



IX CONGRESSO PORTUGUÊS DE SOCIOLOGIA

Portugal, território de territórios

ÁREA TEMÁTICA: Famílias e curso de vida [ST]

FAMÍLIAS EM TRÂNSITO: A TEMPORALIDADE DA “INTERFACE”

LAS HERAS, Soledad

Mestre, Sociologia, UBI, soledad@ubi.pt

SCHOUTEN, Maria Johanna

Professor Associado com Agregação, Sociologia, UBI e CICS.NOVA.UMinho; schouten@ubi.pt

Resumo

Atendendo à problemática da articulação entre os contextos familiar, privado e profissional, foca-se neste texto a interface, ou seja, a transição ou deslocação no espaço de pessoas de um desses contextos para um outro. O tema principal em estudo é o transporte dos filhos que frequentam o infantário, a escola ou as ATL, bem como as perceções e estratégias dos pais e das mães em torno desta mobilidade rotineira, durante a semana. Relaciona-se esta tarefa de transporte com a centralidade dos filhos na família de hoje e, conseqüentemente, a atitude protetora dos pais. Os dados a apresentar provêm de uma pesquisa sobre agregados domésticos em duas zonas em Portugal (distritos de Castelo Branco e Braga) com características geográficas e demográficas diferentes. Dados de natureza quantitativa e qualitativa apontam para diferenças entre homens e mulheres no que diz respeito a tipos e padrões de deslocação, bem como no acesso aos e no uso dos meios de transporte. O transporte diário dos filhos pode ser considerado como uma atividade pertencente ao domínio do «cuidar» e isto reflete-se no seu caráter ligeiramente genderizado.

Abstract

This text addresses the interface, or, in other words, the spatial transition between the different contexts of family, private life and work/school. The main subject of study relates to the transport of children to and from day-care, school or extracurricular activities, and the strategies of fathers and mothers regarding this routine form of mobility, on weekdays. For an analysis of the various dimensions of this parental task, the central place of children in today's families should be taken into account, as this stimulates the protective inclinations among the the parents. The data presented result from a study among households in two zones in Portugal with diverse geographical and demographic characteristics. The quantitative and qualitative data indicate differences between men and women regarding types and patterns of mobility, and also regarding the access to and use of means of transport. The daily school run, in its broadest sense, can be held as an activity pertaining to the domain of «caring» and this is to a certain point reflected in its gendered character.

Palavras-chave: Mobilidade; parentalidade; género; tempo.

Keywords: Mobility; parents' role; children; gender; time.

[COM0114]

1. Introdução

A mobilidade constitui uma característica central das sociedades modernas, sendo a sua máxima expressão o uso preponderante do automóvel como meio de transporte no quotidiano. Este modelo de *automobilidade* tem fortes impactos na vida social, particularmente na ordenação do território e na gestão do tempo. Segundo Urry (2004), a força excepcional deste modelo reside numa peculiar combinação de flexibilidade e de coerção: de um lado, o automóvel oferece uma grande autonomia e independência nas deslocações; por outro lado, obriga as pessoas a uma intensa flexibilidade necessária para gerir as limitações e oportunidades espácio-temporais que o próprio carro cria. Por exemplo, as pessoas que viajam de carro tendem a despender mais tempo em deslocações, porque percorrem distâncias mais longas e fazem mais trajetos (Robinson & Godbey, 1997).

Esta ambivalência da *automobilidade* é particularmente relevante nas interpretações sobre os diferentes padrões de mobilidade no dia-a-dia de mulheres e homens e a influência que a *automobilidade* exerce na produção e/ou reprodução do género. Assim, o padrão de mobilidade das mulheres é caracterizado geralmente por ter um menor acesso ao carro e por mais deslocações a pé ou em transporte público; percorrer distâncias mais curtas do que os homens; e realizar deslocações mais complexas (*trip-chaining*) que incluem vários trajetos consecutivos, cuja finalidade está relacionada com tarefas familiares (levar crianças à escola, compras, etc.), enquanto os homens viajam de preferência por motivos profissionais (Urry, 2004; McGuckin & Nakamoto, 1995; Oliveira, 2014). Comumente considera-se que o crescente uso do automóvel pelas mulheres tem-lhes proporcionado uma grande liberdade de movimentos, facilitando a sua independência e a sua incorporação no mercado de trabalho. Porém, alguns autores apontam que a condução por mulheres tem servido, em grande parte, para o desempenho do seu papel de mãe e esposa (Scharff, 1991; Dowling, 2000; Murray, 2008).

2. Centralidade das crianças na vida familiar

Nas últimas décadas ocorreram grandes mudanças na família, nomeadamente tendências para a sentimentalização, privatização, individualização e secularização (Torres et al., 2006; Wall, 2005; Cunha, 2007). A família moderna outorga grande importância à dimensão afetiva, concretizada na procura da realização e do bem-estar pessoal no âmbito familiar, e evidencia uma maior igualdade entre os sexos. Não é alheio a estas mudanças o novo papel dos filhos no seio da família, que, convertidos num bem escasso e precioso, vêm ocupar uma posição central na vida familiar e na identidade dos indivíduos.

Segundo Beck (2002), a relevância que alcança a parentalidade na vida dos indivíduos é explicada pelos processos de individualização. Os filhos convertem-se no último recurso contra a solidão numa sociedade submetida a fortes riscos e incertezas, a qual prepara os indivíduos para a racionalidade, eficiência, rapidez e sucesso. Neste contexto as crianças representam o oposto a estas características, pois são fonte de alegria e bem-estar, permitem a expressão dos afetos e fazem parte do projeto de autorrealização pessoal. Para este autor, os filhos seriam uma maneira privada de *reencantamento* que trazem novos significados e objetivos à vida dos indivíduos (Beck, 2002). A centralidade dos filhos na família apoia-se, portanto, na relevância que estes detêm para os progenitores como fonte de identidade socialmente valorizada e enquanto projeto de autorrealização (Cunha, 2007).

