

XII CONGRESSO DA GEOGRAFIA PORTUGUESA

CRIANÇAS E MOBILIDADE ESCOLAR: UMA ABORDAGEM SOCIOLÓGICA BASEADA NO PROJETO SCHOOL BUS

Silva¹, Márcia; Araújo², Emília; Ribeiro³, Rita; Corais⁴, Filipa

1 Centro de Estudos Comunicação e Sociedade marciasilva.formacao@gmail.com

2 Centro de Estudos Comunicação e Sociedade emiliararaujo@gmail.com

3 Centro de Estudos Comunicação e Sociedade rmgr@ics.uminho.pt

4 Câmara Municipal de Braga filipa.corais@cmb-braga.pt

Resumo

Esta comunicação analisa as perceções e experiências das crianças no que respeita aos modos de deslocação de e para a escola. O texto argumenta sobre o interesse em envolver a população, em particular as crianças, na adoção de modos de circulação na cidade mais sustentáveis. Deste modo, sintetiza algumas das principais conclusões acerca do modo como uma visão da cidade com e a partir das crianças contribui para a planificação e organização dos transportes nos espaços urbanos. A informação usada na comunicação decorre de uma pequena pesquisa realizada na cidade de Braga com recurso a grupo de foco em que participaram 172 crianças de idades compreendidas entre os 10 e os 12 anos.

Palavras-chave: mobilidade escolar; cidade; família

1. Introdução

A deslocação das crianças para as escolas representa uma parte significativa dos movimentos que ocorrem no interior das cidades, sobretudo ao início e ao final do dia (Ristell et al., 2013), dos quais resulta num intenso congestionamento automóvel em redor dos estabelecimentos de ensino (Rhoulac, 2005). Estudos indicam que, em grande parte dos países, os encarregados de educação consideram que o automóvel permite controlar os tempos despendidos em deslocações e que é o melhor meio de transporte (Westman, Friman & Olsson, 2017), ao que Tonucci (2004, p.61) considera ser uma “maneira estranha de se moverem”.

Mas hoje argumenta-se que, em alternativa ao uso do automóvel, o transporte escolar (como o autocarro) pode tornar-se numa ferramenta de implementação de uma “cultura de mobilidade” sustentável (Tamanaha, 2014, p. 14), potenciando a autonomia das crianças. Andar a pé e de bicicleta surgem também apresentadas como medidas promotoras de estilos de vida que favorecem a redução do nível de carbono e contribuem para a melhoria da qualidade de vida. Todavia, para que esta transição se efetive torna-se necessário alterar diversos processos, entre os quais a socialização das crianças com os meios de transporte. Os estudos indicam que a socialização muito precoce com o automóvel é responsável, não só pela baixa preferência por

outras formas de mobilidade (Starka, Fruhwirthb e Aschauera, 2018), como também pela inépcia e dificuldade de movimentação da criança no espaço da rua.

No seguimento dos objetivos traçados, este texto contempla três pontos principais: i) a descrição breve do processo de recolha e análise de dados; ii) a discussão dos resultados e iii) a conclusão.

2. Método

Com cerca de 180 mil habitantes, em Braga existem 499 veículos por cada 1000 residentes. Em 2016 a taxa de motorização era semelhante à média nacional (500 veículos por cada 1000 habitantes) (Teles, 2018). Ademais, entre 2001 e 2011, o número de deslocações por motivos escolares aumentou de 30.064 para 40.038 movimentos, na ordem dos 33.2%. O problema da circulação automóvel e do elevado número de congestionamentos é muito visível e preocupante na cidade. Durante os anos 2017 e 2018 o município envolveu-se na promoção do “schoolbus”, tendo em vista a redução do número de automóveis em circulação relacionada com o transporte de crianças e jovens.

