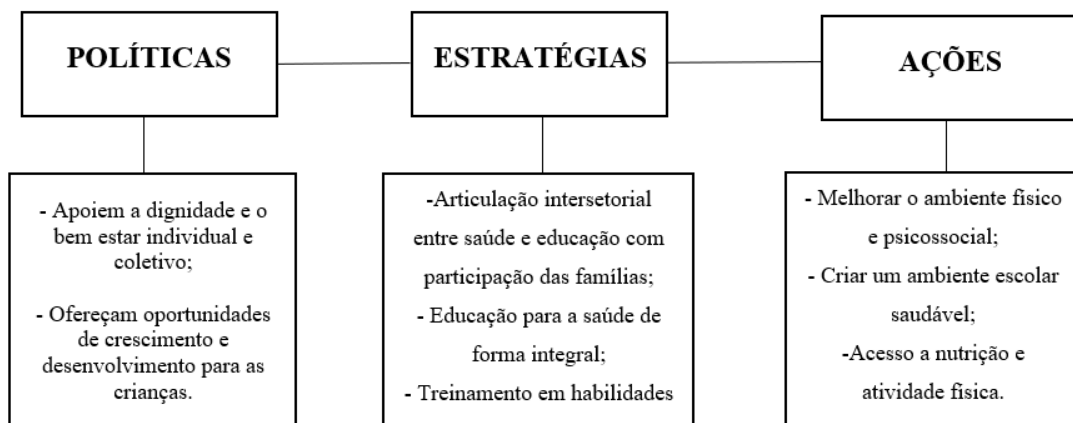
2.1.1 Políticas de promoção de saúde na escola

As políticas voltadas para a saúde escolar remontam aos séculos XVIII e XIX, notadamente pelo Sistema Frank, que abrangia diversos aspectos da saúde pública e individual, incluindo demografia, casamento, saúde infantil, medicina militar, doenças infectocontagiosas, vestuário, esgotos, suprimento de água e prevenção de acidentes (Rosen, 1979). No Brasil, os primeiros estudos sobre saúde escolar surgiram a partir de 1850, em um cenário marcado pela intensa imigração e expansão da cafeicultura, ao mesmo tempo em que o país enfrentava desafios significativos na área da saúde pública (Figueiredo; Machado; Abreu, 2010).

Ao longo do século XX, a abordagem da saúde escolar no Brasil evoluiu em consonância com o progresso técnico-científico, afastando-se do discurso biomédico tradicional para adotar a estratégia da Iniciativa Regional Escolas Promotoras de Saúde (IREPS) (Harada, 2003). Esta abordagem, surgida no final da década de 1980, reflete mudanças conceituais e metodológicas que incorporaram o conceito de promoção de saúde na esfera pública, estendendo-o ao ambiente escolar (Silva, 2007; Cerqueira, 2007). A Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) tem desempenhado um papel fundamental ao incentivar a IREPS, buscando fortalecer a capacidade dos países da América Latina e do Caribe no campo da saúde escolar. A implementação de escolas promotoras de saúde requer uma colaboração efetiva entre educação, saúde e sociedade, exigindo a participação ativa da comunidade educativa na identificação de necessidades, problemas de saúde e na definição de estratégias pertinentes para abordá-los de maneira eficaz (OPAS, 2022).

Sendo assim, a OPAS sistematizou um plano estratégico para fomentar a promoção da saúde no espaço escolar com enfoque integral, tendo três componentes relacionados entre si: 1) Educação para a saúde com enfoque integral, incluindo o desenvolvimento de habilidades para a vida; 2) Criação e manutenção de ambientes físicos e psicossociais saudáveis; 3) Oferta de serviços de saúde, alimentação saudável e vida ativa (Organização Pan-Americana da Saúde, 2022). Dessa forma, as características voltadas para o desenvolvimento de políticas, estratégias e ações são descritas na Figura 1.

Figura 1. Componentes estruturais do plano estratégico para o desenvolvimento de políticas, estratégias e ações de promoção da saúde no ambiente escolar.



Fonte: Adaptado de Figueiredo; Machado; Abreu (2010).

A obtenção de níveis mais elevados de educação, acesso a nutrição e atividade física estão correlacionadas a uma população mais saudável e apresenta maiores oportunidades de absorver conhecimentos (Barbosa Filho et al., 2016). Para além da transmissão de informações sobre saúde em disciplinas específicas, a escola deve desempenhar o papel de educar e instigar valores e atitudes críticas relacionadas à realidade social e aos estilos de vida dos escolares (Horta et al., 2017; Moura et al., 2022). Este processo visa a aquisição de competências que sustentem aprendizagens ao longo da vida. Dessa forma, o Programa Saúde na Escola (PSE), estabelecido pela normativa nacional interministerial da Saúde e Educação (Decreto nº 6.286/2007), destaca-se por buscar atender à formação integral e ao desenvolvimento da cidadania dos estudantes da educação básica, fundamentando-se nos princípios da intersetorialidade e territorialidade (Brasil, 2007).

No âmbito operacional, o PSE deve ser concretizado por meio de cinco componentes distintos: i) avaliação clínica e psicossocial dos estudantes; ii) ações de promoção da saúde e prevenção de doenças e agravos; iii) educação permanente e capacitação de profissionais da

educação e da saúde, bem como de jovens para o PSE; iv) monitoramento e avaliação da saúde dos estudantes; e v) monitoramento e avaliação do próprio PSE (Brasil, 2022). Desse modo, estudos de revisões evidenciaram que, ao ser implementado, o Programa se depara com a complexidade histórica dos processos, a concretude das realidades, da territorialidade e a participação dos profissionais envolvidos na elaboração das ações de saúde na escola (Cavalcanti et al, 2021; Siqueira Junior et al., 2023). Assim, ele incorpora iniciativas complementares de atenção à saúde, educação em saúde, prevenção de doenças e promoção da saúde (Souza; Ferreira, 2020).

2.12 A participação das crianças na formulação de políticas para a infância

A participação ativa das crianças na formulação de políticas destinadas à infância representa um paradigma transformador no campo da governança e do desenvolvimento social (Perez; Jardim, 2015). Tradicionalmente, as decisões que impactam a vida das crianças eram tomadas por adultos e a perspectiva das próprias crianças a um papel secundário (Barbosa, 2014). Contudo, nas últimas décadas, uma mudança significativa tem ocorrido, impulsionada pela conscientização sobre os direitos das crianças e a importância de incluir suas vozes nos processos decisórios (Lins; Cabello; Borges, 2020). Essa abordagem não apenas reconhece as crianças como sujeitos de direitos, mas também reconhece sua capacidade de contribuir de maneira valiosa para o desenvolvimento de políticas que afetam diretamente seu bem-estar e futuro (Caplan; Loomis; Di Santo, 2016).

Nesse contexto, a formulação de políticas voltadas para o planejamento urbano com a efetiva participação das crianças não apenas promove a inclusão e a justiça social, mas também enriquece os processos decisórios com uma perspectiva única e autêntica (Campos; Carvalho; Baptista, 2021). Ao permitir que as crianças expressem suas opiniões, necessidades e aspirações, cria-se um ambiente mais democrático e participativo (Araújo, 2018). A abordagem centrada na criança na formulação destas políticas não apenas fortalece os direitos individuais, mas também contribui para o desenvolvimento de sociedades mais equitativas e acessíveis, reconhecendo as crianças como agentes ativos na construção de um futuro mais sustentável e inclusivo (Carvalho; Gouvea, 2019).

Dentro da perspectiva, surgiu o programa Urban95, concebido pela Fundação van Leer, com uma abordagem inovadora na formulação de políticas urbanas, centrando-se na promoção do bem-estar e desenvolvimento saudável das crianças pequenas durante seus primeiros 1.000 dias de vida. O termo "Urban95" refere-se à altura média de uma criança de 95 centímetros aos

três anos de idade, destacando a importância de repensar o ambiente urbano para atender às necessidades específicas dessa faixa etária. O programa está presente no Brasil, Israel, Peru, Turquia, Holanda, Jordânia, Índia e enfatiza a colaboração entre urbanistas, autoridades locais, pais e comunidades para redimensionar o planejamento urbano, o transporte e outros elementos urbanos, assegurando espaços seguros e estimulantes que promovam o desenvolvimento saudável das crianças desde os primeiros anos de vida. A abordagem do Urban95 tem sido implementada em diversas cidades ao redor do mundo, visando influenciar políticas urbanas que impactam diretamente a qualidade de vida das crianças (Van Leer Foundation, 2020).

No escopo das propostas do Urban95 destaca-se a necessidade de integrar as preocupações com a primeira infância nas políticas urbanas, reconhecendo que o ambiente físico e social desempenha um papel crucial no desenvolvimento infantil. Ao priorizar o bem-estar das crianças nos processos de planejamento e tomada de decisões, o programa busca criar cidades mais inclusivas e adaptadas às necessidades das famílias com crianças pequenas. A formulação de políticas do Urban95 envolve não apenas a revisão do desenho urbano, mas também a promoção de parcerias estratégicas e a sensibilização para garantir que as políticas urbanas abordem de maneira abrangente as exigências específicas das crianças, contribuindo assim para o desenvolvimento integral e saudável das futuras gerações (Urban95, 2020).

Ainda sobre essa lógica de elencar programas e iniciativas que considerem a participação das crianças na formulação de políticas voltadas para o desenho urbano das cidades, no Brasil ainda se destaca o Projeto CoCriança. Este projeto é composto por estudantes e profissionais de Arquitetura e Urbanismo, que compartilham a crença na construção de cidades mais adequadas a partir da perspectiva da infância, integrando conceitos de arquitetura, educação e cidadania. Para implementar essa visão de urbanismo, foi desenvolvida uma metodologia de trabalho centrada na arquitetura participativa, denominada Percorso CoCrianças. Essa abordagem combina oficinas e codesign em um processo de cocriação com as crianças, focando em dois aspectos principais: a preparação das cidades para acolher as crianças e a preparação das próprias crianças para ocupar e intervir nos espaços urbanos, especialmente em áreas mais vulneráveis (CoCriança, 2017).

Seguindo as características evidenciadas, a capital do estado de Santa Catarina, Florianópolis, apresenta o Programa Bairro Educador com o principal objetivo de aprimorar a qualidade de vida dos estudantes no município, por meio da oferta de oficinas educativas, culturais e esportivas, visando ampliar seus repertórios educacionais. A proposta central do programa é estimular a educação de forma integral e integrada, fortalecendo os vínculos entre as famílias e a comunidade. Além disso, busca-se a participação ativa de instituições, setores

públicos e agentes locais para estabelecer parcerias e mobilizar recursos territoriais. O intuito é que o programa sirva como um instrumento de transformação, proporcionando às crianças e jovens uma ampla gama de oportunidades por meio da educação (Florianópolis, 2022).

Ao longo do tempo, o programa tem se consolidado como uma ferramenta de mudança, contribuindo para o desenvolvimento integral dos estudantes ao expandir seus repertórios educativos, alinhados aos saberes e à cultura local, tanto dentro como fora das comunidades. Além disso, ele coordena ações que fortalecem a integração entre educação, cultura e esporte, visando conquistar avanços significativos na qualidade da educação e na vida dos estudantes, especialmente durante o período oposto ao escolar (Florianópolis, 2022).

2.2 DESLOCAMENTO ATIVO NA INFÂNCIA

O deslocamento ativo na infância, como caminhar ou pedalar até a escola e em outras atividades cotidianas, desempenha um papel crucial no desenvolvimento saudável e integral das crianças (Ferrari et al., 2018). Em primeiro lugar, promove uma rotina de atividades físicas regulares, contribuindo para a saúde cardiovascular, fortalecimento muscular e controle de peso (Schombach et al., 2020). Um estudo de revisão sistemática com meta-análise evidenciou que a prática do deslocamento ativo desde cedo cria hábitos saudáveis que podem perdurar ao longo da vida, estabelecendo as bases para um estilo de vida ativo e bem equilibrado (Jones et al., 2019).

Além dos benefícios físicos, o deslocamento ativo na infância também estimula o desenvolvimento cognitivo e emocional (Lu et al., 2014). A autonomia conferida às crianças ao se deslocarem de forma independente fortalece a confiança e a autoestima, ao mesmo tempo em que fomenta habilidades de navegação espacial e senso de responsabilidade (Beraldo et al., 2015). A interação com o ambiente durante o deslocamento ativo proporciona oportunidades valiosas para explorar a comunidade, perceber diferentes contextos e desenvolver uma compreensão mais profunda do entorno da residência e o trajeto casa-escola (Ferri-Garcia et al., 2020).

Em um nível mais amplo, o estímulo ao deslocamento ativo na infância tem implicações positivas para o meio ambiente e para a comunidade (Terrón-Pérez et al., 2018). A redução do uso de veículos motorizados diminui a pegada de carbono, contribuindo para uma comunidade mais sustentável e ecologicamente consciente (Frank et al., 2019). Além disso, a promoção do deslocamento ativo cria espaços urbanos mais seguros e agradáveis, incentivando a interação social e fortalecendo os laços comunitários (De la Cruz-Bazaga et al., 2021). Em suma, investir

no deslocamento ativo na infância não apenas fomenta a saúde individual, mas também contribui para a construção de sociedades mais saudáveis, sustentáveis e conectadas (Larouche et al., 2018).

2.2.1 Prevalência de deslocamento ativo em crianças

Globalmente, análises abrangentes revelaram variações nas prevalências de deslocamento ativo, oscilando de 21,4% a 86,4% para escolares portugueses e dinamarqueses, respectivamente (Pinto et al., 2017). No caso de escolares chilenos e espanhóis, as prevalências variaram entre 23% e 67,0% (Phansikar et al., 2019). Quando consideramos especificamente a população escolar, o deslocamento das crianças no trajeto casa-escola emerge como um momento significativo para a implementação de estratégias voltadas ao aumento dos níveis de atividade física. No entanto, observa-se uma adesão relativamente baixa a essa forma de deslocamento nesse grupo (Galvez-Fernandes et al., 2021).

Em contexto brasileiro, dados indicam que apenas cerca de 55% dos escolares com faixa etária entre seis e 21 anos afirmam utilizar o deslocamento ativo no trajeto casa-escola (Silva et al., 2018). Essas informações elencam a urgência de um mapeamento mais detalhado para compreender como essa forma de atividade física se manifesta nesse grupo etário (Rahman et al., 2020). Além disso, considerando que apenas cerca de 31% dos escolares brasileiros são considerados fisicamente ativos, a promoção do deslocamento ativo pode ser uma estratégia relevante para incrementar os níveis totais de atividade física nessa população (Silva et al., 2018).

Um estudo desenvolvido por Thuany et al. (2021) revelou que 44,4% dos escolares brasileiros adotam o deslocamento ativo em pelo menos cinco dias durante a semana. Entretanto, as informações provenientes de diversas regiões do Brasil apresentam variações significativas no que diz respeito à preferência pelo deslocamento ativo no trajeto casa-escola entre os estudantes. Como exemplo, Silva et al., (2007), ao investigar escolares na cidade de João Pessoa-PB, constataram que 70,4% da amostra optava pelo deslocamento ativo para a escola. Esse cenário assemelha-se ao estudo realizado em Uruguaiana-RS, onde esse comportamento foi observado em 75,7% da amostra analisada (Streb et al., 2016).

No mesmo estudo de Thuany et al. (2021), a análise da frequência de deslocamento ativo entre as unidades federativas indica que somente em Pernambuco (50,2%), Minas Gerais (51,4%) e no Espírito Santo (55,0%), mais da metade dos escolares foram identificados como ativos em seu trajeto casa-escola. Esses resultados, ao serem comparados com pesquisas

anteriores, destacam as disparidades existentes entre os estados brasileiros em relação à porcentagem de escolares que adotam o deslocamento ativo (Sá et al., 2016). Em uma revisão de literatura realizada por Ferrari et al. (2018), que abordou o deslocamento ativo para a escola por parte dos estudantes brasileiros, foram resumidos dados de adesão a esse comportamento, sendo observados valores inferiores a 60% na maioria dos estudos, com variações entre 34,3% e 75,7%.

2.2.2. Fatores associados ao deslocamento ativo no trajeto casa-escola

O deslocamento ativo no trajeto casa-escola é influenciado por uma variedade de fatores que moldam as escolhas e práticas das crianças no seu cotidiano (Pinto et al., 2020). Um dos principais determinantes é o ambiente local, incluindo a presença de calçadas seguras, faixas de pedestres e infraestrutura amigável para ciclistas (Lopes et al., 2014). Cabe destacar que as comunidades que oferecem condições seguras e atrativas para o deslocamento a pé ou de bicicleta são mais propensas a encorajar as crianças a adotarem essas práticas, promovendo, assim, um estilo de vida ativo desde a infância (Camargo et al., 2020).