Na família contemporânea a parentalidade deixa de ser um destino da natureza para se tornar uma opção desejada que traz consigo uma relação incondicional e para toda a vida, baseada fundamentalmente em laços pessoais e sentimentais. Porém, este desejo consciente acarreta enormes responsabilidades para os pais, com destaque para a educação. O novo objetivo da educação parental é o de contribuir para a construção da identidade através de um ambiente estável, uma atenção constante e umas relações mais igualitárias. Deste modo a parentalidade torna-se uma tarefa exigente e, embora o número de filhos tenha vindo a diminuir drasticamente, o investimento económico e afetivo tem-se incrementado notavelmente.

Neste sentido, numerosas investigações apontam para um aumento, nos países ocidentais, do tempo que os pais dedicam aos filhos (Bianchi, 2000; Hallberg & Klevmarcken, 2003; Gershuny, 2000) em atividades tais como satisfação de necessidades básicas, lazer, acompanhamento escolar, compras, deslocações, etc. Contudo, a nova parentalidade não requer apenas mais quantidade de tempo para dedicar às crianças, mas também incide na qualidade do mesmo. Presume-se que para manter e melhorar o bem-estar familiar é necessário um tempo familiar de qualidade, entendido como um tempo partilhado pelos membros da família, ininterrupto, concentrado e livre de *stress*. Esta ideia do tempo familiar de qualidade, mais divulgado nas classes médias, contribui para gerar um sentimento de culpa entre os pais com menor disponibilidade de tempo (Kremer-Sadlik & Paugh, 2007).

As exigências são elevadas para os pais que nem sempre têm os recursos necessários (económicos, tempo, paciência ou energia) para as cumprir, vendo-se, frequentemente, obrigados a sacrificar os seus próprios interesses. Consequentemente, tal situação eleva a pressão na rotina diária, sobretudo das mães que, embora tenham aumentado significativamente a sua presença no mercado de trabalho, continuam a ser as responsáveis principais pelo cuidado das crianças. No entanto, como ambos os pais sentem a pressão, a relação conjugal muda e vê-se afetada pela falta de tempo. Ora, as crianças não são apenas fonte de gratificação para os indivíduos, introduzem também a possibilidade de tensões, conflitos e preocupações (Marques, 2009, p. 9). É assim que a família torna-se um ato de equilíbrio permanente com ambições divergentes entre as exigências profissionais de mobilidade, as obrigações educacionais, os deveres para com as crianças e a rotina do trabalho doméstico (Beck, 2002, p. 148).

3. Mobilidade das crianças e perceção do risco

Uma expressão desta centralidade dos filhos no comportamento parental prende-se com o transporte dos mesmos. Considera-se a mobilidade das crianças como fazendo parte das responsabilidades parentais. Entende-se que a rotina de levar e trazer os filhos é um trabalho que se junta às outras tarefas de cuidado e, neste sentido, requer tempo e um ajuste na logística familiar. Estes tempos de *interface* entre casa/escola/infantário/atividades extracurriculares/trabalho, etc., adquirem diferentes significados. Na generalidade, são vivenciados como um percurso cansativo e demorado (Cruz, 2004, Torres *et al.*, 1998) sobretudo para as mulheres, que assumem em maior medida esta tarefa, embora possam resultar também em tempos parentais de qualidade, momentos para conversar e partilhar com os filhos (Kremer-Sadlik & Paugh, 2007).

Com o intuito de querer preservar a segurança máxima dos filhos, as crianças são acompanhadas nas deslocações quotidianas até idades cada vez mais tardias. Assiste-se a uma mudança geracional nos padrões de mobilidade das crianças com pendor para uma menor independência e um aumento do uso do carro. No contexto português, a maioria das crianças entre os 6 e 15 anos realiza o percurso até à escola na companhia de adultos, sobretudo pais, sendo o carro o meio de transporte mais utilizado (Cordovil *et al.*, 2012). Esta tendência liga-se com o facto de os pais perceberem o espaço público como um espaço de risco. As preocupações dos pais em relação a uma mobilidade autónoma nesse espaço prendem-se com a possibilidade de os filhos serem feridos num acidente de trânsito, enquanto as inquietações das crianças dizem respeito à presença de desconhecidos e ao medo de sofrer *bullying* (Cordovil *et al.*, 2012).

Na perspetiva de Murray (2008), a perceção do risco que os pais têm é moldada a partir dos discursos dos especialistas, dos *mass media* e da sua própria experiência, nomeadamente no caso das mulheres. Neste sentido, o carro ganha novos significados vinculados com a ideia de segurança e proteção, características também associadas com a maternidade (Murray, 2008). Deste jeito, a maternidade é construída igualmente através da mobilidade quotidiana. Assim, Dowling (2000) refere como, nos subúrbios de classe média de Sydney, transportar as crianças de carro para a escola faz parte das qualidades de uma “boa mãe”. O automóvel auxilia na gestão das complexas rotinas diárias e representa um investimento emocional nos filhos na medida que cria um contexto afetivo de relação com as crianças (Sheller, 2004).