Esta comunicação dá conta dos resultados obtidos através de grupos de foco realizados em três estabelecimentos de ensino em Braga durante o ano de 2019, no quadro de um projeto maior sobre mobilidade em Braga. Cada sessão teve a duração de 90 minutos e através de diversos exercícios, procurou-se saber mais sobre o modo como as crianças se deslocam para a escola e até que ponto estão satisfeitas com esse modo de transporte. Em cada sessão, as crianças eram convidadas a preencher um quadro indicando o meio de transporte que utilizavam diariamente para ir até à escola. De seguida, e organizadas em 2 grupos, eram convidadas a desenhar o caminho que percorriam de casa até às escolas e através de que meio de transporte. Na fase seguinte, descreviam aos restantes amigos o seu desenho procurando refletir sobre o que faziam durante a viagem, quem os acompanhava e a que horas chegavam à escola. A informação foi registada e analisada com recurso aos procedimentos da técnica de análise de conteúdo. No total, os grupos de foco envolveram 172 crianças/jovens, com idades compreendidas entre os 9-11 anos.

3. Resultados

3.1. Meio de transporte

Das 172 crianças envolvidas, 118 deslocam-se para a escola de automóvel, 24 a pé e 24 de SchoolBus.

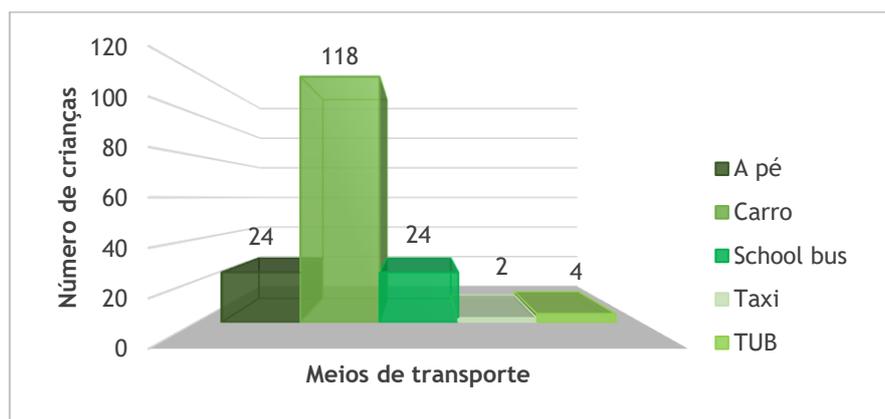


Gráfico 1: Meios de transporte usados pelas crianças na deslocação para a escola

Fonte: Grupo de foco com as crianças.

As crianças foram desafiadas a fazer um desenho sobre o seu percurso de casa até à escola, indicando o modo de transporte que utilizam ao longo do percurso, bem como objetos/pessoas e paisagens que mais lhes chamam a atenção. Foram analisados 155 desenhos, 39 dos quais dados foram considerados inválidos.

Os desenhos mostram que o automóvel é o principal meio de transporte usado nas deslocações casa-escola. 99 crianças desenharam o carro, seguindo-se o SchoolBus (24 desenhos).