A cultura e o comportamento familiar também desempenham um papel crucial. Quando os pais valorizam e incentivam o deslocamento ativo, seja por meio de caminhadas, bicicleta ou outros meios não motorizados, as crianças tendem a incorporar esses hábitos em suas rotinas diárias (Huertas-Delgado et al., 2017). A promoção da autonomia e da independência no deslocamento contribui para o desenvolvimento de uma mentalidade positiva em relação à atividade física e à mobilidade sustentável (Reis et al., 2018).

Em outra perspectiva, o subsídio de políticas governamentais e decisões urbanísticas têm um impacto significativo no que tange o deslocamento ativo no trajeto casa-escola (Silva et al., 2020). Investimentos em infraestrutura que favoreçam o deslocamento ativo, como a criação de rotas seguras para pedestres e ciclistas, podem influenciar diretamente as escolhas das famílias (Rech et al., 2013). Estratégias que buscam reduzir o tráfego de veículos nas proximidades das escolas e a implementação de zonas de segurança contribuem para um ambiente propício ao deslocamento ativo e à segurança das crianças (Mandic et al., 2015). No entanto, reforça-se a necessidade de sensibilizar gestores do planejamento urbano para a realização destas ações com o propósito de ampliação de deslocamento ativo entre os escolares (Oestreich et al., 2020).

Um aspecto fundamental referente ao deslocamento ativo no trajeto casa-escola é a proximidade geográfica entre a residência e a escola (Kim; Heinrich, 2016). Nesse aspecto,

distâncias mais curtas facilitam a adoção de meios de deslocamento ativos, como caminhadas ou pedaladas, enquanto trajetos mais longos podem incentivar a dependência de transporte motorizado (Teles et al., 2020). Outro fator determinante é a percepção de segurança no entorno escolar, uma vez que maior segurança percebida no bairro pelos pais ampliam a probabilidade de permitirem que crianças realizem o deslocamento ativo até a escola (Oestreich et al., 2020). No entanto, intervenções que visam melhorar a visibilidade policial, a iluminação e reduzir pontos de potencial insegurança contribuem para criar um ambiente mais propício (Mandic et al., 2015).

Ainda sobre os fatores associados, a condição socioeconômica também desempenha um papel significativo. Desse modo, crianças que vivem em um contexto familiar de baixa renda, enfrentam limitações de tempo e recursos, favorecendo opções de transporte mais rápidas e eficientes, geralmente motorizadas (Inchley; Currie, 2016). Um estudo desenvolvido por Ferreira et al. (2018), evidenciou que abordagens que busquem atenuar desigualdades socioeconômicas, como aprimorar o acesso ao transporte público, podem promover o deslocamento ativo em diversas comunidades, incluindo escolares. Tais abordagens podem ser pautadas pela escola, uma vez que promover ativamente o deslocamento ativo, incorporando programas educativos e parcerias com a comunidade, podem influenciar positivamente as escolhas das crianças, incentivando uma cultura de mobilidade sustentável (Cozma et al., 2015).

Em síntese, os fatores associados ao deslocamento ativo de escolares no trajeto casa-escola estão interligados e envolvem aspectos do ambiente local, da cultura familiar e das políticas públicas (Duncan et al., 2016). Ao considerar esses fatores de maneira inclusiva, é possível desenvolver estratégias eficazes para promover o deslocamento ativo na infância, incentivando um estilo de vida saudável e sustentável desde os primeiros anos de vida.

2.3 AS CARACTERÍSTICAS DO AMBIENTE CONSTRUÍDO E SAÚDE

2.3.1 Características do ambiente construído e saúde na infância

O ambiente construído é definido pelas construções, criações e modificações de espaços e objetos realizadas pelo ser humano (Hino; Reis; Florindo, 2010). Ao se referirem a esse ambiente, os planejadores urbanos empregam diversos termos, geralmente considerando-o como a totalidade dos ambientes humanos construídos, incluindo edifícios, comunidades, infraestrutura de transporte e espaços livres (Frank et al., 2010; Sallis et al., 2012). Apesar da longa história da relação entre saúde e fatores ambientais, somente nas últimas décadas tem-se

observado um esforço crescente em incorporar as características do ambiente do bairro nos estudos de saúde, especialmente no contexto escolar (Periago et al. 2012; Organização Pan-Americana, 2022). As características individuais mostram-se insuficientes para explicar determinantes importantes da saúde. Portanto, é crucial considerar o contexto de vida ao qual o escolar pertence como um fator explicativo nos estudos dos eventos relacionados à saúde (Lordelo et al., 2010). Além disso, o local de residência está intimamente relacionado à posição social, visto que as características do bairro podem contribuir para a ampliação das desigualdades em saúde (Ferreira; Fernandes, 2020).

Neste contexto, examina-se que a estrutura física e organizacional dos bairros pode ter impacto no desenvolvimento dos jovens, seja por meio da percepção das condições de infraestrutura para caminhar, estética, segurança e acessibilidade, ou pelas variações geográficas do ambiente construído (Bretani et al. 2014). Um bairro favorável à caminhada pode ser mais explorado pela população, promovendo o comércio local e interações sociais entre vizinhos (Wilson; Coen, 2018).

Entre as características do ambiente do bairro, a infraestrutura para caminhada engloba a densidade residencial, que é a quantidade de residências em um determinado espaço, calculada pela razão entre o número de domicílios e uma área específica, podendo ser um setor censitário, buffer, regiões administrativas, entre outros (Frank et al., 2010). A interseção de ruas, indicada pela presença de ruas na região de interesse, e o uso misto do solo, que mostra a diversidade de estabelecimentos em diferentes categorias (comercial, residencial, entretenimento, serviço, institucional, etc.) (Reis et al., 2013). Esses indicadores são relevantes porque a presença de um maior número de residências na vizinhança sugere um aumento da atividade física entre os escolares (Park et al., 2015).

A estética da vizinhança também é um fator importante, abrangendo a presença de locais bonitos e agradáveis, com redução de lixo, poluição e aumento de espaços verdes, que contribuem para o crescimento e desenvolvimento das crianças (Xu et al., 2016; Abhijith et al., 2017). Em relação à segurança no trânsito, o impacto das características do ambiente do bairro é mediado pelo deslocamento (Clifton et al., 2009). Destacam-se a formação de vias compactas e expandidas, a segregação dos modos de transporte ativos do tráfego veicular, limitação de velocidade dos veículos, e a inclusão de volumes e velocidades regulamentados de tráfego (Stoker et al., 2015; Frank et al., 2019). Quanto à segurança em relação à criminalidade, ambientes inseguros restringem a ocupação dos espaços urbanos, impedindo as crianças de se deslocarem ativamente e inibindo o uso dos espaços públicos de lazer. Portanto, as características relevantes incluem a iluminação pública nos bairros, a sensação de segurança

para deslocamento durante o dia ou noite, e a percepção de criminalidade na região (Won et al., 2016).

Dentro desses aspectos, surgem a proposta das cidades saudáveis e sustentáveis têm um impacto significativo na formação das crianças, moldando não apenas sua saúde física, mas também influenciando seu desenvolvimento cognitivo, social e emocional (Olivira, 2008). Um dos aspectos cruciais desses ambientes urbanos é a promoção da mobilidade ativa. Nesse sentido, a estruturação de ruas projetadas para pedestres e ciclistas, junto com sistemas de transporte público eficientes, não apenas reduzem a poluição, mas também incentivam a independência das crianças, permitindo que explorem o entorno da vizinhança com segurança (Ergler; Smith, 2023).

No âmbito da educação, cidades saudáveis investem em infraestrutura escolar de qualidade e acessível. Desse modo, a estruturação de escolas bem localizadas, com ambientes seguros e recursos adequados, promovem um aprendizado mais eficaz (Magnussen et al., 2017). Além disso, o acesso a instalações culturais, como museus e bibliotecas, amplia as oportunidades de aprendizado e enriquece a experiência educacional das crianças (Brasil, 1997). Outro aspecto importante é o trabalho de responsabilidade ambiental com as crianças no ambiente escolar, ações como a estruturação de programas de educação ambiental, práticas de reciclagem e o uso eficiente dos recursos naturais ensinam às crianças a importância de preservar o planeta, preparando-as para enfrentar os desafios ambientais futuros (Medeiros et al. 2017).

2.3.2 O papel das Cidades Educadoras na infância

O conceito de cidade educadora ganhou destaque no início da década de 90, em Barcelona, Espanha, durante a realização do primeiro Congresso Internacional das Cidades Educadoras. Nesse evento, foi aprovada uma Carta contendo princípios fundamentais que caracterizam uma cidade comprometida com a educação. Em 2004, a cidade de São Paulo manifestou interesse em integrar a rede de Cidades Educadoras, apresentando o projeto CEU (Centro Educacional Unificado) como uma instância concreta da construção de uma cidade educadora (Gadoti, 2007).

A concepção dos Centros Educacionais Unificados (CEUS) foi desenvolvida como uma proposta intersetorial, integrando diversas áreas, tais como meio ambiente, educação, emprego e renda, participação popular, desenvolvimento local, saúde, cultura, esporte e lazer (Silva; Rocha, 2022). Este projeto foi inspirado na ideia de um equipamento urbano que agrega a

comunidade, adotando uma visão de educação que ultrapassa os limites da sala de aula e do ambiente escolar, estendendo-se por toda a cidade. Localizados nas periferias de São Paulo, os CEUS não apenas servem como espaços de organização e apoio para as comunidades na construção de suas identidades sociais, mas também se estabelecem como locais de afirmação de direitos e promoção da cidadania. A base dos CEUS é fundamentada no conceito de educação com qualidade social (Gadotti, 2007).

Nesse contexto, uma cidade pode ser reconhecida como uma cidade educadora quando, além de desempenhar suas funções tradicionais, como econômica, social, política e de prestação de serviços, assume uma nova função voltada para a formação cidadã (Castro et al., 2020). Para receber esse rótulo, é essencial que a cidade promova e fomente o protagonismo das crianças na busca por um novo direito: o direito à cidade educadora. Como educadora, a cidade também se torna educanda. Grande parte de sua responsabilidade educacional está vinculada à nossa posição política e, evidentemente, à maneira como exercemos o poder na cidade, bem como ao sonho ou utopia que orienta a política, a serviço de quem e de quais objetivos a conduzimos (Freire, 1993).

A ideia de uma cidade que educa se solidifica quando ela empenha todas as suas energias na promoção de uma cidadania plena e ativa, estabelecendo canais duradouros de participação (Zuin; Dias, 2020). Isso inclui incentivar a organização das comunidades, capacitando-as a assumir, de maneira organizada, o controle social da cidade. Sob uma perspectiva transformadora, a escola se encarrega de educar para o entendimento e respeito às diferenças, celebrando a diversidade que compõe a cidade e que constitui sua grande riqueza. Para se tornar um ambiente vibrante, a escola deve estar aberta à diversidade cultural, étnica, de gênero e às diversas opções sexuais, uma vez que as diferenças demandam uma nova abordagem educacional (Seffner, 2020).

Na cidade educativa, o grande desafio da escola reside em traduzir esses princípios em experiências práticas inovadoras e projetos que capacitem a população para assumir um papel ativo no direcionamento da cidade (Araújo, 2018). Diante dos novos espaços de formação proporcionados pela sociedade da informação, a escola integra e articula essas mudanças, deixa de ser meramente uma "lecionadora" para se transformar progressivamente em uma "gestora" da informação generalizada, contribuindo para a construção e reconstrução de saberes e conhecimentos socialmente significativos. Assim, desempenha um papel mais articulador da cultura, dirigindo e agregando pessoas, movimentos, organizações e instituições (Gadotti; Padilha, 2004). Na sociedade da informação, o papel social da escola se expande consideravelmente, tornando-se uma instituição presente na cidade e geradora de novos

conhecimentos, sem, no entanto, renunciar ao conhecimento historicamente acumulado pela humanidade (Freire, 1993).

3 METÓDOS

Nesta seção está descrito o percurso metodológico utilizado para a elaboração desta dissertação, abordando o delineamento, contexto da pesquisa, detalhamento sobre os participantes da pesquisa, a coleta de dados e o enfoque analítico utilizado na análise dos dados no presente estudo.

3.1 DELINEAMENTO DO ESTUDO

Este estudo caracteriza-se como uma pesquisa descritiva qualitativa que objetiva desenvolver o tema de mobilidade ativa dentro do contexto escolar. Segundo Gil (2017), as pesquisas descritivas têm como objetivo descrever determinada população ou fenômeno. Ainda, este tipo de pesquisa pode ser elaborada também com a finalidade de identificar possíveis relações entre determinados aspectos, tais como a percepção dos escolares em relação aos espaços públicos durante o trajeto escolar. Dentro do âmbito das pesquisas descritivas, destacam-se aquelas cujo objetivo é examinar as características de um grupo específico.

Em relação à pesquisa qualitativa, Gil (2017), afirma que se preocupa com a experiência vivida, com processos longos e complexos de interação social. Isso significa que não busca estabelecer relações de causa e efeito, mas sim identificar interações complexas de fatores em contextos variados. Discutindo como os resultados obtidos podem ter implicações significativas para uma compreensão mais aprofundada de um tema específico, neste caso, a mobilidade ativa no trajeto escolar através da escuta qualificada dos escolares.

3.2 CONTEXTO DA PESQUISA

A pesquisa foi realizada na cidade de Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, localizado no centro leste do estado. Abrange uma área total de 675,4 km², dividida entre 651 setores censitários (603 urbanos e 48 rurais), de acordo com a classificação estabelecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2011). O município apresenta um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,847, valor considerado alto, acima da média nacional, que é de 0,727 (PNUD, 2018). A população estimada de crianças e adolescentes de 0 a 18 anos segundo o IBGE no censo de 2010 foi de 26,0%, calculando-se uma estimativa, a partir dos dados da população atualizada de 2019, teve-se um valor aproximado em 128.750 crianças e adolescentes (de 0 a 18 anos).

Em relação às políticas públicas, o município de Florianópolis tem no seu plano diretor uma iniciativa voltada para a diminuição das iniquidades ambientais que contemple toda a sua

população (Florianópolis, 2014). Para crianças e adolescentes, o município dispõe do programa Bairro Educador, da Secretaria Municipal de Educação de Florianópolis, que visa promover a educação integral destas crianças e adolescentes por meio de oficinas, apoio pedagógico e atividades esportivas. Neste programa, são realizadas por volta de 40 oficinas gratuitas, distribuídas entres os distritos administrativos, atendendo todas as regiões da capital (Florianópolis, 2022).

A capital Florianópolis é dividida em cinco distritos administrativos, de acordo com a Secretaria de Educação do Município (SMS, 2019), sendo elas: Norte, Sul, Leste, Porção Continental e Centro. Dentro destes distritos concentram-se os bairros mais populosos do município. O distrito Norte destaca-se por apresentar o maior número de escolas, sendo 14 escolas básicas municipais. A região Central e Sul com oito escolas, respectivamente, por fim, ainda destaca-se a região Leste com sete escolas. Por outro lado, a região Continental conta apenas com uma escola municipal. Desse modo, a rede municipal de educação do município Florianópolis conta com a disponibilidade de 38 escolas de educação básica.

3.3 CRITÉRIOS DE INCLUSÃO E EXCLUSÃO

Para fazer parte da amostra deste estudo foram incluídas as escolas localizadas nos distritos administrativos central e norte. Nessas regiões foi observado maior quantidade de escolas, descritas anteriormente. Além disso, estas regiões são conhecidas pelas maiores densidades populacionais e podem apresentar elevado potencial para deslocamento ativo de escolares. Desse modo foram incluídas neste estudo as escolas com mais de 300 alunos e com a presença de turmas de quinto ano no período vespertino.

Dessa forma, após a indicação das escolas elegíveis pela Secretaria Municipal de Educação e aplicação dos critérios de inclusão do presente estudo as instituições indicadas para fazerem parte da amostra deste estudo foram: EBM Osvaldo Machado (Bairro Pontas das Canas) , EBM José Jacinto Machado (Bairro Serrinha) e EBM Vitor Miguel de Souza (Bairro Itacorubi).

3.4 PARTICIPANTES DO ESTUDO

Podemos observar que estudos sobre a temática deslocamento ativo de escolares são realizados com crianças a partir de dez anos de idade, isso se deve pelo fato de muitas crianças começarem a ganhar maior autonomia e independência comparadas a outras faixas etárias (Kullman; Palludan, 2011; Wilson et al., 2019). No Brasil, a criança com dez anos frequenta o quinto ano, último ano do ciclo do fundamental 1 (Brasil, 2017).

As escolas selecionadas contam com a presença de duas turmas de quinto ano. Assim, optou-se por selecionar a turma do período vespertino de cada escola e incluir todos os alunos que estiverem no dia da coleta de dados e que apresentaram os Termos de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) assinado pelos pais. Participaram do estudo 24 escolares, sendo oito escolares da EBM José Jacinto Machado, oito escolares da EBM Vitor Miguel de Souza e nove alunos da EBM Escola Osvaldo Machado.