Neste texto pretendemos abordar a problemática traçada, recorrendo a dados obtidos numa pesquisa realizada nos distritos de Castelo Branco e Braga. A sua metodologia será concisamente exposta na próxima secção. De seguida, abordamos as formas de deslocação diária em função do sexo, a idade e o *habitat*. Continuamos com a análise da quantidade de tempo despendida em deslocações pelas famílias com filhos dependentes, em que sublinhar-se-á a variação constatada conforme o género. Esta variação também é aparente no último tópico a tratar, ou seja, o transporte dos filhos, considerado como uma tarefa de cuidar. Com este tema aborda-se de novo, baseado na realidade empírica, um tópico com o qual se iniciou este texto: a nova parentalidade, à qual subjaz a exaltação dos filhos e a preocupação com o seu bem-estar, muitas vezes refletida numa atitude de superproteção, como se vê ilustrada na questão das deslocações.

4. Metodologia

Os dados empíricos a apresentar provêm do estudo “Tempo e tecnologia: uma abordagem de género para o contexto português”¹, em que foi assumida uma perspectiva de complementaridade entre metodologias qualitativas e quantitativas.

Numa primeira fase foi elaborado e aplicado um questionário com o objetivo de recolher informação descritiva sobre os usos do tempo e da tecnologia dos indivíduos que residem, enquanto membros de casal (de facto ou de direito), nos distritos de Castelo Branco e Braga. O questionário estava dividido em quatro blocos temáticos: características sociodemográficas dos agregados, o uso do tempo em tarefas domésticas dos inquiridos, a posse e o uso de tecnologias no agregado e, finalmente, um bloco que abordou as deslocações. Este último bloco continha uma série de perguntas relativas aos meios de transporte usados e aos trajetos realizados pelos inquiridos, assim como o motivo e o tempo do itinerário. A crescente relevância das deslocações na vida quotidiana, em termos de tempo e o uso privilegiado do carro nas mesmas, foi decisivo para dedicar a esta temática um espaço próprio. Por um lado, as deslocações fazem parte das rotinas quotidianas dos casais e, embora decorram fora do espaço doméstico, espelham, em certa medida, a divisão de responsabilidades domésticas e as conexões com outros espaços que não o doméstico. Por outro lado, o facto de as ditas deslocações, na sua maioria, serem realizadas com o carro (quer como condutor quer como passageiro) permitiu explorar o uso desta tecnologia tradicionalmente genderizada, nomeadamente no caso de existir apenas um carro na família.

O questionário foi aplicado a uma amostra não-casual. O universo foi constituído por pessoas que moram, enquanto casais, em ambos os distritos. Realizou-se inicialmente uma estratificação não proporcional segundo o distrito e a classificação de freguesias do INE de tipologia de áreas urbanas (TIPAU 2009). Em cada distrito e tipo de área foram seleccionadas aleatoriamente freguesias. Para a determinação dos sujeitos finais a inquirir fixaram-se quotas por idade e sexo. Após validação dos questionários, ficou-se com uma amostra composta de 430 pessoas (211 homens e 219 mulheres), dos quais 212 no distrito de Braga e 218 no distrito de Castelo Branco.

Numa segunda fase utilizaram-se metodologias qualitativas com o objetivo de identificar e explicar a pluralidade de representações, sentidos e práticas do uso do tempo e da tecnologia no espaço doméstico, em função das relações de género tecidas nas interações quotidianas dos casais. Assim realizaram-se quatro sessões de grupos de foco. Cada um dos grupos foi constituído por participantes com perfis sociodemográficos idênticos, no que concerne ao sexo e à situação perante a atividade: mulheres com emprego com e sem filhos; um outro com homens com as mesmas características; mulheres desempregadas e reformadas com e sem filhos; e, por fim, um outro com homens desempregados com e sem filhos.

Realizaram-se 20 entrevistas semiestruturadas, o que perfaz um total de 10 casais, distribuídos pelos distritos de Castelo Branco e Braga. Optou-se por entrevistar os dois membros do casal separadamente, pois os testes de entrevistas em conjunto não foram satisfatórios em termos de recolha da informação. Os

entrevistados tinham idades entre 25 e 45 anos, a amostra estrutural foi definida em função do nível de habilitações, a presença ou ausência de filhos e as características socioprofissionais, visando principalmente casais de duplo emprego.

5. Os meios de transporte no dia-a-dia

O carro é o principal meio de transporte para as pessoas inquiridas, seja como condutores (54,5%), seja como passageiros (11,4%); seguem-se as deslocações a pé (24,9%), o transporte público (7%), enquanto a moto ou bicicleta apenas são utilizadas por 1,9%. Portanto, confirma-se o uso preponderante do automóvel particular nas deslocações diárias que já foi evidenciado por outros autores (Oliveira, 2014; Urry, 2004). Quando fazemos o cruzamento dos tipos de transporte por género mantém-se esta hierarquia, onde o carro ocupa o lugar de destaque face ao resto de meios de transporte. Contudo, emergem diferenças interessantes, em particular uma associação forte entre os homens e o carro, o que aponta para a permanência do carro como meio de transporte masculino, apesar de um uso cada vez maior pelas mulheres do mesmo. Assim, os homens deslocam-se significativamente mais de carro como condutores do que as mulheres (72% dos homens face a 37,6% das mulheres). Entre os homens, este tipo de deslocação é seguido de longe pelas deslocações a pé (17,1%); outros ainda mais reduzidos, como o uso do transporte público, do carro enquanto passageiros, da bicicleta ou da moto. As mulheres apresentam um perfil de uso de meios de transporte mais equilibrado e significativamente diferente. No entanto, também com elas a deslocação de carro como condutoras é a mais citada (37,6%); seguem-se as deslocações a pé (32,6%), de carro como passageira (19,7%), o uso do transporte público (9,2%) e da moto ou bicicleta (Gráfico 1). Resumindo, embora o carro como condutor seja a forma mais utilizada nas deslocações das pessoas inquiridas, as mulheres vão significativamente mais como passageiras e a pé do que os homens, e menos como condutoras, assim como usam expressivamente mais o transporte público (Qui-quadrado de Pearson 66,564^a, gl=5, sig 0.000). Como examinaremos mais à frente, estas diferenças segundo o género persistem ao cruzar-se com outras variáveis tais como a idade ou o tipo de área de residência.