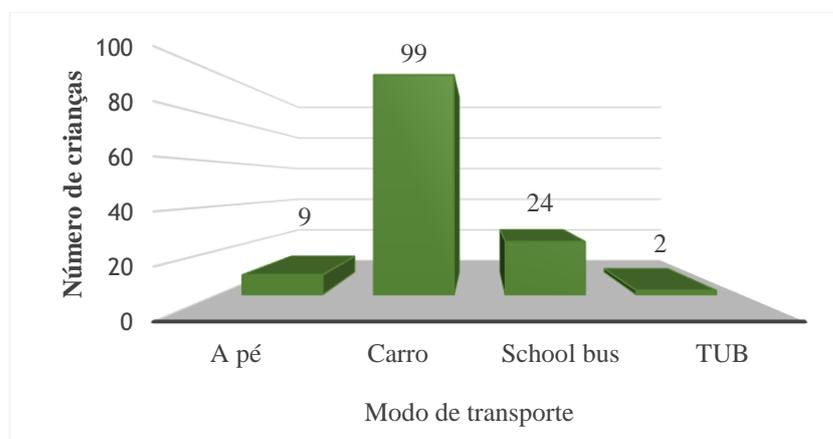


Gráfico 2: Meio de transporte representado nos mapas mentais

Fonte: Grupo de foco com as crianças

3.2. Interesse em alterar o meio de transporte

As crianças que mais frequentemente são transportadas em automóvel (81 crianças) que manifestam mais interesse em alterar algo, referindo ter vontade em se deslocarem através de outro meio de transporte, a pé, de bicicleta e de SchoolBus. Todavia, grande parte das crianças continua a assinalar o automóvel como meio preferencial.

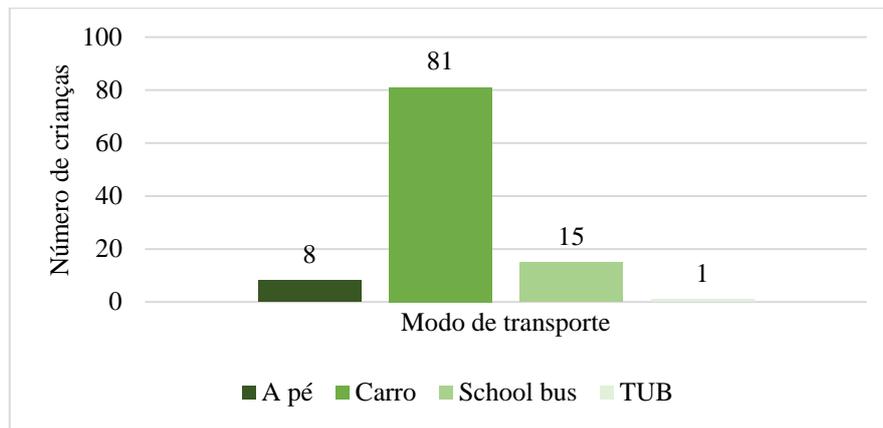


Gráfico 3: Interesse das crianças em alterar algo na viagem para a escola

Fonte: Grupo de foco com as crianças

3.3. A frequência do school bus

As crianças que utilizam o SchoolBus apontam a necessidade de diminuir o trânsito e aumentar o número de crianças a utilizar o serviço de modo a intensificar a interação e convivência entre si. Sugerem, também, menos ruído dentro do autocarro.

A maioria das crianças tem opiniões positivas sobre o uso do autocarro escolar, dizendo que o autocarro é muito bom por causa da proteção ambiental, que é uma forma de socializar com os amigos e chegar a tempo às aulas. As crianças indicam também as contribuições do autocarro escolar para reduzir a poluição e mudar hábitos em relação aos transportes.

As crianças que usam o School Bus mostram desenhos muito alusivos à dimensão da convivência que o autocarro facilita. Uma criança diz sobre o SchoolBus que “alguns meninos vêm a falar, outros ao telemóvel e outros sozinhos”. O desenho retrata a animação da viagem nos rostos sorridentes no interior do autocarro, incluindo o do motorista: “Menos telemóveis”, “mais amigos” e “menos carros” são algumas das sugestões que deixa.



Figura 1. Desenho sobre o school bus

Fonte: Grupo de foco com as crianças

3.4.A valorização do automóvel

A análise aos desenhos das crianças permite verificar que se trata de um público duplamente importante para o estudo das mobilidades urbanas e para a intervenção política nestes domínios. Por um lado, porque se trata de público que pode ser envolvido em medidas de promoção de mobilidade sustentável que implicam desconstrução sobre o uso e o valor do automóvel. Por outro lado, porque se trata de um público privilegiado para dar sugestões e mostrar como de facto a mobilidade nas cidades pode ser objeto de pública que assegura não só a deslocação das crianças, mas em segurança e com qualidade. Estas questões são complexas, desde logo porque as razões que conduzem ao uso intensivo do automóvel pelas famílias são diversas.