3.5 ESTUDO PILOTO

O estudo piloto foi realizado no mês de junho de 2023 com 9 escolares, sendo 2 do sexo feminino e 7 do sexo masculino, com média de idade de 10 anos. Neste mês, realizamos o grupo focal em uma escola localizada na Lagoa da Conceição, durante o grupo focal 1 estudante solicitou a saída. Todos os estudantes que participaram do grupo focal residiam nos bairros que compõem o distrito leste, bairros que não foram amostrados na pesquisa. A partir do estudo piloto foram finalizadas as adaptações necessárias na programação do software e na formatação dos questionários.

3.6 COLETA DE DADOS

Com finalidade de melhor aproveitamento dos dados, a coleta destes dados foi realizada em três etapas e ocorreu durante às aulas de Educação Física, nos meses de maio, junho e julho de 2023, nas instituições de ensino selecionadas e descritas anteriormente. Abaixo segue a descrição das etapas que foram realizadas para fins de coleta:

3.6.1 Etapa 1- Aplicação do questionário sociodemográfico

Nesta primeira etapa recebemos os alunos junto a professora de Educação Física e a professora regente da turma. Em seguida, foi apresentada a equipe de pesquisa e o detalhamento da pesquisa. Na sequência foi realizada a leitura, de modo coletivo, do Termo de Assentimento Livre e Esclarecido (TALE) e o questionário sociodemográfico aplicado aos escolares ainda dentro de sala. Este questionário tinha como objetivo identificar as características sociodemográficas, os modais e tempos de deslocamento utilizados no trajeto casa- escola pelos escolares. O questionário utilizado (Anexo A) foi desenvolvido com base nas questões específicas sobre mobilidade ativa presentes na Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE) (IBGE, 2016), adaptadas às necessidades e objetivos da presente pesquisa (foco na mobilidade ativa).

3.6.2 Etapa 2- Realização da dinâmica do Semáforo com jogo de cores

Após realizada a etapa inicial de assinatura de termo e aplicação do questionário, foi proposta a dinâmica do semáforo com jogo das cores, com o objetivo de aproximar a equipe de pesquisadores com os escolares participantes. Quando o semáforo estava vermelho, todos(as) deviam ficar parados(as) em posição estática. Quando o semáforo se apresentava verde, os escolares podiam se movimentar no lugar e brincar com o próprio corpo. Durante esse momento, buscamos indagar como os escolares se movimentavam na rua de forma lenta ou rápida e se percebiam a presença de semáforos e faixas de pedestre durante o trajeto de casa até a escola. No momento da dinâmica os alunos foram estimulados a pensar sobre o deslocamento ativo no trajeto casa-escola. Ainda se destaca a utilização de abordagem educacional e pedagógica fundamentada na experiência proporcionada pelas oportunidades onde as crianças reinterpretassem o que foi percebido e vivenciado (Florianópolis, 2023).

3.6.3 Etapa 3 – Aplicação do Grupo focal

Para esse momento foi proposto uma roda de conversa com metodologia de grupo focal, onde o objetivo consistiu no relato dos escolares sobre o trajeto casa-escola a partir de perguntas disparadoras. A metodologia de grupo focal se distingue da entrevista individual ao centrar-se na interação entre os participantes como meio para coletar dados essenciais para a pesquisa. Sua composição segue critérios estabelecidos pelo pesquisador, alinhados aos objetivos da investigação. Ainda, cabe ao pesquisador criar um ambiente propício à discussão, incentivando os participantes a expressarem suas percepções e pontos de vista acerca da temática que está sendo investigada (Minayo, 2014; Gil, 2017).

Alguns acordos foram realizados entre os moderadores e os escolares para a realização dos grupos focais, como levantar a mão para falar, esperar o colega finalizar a fala e sinalização que o momento seria gravado e, ainda o reforço da importância da assinatura do TCLE pelos pais e o TALE pelos alunos (Gondim, 2002). Ainda foi mencionado que os participantes poderiam se retirar do grupo focal em qualquer momento. Deste modo, iniciamos o primeiro momento de discussão com uma pergunta geral, sobre como eles se deslocam de casa até a escola. A partir dos relatos dos escolares, disparamos a próxima pergunta que consista: Quais os principais facilitadores para que venham a pé ou de bicicleta para a escola? (Por que é bom

ir para a escola dessa forma?). A partir da percepção do moderador durante a condução do grupo focal a terceira pergunta era feita: Quais as principais barreiras para chegar na escola a pé, bicicleta e skate? (O que impede? O que dificulta? Por que é difícil?).

Os grupos focais tiveram duração de aproximadamente 45 minutos. Neste período os alunos contaram com livre expressão de ideias, o moderador do grupo facilitou a interação grupal, um pesquisador-observador captou as informações e alimentou o diário de campo. Além disso, um terceiro pesquisador controlou o tempo e reforçou a utilização do roteiro de entrevistas com suas questões gerais e específicas seguido de temas-chave.

3.7 ANÁLISE DE DADOS

Após a coleta de dados, as variáveis quantitativas foram exportadas e organizadas em planilha eletrônica do Microsoft Excel® com o intuito de gerar informações para análise e discussão. Houve dupla checagem dos resultados para verificar possíveis erros de digitação. Para caracterização e apresentação da amostra do estudo foi realizada estatística descritiva, por meio de frequências absolutas e suas porcentagens.

Para análise das entrevistas, foram realizadas transcrições na íntegra em documentos Microsoft Word® para as análises de conteúdo, conforme as três etapas (Bardin, 2009).

1ª etapa - Organização:

Os materiais foram reunidos em uma pasta virtual contendo os arquivos de áudio e o arquivo de texto com as transcrições de cada entrevista, respectivamente. Foi realizada a leitura flutuante do material por um dos pesquisadores com a correção de possíveis erros de transcrição e destaque dos pontos importantes em cada entrevista.

2ª etapa - Exploração do material:

A unidade de registro foi definida por meio da percepção dos escolares em relação as barreiras e facilitadores para o deslocamento ativo para a escola. Em relação as regras de enumeração, foram consideradas a frequência ponderada por direção (impressão positiva e/ou negativa a respeito da unidade de registro) e as aparições tinham peso um a cada vez que se repetiam nos relatos de diferentes escolares. Caso o tema se repetisse de forma considerável na fala de um mesmo escolar, este não recebia pontuações adicionais. No entanto, esta regra buscou considerar os temas de interesse representativos de todo o grupo de escolares participantes. A partir das unidades de registro foi iniciado o processo de categorização, sendo:

I. infraestrutura para caminhar e andar de bicicleta; II. transporte público; III. estética do bairro; IV. segurança; V. interação social; VI. benefícios para a saúde; VII. presença de equipamentos sociais.

3ª etapa - O tratamento dos dados, a inferência e a interpretação:

Ao final da categorização, deu-se início ao processo de inferência e interpretação dos dados, utilizando-se das unidades de registro e respectivas categorias para organização do texto e discussão, revisão das falas dos escolares participantes e busca na literatura científica sobre a temática abordada no presente estudo.

3.8 ASPECTOS ÉTICOS

O presente estudo foi submetido e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Santa Catarina (CEP-UFSC) sob nº CAAE 67766623.1.0000.0121 e parecer nº 6.037.18 .Sendo garantido aos participantes a confidencialidade dos dados e a privacidade, de acordo com a Resolução 466/2012/CNS/MS, do Conselho Nacional de Saúde, onde os pesquisadores comprometeram-se em cumprir todos os seus itens, bem como as demais normativas e legislações vigentes e aplicáveis (BRASIL, 2016).

A participação na pesquisa ocorreu de forma voluntária e somente com a assinatura com do TCLE pelos pais e do TALE pelos escolares, contendo as seguintes informações: título, objetivos e justificativa da pesquisa, participação voluntária e sigilosa, não invasiva, privada, minimização de custo ou risco físico e emocional para o participante e a instituição à qual ele estava vinculado. O participante teve o direito de se retirar do estudo quando melhor lhe convier, sem nenhum tipo de prejuízo.

4 RESULTADOS

Este capítulo apresentará os resultados da dissertação e serão elencados em três tópicos: a) características dos participantes do estudo; b) análise da transcrição das barreiras para o deslocamento para a escola e; c) análise da transcrição dos facilitadores para o deslocamento para a escola. Na análise de conteúdo, emergiram sete categorias de análise, sendo quatro referente a barreiras (falta de infraestrutura para caminhar e andar de bicicleta, falta de transporte público, estética do bairro ruim e falta de segurança) e três como facilitadores (interação social, benefícios para a saúde e presença de equipamentos sociais) referente ao deslocamento para a escola em três grupos focais de instituições escolares distintas localizadas em Florianópolis.

a) Características dos participantes do estudo

Participaram do estudo 24 escolares do quinto ano matriculados nas três escolas municipais da rede de ensino de Florianópolis, onde foi desenvolvida a pesquisa. De maneira geral, a maioria dos participantes foi composta por escolares do sexo feminino (58,3%), com média de idade entre 10,2 (dp=0,83). Em relação a cor da pele, 54,2% dos escolares referiram a cor branca, a maioria reside com mãe e pai (54,2%). Em relação ao uso de internet, todos os escolares afirmaram ter acesso. Maiores informações são detalhadas na Tabela 1.

Tabela 1. Características sociodemográficas dos escolares participantes da pesquisa. Florianópolis, Santa Catarina, Brasil, 2023. (n=24)

Variáveis	Categorias	n(%)
Sexo	Feminino	14 (58,3)
	Masculino	10 (41,7)
Idade (anos)	9	2 (8,3)
	10	11 (45,8)
	11	8 (43,4)
	12	3 (12,5)
Cor da pele	Branca	13 (54,2)
	Preta	3 (12,5)
	Parda	8 (33,3)
Familiar responsável	Pai e mãe	13 (54,2)
	Apenas mãe	9 (37,5)
	Apenas pai	2 (8,3)

Fonte: elaborado pela autora (2024)

Em relação as características de deslocamento para a escola pelos escolares, a maioria possui veículo automotor em casa, incluindo carro e moto (70,8%), porém realizam o deslocamento a pé todos os dias da semana (54,2%) foi predominante. O tempo de deslocamento ativo superior a dez minutos ficou limitado a 47,1%, uma vez que a maioria destes residem próximo da escola que estudam. Além disso, apenas 45,8% dos escolares percebem a pavimentação nas ruas ao realizar esse trajeto. Maiores detalhes estão descritos na tabela 2.

Tabela 2. Características de deslocamento pelos escolares participantes da pesquisa. Florianópolis, Santa Catarina, Brasil, 2023. (n=24)

Participante	Presença de veículo automotor	Deslocamento ativo semanal (5 dias)	Tempo de deslocamento ativo (>10min/sem)	Presença de ruas pavimentadas
1		X		
2				
3	X	X	X	X
4	X	X		
5		X		X
6		X	X	X
7	X	X	X	
8	X	X	X	
9	X		X	
10	X	X	X	
11	X			X
12	X		X	X
13		X		X
14	X	X		X
15	X			
16		X		
17	X	X		
18		X	X	
19	X			
20	X			X
21	X			X
22	X			X
23	X			X
24	X			
Total	17 (70,8%)	13 (54,2%)	8 (47,1%)	11 (45,8%)

Fonte: elaborada pela autora (2024)

Quanto as características do deslocamento utilizados pelos estudantes para irem à escola, o quadro fornecido revela as percepções dos alunos em relação a diferentes categorias por escola, onde podemos observar as especificidades do entorno da escola. Notavelmente, seis alunos da Escola José Jacinto Machado destacaram a má qualidade das calçadas como uma barreira durante a pesquisa. Maiores detalhes estão descrito no quadro 1.

Quadro 1. Percepção das crianças em relação às barreiras para o deslocamento ativo por escola

Categoria	Indicadores	Escola Vítor Miguel	Escola José Jacinto Machado	Escola Osvaldo Machado
Infraestrutura para caminhar e andar de bicicleta	Baixa qualidade das calçadas	04	06	03
	Inexistência de faixas de pedestres	02	03	0
	Falta de estruturas nas vias	03	04	01
Transporte público	Inexistência de transporte público	0	05	04
Estética do bairro	Presença de lixo	0	06	03
Segurança	Presença de esgoto a céu aberto	0	04	05
	Segurança relacionada a criminalidade	04	0	03
	Segurança relacionada com acidentes	05	07	03

Fonte: elaborada pela autora (2024)

Da mesma forma, observa-se entre os facilitadores que quatro alunos da Escola Victor Miguel enxergam o trajeto para a escola como uma oportunidade de interação social. Maiores informações estão descritas no quadro 2.

Quadro 2. Percepção das crianças em relação aos facilitadores para o deslocamento ativo por escola.

Categoria	Indicadores	Escola Vitor Miguel	Escola José Jacinto Machado	Escola Osvaldo Machado
Interação social	Trajeto como meio de interação social	04	05	03
Benefícios para a saúde	Trajeto como meio de atividade física para a saúde	05	06	02
Presença de Equipamentos sociais	Percepção do ambiente	06	04	02

Fonte: elaborada pela autora (2024)

b) Análise das barreiras para o deslocamento para a escola em crianças

Em relação aos relatos das barreiras para o deslocamento para a escola emergiram quatro categorias temáticas como: a falta de infraestrutura para caminhar e andar de bicicleta, ausência de transporte público, fragilidade na estética do bairro, falta de segurança.

Infraestrutura para caminhar e andar de bicicleta

Os alunos identificaram a baixa qualidade das calçadas e ciclovias, a insuficiência de infraestrutura nas vias e a ausência de faixas de pedestres como barreiras que comprometem a realização do deslocamento ativo até a escola, gerando um sentimento de insegurança durante o percurso.

“Ai, professora, sei lá, deixa eu pensar aqui. Eu venho a pé, mas eu acho ruim, eu gosto de vir a pé, mas o que eu acho ruim é que a minha calçada é tanto (faz gesto que a calçada é pequena), entendeu é ruim?” Que dá dificuldade de vim a pé. (*Escola A*)

O planejamento inadequado das ruas e ciclovias, aliado à insuficiência de infraestrutura, tem um impacto direto nas populações mais vulneráveis, como idosos, pessoas com deficiência, gestantes e crianças. Esses grupos enfrentam dificuldades adicionais para se deslocar com segurança devido a essas condições.

“Ah, na rua dela, calçada, algumas partes tem, mas não tem muita calçada na rua dela.” (*Escola B*)

“Eu não aguento mais o poste no meio da calçada. Eu não sei pra quê que eles... Por quê? Tem tanto lugar pra eles colocar o poste. Onde que ele vai colocar no meio da calçada.” (*Escola C*)

Transporte público

Os alunos destacaram a falta de transporte público no percurso entre casa e escola.

“É, nós vamos de pé, é bem legal subir o morro de pé, e também tem dia que nós não conseguimos pegar o ônibus, porque vai lotado.” (*Escola C*)

Além disso, a grande quantidade de usuários durante o horário de pico dificulta o acesso dos escolares ao transporte.

“E a gente queria, tipo... Que mudassem um pouco o ônibus, porque, tipo... Às vezes a gente tem que esperar uns 3, 4 ônibus passar para a gente subir. Porque tem muita criança no ponto de ônibus, entendeu?” (*Escola C*)

Estética do Bairro

A presença de lixo e esgoto foi outro ponto observado pelos alunos durante o deslocamento ativo até a escola.

“Tem muito lixo.” (*Escola C*)

“No caminho que eu faço, tem muita árvore. Mas dá pra ver uns lixos caídos no chão, assim, sabe?” (*Escola B*)

“Cheio de mato. Água descendo.” (*Escola C*)

Segurança

A segurança percebida pelos escolares, tanto em relação ao trânsito quanto à criminalidade, é outro fator identificado como uma barreira para o deslocamento ativo.

“Eu, assim, tenho a bicicleta e indo a pé, eu não me incomodaria muito. Tipo, eu me incomodaria um pouco com a distância e também um pouco com os bandidos, né? Que tem na rua, que sempre tem que cuidar.” (*Escola B*)

Ademais, o excesso de velocidade e a ausência de faixas de pedestre em áreas próximas as escolas, foi outro ponto abordado durante as falas.

“Eles não param. Eles não param para tipo... Ah, deixa as crianças passarem, né? Não, eles vêm com tudo.” (*Escola C*)

“A gente tem que tá em fileira, porque os carros, eles também entram na calçada, ali, tipo, na hora de descer o morro aqui pra ir pra escola. E eles sabem na calçada, às vezes, a gente tem que ficar encostado no muro, senão eles capazes, um dia, atropelar a gente. E a rua é muito estreita, tipo, pra gente andar, entendeu? E daí, a gente tem que entrar lá fora da rua, e por isso que a gente vai pelo canto, né?” (*Escola C*)

“Medo do carro, porque esses dias teve uma batida de carro, aí meio...” (*Escola B*)

c) Análise dos facilitadores para o deslocamento para a escola em crianças

Em relação aos relatos dos facilitadores para o deslocamento para a escola emergiram quatro categorias temáticas: Interação social, benefícios para a saúde, presença de equipamentos sociais.