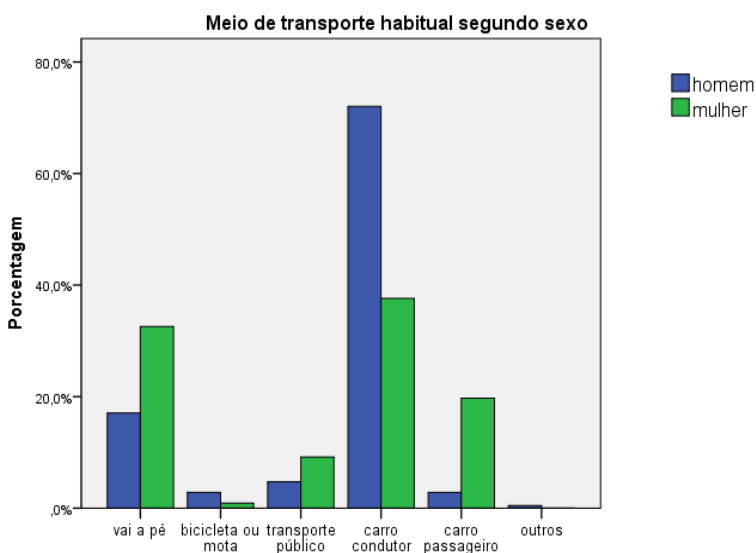


Gráfico 1- Meio de transporte habitual segundo o sexo

A presença de certos serviços e as características populacionais do território tendem a influenciar as escolhas dos meios utilizados nas deslocações. Para analisar tais diferenças recorreremos à variável que é proporcionada pelo INE: a tipologia de áreas urbanas (TIPAU 2009) construída com base em critérios de funcionalidade e

planeamento. A dita tipologia sintetiza um conjunto de indicadores demográficos e administrativos dos territórios. A variável distingue três tipos de áreas: predominante urbana (APU), medianamente urbana (AMU) e predominantemente rural (APR). Porém, na amostra em estudo não surgem diferenças estatisticamente significativas em relação ao meio de transporte habitual. Assim, apenas se verificam variações no uso de carro como passageiro, com valores significativamente mais elevados nas AMU.

O cruzamento por sexo revela novamente os padrões diferenciados de género quase independentemente da tipologia de área de residência (Gráfico 2). O uso do carro é mencionado por metade dos inquiridos, enquanto condutores, independentemente do tipo de área de residência, sendo que os homens utilizam-no significativamente mais do que as mulheres; estas diferenças por sexo são mais marcantes nas áreas rurais (APR) do que nos outros tipos de áreas. A seguir, o meio mais escolhido para se deslocar é a pé, mais utilizado pelas mulheres, nomeadamente nas áreas rurais (37% APR face a 27,6% AMU, e 33% APU). Por outro lado, os homens das áreas medianamente urbanas vão menos a pé do que os homens que residem nas outras áreas. Importa salientar que ir de carro como passageira, modalidade usada esmagadoramente pelas mulheres, é significativamente mais frequente entre mulheres das áreas AMU 25,9% (face a 17,9% APU e 16,7% APR). Finalmente, o transporte público também é mais utilizado pelas mulheres do que pelos homens, particularmente por aquelas que residem nas áreas rurais e urbanas.

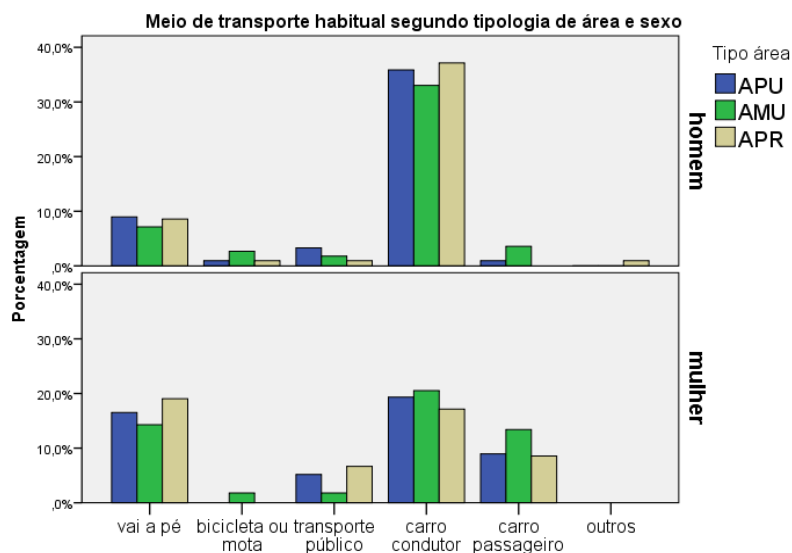


Gráfico 2 - Meio de transporte habitual segundo tipologia de área de residência e sexo

Uma outra variável que contribui para esclarecer as variações nos distintos modos de transporte é a idade. Com efeito, observa-se, conforme o aumento da idade, um declínio na utilização do carro, enquanto condutor, em favor das deslocações a pé ou de carro como passageiro. O transporte público é uma opção residual ou minoritária para todos os grupos etários, sendo utilizado significativamente menos, em ambos os distritos, pelos mais novos.