Os resultados da análise aos desenhos realizados pelas crianças mostram que esta “preferência” pelo uso do automóvel indicada pelas crianças está associada a questões de ordem emocional e de relacionamento familiar que importa atender. As crianças mencionam várias vezes a necessidade e o interesse em estar “mais tempo” com os pais e o automóvel afigura-se como um meio que possibilita este ganho do tempo familiar. O desenho apresentado a seguir evidencia esta ideia, mostrando que o carro é uma cápsula de proteção, ainda que seja fonte de poluição (no desenho apresentado a seguir a criança diz: “eu gostava que o carro não poluísse o ambiente”).



Figura 2. Desenho de criança

Fonte: Grupo de foco com as crianças

4. Considerações finais

Os transportes são altamente influentes na vida das pessoas e tem enorme poder moldar seus estilos de vida e identidades, individualmente e coletivamente. O transporte de crianças e jovens deve ser considerada uma questão fundamental na agenda das "cidades inteligentes", pois desafios diversos relacionados com a descarbonização implicam o debate sobre a circulação automobilizada, os engarrafamentos e as dificuldades de trânsito nas cidades está relacionada com

as mobilidades de e para a escola. O texto reforça o interesse em promover-se a participação dos vários atores, de modo especial as crianças, na adoção de modos de deslocação mais sustentáveis e seguros.

Tal implica integrar a mobilidade escolar e a mobilidade das famílias nas políticas urbanas, promovendo os meios de circulação e de transporte que, ao mesmo tempo, empoderam as crianças e lhes permitam usufruir do espaço público e garantir uma circulação segura entre a escola, a casa e outros lugares (por exemplo, dedicados a atividades extracurriculares) de forma mais sustentável, de forma a “repensar la ciudad, quererla de manera diferente, adecuada a todos, incluidos los niños, es una necesidad urgente” (Tonucci, 2004, p.111).

Agradecimentos

Este texto insere-se no âmbito das publicações realizadas ao abrigo do projeto BUILD – Braga Urban Innovation Laboratory Demonstrator co-financiado pelo Fundo Ambiental e pela Câmara Municipal de Braga em parceria com a Universidade do Minho.

Bibliografia

Dowling, R. (2015). Parents, Children and automobility: trends, challenges and opportunities. In R. Hickman, M. Givoni, D. Bonilla, D. Banister (Eds.). *Transport and Development*, (pp. 526-538). USA: Edward Elgar Publishing Limited.

Moodie, M., Haby, M., Galvin, L., Swinburn, B. & Carter, R. (2009). Cost-effectiveness of active transport for primary school children - Walking School Bus program. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 6, 1-11.

Ristell, J., Enoch, M., Quddus, M. & Hardy, P. (2013). Expert perspectives on the role of the bus in school travel. *Municipal Engineer*, 166 (1), 53-58.

Rhoulac, T. (2005). Can the benefits influence choice of mode for school trips. *Transportation Research*, 237, 17-21.

Starka, J., Fruhwirth, J. & Aschauer, F. (2018). Exploring independent and active mobility in primary school children in Vienna. *Journal of Transport Geography*, 68, 31-41.

Tamanaha, S. (2014). Design para sistema de transporte de estudantes. Dissertação de final de curso. Universidade de São Paulo, Brasil.

Teles, P. (coord.) (2018). *Estudo de mobilidade e gestão de tráfego*. Braga: Câmara Municipal de Braga.

Tonucci, F. (2004). *La ciudad de los niños*. Madrid: Fundación Germán Sánchez Ruipérez.

Yeung, J., Wearing, S. & Hills, A. (2008). Child transport practices and perceived barriers in active commuting to school. *Transportation Research*, 42, 895-900.

Westman, J., Friman, M. & Olsson, L. (2017). What drives them to drive?—parents' reasons for choosing the car to take their children to school. *Frontiers in Psychology*, 8, 1-8.