Interação Social

Durante o deslocamento ativo até a escola os escolares mencionam como um facilitador o fato de poderem estar junto dos amigos, conversando, apesar das dificuldades apresentadas pela estrutura da calçada.

“Tem gente lá que, vamos supor que eu, a Aluna V, a Aluna J e a Aluna C tamo indo pra casa. E, tipo, indo pra escola, numa rotina normal. E a gente tá passando, e, às vezes, a gente gosta de conversar. Um, tipo, como a gente tivesse, assim, agora, juntas, assim, na rua, e não tem como, né?” (*Escola C*)

“Eu gosto de vim conversando com as minhas amigas a pé;” (*Escola A*)

Benefícios do deslocamento ativo para a saúde

Uma parte dos escolares reconhece que o deslocamento ativo proporciona benefícios para a saúde.

“Porque é melhor pra gente andar e pra gente fazer a nossa trajetória pra vir pra escola, pra qualquer tipo de lugar, não é apenas ir pra escola”. (*Escola C*)

“Porque eu acho que vir a andando é uma coisa boa para nós emagrecer. Tem uma coisa muito boa. E uma saúde que dá na

vida. Que a gente cresce melhor. A gente não fica só no carro, não fica andando. Se a gente só andar de carro, a gente vai engordando. E se a gente andar, a gente vai emagrecendo e porque o carro também polui a natureza”. (*Escola A*)

No entanto, houve uma percepção diferente em relação aos benefícios para a saúde por parte de alguns alunos da Escola B.

“É, eu também. Era mais ou menos o que eu ia falar. Que quando eu fosse, ia ser muito bom para a saúde, mas aqui ia cansar tanto, que talvez não fosse tão bom para a saúde. Mas é bom. (*Escola B*)

Presença de equipamentos sociais

Outro aspecto percebido pelos escolares como facilitador durante o percurso de casa escola é a presença de equipamentos sociais, tais como mercados, praças e igrejas.

“Ah, eu vejo um monte de coisa, né? Vejo, vejo igreja, vejo escolas, vejo praças, tem uma casa cheia de flores, vejo um monte de coisa, . Isso”. (*Escola A*)

5 DISCUSSÃO

Este estudo teve como objetivo investigar a percepção de barreiras e facilitadores no deslocamento ativo para a escola em crianças. Em relação as barreiras no deslocamento de casa até a escola, ao analisar os relatos, emergiram quatro categorias temáticas relacionadas a falta infraestrutura para caminhar e andar de bicicleta, ausência de transporte público, fragilidade na estética do bairro e falta de segurança. Por outro lado, ao analisar os relatos voltados aos facilitadores neste deslocamento, emergiram outras três categorias temáticas identificadas como a interação social, benefícios para a saúde e presença de equipamentos sociais.

Desse modo, aqueles escolares que residem em bairros mais afastados do ambiente escolar tendem a associar a cidade a um local de grandes deslocamentos e trânsito intenso, enquanto aqueles residentes em áreas urbanas centrais muitas vezes percebem a cidade como um lugar repleto de oportunidades e diversidade cultural. Sendo assim, a percepção da cidade pelos escolares é uma construção social que reflete as condições de vida dos escolares em seu contexto, influenciada por uma variedade de fatores que vão desde o contexto socioeconômico até a experiência individual. Compreender essa percepção é essencial para promover um ambiente urbano mais inclusivo, seguro e enriquecedor para todos os membros da comunidade escolar.

O olhar dos escolares durante o deslocamento ativo de casa até a escola, aponta as dificuldades relacionadas a falta de infraestrutura para caminhar e andar de bicicleta. No presente estudo, o tamanho inadequado, a má qualidade e falta de manutenção das calçadas, além da forte percepção relacionada à ausência de ciclovias, são barreiras apontadas pelos escolares. Esses achados também são evidenciados em alguns estudos que investigaram crianças no deslocamento de casa até a escola, onde a falta de manutenção adequada e acessibilidade nas infraestruturas para caminhar, bem como andar de bicicleta foram frequentemente identificadas como fatores-chave que contribuíram para experiências e percepções negativas que dificultam o deslocamento ativo dos escolares (Chandwania ; Natu, 2021; Van Hecke et al., 2016). Além disso, outro ponto identificado durante os diálogos foi a falta de sinalização para pedestres e ciclovias, indo ao encontro dos achados nos estudos de Hopkins; Mandic (2017) e Jagnoor (2020), uma vez que mostraram relatos de experiências negativas relacionadas à percepção das travessias ou de sinalização para pedestres, além falta de ciclovias ou infraestrutura apropriada disponível.

De modo geral, parece que a percepção negativa relacionada a infraestrutura torna a cidade hostil não só para escolares, mas para populações vulneráveis, como idosos, gestantes e

peças com deficiência (Gehl, 2011). Outra possível justificativa é a priorização dos veículos automotivos como opção de deslocamento que interfere na qualidade de vida dos escolares e pode reduzir a diversidade e vitalidade das experiências percebidas no contexto urbano durante o deslocamento ativo de casa até a escola (Gadotti, 2009). Além disso, as políticas urbanas e de transporte devem ser reformuladas para priorizar o deslocamento ativo, como caminhar e andar de bicicleta, em detrimento do tráfego automotivo. Isso envolve a criação de espaços urbanos que incentivem a locomoção a pé e de bicicleta, tornando essas opções mais atraentes e seguras. Essas mudanças podem melhorar a qualidade de vida urbana e a segurança dos escolares, bem como promover uma experiência mais positiva no contexto urbano.

Outra barreira evidenciada pelos escolares foi a ausência de transporte público no trajeto de casa até a escola. A grande quantidade de usuários que dependem de ônibus durante o horário de pico dificulta o acesso dos escolares a estes transportes públicos (Araujo et al., 2011). O planejamento das cidades voltado para melhor integração do transporte público é demonstrado por diversos estudos onde a conectividade das vias, a densidade, a diversidade, o *layout* das ruas e a acessibilidade do local são atributos do ambiente construído que impactam as escolhas das pessoas em relação aos seus padrões de deslocamento e, por conseguinte, sua exposição (Dumbaugh; Rae, 2009; Ewing; Cervero, 2010; OMS, 2011; Jacobs, 2011; Tenorio, 2012; Gehl, 2015). Possivelmente, a falta de transportes públicos acessíveis como forma de integração para o deslocamento ativo entre os escolares impacta diretamente na dificuldade de acesso à escola e isto pode implicar diretamente na frequência escolar e na pontualidade dos alunos afetando seu desempenho acadêmico (Brasil, 2007; IPEA, 2023). Também se supõe que a falta de investimentos na infraestrutura de transporte público eficiente pode incentivar mais escolares a perceberem a integração entre o deslocamento ativo e a utilização de ônibus como barreira que interfere diretamente na mobilidade urbana (Victo et al., 2021).

Desse modo, destaca-se a necessidade de desenvolver estratégias voltadas para integrar melhor o transporte público com os trajetos a pé ou de bicicleta. Isso pode envolver a criação de corredores de transporte público específicos, estações intermodais e a coordenação de horários entre diferentes modos de transporte. No Brasil, programa Caminho da Escola, implantado a partir de 2010, oferece aos escolares a opção de utilizar bicicletas como meio de transporte no percurso entre suas residências e as escolas, e vice-versa. Iniciada em 2007, essa proposta tem como objetivo renovar a frota de veículos escolares no Brasil, assegurando a segurança e a qualidade no transporte dos alunos.

Outra barreira reportada no estudo foi a presença de lixo e esgoto como características negativas percebidas no deslocamento ativo até a escola. Tais características relacionadas a

estética do bairro vão ao encontro de estudos com crianças e jovens, quando relatam que paisagens urbanas entendidas como esteticamente atraentes, com elevados níveis de vegetação, bem preservados como por exemplo livres de lixo, foram apontados como tendo efeitos afetivos e motivacionais agradáveis para o deslocamento ativo (Wilson et al., 2019). Ainda sobre a estética do bairro, a presença de parques, áreas verdes e recursos hídricos no trajeto são destacados como estruturas positivas durante o deslocamento ativo até a escola (Chandwania; Natu, 2021). Além disso, efeitos motivacionais acompanhados de percepções favoráveis sobre a preservação da infraestrutura local, como ruas limpas, aliados à presença de recursos de suporte, como a disponibilidade de bicicletas foram evidenciados em estudos realizados nas cidades de Israel e Bélgica (Ghekiere et al., 2014; Moran et al., 2017). Por outro lado, a presença de lixo, esgoto a céu aberto e ruídos de carro causam desmotivação e são vistos como forte barreira no deslocamento ativo até a escola (Murray, 2009).

Parece que a qualidade estética e a preservação do ambiente urbano desempenham um papel determinante na influência dos escolares na escolha de modos de deslocamento ativo para o trajeto casa-escola (Donnellan et al., 2020). A presença de elementos como vegetação, parques e recursos hídricos ao longo da rota pode aumentar a motivação para adotar tais meios de transporte (Chandwania; Natu, 2021; Wilson et al., 2019). Portanto, a estética e a manutenção adequada do ambiente urbano podem ser fatores-chave na promoção de comportamentos de deslocamento ativo entre os alunos (Brussoni et al., 2020).

Assim torna-se emergente a necessidade de preservar o ambiente urbano ao longo das rotas casa-escola e estratégias eficazes para melhorar a estética do bairro podem ser consolidadas, como a criação e manutenção de áreas verdes, parques e praças que promovam um ambiente agradável e convidativo para atividades físicas. Além disso, sugere-se a ampliação da coleta seletiva de lixo e tratamento de esgotos nos bairros. Tais implicações poderão contribuir significativamente para encorajar o uso de meios de transporte ativos entre escolares.

A segurança percebida pelos escolares, tanto em relação ao trânsito quanto à criminalidade, é outro fator identificado como uma barreira para o deslocamento ativo. O excesso de velocidade e a ausência de faixas de pedestre em áreas próximas as escolas, foi outro ponto abordado durante as falas. Esses achados vão ao encontro de outros estudos que investigaram a percepção da segurança entre os escolares e a cultura de condução dos veículos com alta velocidade, comportamentos de direção imprudente como falar no celular, falta de concentração no momento em que está na direção provocavam nos escolares sentimentos de desconforto durante o deslocamento ativo até a escola (Fusco et al., 2012; Barboza-Palomino et. al., 2020; An ; Yang, 2022).

Na base de muitas dessas discussões reside a convicção dos jovens de que a orientação da infraestrutura de transporte é favorecer veículos, de modo que não são pertencentes aos espaços públicos. Segundo Gautam, (2021) os jovens revelam sua preocupação com a forma que os motoristas conduzem seus veículos, não parando o veículo para permitir a travessia dos escolares mesmo nas faixas de pedestre. Demonstrando que os motoristas não respeitam as regras básicas de trânsitos. Além disso, o volume acentuado de veículos no trajeto, locais com aspecto de abandono e grandes rodovias causavam nos escolares sentimento de insegurança durante o deslocamento ativo até a escola (Brussoni et al., 2020). A segurança em relação a criminalidade também é abordada na fala dos escolares, a insegurança ao realizar o trajeto de casa ate a escola por medo de ser roubado, agredido, assediado ou ser sequestrado também foi destacado (Wilson et al., 2019; Brussoni et al., 2020). Ainda, segundo Banerjee (2014) e Lopson (2012), os escolares relatam o receio de passar por perto facções criminosas, onde os escolares acabam planejando rotas para desviar desses locais como aponta o estudo de Meyer e Astor (2002).

Deste modo é possível sugerir que a percepção de segurança dos escolares em relação ao trânsito e a criminalidade desempenham um papel significativo como uma barreira durante o deslocamento ativo até a escola. Esses achados revelam a necessidade de escolas mais próximas as residências dos alunos, o incentivo à participação dos moradores locais, pais e alunos, na discussão e implementação de medidas para melhorar a segurança no trajeto escolar, e para além disso, intervenções que tenham como o objetivo a conscientização dos motoristas em relação ao trânsito em locais que possuem escolas.

Quanto a análise dos facilitadores observou-se que a interação social dos escolares no trajeto de casa até a escola foi considerada um facilitador. A oportunidade de deslocar-se de forma coletiva até o ambiente escolar é vista de forma positiva, conforme visto em outros estudos (Ramanathan et al., 2014, Donnellan et al., 2020). Além disso, esse movimento é visto como incentivo para experienciar características emocionais positivas, como diálogo, pertença ao espaço e grupo (Torres,2020; Banerjee et al, 2014). Perpassando a interação social entre pares, o deslocamento ativo de casa para a escola proporciona as crianças um maior conhecimento da comunidade, mantendo a vitalidade urbana e a ocupação das ruas por meio da população ativa (Varma, 2021; Race et al., 2017). Uma possível explicação para esses achados é que o ambiente mais descontraído e participativo durante o trajeto ativo cria oportunidades naturais para a socialização e o deslocamento ativo, seja a pé ou de bicicleta, oferece um contexto propício para conversas, brincadeiras e interações informais (Lucas, 2021). Ao contrário, a utilização dos meios de transporte passivos, as crianças tendem a permanecer isoladas em seus assentos e não compreenderem as características do ambiente (Rojas-Rueda et

al., 2016). Além disso, pode-se pensar que maior interação social entre os escolares resultará em maior ocupação destes espaços e resultará em locais saudáveis e mais seguros (Gil, 2020). Assim, amplia-se a necessidade de programas que fomentem o deslocamento ativo, como o programa “Ciempies” desenvolvido na Colômbia, que promove caminhada segura em grupos até a escola”. Ainda, cabe investir na mudança da infraestrutura urbana para a implementação da mobilidade ativa e ações de escuta dos escolares.

Também pode-se observar que para os escolares o deslocamento ativo resulta em importantes benefícios para a saúde e isto foi apontado como um facilitador pelos escolares. Nesse sentido o deslocamento ativo, como caminhar, andar de bicicleta ou patins, em comparação com formas passivas de transporte, como ser conduzido de carro ou ônibus, traz uma série de benefícios significativos para a saúde cardiovascular e IMC (Khodanazari, et al., 2022). Essa prática não apenas promove um modo de vida ativo, mas também contribui para o desenvolvimento físico, mental e social das crianças de maneiras diversas (Schoeppe et al., 2013; Westman et al., 2017). Além dos benefícios físicos, o deslocamento ativo também desempenha um papel crucial no desenvolvimento cognitivo das crianças. A exposição ao ar livre, a observação do ambiente ao redor e a necessidade de tomar decisões durante o trajeto estimulam a função cerebral e promovem habilidades cognitivas, como atenção, memória e raciocínio espacial (Phansikar et al., 2019; Louzada et al., 2017).

Outro aspecto importante é o impacto positivo do deslocamento ativo na saúde mental das crianças onde a atividade física regular está associada à redução do estresse e da ansiedade, promovendo um estado de bem-estar emocional (Rutberg; Lindqvist, 2019; Morris et al. 2022). A hipótese de que o deslocamento ativo contribui para benefícios significativos à saúde baseia-se em uma série de fatores interrelacionados. A prática regular de caminhar ou andar de bicicleta não apenas fornece uma forma consistente de atividade física, mas também oferece exposição ao ar livre e estimula um estilo de vida ativo. Esses elementos combinados podem impactar positivamente a saúde física e mental dos escolares.

Dessa forma, se sustenta a ideia de que o deslocamento ativo, ao incorporar a atividade física, a exposição ao ar livre e a promoção de um estilo de vida ativo, cria um conjunto de condições propícias para melhorar diversos aspectos da saúde (Waygood et al., 2017). Em resumo, o deslocamento ativo oferece uma ampla gama de benefícios para a saúde das crianças, incluindo o estímulo à atividade física, desenvolvimento cognitivo, promoção da saúde mental e formação de hábitos saudáveis a longo prazo. Encorajar e apoiar a prática do deslocamento ativo nas rotinas diárias das crianças é investir não apenas em sua saúde presente, mas também em seu futuro bem-estar.

Outro aspecto percebido pelos escolares como facilitador durante o trajeto de casa até a escola foi a presença de equipamentos sociais, tais como praças e igrejas. Os achados deste estudo vão em direção a outros estudos com crianças em idade escolar, uma vez que evidenciam a presença de equipamentos sociais de modo positivo, relacionando com o sentimento de segurança e pertencimento ao bairro (Barnerjee et al., 2014; Egli et al., 2020; Bianchi et al., 2023). Ademais, no estudo de Gadotti (2016), ao discutir o conceito de cidade educadora, é necessário considerar as múltiplas vivências contidas no espaço urbano como espaço cultural de aprendizagem permanente. Os escolares reconhecem os benefícios do deslocamento ativo, e entendem como facilitador a construção de cidades e comunidades mais acolhedoras, impactando de forma positiva a decisão de permitirem os escolares a realizarem o trajeto a pé (Mitra et al., 2014; Rutberg; Lindqvist, 2019; Nyström et al., 2023).