Quando cruzamos a idade apenas com a variável sexo observa-se uma queda mais pronunciada do uso do carro entre os homens, enquanto condutores, do que nas mulheres nas idades mais avançadas (Gráfico 3). Os homens com idades acima dos 55 anos deslocam-se mais a pé e menos de carro, como condutores; entre as mulheres verifica-se este mesmo pendor, sendo de acrescentar que, à medida que diminui a idade, elas se deslocam significativamente menos de carro como passageiras. Coincidente com a percentagem crescente de condutoras de carros entre as mulheres mais novas é o aumento, entre as jovens gerações, de mulheres detentoras de carta de condução e o acréscimo dos níveis de motorização dos agregados familiares,

nomeadamente a expansão do fenómeno do “duplo carro”². Na amostra em estudo, 87,6% das pessoas inquiridas possuem carro, sendo a posse de carro mais elevada entre os agregados mais novos. O segundo carro aparece bastante generalizado nas famílias (40% possuem dois). É importante referir que, quando há apenas um carro na família, 55% dos inquiridos de ambos os sexos referem que o principal utilizador do mesmo é o homem.

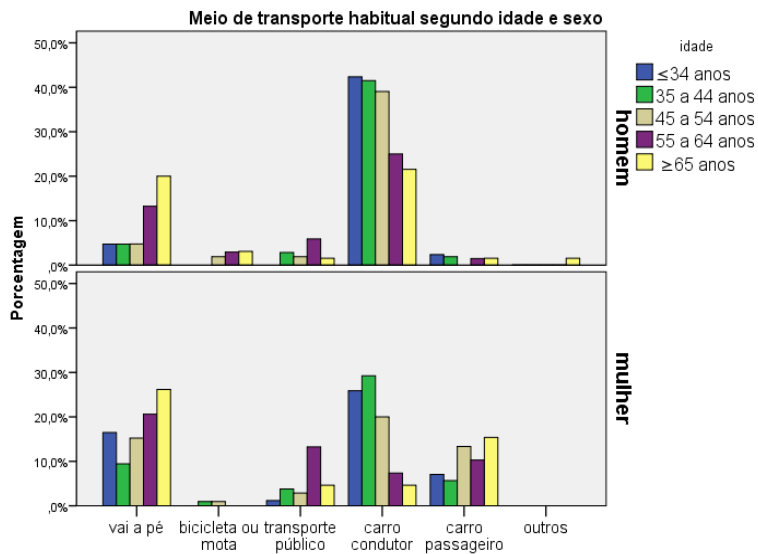


Gráfico 3 - Meio de transporte habitual segundo sexo e idade

Tanto o sexo como a idade são variáveis relevantes para explicar o uso do carro como meio privilegiado de transporte, seja como condutor, seja como passageiro. Uma das principais diferenças reveladas pelos dados do nosso estudo liga-se precisamente com os papéis desempenhados por homens e mulheres, e da sua relação com uma tecnologia como o carro, tradicionalmente masculina. Os dados do IMTT³ mostram o paulatino aumento da percentagem de mulheres com carta de condução. Nas gerações mais novas, a distribuição de cartas entre homens e mulheres é similar. Porém, as diferenças por sexo a este respeito aumentam exponencialmente conforme a idade.

5.1. Tempos despendido nas deslocações semanais

Para além dos meios de transporte utilizados, importa conhecer o tempo que as pessoas inquiridas despendem nos trajetos quotidianos realizados durante os dias de semana. Para tal foram interrogados no inquérito pelos percursos que realizavam em função da finalidade dos mesmos, incluindo trajetos simples (ir e voltar de casa ao trabalho, levar e trazer as crianças, visitar amigos e familiares, realizar compras e recados e atividades de lazer) e outros mais complexos, o chamado *trip-chaining*, que envolvem vários trajetos consecutivos e combinam diversos propósitos, nomeadamente o transporte dos filhos e as viagens para o trabalho.

Focando-nos apenas nas famílias com filhos dependentes, uma primeira consideração que emerge na análise prende-se com os diferentes padrões de mobilidade segundo o género. Observa-se que, quando as deslocações têm como objetivo único levar e trazer as crianças da escola, infantário, etc., são mais as mulheres as que se dedicam a esta tarefa; porém, quando a deslocação inclui, além de transportar as crianças, a ida para o local de trabalho, os números de homens e mulheres são similares. Igualmente há mais mulheres do que homens que se deslocam para fazer as compras e visitar amigos ou familiares, enquanto os homens referem mais do que as mulheres viajar para realizar atividades de lazer. Adivinha-se nestas disparidades uma genderização, segundo a qual as mulheres continuam a ser, em grande medida, responsáveis pelo

cuidado das crianças (o que inclui o seu transporte), as compras quotidianas e o contacto com a família e as amizades; esta persistência de papéis de género vê-se espelhada nos seus padrões de mobilidade.

Em termos do tempo médio que as pessoas inquiridas consomem nos trajetos em estudo, apenas em duas situações aparecem diferenças significativas por sexo (Gráfico 4). Os homens tendem a despende menos tempo em todas as situações, exceto em dois tipos de trajetos (“lazer” e “ir e voltar ao trabalho”), sendo que apenas no primeiro as diferenças são estatisticamente significativas ($t=2,226$; $gl=80,222$; $sig=0,026$). Portanto, os homens gastam significativamente mais tempo quando se deslocam para atividades de lazer (92 minutos por semana, face a 60 para as mulheres); e, no caso de os trajetos estarem orientados exclusivamente a “ir e voltar ao trabalho”, os homens despendem 201 minutos face a 171 minutos por parte das mulheres. Em relação a esta última situação é de salientar o facto, já amplamente descrito na literatura, de as mulheres realizarem deslocações mais curtas para o trabalho, tanto em tempo como em distância. Entre as razões apontadas destacam-se a precariedade laboral, as responsabilidades familiares (que fomentam a preferência de mulheres por um emprego mais perto da casa), e o menor acesso das mulheres ao automóvel (McGuckin & Nakamoto., 2005). Verificamos, efetivamente, nos inquiridos e participantes nos grupos de foco e entrevistados, uma maior mobilidade geográfica em função do emprego no caso dos homens do que nas mulheres com filhos. A mobilidade geográfica (e temporal) requerida em muitos empregos atuais implica deslocações prolongadas e mais longínquas. Isto é mais frequente nos homens do que nas mulheres com responsabilidades familiares, o que se explica, em grande parte, pela assunção dos papéis de género, nomeadamente a função da maternidade que exige a presença da mãe perto da criança.