Nesse sentido, uma possível explicação para este achado é que a presença de equipamento sociais proporcionam um ambiente atrativo e acolhedor e podem criar pontos de interesse no percurso diário dos escolares, tornando o caminho mais agradável e motivador (Loebach; Gilliland, 2016). Além disso, esses locais podem funcionar como pontos de encontro, promovendo interações sociais positivas e fortalecendo o senso de comunidade, o que, por sua vez, incentiva a escolha por meios de deslocamento ativos, como caminhar ou andar de bicicleta (Loptson et al., 2012; Torres et al., 2020). Portanto, os achados do presente estudo enfatizam a importância de ações no planejamento urbano que considerem a implementação e manutenção destes equipamentos sociais para que venham a garantir maior deslocamento ativo destes escolares no trajeto de casa até a escola.

É necessário levar em consideração algumas limitações deste estudo. O acompanhamento foi realizado somente em três escolas da rede municipal de ensino de Florianópolis, o que pode impossibilitar a extrapolação dos dados coletados para outras realidades. Além disso, a presente pesquisa não realizou entrevistas com pais e/ou responsáveis dos escolares, que podem ter limitado a quantidade de barreiras e facilitadores encontrados após as análises dos relatos. Sendo assim, sugere que sejam realizadas entrevistas que englobem toda a comunidade escolar a fim de ampliar a compreensão das características do ambiente do bairro. Por fim, outra limitação foi o contato com os familiares, os mesmos muitas vezes não retornavam com o TCLE assinado para a autorização dos escolares, embora a escola entrasse em contato, via bilhete explicado de forma mais sucinta do que se tratava a pesquisa.

Como pontos fortes deste estudo, considera-se que a inclusão de 25 escolares sugere uma amostra diversificada, o que pode estabelecer maior sentido e significados nos resultados encontrados acerca da temática investigada. Outro ponto a ser destacado é a escolha da

metodologia de grupo focal como uma abordagem eficaz para explorar as percepções e experiências das crianças, permitindo interações sociais que podem revelar percepções mais profundas. O fato de as crianças estarem envolvidas diretamente na discussão sobre suas experiências destaca a abordagem centrada no participante, promovendo uma compreensão mais autêntica. Ainda, este estudo é pioneiro em uma cidade do sul do Brasil que objetivou compreender as percepções dos escolares no que se refere ao ambiente do bairro no trajeto de casa até a escola.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o intuito de compreender as potencialidades que os estudantes são capazes de desenvolver no momento em que são ouvidas, o presente estudo buscou ouvi-las em relação a percepção no trajeto casa escola. No contexto de Florianópolis essa ação ainda é pouco vista, embora seja prevista Plano decenal municipal dos direitos das crianças e adolescentes.

Ao trazermos esse tema para a escola através das aulas de educação física vamos ao encontro dos temas contemporâneos transversais (TCT) previsto na Base Nacional Comum Curricular (BNCC) sendo de grande valia, visto que o tema tem possibilidade de articulação com diversas áreas, favorecendo a compreensão da realidade pelos estudantes. Da maneira semelhante, a condução de pesquisas e engajamento em atividades ligadas aos temas específicos da mobilidade urbana pode gerar oportunidades de aprendizado substanciais para promover atitudes e valores de cidadania e solidariedade, alinhados com as competências gerais propostas pela BNCC.

Algumas ações no município de Florianópolis têm como objetivo ampliar a formação desses estudantes, o programa Bairro Educador visa oportunizar a integração da comunidade, família, estudantes, escola e equipamentos públicos. Tendo em vista o avanço da participação de crianças na formação de ações para o seu bairro, o projeto bairro educado pode ser uma porta para o engajamento dos estudantes no planejamento de intervenções no seu bairro.

Por fim, é importante abordar a não participação dos pais na entrevista sobre o deslocamento ativo dos escolares. A ausência dos pais pode indicar uma lacuna na conscientização sobre a importância do deslocamento ativo, como caminhar ou andar de bicicleta para a escola, para a saúde e o bem-estar dos filhos. Portanto, é fundamental envolver os pais nesse processo educativo, fornecendo informações e incentivando sua participação ativa nas iniciativas relacionadas ao deslocamento escolar, a fim de promover hábitos saudáveis desde a infância e fortalecer os laços entre a escola, a família e a comunidade. O engajamento dos pais é essencial para o sucesso das estratégias de promoção da mobilidade ativa e para a construção de uma cultura de deslocamento sustentável dentro e fora do ambiente escolar.

REFERÊNCIAS

- Abdelghaffar, E. A., Hicham, E. K., Siham, B., Samira, E. F., & Youness, E. A. (2019). Perspectives of adolescents, parents, and teachers on barriers and facilitators of physical activity among school-age adolescents: A qualitative analysis. *Environmental Health and Preventive Medicine*, 24(1). <https://doi.org/10.1186/s12199-019-0775-y>
- Alberto Martins de Figueiredo, T., Lúcia Taqueti Machado, V., & Mirian Scherrer de Abreu, M. (n.d.). A saúde na escola: um breve resgate histórico Health at school: a brief history.
- Álvarez-Bueno, C., Pesce, C., Cavero-Redondo, I., Sánchez-López, M., Martínez-Hortelano, J. A., & Martínez-Vizcaíno, V. (2017). The Effect of Physical Activity Interventions on Children's Cognition and Metacognition: A Systematic Review and Meta-Analysis. In *Journal of the American Academy of Child and Adolescent Psychiatry* (Vol. 56, Issue 9, pp. 729–738). Elsevier Inc. <https://doi.org/10.1016/j.jaac.2017.06.012>
- Alvarez-Pitti, J., Casajús Mallén, J. A., Leis Trabazo, R., Lucía, A., López de Lara, D., Moreno Aznar, L. A., & Rodríguez Martínez, G. (2020). Exercise as medicine in chronic diseases during childhood and adolescence. *Anales de Pediatría*, 92(3), 173.e1-173.e8. <https://doi.org/10.1016/j.anpedi.2020.01.010>
- Barbosa De Medeiros, A., José Da, M., Lemes Mendonça, S., Lourenço De Sousa, G., & Pereira De Oliveira, I. (2011). A Importância da educação ambiental na escola nas séries iniciais 1. In *Revista Faculdade Montes Belos*.
- Becker, L. A., Rech, C. R., & Reis, R. S. (2018). Access to information for evidence-based decision-making from the perspective of municipal health secretaries in the state of Paraná, Brazil, 2014. *Cadernos de Saude Publica*, 34(7). <https://doi.org/10.1590/0102-311x00003918>
- Bianchi, F., Riga, D., Moscarelli, R., & Pileri, P. (2023). Designing Urban Spaces to Enhance Active and Sustainable Mobility: An Analysis of Physical and Symbolic Affordances in School Squares in the Metropolitan Area of Milan, Italy. *Sustainability (Switzerland)*, 15(14). <https://doi.org/10.3390/su151411328>
- Buliung, R., Hess, P., Flowers, L., Moola, F. J., & Faulkner, G. (2021). Living the journey to school: Conceptual asymmetry between parents and planners on the journey to school. *Social Science and Medicine*, 284. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2021.114237>
- Buttazzoni, A., Nelson Ferguson, K., & Gilliland, J. (2023). Barriers to and facilitators of active travel from the youth perspective: A qualitative meta-synthesis. In *SSM - Population Health* (Vol. 22). Elsevier Ltd. <https://doi.org/10.1016/j.ssmph.2023.101369>

- Campos, T., Carvalho, L. D., & Baptista, M. C. (2021). Educação infantil, currículo e cidade. *Debates Em Educação*, 13(33), 355–376. <https://doi.org/10.28998/2175-6600.2021v13n33p355-376>
- Caplan, R., Loomis, C., & Santo, A. Di. (n.d.). A Conceptual Model of Children’s Rights and Community-Based Values to Promote Social Justice Through Early Childhood Curriculum Frameworks.
- Carvalho de araujo, v. (n.d.). A cidade na infância, a infância na cidade. Científico, c., ciência, n., & infância, p. (n.d.). Núcleo ciência pela infância núcleo ciência pela infância funções executivas e desenvolvimento na primeira infância: habilidades necessárias para a autonomia. [Www.ncpi.org.br](http://www.ncpi.org.br)
- Cozma, I., Kukaswadia, A., Janssen, I., Craig, W., & Pickett, W. (2015). Active transportation and bullying in Canadian schoolchildren: A cross-sectional study. *BMC Public Health*, 15(1). <https://doi.org/10.1186/s12889-015-1466-2>
- Cristina, C., Dos, G. Q., Orientadora, S., Doutora, P., & Craveiro, M. C. (n.d.). A importância de uma escuta ativa.
- Congresso internacional das cidades educadoras, 3, 2004, Gênova. Carta das cidades educadoras: proposta definitiva. Gênova: Associação Internacional das Cidades Educadoras, 2004. Disponível em: <<http://www.pitangui.uepg.br/nep/documentos/Cartadascidadeseducadoras.pdf>>.
- Da Silva, B. G. C., Wehrmeister, F. C., Quanjer, P. H., Pérez-Padilla, R., Gonçalves, H., Horta, B. L., Hallal, P. C., Barros, F., & Menezes, A. M. B. (2016). Physical activity in early adolescence and pulmonary function gain from 15 to 18 years of age in a birth cohort in Brazil. *Journal of Physical Activity and Health*, 13(11), 1164–1173. <https://doi.org/10.1123/jpah.2016-0056>
- Da Silva Bezerra Cavalcanti, O. M., De Paiva Neto, F. T., & Rech, C. R. (2021). Programa saúde na escola, promoção da saúde e contribuições da educação física: uma revisão integrativa. *Pensar a Prática*, 24. <https://doi.org/10.5216/rpp.v24.67810>
- Camargo, E. M., Santos, M. P. M., Ribeiro, A. G. P., Mota, J., & de Campos, W. (2020). Interaction of sociodemographic factors in the association between psychosocial factors and active commuting to school. *Cadernos de Saude Publica*, 36(5). <https://doi.org/10.1590/0102-311X00102719>
- De Matos Lins, H. A., Cabello, J., & Borges, C. S. (2020). Direito à participação política de crianças sobre a escola: algo mudaria em função da pandemia? *Sociedad e Infancias*, 4, 243–249. <https://doi.org/10.5209/soci.69637>

de Sa, T. H., Pereira, R. H. M., Duran, A. C., & Monteiro, C. A. (2016). Socioeconomic And Regional Differences In Active Transportation In Brazil. *Revista de Saude Publica*, 50. <https://doi.org/10.1590/S1518-8787.2016050006126>

De Souza, J. C., & Saraiva Ferreira, J. (2020). Ações do programa saúde na escola no contexto das equipes de saúde da família. *Biológicas & Saúde*, 10(35), 40–52. <https://doi.org/10.25242/8868103520202075>

Victo, E. R., Figueiredo, T. K. F., Solé, D., Werneck, A. O., da Silva, D. R., & Ferrari, G. (2021). Systematic review of active transportation to school in youth – an update from Brazil’s Report Card. In *Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano* (Vol. 23). Universidade Federal de Santa Catarina. <https://doi.org/10.1590/1980-0037.2021v23e81169>

Diniz Carvalho, L., Cristina Soares Gouvea, M., Balparda -Directora General de Pedagogía Urbana, C., & Rios -Secretario de Cultura Educación, G. (n.d.). ENTREVISTA INFÂNCIA URBANA, POLÍTICAS E POÉTICAS: DIÁLOGOS SOBRE A EXPERIÊNCIA DA CIDADE DE ROSÁRIO/ ARGENTINA. <https://www.uia-architectes.org/>

Dos Reis, A. A. C., Malta, D. C., & Furtado, L. A. C. (2018). Challenges for public policies aimed at adolescence and youth based on the national scholar health survey (PeNSE). *Ciencia e Saude Coletiva*, 23(9), 2879–2890. <https://doi.org/10.1590/1413-81232018239.14432018>

Santos Lopes, A. A., Lanzoni, A. N., Hino, A. A. F., Rodriguez-Añez, C. R., & Reis, R. S. (2014). Ambiente do bairro percebido e atividade física entre estudantes do ensino médio de Curitiba, Brasil. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, 17(4), 938–953. <https://doi.org/10.1590/1809-4503201400040012>

Duncan S, Branco K, Mavoa S, Stewart T, Hinckson E, Schofield G. Active Transport, Physical Activity, and Distance Between Home and School in Children and Adolescents. *Journal of Physical Activity and Health*. 2016; 13(4): 447-53.

Farias, R. N. P., & Müller, F. (2017). A Cidade como Espaço da Infância. *Educação & Realidade*, 42(1), 261–282. <https://doi.org/10.1590/2175-623654542>

Ferrari, G. L. de M., De Victo, E. R., Ferrari, T. K., & Solé, D. (2018). Active transportation to school for children and adolescents from Brazil: A systematic review. In *Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano* (Vol. 20, Issue 4, pp. 406–414). Universidade Federal de Santa Catarina. <https://doi.org/10.5007/1980-0037.2018v20n4p406>

Ferreira, R. W., Varela, A. R., Monteiro, L. Z., Häfele, C. A., Dos Santos, S. J., Wendt, A., & Silva, I. C. M. (2018). Sociodemographic inequalities in leisure-time physical activity and active commuting to school in Brazilian adolescents: National School Health Survey (PeNSE)

2009, 2012, and 2015). *Cadernos de Saude Publica*, 34(4). <https://doi.org/10.1590/0102-311X00037917>

Ferreira, v. M. R., & fernandes, s. M. (2023). Infância e justiça espacial: desigualdades inter e intrabairros no uso da cidade por crianças da rede municipal de ensino de Curitiba. *Educação em revista*, 39. <https://doi.org/10.1590/0102-469839285>

COMPREHENSIVE SCHOOL PHYSICAL ACTIVITY PROGRAMS: A GUIDE FOR SCHOOLS. <http://www.cdc.gov/www.cdc.gov/healthyyouthwww.cdc.gov/BAM>

Freire, P. (1993). *Política e educação*. Cortez Editora.

Gadotti, M., & Freire, P. (n.d.). *A ESCOLA NA CIDADE QUE EDUCA “Enquanto educadora, a Cidade é também educanda.”*

GADOTTI, Moacir; PADILHA, Paulo Roberto; CABEZUDO, Alicia. *Cidade educadora: princípios e experiências*. São Paulo: Cortez; IPF, 2004.