No resto de trajetos em estudo, as mulheres despendem mais tempo do que os homens. Estes trajetos são mais associados ao papel tradicional das mulheres como responsáveis pelas crianças e pelo lar, como são o transporte das crianças e a realização de compras e recados. Esta disparidade entre homens e mulheres nos tempos médios semanais é particularmente evidente nas deslocações que incluem “ir e voltar ao trabalho deixando E recolhendo os filhos da escola, infantário, etc.” ($t=3,111$, $gl=14$; $sig=0.008$) (163 minutos por parte da mulher face a 62 minutos pelos homens) e no caso de “levar E trazer os filhos a escola, infantário, etc.” (174 minutos por parte das mulheres face a 107 minutos no caso dos homens). Este tipo de trajetos complexos está sujeito a horários preestabelecidos em dois momentos do dia, o que acrescenta mais ainda a pressão do tempo para as mulheres.

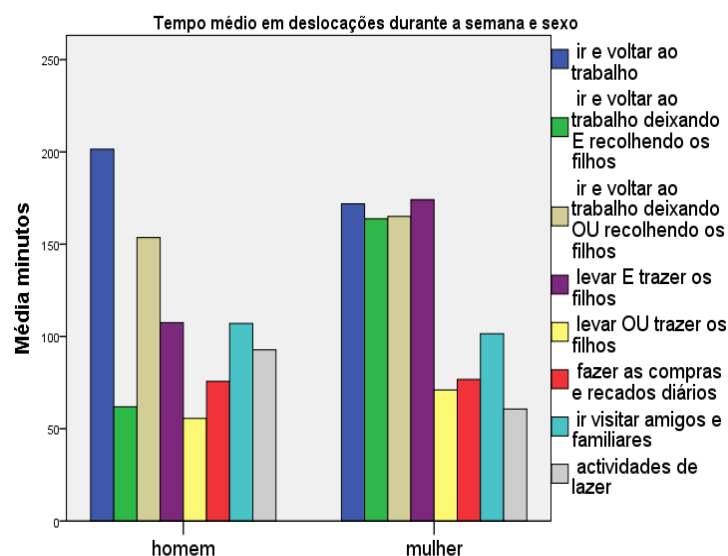


Gráfico 4 - Tempo médio despendido em deslocações durante a semana segundo o sexo.

5.2. O transporte dos filhos

Transportar os filhos faz parte da rotina quotidiana das famílias. Demanda tempo mas também exige um esforço de coordenação entre os membros da família. Além disso, transportar as crianças compreende uma série de tarefas preparatórias e cuidados como acomodar as crianças, carregar mochilas, sacos, lancheiras, carrinhos de bebê, etc. Toda uma parafernália de atividades, que aumentam ou diminuem conforme a idade da criança, o seu grau de autonomia e o meio de transporte selecionado para a deslocação. Esta rotina, que geralmente envolve vários trajetos e o respeito pelos horários, é vivenciada como uma tarefa estressante. Os seguintes excertos ilustram a sensação de pressão de tempo que advém dos constrangimentos espaciotemporais e a incontornável organização que desenvolvem os casais para conciliar os horários dos progenitores e os das crianças.

“Um vai pôr à escola, outro vai buscar à escola, um faz a mochila, o outro ajuda nos trabalhos de casa, às vezes é um bocado difícil conseguir, por causa dos horários, porque o meu marido também tem por turnos, geralmente quando ele está de folga eu estou a trabalhar, é raro termos... por isso é preciso planeamento.” (Grupo de foco: Mulher, 40 anos, com 1 filha de 12 anos, assistente operacional).

“Sete e um quarto, sete e meia...começar logo a acordar, a filha e a mulher... começá-las a acordar também... entram todas à mesma hora, para ir a pôr uma ao trabalho, depois vir a correr pra escola, da escola depois é que vou ir pró trabalho, portanto, eu chego sempre... eu chego sempre em cima... da minha hora normal, andamos sempre a correr.” (Grupo de foco: Homem, 38 anos, com 1 filha de 10 anos, empregado de armazém).

Embora o transporte das crianças seja uma tarefa menos marcada pelo género do que outras como o tratamento de roupa, as limpezas ou a confeição das refeições, encontramos mais mulheres a dedicar-se ao transporte dos filhos (59,4%), nomeadamente quando a deslocação é realizada com o objetivo exclusivo de levar os filhos à escola, ao infantário e trazê-los, etc.