Gálvez-Fernández, P., Herrador-Colmenero, M., Esteban-Cornejo, I., Castro-Piñero, J., Molina-García, J., Queralt, A., Aznar, S., Abarca-Sos, A., González-Cutre, D., Vidal-Conti, J., Fernández-Muñoz, S., Vida, J., Ruiz-Ariza, A., Rodríguez-Rodríguez, F., Moliner-Urdiales, D., Villa-González, E., Barranco-Ruiz, Y., Huertas-Delgado, F. J., Mandic, S., & Chillón, P. (2021). Active commuting to school among 36,781 Spanish children and adolescents: A temporal trend study. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, 31(4), 914–924. <https://doi.org/10.1111/sms.13917>

Guthold, R., Stevens, G. A., Riley, L. M., & Bull, F. C. (2020). Global trends in insufficient physical activity among adolescents: a pooled analysis of 298 population-based surveys with 1·6 million participants. *The Lancet Child and Adolescent Health*, 4(1), 23–35. [https://doi.org/10.1016/S2352-4642\(19\)30323-2](https://doi.org/10.1016/S2352-4642(19)30323-2)

Hallal, P. C., Andersen, L. B., Bull, F. C., Guthold, R., Haskell, W., Ekelund, U., Alkandari, J. R., Bauman, A. E., Blair, S. N., Brownson, R. C., Craig, C. L., Goenka, S., Heath, G. W., Inoue, S., Kahlmeier, S., Katzmarzyk, P. T., Kohl, H. W., Lambert, E. V., Lee, I. M., ... Wells, J. C. (2012). Global physical activity levels: Surveillance progress, pitfalls, and prospects. In *The Lancet* (Vol. 380, Issue 9838, pp. 247–257). Elsevier B.V. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(12\)60646-1](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(12)60646-1)

Hamilton, I., Kennard, H., McGushin, A., Höglund-Isaksson, L., Kiesewetter, G., Lott, M., Milner, J., Purohit, P., Rafaj, P., Sharma, R., Springmann, M., Woodcock, J., & Watts, N. (2021c). The public health implications of the Paris Agreement: a modelling study. *The Lancet Planetary Health*, 5(2), e74–e83. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(20\)30249-7](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(20)30249-7)

- Horta, R. L., Andersen, C. S., Pinto, R. O., Horta, B. L., Oliveira-Campos, M., de Andreazzi, M. A. R., & Malta, D. C. (2017). Health promotion in school environment in Brazil. *Revista de Saude Publica*, 51, 1–12. <https://doi.org/10.1590/S1518-8787.2017051006709>
- Hrelja, R. (2011). The Tyranny of Small Decisions. *Unsustainable Cities and Local Day-to-Day Transport Planning*. *Planning Theory and Practice*, 12(4), 511–524. <https://doi.org/10.1080/14649357.2011.626312>
- Hu, D., Zhou, S., Crowley-Mchattan, Z. J., & Liu, Z. (2021). Factors that influence participation in physical activity in school-aged children and adolescents: A systematic review from the social ecological model perspective. In *International Journal of Environmental Research and Public Health* (Vol. 18, Issue 6, pp. 1–20). MDPI AG. <https://doi.org/10.3390/ijerph18063147>
- Huertas-Delgado, F. J., Herrador-Colmenero, M., Villa-González, E., Aranda-Balboa, M. J., Cáceres, M. V., Mandic, S., & Chillón, P. (2017). Parental perceptions of barriers to active commuting to school in Spanish children and adolescents. *European Journal of Public Health*, 27(3), 416–421. <https://doi.org/10.1093/eurpub/ckw249>
- Inchley, J., Currie, D. (Dorothy B., Young, T., Samdal, O., Torsheim, T., Augustson, L., Mathison, F., Aleman-Diaz, A. Y., Molcho, M. (Sociologist), Weber, M. W., Barnekow, V., & World Health Organization. Regional Office for Europe. (n.d.). Growing up unequal : gender and socioeconomic differences in young people’s health and well-being : Health Behaviour in School-Aged Children (HBSC) Study : international report from the 2013/2014 survey.
- Khodanazari, H., Choupani, A. A., & Aghayan, I. (2022). The Contribution of Walking to School in Students’ Physical Activity and Its Effect on Being Overweight. *BioMed Research International*, 2022. <https://doi.org/10.1155/2022/2633109>
- Kim, H. J., & Heinrich, K. M. (2016). Built Environment Factors Influencing Walking to School Behaviors: A Comparison between a Small and Large US City. *Frontiers in Public Health*, 4. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2016.00077>
- Koester, M. K., Bejarano, C. M., Davis, A. M., Brownson, R. C., Kerner, J., Sallis, J. F., Steel, C., & Carlson, J. A. (2021). Implementation contextual factors related to community-based active travel to school interventions: a mixed methods interview study. *Implementation Science Communications*, 2(1). <https://doi.org/10.1186/s43058-021-00198-7>
- Lowe, M., Adlakha, D., Sallis, J. F., Salvo, D., Cerin, E., Vernez Moudon, A., Higgs, C., Hinckson, E., Arundel, J., Boeing, G., Liu, S., Mansour, P., Gebel, K., Puig-Ribera, A., Bhasin Mishra, P., Bozovic, T., Carson, J., Dygrýn, J., Florindo, A. A., ... Giles-Corti, B. (2022). Urban design, transport, and health 1 City planning policies to support health and

sustainability: an international comparison of policy indicators for 25 cities (Vol. 10).
www.thelancet.com/lancetgh

Lucas, C. (2021). How a child-friendly lens can transform urban planning. *The Lancet Child & Adolescent Health*, 5(7), 472. [https://doi.org/10.1016/s2352-4642\(21\)00175-9](https://doi.org/10.1016/s2352-4642(21)00175-9)

Magnussen, R. (n.d.). Student Re-Design of Deprived Neighbourhoods in Minecraft: Community-Driven Urban Development.

Maria, A., Moreira, M., Emanuel, B., Ramos, O., Dos, C., Silva, S., José, F., Soares, P., Pedroso, G. C., Harada, J., Ippolito-Shepherd, J., Bitar, M., & Neves, P. (n.d.). Colaboradores desta publicação Aubaneide Guerra Mestre em Ciências da Educação Especialista em Medicina da Adolescência Membro do Departamento Científico de Saúde Escolar da SBP.

McGrath, L. J., Hopkins, W. G., & Hinckson, E. A. (2015). Associations of Objectively Measured Built-Environment Attributes with Youth Moderate–Vigorous Physical Activity: A Systematic Review and Meta-Analysis. In *Sports Medicine* (Vol. 45, Issue 6, pp. 841–865). Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/s40279-015-0301-3>

Miko, H. C., Zillmann, N., Ring-Dimitriou, S., Dorner, T. E., Titze, S., & Bauer, R. (2020). Effects of physical activity on health. *Gesundheitswesen, Supplement*, 82, S184–S195. <https://doi.org/10.1055/a-1217-0549>

BRASIL, M.E. Gestor PSE, Departamento de Promoção da Saúde. – Brasília : Ministério da Saúde, 2021. 54 p.: il.

Mandic S, Leon de la Barra S, Garcia Bengoechea E, Stevens E, Flaherty C, Moore A, et al. Personal, social and environmental correlates of active transport to school among adolescents in Otago, New Zealand. *J Sci Med Sport* 2015; 18(4): 432-7. <https://doi.org/10.1016/j.jsams.2014.06.012>

Mishra, A., Zhou, B., Rodriguez-Martinez, A., Bixby, H., Singleton, R. K., Carrillo-Larco, R. M., Sheffer, K. E., Paciorek, C. J., Bennett, J. E., Lhoste, V., Iurilli, M. L. C., Di Cesare, M., Bentham, J., Phelps, N. H., Sophiea, M. K., Stevens, G. A., Danaei, G., Cowan, M. J., Savin, S., ... Ezzati, M. (2023). Diminishing benefits of urban living for children and adolescents' growth and development. *Nature*, 615(7954), 874–883. <https://doi.org/10.1038/s41586-023-05772-8>

Morris, S., Lawlor, E. R., Foley, L., Summerbell, C., Panter, J., Adams, J., Jago, R., & Pollard, T. M. (2022). Children's experiences of the journey between home and school: A qualitative synthesis using meta-ethnography. *Health and Place*, 76. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2022.102819>

Morton, K. L., Atkin, A. J., Corder, K., Suhrcke, M., & van Sluijs, E. M. F. (2016). The school environment and adolescent physical activity and sedentary behaviour: A mixed-studies systematic review. *Obesity Reviews*, 17(2), 142–158.

<https://doi.org/10.1111/obr.12352>

Moura, C. S. de, Grossi-Milani, R., Mendonça, F. de F., & Loch, M. R. (2022). Estratégias de promoção da saúde na primeira infância: tecendo redes locais. *Saúde Em Debate*, 46(spe5), 45–56. <https://doi.org/10.1590/0103-11042022e504>

Nations, U., of Economic, D., Affairs, S., & Division, P. (2018). *World Urbanization Prospects The 2018 Revision*.

Nyström, M., Henriksson, M., Lindqvist, A. K., & Rutberg, S. (2023). Making the right decision for our children’s future: Parents’ perceptions of active school travel in disadvantaged neighborhoods. *Journal of Transport and Health*, 30.

<https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101617>

Oestreich, L., Torres, T. B., Pereira, B. M., & Padillo, A. R.-. (2020a). Revisão bibliográfica sobre as variáveis associadas aos componentes do tráfego que influenciam a segurança viária nos entornos escolares. *Ciência e Natura*, 42, e7. <https://doi.org/10.5902/2179460x40471>

Orlando De Castro, A., Neto, A. O., & Palheta, J. M. (n.d.). Cidades que encantam, cidades que educam: caminhos para uma cidade educadora enchanting cities, educating cities: ways to an educational city ciudades que encantan, ciudades que educan: caminos para una ciudad educadora. www.revistas.ufg.br/signos

PEREZ, Beatriz Corsino; JARDIM, Marina Dantas. A participação de crianças nas políticas públicas: construção, prática e desafios. *Pesqui. prá. psicossociais*, São João del-Rei , v. 10, n. 1, p. 206-218, jun. 2015

Pantelaki, E., Claudia Caspani, A., & Maggi, E. (2024). Impact of home-school commuting mode choice on carbon footprint and sustainable transport policy scenarios. *Case Studies on Transport Policy*, 15. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2023.101110>

Peralta, M., Henriques-Neto, D., Bordado, J., Loureiro, N., Diz, S., & Marques, A. (2020). Active commuting to school and physical activity levels among 11 to 16 year-old adolescents from 63 low-and middle-income countries. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(4). <https://doi.org/10.3390/ijerph17041276>

Perlroth, N. H., & Castelo Branco, C. W. (2017). O estado atual do conhecimento sobre a exposição ambiental no organismo infantil durante os períodos sensíveis de desenvolvimento. In *Jornal de Pediatria* (Vol. 93, Issue 1, pp. 17–27). Elsevier Editora Ltda. <https://doi.org/10.1016/j.jpmed.2016.07.002>

Phansikar, M., Ashrafi, S. A., Khan, N. A., Massey, W. V., & Mullen, S. P. (2019). Active commute in relation to cognition and academic achievement in children and adolescents: A systematic review and future recommendations. In *International Journal of Environmental Research and Public Health* (Vol. 16, Issue 24). MDPI.

<https://doi.org/10.3390/ijerph16245103>

Piggin, J. (2020). What Is Physical Activity? A Holistic Definition for Teachers, Researchers and Policy Makers. *Frontiers in Sports and Active Living*, 2.

<https://doi.org/10.3389/fspor.2020.00072>

Pinto, A. de A., Claumann, G. S., de Angelo, H. C. C., Menezes, E. C., Dias, D. T., & Pelegrini, A. (2017). Active commuting to school and associated factors among adolescents: A systematic review. *Journal of Physical Education (Maringa)*, 28(1).

<https://doi.org/10.4025/jphyseduc.v28i1.2859>

Pinto, A. de A., Silva, D. A. S., Silva, K. S., Felden, É. P. G., & Pelegrini, A. (2020). Inatividade física no deslocamento para a escola e fatores associados em adolescentes de uma cidade do Sul do Brasil. *Revista Brasileira de Educação Física e Esporte*, 34(1), 123–132.

<https://doi.org/10.11606/1807-5509202000010123>

Rahman, M. L., Moore, A., Smith, M., Lieswyn, J., & Mandic, S. (2020). A conceptual framework for modelling safe walking and cycling routes to high schools. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(9).

<https://doi.org/10.3390/ijerph17093318>

Rech, R., Rosa, C., Avrela, P., Halpern, R., Costanzi, C., Bergmann, M., Alli, L., & Pedroni, J. (2013). Fatores associados ao deslocamento ativo em escolares. *Revista Brasileira de Atividade Física & Saúde*, 18(3). <https://doi.org/10.12820/rbafs.v.18n3p332>

Reflexões sobre a intersectorialidade entre as políticas públicas Reflection about intersecting public policies Sueli do Nascimento*. (n.d.).

Report of the first Virtual Meeting of the External Advisory Group (EAG) for the development of Global Standards for Health Promoting Schools and their implementation guidance. (n.d.).

Rothman, L., Hagel, B., Howard, A., Cloutier, M. S., Macpherson, A., Aguirre, A. N., McCormack, G. R., Fuselli, P., Buliung, R., HubkaRao, T., Ling, R., Zanutto, M., Rancourt, M., & Winters, M. (2021). Active school transportation and the built environment across Canadian cities: Findings from the child active transportation safety and the environment (CHASE) study. *Preventive Medicine*, 146. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2021.106470>

Sallis, J. F., Cerin, E., Conway, T. L., Adams, M. A., Frank, L. D., Pratt, M., Salvo, D., Schipperijn, J., Smith, G., Cain, K. L., Davey, R., Kerr, J., Lai, P. C., Mitáš, J., Reis, R.,

Sarmiento, O. L., Schofield, G., Troelsen, J., Van Dyck, D., ... Owen, N. (2016). Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: A cross-sectional study. *The Lancet*, 387(10034), 2207–2217. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(15\)01284-2](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(15)01284-2)

Sallis, J. F., Cervero, R. B., Ascher, W., Henderson, K. A., Kraft, M. K., & Kerr, J. (2006). An ecological approach to creating active living communities. In *Annual Review of Public Health* (Vol. 27, pp. 297–322). <https://doi.org/10.1146/annurev.publhealth.27.021405.102100>

Sallis, J. F., Floyd, M. F., Rodríguez, D. A., & Saelens, B. E. (2012). Role of built environments in physical activity, obesity, and cardiovascular disease. *Circulation*, 125(5), 729–737. <https://doi.org/10.1161/CIRCULATIONAHA.110.969022>

Silva, K. S.; Lopes, A. S.; Silva, F. M. Atividade física no deslocamento à escola e no tempo livre em crianças e adolescentes da cidade de João Pessoa, PB, Brasil. *R. bras. Ci e Mov.* 2007;

Schools as Community Hubs. . In *Schools as Community Hubs*. Springer Nature Singapore. <https://doi.org/10.1007/978-981-19-9972-7>

Seffner, F. (2020a). Cultura escolar e questões em gênero e sexualidade: o delicado equilíbrio entre cumprir, transgredir e resistir. *Retratos Da Escola*, 14(28), 75–90. <https://doi.org/10.22420/rde.v14i28.1095>

Silva CS. Escola promotora de saúde: uma nova forma de fazer saúde escolar. In: Lopez FA, Campos Junior D. *Tratado de pediatria*. Barueri: Manole; 2007.

Silva, A. A. de P., Lopes, A. A. D. S., Silva, J. S. B., Prado, C. V., & Reis, R. S. (2020). Characteristics of the schools' surrounding environment, distance from home and active commuting in adolescents from Curitiba, Brazil. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, 23, 1–15. <https://doi.org/10.1590/1980-549720200065>

Silva, D. A. S., Christofaro, D. G. D., De Moraes Ferrari, G. L., Da Silva, K. S., Nardo, N., Dos Santos Silva, R. J., Fernandes, R. A., & Filho, V. C. B. (2018). Results from Brazil's 2018 report card on physical activity for children and youth. *Journal of Physical Activity and Health*, 15(2), S323–S325. <https://doi.org/10.1123/JPAH.2018-0421>

Silveira Barbosa, M. C. (2014). Culturas infantis: contribuições e reflexões. *Revista Diálogo Educacional*, 14(43), 645. <https://doi.org/10.7213/dialogo.educ.14.043.ds01>

Singh, A. S., Saliassi, E., Van Den Berg, V., Uijtdewilligen, L., De Groot, R. H. M., Jolles, J., Andersen, L. B., Bailey, R., Chang, Y. K., Diamond, A., Ericsson, I., Etnier, J. L., Fedewa, A. L., Hillman, C. H., McMorris, T., Pesce, C., Pühse, U., Tomporowski, P. D., & Chinapaw, M. J. M. (2019). Effects of physical activity interventions on cognitive and academic performance in children and adolescents: A novel combination of a systematic review and

- recommendations from an expert panel. In *British Journal of Sports Medicine* (Vol. 53, Issue 10, pp. 640–647). BMJ Publishing Group. <https://doi.org/10.1136/bjsports-2017-098136>
- Siqueira Junior, J. de A., Bandeira, A. C. N., & Paiva Neto, F. T. de. (2023). PROGRAMA SAÚDE NA ESCOLA E AÇÕES PARA PROMOÇÃO DA ATIVIDADE FÍSICA. *Corpoconsciência*, e14942. <https://doi.org/10.51283/rc.27.e14942>
- Streb, A., Graup, S., Bergmann, M., & Bergmann, G. (2016). Excesso de peso e deslocamento para a escola em adolescentes de Uruguai/RS. *Revista Brasileira de Atividade Física & Saúde*, 21(3). <https://doi.org/10.12820/rbafs.v.21n3p255-262>
- Sutherland, R. L., Campbell, E. M., Lubans, D. R., Morgan, P. J., Nathan, N. K., Wolfenden, L., Okely, A. D., Gillham, K. E., Hollis, J. L., Oldmeadow, C. J., Williams, A. J., Davies, L. J., Wiese, J. S., Bisquera, A., & Wiggers, J. H. (2016). The Physical Activity 4 Everyone Cluster Randomized Trial: 2-Year Outcomes of a School Physical Activity Intervention Among Adolescents. *American Journal of Preventive Medicine*, 51(2), 195–205. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2016.02.020>
- Swain, R., Oswin, P., Truelove, V., & Larue, G. S. (2023). Children's and parents' perceptions on safe routes to schools: a mixed-methods study investigating factors influencing active school travel. *Journal of Urban Design*. <https://doi.org/10.1080/13574809.2023.2223517>
- Teles, L. A. C., Nogueira, J. A. D., De Oliveira, F. J. A., & Rodrigues, J. S. (n.d.). Transporte ativo no trajeto escolar: uma revisão integrativa Active transport at the school path: an integrative review.
- Thuany, M., Santos, F. K. dos, Almeida, M. B., & Gomes, T. N. Q. F. (2021b). Deslocamento ativo em adolescentes: prevalência e preditores associados ao trajeto casa-escola. *Revista Brasileira de Atividade Física & Saúde*, 26, 1–8. <https://doi.org/10.12820/rbafs.26e0203>
- Transformar cada escola em uma escola promotora de saúde: Padrões e indicadores globais. (2022). In *Transformar cada escola em uma escola promotora de saúde: Padrões e indicadores globais*. Pan American Health Organization. <https://doi.org/10.37774/9789275725122>
- Urban95_ICS_Publicacao-parcial. (n.d.).
- van Sluijs, E. M. F., Ekelund, U., Crochemore-Silva, I., Guthold, R., Ha, A., Lubans, D., Oyeyemi, A. L., Ding, D., & Katzmarzyk, P. T. (2021). Physical activity behaviours in adolescence: current evidence and opportunities for intervention. In *The Lancet* (Vol. 398, Issue 10298, pp. 429–442). Elsevier B.V. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(21\)01259-9](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(21)01259-9)
- Varma, R. (2021). Reimagining safer school streets with children using the crosswalk program. *IATSS Research*, 45(1), 39–48. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2021.03.003>

Wanderley, M. B., Martinelli, M. L., & da Paz, R. D. O. (2020). Intersetorialidade nas Políticas Públicas. *Serviço Social & Sociedade*, 137, 7–13. <https://doi.org/10.1590/0101-6628.198>

Wilson, K., Coen, S. E., Piaskoski, A., & Gilliland, J. A. (2019). Children’s perspectives on neighbourhood barriers and enablers to active school travel: A participatory mapping study. *Canadian Geographer*, 63(1), 112–128. <https://doi.org/10.1111/cag.12488>

World Population Prospects 2022 Summary of Results. (n.d.).

Zhou, Y., & Wang, L. (2019). Correlates of Physical Activity of Students in Secondary School Physical Education: A Systematic Review of Literature. In *BioMed Research International* (Vol. 2019). Hindawi Limited. <https://doi.org/10.1155/2019/4563484>

Zuin, A. L. A., & Dias, M. L. (2020). A Cidade Educadora para a Educação Cidadã. *Debates Em Educação*, 12(27), 459. <https://doi.org/10.28998/2175-6600.2020v12n27p459-476>

APÊNDICE A – TERMO DE CONSETIMENTO LIVRE ESCLARECIDO: PAIS



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO



Prezados pais e responsáveis,

Este termo tem como objetivo convidar seu filho para participar da pesquisa **Percepção de crianças sobre as características do ambiente no trajeto casa escola em Florianópolis**, que será realizada na sua escola. O presente projeto encontra-se vinculado a Universidade Federal de Santa Catarina, com a orientação do professor do programa de Pós Graduação em Educação Física Dr. Cassiano Ricardo Rech, atendendo os todas as especificações da Resolução 510/2016.

Informamos que a participação da escola e dos alunos em todas as etapas dessa pesquisa é voluntária. Peça orientação quantas vezes for necessário para esclarecer todas as suas dúvidas. A proposta deste Termo é explicar tudo sobre o estudo e solicitar a sua permissão para participar do mesmo. Neste documento estão contidas informações pontuais sobre a nossa proposta e os procedimentos serão utilizados para a realização da pesquisa em sua escola. É importante que o senhor leia atentamente os documentos para que possamos responder as suas dúvidas.

Objetivo do estudo: Investigar a percepção sobre as características do ambiente no trajeto escola-casa de crianças em Florianópolis.

Medidas e avaliação: Seu filho irá responder um questionário sociodemográfico durante as aulas de educação física. Além das questões sobre idade, sexo e com quem o aluno convive, o questionário trará questões relacionadas ao tipo de deslocamento que a criança realiza para escola (a pé, bicicleta, moto, carro e ônibus), além disso será solicitado que façam um desenho identificando as formas de deslocamento realizado. Após faremos uma roda de conversa entre os alunos e pesquisadores com o intuito identificar as dificuldades em utilizar a mobilidade ativa conforme os desenhos.

Procedimentos do estudo: No primeiro momento das atividades os pesquisadores apresentarão a pesquisa e os termos. No segundo dia da coleta com os termos assinados, haverá uma apresentação da intervenção da pesquisa onde os alunos serão estimulados a refletir sobre a mobilidade ativa, após será solicitado que eles realizem um desenho sobre o trajeto feito para a escola, no momento seguinte será conduzida uma roda de conversa com os alunos para que cada um explique sobre seu desenho, nesse momento será feito a filmagem. Todas as informações colhidas serão analisadas em caráter estritamente científico, os pesquisadores serão os únicos a ter acesso aos dados e imagens, e tomarão todas as providências necessárias para manter o sigilo. O tempo estimado para essa intervenção é de 1h30 min. O período da pesquisa ocorrerá durante o ano letivo de 2023. Neste período, o aluno participará da atividade de intervenção durante as aulas de educação física, e que serão orientadas pelo grupo de pesquisadores da Universidade Federal de Santa Catarina e o professor de Educação Física da turma. A atividade desenvolvida fará parte da estrutura escolar e foram aprovadas pela direção da escola e pela Secretaria Municipal de Educação.

Sinta-se absolutamente à vontade em deixar de participar da pesquisa a qualquer momento, sem ter que apresentar qualquer justificativa e com a certeza de que você não terá qualquer prejuízo.

Aqueles alunos que os pais não autorizarem a participação ou deixarem a pesquisa, serão conduzidos para atividades relacionadas a aula de Educação Física, a fim de não causar nenhum dano educacional, junto aos monitores integrantes da pesquisa acompanhado de um membro do corpo docente. Também os alunos que estiverem participando da pesquisa terão o conteúdo da aula de Educação Física garantido pelo professor da disciplina.

Riscos e desconfortos: Os procedimentos utilizados nesta intervenção apresentam possibilidade de danos bastante reduzida a dimensão física, psíquica, moral, intelectual, social, cultural ou espiritual dos participantes. Os pesquisadores e instituições envolvidas nesta pesquisa fornecerão assistência imediata aos participantes no que tange possíveis complicações e /ou danos decorrentes da pesquisa. Em caso que os participantes sejam expostos a situações de constrangimento, como divulgação dos dados pessoais acidentais de menores sem autorização prévia aos pesquisadores preveem aos participantes, o reparo, com reconsideração e desculpas por escrito em qualquer um dos momentos da pesquisa. Em caso de desconforto, como por acidentes decorrentes de alguma das ações de intervenção dirigidas pelos integrantes dessa pesquisa, haverá assistência imediata com todos os cuidados necessários, como forma de indenização. Por fim, salientamos que os procedimentos que asseguram a confidencialidade e a privacidade, a proteção da imagem, e a não estigmatização dos participantes serão realizados em sua

totalidade. Asseguramos que os dados obtidos com essa pesquisa não serão usados para outros fins além dos previstos no consentimento livre esclarecido desse estudo. Caso você tenha alguma despesa ou qualquer prejuízo financeiro em decorrência desta pesquisa, você terá garantia de ressarcimento.

Benefícios: Toda comunidade escolar (diretores, professores, professores, funcionários, pais e alunos) poderá se beneficiar da pesquisa, com obtenção de informações relevantes sobre a percepção dos escolares do trajeto casa escola, e o fomento da participação social de escolares a partir de sua vivências.

Asseguramos antecipadamente que:

- a. Diretores, professores Pais/ responsáveis legais e alunos terão direito de esclarecimento e resposta a qualquer pergunta da pesquisa proposta;
- b. Somente participarão da pesquisa os alunos cujos pais /responsáveis legal tenham assinado o termo de consentimento livre esclarecido, bem como após obtida aceitação do próprio aluno;
- c. Não haverá nenhum custo a escola e aos alunos participantes do estudo;
- d. Será garantido ao participante a privacidade a sua identidade e o sigilo de suas informações;
- e. Todos os alunos terão liberdade para recusar se a participar da pesquisa e, aqueles que aceitarem, também poderão desistir da pesquisa a qualquer momento, sem qualquer tipo de penalidade ou prejuízo para si;
- f. As escolas participantes receberão os seus resultados individuais e na totalidade.

O pesquisador responsável, que também assina esse documento, compromete-se a conduzir a pesquisa de acordo com o que preconiza a Resolução 510/16, que trata dos preceitos éticos e da proteção aos participantes da pesquisa. Duas vias deste documento estão sendo rubricadas e assinadas por você e pelo pesquisador responsável. Guarde cuidadosamente a sua via, pois é um documento que traz importantes informações de contato e garante os seus direitos como participante da pesquisa.

Caso você tenha dúvidas ou perguntas a respeito do estudo, no que se refere a participação da sua escola, você poderá contatar a professora Olga Maria da Silva B. Cavalcanti no telefone: (48) 9 9680-3637; no e-mail olgamariacavalcanti@gmail.com ou pessoalmente no endereço R. do Centro Esportivo - Carvoeira, Florianópolis - SC, 88040-900 ou o professor Cassiano Ricardo Rech no e-mail cassiano.rech@ufsc.br ou pessoalmente no endereço R. do Centro Esportivo - Carvoeira, Florianópolis - SC, 88040-900. Em caso de dúvidas ou preocupações quanto aos seus direitos como participante deste estudo, você pode entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa em Pesquisa com Seres Humanos da UFSC pelo telefone (48)3721-6094; e-mail cep.propesq@contato.ufsc.br ou pessoalmente no Prédio Reitoria II, 7º andar, sala 701, localizado na Rua Desembargador Vitor Lima, nº 222, Trindade, Florianópolis. Telefone para contato: 3721-6094.

Eu _____, como representante legal do aluno(a) _____, e em acordo com o conteúdo exposto acima, autorizo meu filho a participar desta pesquisa.

Assinatura

Orientador
Prof Dr. Cassiano Ricardo Rech

Florianópolis, ____ de ____ de 2023

APÊNDICE B -TERMO ASSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO: ALUNO



TERMO DE ASSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO - ALUNO(A)



Prezado (a) Aluno (a)

Este termo tem o objetivo de convidá-lo para participar de uma pesquisa que será realizada na sua escola por pesquisadores da Universidade Federal de Santa Catarina. O objetivo é avaliar a sua percepção sobre o trajeto que você faz de casa para a escola, e como você realiza esse trajeto (a pé, de carro, bicicleta, moto, ônibus). A participação na pesquisa é voluntária e antes de assinar este termo, é importante que você entenda todas as informações e esclareça as dúvidas com os pesquisadores.

Medidas e avaliação: Nesta pesquisa, você irá responder um questionário sociodemográfico durante as aulas de Educação Física. Além das questões sobre idade, sexo e com quem você convive, o questionário trará questões relacionadas ao tipo de deslocamento que você realiza para escola (a pé, bicicleta, moto, carro e ônibus), além disso será solicitado que você faça um desenho identificando as formas de deslocamento realizado. Após faremos uma roda de conversa entre os alunos e pesquisadores com o intuito identificar as dificuldades em utilizar a mobilidade ativa conforme os desenhos.

Procedimentos do estudo: Haverá uma apresentação da intervenção da pesquisa onde vocês serão estimulados a pensar sobre a mobilidade ativa, depois será solicitado que realizem um desenho sobre o trajeto feito para a escola, no momento seguinte será conduzida uma roda de conversa para que cada um explique sobre seu desenho, nesse momento será feito a filmagem. Todas as informações colhidas serão analisadas em caráter estritamente científico, os pesquisadores serão os únicos a ter acesso aos dados e imagens, e tomarão todas as providências necessárias para manter o sigilo. A atividade de intervenção ocorrerá, no horário escolar, durante o ano letivo de 2023, nas aulas de Educação Física. Sinta-se absolutamente à vontade em deixar de participar da pesquisa a qualquer momento, sem ter que apresentar qualquer justificativa e com a certeza de que você não terá qualquer prejuízo. Aqueles alunos que os pais não autorizarem a participação ou deixarem a pesquisa, serão conduzidos para atividades relacionadas a aula de Educação Física, a fim de não causar nenhum dano educacional, junto aos monitores integrantes da pesquisa acompanhado de um membro do corpo docente. Também os alunos que estiverem participando da pesquisa terão o conteúdo da aula de Educação Física garantido pelo professor da disciplina.

Riscos e desconfortos: As atividades realizadas apresentam desconfortos mínimos. O questionário, são somente perguntas relacionadas ao trajeto que você realiza para vir até a escola, questões relacionadas a composição familiar e aspectos do local onde você mora. Os procedimentos utilizados nesta intervenção apresentam possibilidade de danos bastante reduzida a dimensão física, psíquica, moral, intelectual, social, cultural ou espiritual dos participantes. Os pesquisadores e instituições envolvidas nesta pesquisa fornecerão assistência imediata aos participantes no que tange possíveis complicações e /ou danos decorrentes da pesquisa. Em caso que os participantes sejam expostos a situações de constrangimento, como divulgação dos dados pessoais acidentais de menores sem autorização prévia aos pesquisadores preveem aos participantes, o reparo, com reconsideração e desculpas por escrito em qualquer um dos momentos da pesquisa. Em caso de desconforto, como por acidentes decorrentes de alguma das ações de intervenção dirigidas pelos integrantes dessa pesquisa, haverá assistência imediata com todos os cuidados necessários, como forma de indenização. Por fim, salientamos que os procedimentos que asseguram a confidencialidade e a privacidade, a proteção da imagem, e a não estigmatização dos participantes serão realizados em sua totalidade. Asseguramos que os dados obtidos com essa pesquisa não serão usados para outros fins além dos previstos no consentimento livre esclarecido desse estudo. Caso você tenha alguma despesa ou qualquer prejuízo financeiro em decorrência desta pesquisa, você terá garantia de ressarcimento.

Benefícios: Você entenderá como estão alguns aspectos do seu bairro e também quais as suas sugestões para a mudança naquela local. Você terá mais conhecimento sobre a importância de locais que proporcionem a mobilidade ativa (a pé ou bicicleta) e sua importância para a atividade física.

Asseguramos antecipadamente que:

- a. O seu nome e as informações suas não serão divulgadas;
- b. Não haverá nenhum custo a escola, pais e ou responsáveis e aos alunos participantes do estudo;

- c. Você poderá se recusar a participar da pesquisa e, mesmo que você aceite, também poderá desistir da pesquisa quando quiser, sem qualquer problema para você;

Caso você tenha dúvidas ou perguntas a respeito do estudo, no que se refere a participação da sua escola, você poderá contatar a professora Olga Maria da Silva B. Cavalcanti no telefone: (48) 9 9680-3637; no e-mail olgamariacavalcanti@gmail.com ou pessoalmente no endereço R. do Centro Esportivo - Carvoeira, Florianópolis - SC, 88040-900 ou o professor Cassiano Ricardo Rech no e-mail cassiano.rech@ufsc.br ou pessoalmente no endereço R. do Centro Esportivo - Carvoeira, Florianópolis - SC, 88040-900. Em caso de dúvidas ou preocupações quanto aos seus direitos como participante deste estudo, você pode entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa em Pesquisa com Seres Humanos da UFSC pelo telefone (48)3721-6094; e-mail cep.propesq@contato.ufsc.br ou pessoalmente no Prédio Reitoria II, 7º andar, sala 701, localizado na Rua Desembargador Vitor Lima, nº 222, Trindade, Florianópolis. Telefone para contato: 3721-6094.

Eu _____, li e entendi todas as informações contidas nesse termo e, assino abaixo, confirmando através deste documento que:

() Aceito participar da coleta de dados referente ao preenchimento de questionários, bem como a participação na intervenção.

Assinatura do (a) aluno (a)

Data

Declaração do pesquisador

Declaro, para fins da realização da pesquisa, que cumprirei todas as exigências acima, na qual obtive de forma apropriada e voluntária, o consentimento livre esclarecido do declarante.

Orientador Prof Dr. Cassiano Ricardo Rech

Data

APENDICE C – ROTEIRO SEMESTRUTURADO PARA GRUPO FOCAL

Roteiro Semiestruturado para Grupo Focal

Duração: 1h30 min

Quantidade de participantes: máx. 15 alunos

Material: Fita, canetão, círculo vermelho, círculo verde, gravador, diário de campo.

Equipe: Joel, Kalil, Francisco e Olga

PASSO A PASSO

- 1- **Recepção:** Recebimento dos alunos acompanhado da professora de educação física da turma;
- 2- **Apresentação pesquisadoras:** com as participantes sentadas em círculo, moderadora e assistente se apresentam e explicam: (1) em linhas gerais, a proposta de pesquisa e do grupo focal; (2) detalhes sobre o funcionamento do grupo, com destaque para a preservação da identidade das participantes; (3) necessidade de gravação. Em seguida, as participantes preenchem de forma individual o termo de assentimento livre esclarecido (TALE) e receberão seu crachá com ID. Os termos serão entregues às pesquisadoras e guardadas;
- 3- **Apresentação participantes:** cada aluno é incentivado a dizer o nome pelo qual gosta de ser chamado (a).
- 4- **Dinâmica sobre o tema mobilidade escolar:** Jogo das Cores- Uma pessoa irá conduzir o jogo utilizando a placa de semáforo. Quando o semáforo estiver vermelho, todos(as) devem ficar parados(as) (estátua). Quando o semáforo estiver verde, podem se mexer no lugar, movimentar e brincar com o corpo. Essa atividade pode ser feita em roda e o(a) monitor(a) pode propor movimentos que serão feitos por todas as crianças, por exemplo: correr no lugar, dar pulos, etc. Material necessário: placa de semáforo;
- 5- **Questionário sociodemográfico:** Neste momento será solicitado aos alunos o preenchimento do questionário que disponibilizado pelo pesquisador. Após o preenchimento, o documento será devolvido ao pesquisador e guardado pelo mesmo.