A análise dos perfis dos homens que transportam as crianças proporciona alguns indícios sobre as circunstâncias que concorrem para a assunção desta tarefa. A participação dos homens está relacionada principalmente com a situação do casal perante o emprego e o contexto territorial. Assim, 70% dos homens que levam e vão buscar os filhos pertencem a casais em que os dois trabalham; contudo, quando ambos os cônjuges não trabalham, as mulheres assumem mais esta tarefa. Convém sublinhar que, nas áreas urbanas, esta tarefa é realizada em percentagens semelhantes por ambos os sexos (51,4% mulheres e 48,6% homens); porém, à medida que avançamos até às áreas medianamente urbanas e às rurais, o transporte das crianças é realizado, em maior percentagem, pelas mulheres (AMU 63,2% e APR 83,3%). Para além de residir em áreas urbanas e pertencer a casais de duplo emprego, são homens com longas jornadas de trabalho (72% trabalham quarenta ou mais horas semanais), o que se traduz para a metade deles (50%) num sentimento de forte pressão de tempo durante a semana. Em relação ao meio de transporte para a deslocação habitual, a esmagadora maioria (89,3%) dos homens usam o carro, enquanto condutores, e fazem geralmente trajetos em combinação com a ida ao trabalho e respetiva vinda do trabalho. Importa ainda acrescentar que, em relação ao sentimento de partilha do conjunto das tarefas domésticas no seio do casal, 30% dos homens que transportam as crianças referem que existe no seu casal uma partilha igualitária, enquanto 60% consideram que a sua mulher faz a maioria das tarefas.

Por outro lado, também convergem para uma maior participação dos homens no transporte dos filhos as mudanças em relação aos novos significados e formas que adquire o exercício da parentalidade masculina (Mendes, 2007), no sentido duma valorização positiva do envolvimento dos pais no cuidado dos filhos, assim como de uma partilha mais igualitária das tarefas domésticas.

“Porque é importante, mas talvez por isso, por querer estar presente, um filho é uma pessoa que faz parte da nossa vida, não é, se a mais importante da nossa vida. [...] - Alguma dessas tarefas, de todas essas tarefas que falou, alguma delas é mais importante? - São todas importantes, não é? São todas... todas fazem falta, todas têm a sua importância relativa, não há assim uma, uma que seja especial, agora que me dá mais gozo, ou se calhar que gosto? Certamente cuidar do filho, não é? Certamente cuidar do filho mas isso, pronto... entende-se.” (Homem, 37 anos, 1 filho de 4 anos, técnico de serviços no sector público).

Consistente com esta nova parentalidade é o reconhecimento explícito do transporte das crianças como trabalho doméstico equiparável ao resto de tarefas. O transporte das crianças não é apenas considerado um imperativo da logística familiar, é também uma responsabilidade parental; em consequência, a sua realização fica registada na “contabilidade imaginária” de tempos e trabalhos no seio dos casais que assumem ou aspiram a uma partilha igualitária de tarefas.

“...a minha mulher consegue ir levá-lo à escola, tem um horário de trabalho e um tipo de serviço que lhe facilita muito mais e isto é tarefa doméstica também, isto também é tempo que ela despende, se calhar podia estar a fazer outras coisas [...] em termos profissionais, por exemplo, a minha mulher tem mais tempo livre do que eu, mas depois gasta-o com o miúdo... não é... nas deslocações... tenho que contabilizar isso.” (Grupo de foco: Homem, 41 anos, 1 filho de 9 anos, técnico de vendas).

Como foi acima referido, em relação ao tempo destinado ao transporte das crianças, as mulheres despendem em média mais tempo do que os homens, independentemente do tipo de trajeto contemplado, o que não surpreende se tivermos em linha de conta que são principalmente as mulheres que realizam mais percursos concatenados (*trip-chaining*).

Outro aspeto a ter em conta no acompanhamento das crianças é o meio de transporte utilizado e a justificação para tal escolha, pois tal evidencia tanto os diferentes constrangimentos temporais das famílias, que tendem a dar prioridade à rapidez, como as limitações e oportunidades que oferece o território em termos de distâncias e infraestruturas. Mais, é necessário ter em linha de conta que as deslocações durante a semana com crianças dependem da localização dos serviços ou locais, principalmente destinados à sua guarda: escolas, infantários, familiares, atividades, etc.. A localização deste tipo de serviços, especialmente no caso da escola, é um fator importante para as famílias, prevalecendo na escolha dos mesmos a proximidade ao domicílio ou ao local de trabalho dos pais (Cordovil *et al.*, 2012).

Abordaremos primeiramente os trajetos nos quais se conjugam duas finalidades nas deslocações quotidianas durante a semana: ir ao trabalho e transportar as crianças (“ir e voltar ao trabalho deixando **E** recolhendo os filhos”). Neste tipo de itinerários ninguém pode optar pelo transporte público, simplesmente porque não existe ou porque a sua oferta é deficitária e, como tal, não permite conciliar de maneira satisfatória os horários de escola e trabalho. A esmagadora maioria (80%) vai “de carro como condutor”, sendo esta opção defendida por ser “mais rápida” (33,3%), por “não haver alternativa” (26,7%), ou por ser “mais flexível e permitir maior independência” (13,3%). O segundo meio mais utilizado é ir “a pé” (13,3%) e, finalmente, “de carro como passageiro” (6,7%), ambas escolhidas pela sua celeridade. É de acrescentar que o cruzamento por sexo apenas confirma os resultados gerais no uso de meios de transporte, isto é, que as mulheres transportam-se ligeiramente menos como condutoras e mais como passageiras. Também elas referem, em maior medida, utilizar o carro, porque “é mais barato” ou “não há alternativas”.

O panorama é semelhante no percurso concatenado que apenas inclui uma das deslocações diárias das crianças, isto é, “ir e voltar ao trabalho deixando **OU** recolhendo os filhos”. A esmagadora maioria vai de carro como condutor (92,9%) e apenas uma minoria (7,1%, todas elas mulheres) utiliza o transporte público, fundamentando esta opção pelo preço: “é mais barato”. A opção pelo carro é justificada pela sua rapidez (28,6%), flexibilidade e independência (28,6%), a ausência de alternativas (21,4%) e o conforto (14,3%).