6- **1º Momento de Discussão** – Perguntas gerais sobre como vem para escola.

- a) Quais os principais **facilitadores** para que venham a pé ou de bicicleta para a escola?
(Por que é bom ir para a escola dessa forma...)

7- **2º Momento de discussão** – A partir das respostas do primeiro momento os alunos serão estimulados a refletir o por que de ir a pé, bicicleta ou skate para a escola.

- a) Quais as principais **barreiras** para chegar na escola a pé, bicicleta e skate?
(o que impede)
O que dificulta...
Por que é difícil

8- **Encerramento:** abertura para quem quiser falar mais algo sobre o assunto em questão.
Despedida.

ANEXO A – QUESTIONÁRIO DO ESTUDANTE

QUESTIONÁRIO DO ESTUDANTE	
Nome: _____ ID: _____	
Data de nascimento: __/__/____ Idade: _____	Sexo: () Feminino () Masculino

<p>1. Qual é a sua cor ou raça?</p> <p>() Branca () Preta () Amarela () Parda () Indígena</p>
<p>2. Você mora com sua mãe?</p> <p>() Sim () Não</p>
<p>3. Você mora com seu pai?</p> <p>() Sim () Não</p>
<p>4. CONTANDO COM VOCÊ, quantas pessoas moram na sua casa ou apartamento?</p> <p>() 1 pessoa (moro sozinho) () 2 pessoas () 3 pessoas () 4 pessoas () 5 pessoas () 6 pessoas</p>

<p><input type="checkbox"/> 7 pessoas</p> <p><input type="checkbox"/> 8 pessoas</p> <p><input type="checkbox"/> 9 pessoas</p> <p><input type="checkbox"/> 10 pessoas ou mais</p>
<p>5. Você tem celular?</p> <p><input type="checkbox"/> Sim</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p>
<p>6. Na sua casa tem computador ou notebook?</p> <p><input type="checkbox"/> Sim</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p>
<p>Você tem acesso à internet em sua casa?</p> <p><input type="checkbox"/> Sim</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p>
<p>Alguém que mora na sua casa tem carro?</p> <p><input type="checkbox"/> Sim</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p>
<p>Alguém que mora na sua casa tem motocicleta/moto?</p> <p><input type="checkbox"/> Sim</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p>
<p>Quantos banheiros completos, com vaso sanitário e chuveiro, têm dentro da sua casa?</p> <p><input type="checkbox"/> Não tem banheiro com vaso sanitário e chuveiro dentro da minha casa</p> <p><input type="checkbox"/> 1 banheiro</p> <p><input type="checkbox"/> 2 banheiros</p>

- 3 banheiros
 4 banheiros ou mais

No lugar que você mora tem:

Água encanada Sim Não

Rua pavimentada Sim Não

NOS ÚLTIMOS 7 DIAS (NA ÚLTIMA SEMANA)

Em quantos dias você **FOI** a pé ou de bicicleta para a escola nos últimos 7 dias?

Nenhum dia

- 1 dia
 2 dias
 3 dias
 4 dias
 5 dias

Quando você **VAI** para a escola a pé ou de bicicleta, quanto tempo você gasta?

- Menos de 10 minutos por dia
 10 a 19 minutos por dia
 20 a 29 minutos por dia
 30 a 39 minutos por dia
 40 a 49 minutos por dia
 50 a 59 minutos por dia

1 hora ou mais por dia

Em uma semana qual a sua **PRINCIPAL** forma de ir à escola?

Carro

Moto

A pé

Bicicleta

Outro

ANEXO B - DECLARAÇÃO DA SECRETARIA DE EDUCAÇÃO DE FLORIANÓPOLIS

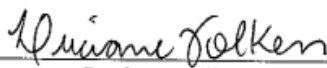


SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO
DIRETORIA DE GESTÃO ESCOLAR
GERÊNCIA DE FORMAÇÃO CONTINUADA
Rua Ferreira Lima, 82 – Centro
CEP 88014-420 – Florianópolis – SC
Telefones: (48) 32120922 – (48) 32120923

Florianópolis, 07 de fevereiro de 2023.

DECLARAÇÃO

Declaro para os devidos fins e efeitos legais que, objetivando atender as exigências para a obtenção de parecer do Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos, e como representante legal da Secretaria Municipal de Educação de Florianópolis (Gerência de Formação Continuada), tomei conhecimento do projeto de pesquisa: “Percepção sobre as características do ambiente do bairro no trajeto escola-casa de crianças em Florianópolis”, em desenvolvimento no Programa de Pós-Graduação em Educação Física, da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), nível de Mestrado, no período de 2023. O (a) pesquisador (a) **Olga Maria da Silva Bezerra Cavalcanti** está sob orientação do (a) Prof Dr Cassiano Ricardo Rech. Cumprirei os termos das Resoluções CNS nº 466/2012, nº 510/2016 e suas complementares, e como esta instituição tem condição para o desenvolvimento deste projeto, autorizo a sua execução nos termos propostos.


Luciane Volken - Gerente
Gerência de Formação Continuada
Matrícula nº 29196-0

Luciane Volken
Gerente de Formação Continuada
Matrícula nº 29196-0

ANEXO B – PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA- UFSC

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
SANTA CATARINA - UFSC



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Percepção de crianças sobre as características do ambiente no trajeto casa-escola em Florianópolis, Santa Catarina

Pesquisador: Cassiano Ricardo Rech

Área Temática:

Versão: 3

CAAE: 67766623.1.0000.0121

Instituição Proponente: Universidade Federal de Santa Catarina

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 6.037.186

Apresentação do Projeto:

As informações que seguem e as elencadas nos campos "Objetivo da pesquisa" e "Avaliação dos riscos e benefícios" foram retiradas do arquivo PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2044526.pdf, de 20/04/2023, preenchido pelos pesquisadores.

Segundo os pesquisadores:

Resumo

Esse estudo tem como objetivo discutir a percepção de crianças sobre as características do ambiente no trajeto casa-escola em Florianópolis a partir de desenhos do trajeto que realizam. Dessa forma o projeto tem como proposta metodológica promover uma escuta ativa das crianças sobre o deslocamento ativo que realizam diariamente, com o intuito de entender quais as barreiras e facilitadores para esse percurso, a partir de uma roda de conversa com alunos de escolas localizadas na região central de Florianópolis.

Hipótese:

A percepção das características do ambiente, no trajeto casa escola, influenciam o deslocamento ativo dos escolares.

Metodologia Proposta:

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R: Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 701
Bairro: Trindade **CEP:** 88.040-400
UF: SC **Município:** FLORIANOPOLIS
Telefone: (48)3721-6094 **E-mail:** cep.propesq@contato.ufsc.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
SANTA CATARINA - UFSC



Continuação do Parecer: 6.037.186

COLETA DE DADOS A coleta de dados será dividida em três etapas e ocorrerão durante às aulas de Educação Física. Abaixo segue a descrição das etapas a serem realizadas para fins de coleta: Etapa 1- Questionário Essa etapa refere-se à aplicação de questionário com os escolares, tendo como objetivo identificar os modais e os tempos de deslocamento utilizados no trajeto casa- escola, além disso as características sociodemográficas dos estudantes. O questionário utilizado (Anexo A) foi desenvolvido com base nas questões específicas sobre mobilidade ativa presentes na Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE) (IBGE, 2016), adaptadas às necessidades e objetivos da presente pesquisa (foco na mobilidade ativa). Etapa 2- Oficina de elaboração de desenhos do trajeto casa-escola. Após realizada a etapa de coleta dos questionários, o projeto será apresentado aos alunos durante a aula de Educação Física. Durante esse momento os alunos serão estimulados a pensar sobre o trajeto casa- escola. Em seguida será solicitado aos alunos que realizem um desenho sobre o trajeto que realizam e pensem em elementos que podem facilitar ou dificultar os deslocamentos até a escola e o que eles percebem nesse trajeto. Segundo Faria e Demartini (2009), os desenhos são registros elaborados por sujeitos datados, culturais, históricos. O ambiente social influencia a produção infantil e o desenho e a oralidade são compreendidos como reveladores de olhares e concepções dos pequenos e pequenas sobre seu contexto social, histórico e cultural, pensados, vividos e desejados. Etapa 03 – Oficina de intervenção Para esse momento será proposto uma roda de conversa, onde o objetivo consiste nos alunos apresentarem seus desenhos. Algumas perguntas referentes aos desenhos serão usadas como disparadores para o início dos diálogos. A roda do grupo intervenção será gravada com o consentimento do participante, sendo que para realização da mesma o participante estará ciente do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) do Termo Assentimento livre esclarecido (TALE). A roda do grupo intervenção será em uma sala da instituição tendo o tempo máximo de 45 min de duração. O recrutamento de participantes contará com livre expressão de ideias, local onde será realizado o grupo devendo ser idealmente neutro, o moderador do grupo facilitando a interação grupal, um observador captando as informações e o roteiro de entrevistas com suas questões gerais e específicas seguido de temas-chave. Após coleta, as entrevistas serão transcritas para interpretação das falas e realização da análise. As coletas de dados estão previstas para serem realizadas mês de maio, nas instituições de ensino selecionadas.

Critério de Inclusão:

Alunos matriculados no quinto ano das escolas selecionadas.

Critério de Exclusão:

Continuação do Parecer: 6.037.186

Alunos que não são matriculados no quinto ano das escolas selecionadas.

Descritos no Projeto Detalhado:

O foco de interesse desse estudo será nas escolas localizadas no distrito central (...) Os alunos das escolas básicas municipais Osvaldo Galupo, José Jacinto Machado e Vitor Miguel de Souza foram indicadas para fazerem parte da amostra. (...) Nas escolas selecionadas existem 02 turmas de quinto ano. Assim, optou-se por selecionar uma turma de cada escola e incluir todos os alunos que estiverem no dia da coleta de dados e que apresentarem os termos de consentimento assinado pelos pais.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Investigar a percepção de crianças sobre as características do ambiente no trajeto casa-escola em Florianópolis.

Objetivo Secundário:

- Levantar o modo de deslocamento das crianças para a escola e da escola para casa;
- Refletir sobre a percepção das barreiras ambientais observadas no trajeto escola-casa para o deslocamento ativo de crianças;
- Refletir sobre a percepção de facilitadores ambientais observados no trajeto escola-casa para o deslocamento ativo de crianças.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos e desconfortos: Os procedimentos utilizados nesta intervenção apresentam possibilidade de danos bastante reduzida a dimensão física, psíquica, moral, intelectual, social, cultural ou espiritual dos participantes. Os pesquisadores e instituições envolvidas nesta pesquisa fornecerão assistência imediata aos participantes no que tange possíveis complicações e /ou danos decorrentes da pesquisa. Em caso que os participantes sejam expostos a situações de constrangimento, como divulgação dos dados pessoais acidentais de menores sem autorização prévia aos pesquisadores preveem aos participantes, o reparo, com reconsideração e desculpas por escrito em qualquer um dos momentos da pesquisa. Em caso de desconforto, como por acidentes decorrentes de alguma das ações de intervenção dirigidas pelos integrantes dessa pesquisa, haverá assistência imediata com todos os cuidados necessários, como forma de indenização. Por fim, salientamos que os procedimentos que asseguram a confidencialidade e a privacidade, a proteção da imagem, e a não estigmatização dos participantes serão realizados em

Continuação do Parecer: 6.037.186

sua totalidade.

Asseguramos que os dados obtidos com essa pesquisa não serão usados para outros fins além dos previstos no consentimento livre esclarecido desse estudo.

Benefícios:

Toda comunidade escolar (diretores, professores, funcionários, pais e alunos) poderá se beneficiar da pesquisa, com obtenção de informações relevantes sobre a percepção dos escolares do trajeto casa-escola, e o fomento da participação social de escolares a partir de suas vivências. Além disso os alunos compreenderão como estão alguns aspectos do seu bairro e também quais as suas sugestões para a mudança naquela local. Os alunos terão mais conhecimento sobre a importância de locais que proporcionem a mobilidade ativa (a pé ou bicicleta) e sua importância para a atividade física.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Informações retiradas primariamente do formulário com informações básicas sobre a pesquisa gerado pela Plataforma Brasil e/ou do projeto de pesquisa e demais documentos postados, conforme lista de documentos e datas no final deste parecer.

Trata-se de projeto de dissertação de Olga Maria Da Silva Bezerra Cavalcanti, apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Educação Física, do Centro de Desportos, da Universidade Federal de Santa Catarina, sob a orientação do prof. Dr. Cassiano Ricardo Rech.

O estudo caracteriza-se como uma pesquisa descritiva qualitativa descritivo que objetiva desenvolver o tema de mobilidade ativa dentro do contexto escolar. Tem como objetivo discutir a percepção de crianças sobre as características do ambiente no trajeto casa-escola na região central de Florianópolis. Serão realizadas três etapas para coleta de dados, sendo: Questionário (identificação do modo e tempos de deslocamento utilizados no trajeto casa-escola e características sócio demográficas); Oficina de elaboração de desenhos do trajeto; Roda de conversa – apresentação dos desenhos e conversa sobre o tema.

Trata-se de um estudo nacional, unicêntrico e com financiamento próprio (R\$ 1.041,00).

Número de participantes: 60 divididos em três grupos de 20 – cada grupo representa os alunos de

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R: Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 701
Bairro: Trindade **CEP:** 88.040-400
UF: SC **Município:** FLORIANOPOLIS
Telefone: (48)3721-6094 **E-mail:** cep.propesq@contato.ufsc.br

Continuação do Parecer: 6.037.186

uma escola.

Intervenção: Questionário ; Desenhos; Roda de conversa

Previsão da coleta de dados: 01/05/2023

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

- 1) Folha de Rosto assinada por Cassiano Ricardo Rech, pesquisador responsável, e Juliano Dal Pupo, Coordenador do PPGEF - UFSC, em 27/02/2023.
- 2) Carta de anuência institucional da Secretaria Municipal de Educação de Florianópolis assinada por Luciane Volken (Gerente) da Gerência de Formação Continuada, em 07/02/2023.
- 3) TCLE para pais, mães ou responsáveis
- 4) TALE para os alunos(as)

Recomendações:

Vide campo "Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações".

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Os pesquisadores apresentam em carta resposta e nos documentos submetidos as adequações solicitadas em parecer anterior.

Considerações Finais a critério do CEP:

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2044526.pdf	20/04/2023 17:32:16		Aceito
Outros	Nova_Carta_resposta_CEPSH.pdf	20/04/2023 17:29:12	OLGA MARIA DA SILVA BEZERRA CAVALCANTI	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE_atualizado.pdf	20/04/2023 17:22:54	OLGA MARIA DA SILVA BEZERRA CAVALCANTI	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de	TALE_atualizado.pdf	20/04/2023 17:22:43	OLGA MARIA DA SILVA BEZERRA CAVALCANTI	Aceito

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
SANTA CATARINA - UFSC



Continuação do Parecer: 6.037.186

Ausência	TALE_atualizado.pdf	20/04/2023 17:22:43	OLGA MARIA DA SILVA BEZERRA CAVALCANTI	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto_Dissertacao_atualizado.pdf	20/04/2023 17:22:28	OLGA MARIA DA SILVA BEZERRA CAVALCANTI	Aceito
Cronograma	cronograma.pdf	03/04/2023 19:59:46	OLGA MARIA DA SILVA BEZERRA CAVALCANTI	Aceito
Outros	Declaracao_Secretaria_Municipal_de_E ducacao.pdf	02/03/2023 10:38:04	OLGA MARIA DA SILVA BEZERRA CAVALCANTI	Aceito
Orçamento	orcamento.pdf	01/03/2023 10:17:25	OLGA MARIA DA SILVA BEZERRA CAVALCANTI	Aceito
Folha de Rosto	folhaDeRosto_assinado.pdf	01/03/2023 08:06:46	OLGA MARIA DA SILVA BEZERRA CAVALCANTI	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

FLORIANOPOLIS, 03 de Maio de 2023

Assinado por:
Luciana C Antunes
(Coordenador(a))

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R: Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 701
Bairro: Trindade **CEP:** 88.040-400
UF: SC **Município:** FLORIANOPOLIS
Telefone: (48)3721-6094 **E-mail:** cep.propesq@contato.ufsc.br