Convém sublinhar que são sobretudo as mulheres quem mais alude à falta de alternativas para sustentar a opção pelo carro como modo de transporte, enquanto os homens mencionam o conforto que este proporciona.

No caso das deslocações cujo objetivo é especificamente o transporte de filhos “levar **E** trazer” sem ser combinado com outros itinerários, observa-se que uma maioria viaja de carro (63,2%), referindo os restantes fazer este percurso a pé (36,8%). Mais uma vez são as mulheres que se deslocam mais a pé do que os homens, alegando a proximidade para explicar esta opção. As razões para usar o carro prendem-se com a rapidez (designadamente para as mulheres), a ausência de alternativas e, especialmente para os homens, o conforto.

Finalmente, na situação de apenas realizar um dos trajetos das deslocações habituais das crianças “levar **OU** recolher os filhos”, os resultados são parecidos em relação aos modos de transporte utilizados. A maioria opta pelo carro como condutor (61,3%) e um terço (33,1%) desloca-se a pé, enquanto os restantes, sendo unicamente mulheres (5,6%), o fazem de carro “como passageiras”. Mais mulheres do que homens fazem este trajeto a pé e justificam a sua opção por considerarem este meio mais rápido, barato ou pela proximidade. Por outro lado, o carro é escolhido pelo conforto ou porque proporciona mais flexibilidade e independência, pela rapidez e pela ausência de alternativas.

Em síntese, os trajetos mais complexos, que combinam as deslocações relacionadas com os afazeres diários dos pais e das crianças, são efetuados, na maior parte das vezes, de carro com o pai ou a mãe ao volante. Neste tipo de trajetos conjuntos com horários certos e maior pressão de tempo, os inquiridos dão prioridade à rapidez e à flexibilidade que entendem que o carro lhes proporciona. Quando os trajetos são menos complexos (implicando apenas o levar e/ou recolher das crianças), as deslocações a pé adquirem certa relevância. Um terço das pessoas inquiridas, maioritariamente mulheres, referem caminhar a pé, alegando a proximidade como principal razão para optar por este tipo de transporte.

6. Comentários finais

A centralidade dos filhos na vida familiar parece estar a contribuir para um maior envolvimento dos pais nas tarefas de cuidado e para a inclusão do transporte das crianças como uma delas. Contudo, são as mulheres quem realiza, em maior percentagem, esta tarefa, refletindo-se no seu padrão de mobilidade: *trip-chaining*, menor uso do automóvel, mais tempo despendido em viagens com crianças, etc.

As justificações alegadas para a utilização de cada meio de transporte informam sobre as diferenças na gestão do tempo nas famílias segundo o género. Assim, as mulheres tendem a fazer uma gestão do tempo em função dos horários das crianças e dos restantes assuntos domésticos que requeiram deslocações (compras e recados), sendo elas as principais responsáveis por estas tarefas. A necessária coordenação de agendas incute nas mulheres uma forte pressão de tempo e é neste sentido que valorizam mais a rapidez (seja no carro ou nas deslocações a pé), assim como a flexibilidade e a independência proporcionada pelo carro, ao passo que os homens tendem a destacar o conforto.

Referências

Beck, Ulrich (2002). *La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica.

Bianchi, Suzanne M. (2000). Maternal employment and time with children: Dramatic change or surprising continuity? *Demography*, 37, 401-414.

Cordovil, Rita; Lopes, Federico; Neto, Carlos (2012). *Children's independent mobility in Portugal*. Final Report. Recuperado em 15 de Maio, 2016, de <http://www.psi.org.uk/cim/reports/Portugal.pdf>

Cruz, Sofia Alexandra (2004). Retrato de trabalhadoras de linha de caixa de uma grande superfície, *Análise Social*, 172, 571-594.

- Cunha, Vanessa (2007). *O lugar dos filhos. Ideais, práticas e significados*. Lisboa: ICS.
- Dowling, Robyn (2000). Cultures of mothering and car use in suburban Sydney: a preliminary investigation, *Geoforum*, 3, 345-353.
- Gershuny, Jonathan (2000). *Changing Times: Work and Leisure in Postindustrial Society*. Oxford: Oxford University Press.
- Hallberg, Daniel; Klevmarcken, Anders (2003). Time for children: A study of parent's time allocation, *Journal of Population Economics*, 16, 205–226.
- Kremer-Sadlik, Tamar; Paugh, Amy L. (2007). Everyday Moments. Finding 'quality time' in American working families, *Times & Society*, 2/3, 287–308.
- Marques, Ana Cristina (2008). “Eu gosto muito do meu filho mas...» Parentalidades entre o desejo e a realidade, *CIESe-Working Paper*, 39.
- McGuckin, Nancy; Nakamoto, Yukiko (2005). Differences in trip chaining by men and women. *Research on women's issues in transportation*. 2, 49–56.
- Mendes, Rita (2007). A parentalidade experimentada no masculino: as vivências da paternidade, *CIES e-Working Paper*, 22.
- Murray, Lesley (2008). Motherhood, risk, and everyday mobilities. In T. Cresswell & T.P. Uteng (orgs), *Gendered mobilities* (pp.47-63). Aldershot: Ashgate.
- Oliveira, Catarina Sales (2014). Still driven. Mobility patterns and gender roles in Portugal. *CIES e-Working Paper*, 185.
- Robinson, John P.; Godbey, Geoffrey (1997). *Time for Life: The Surprising Ways Americans Use Their Time*. University Park: Pennsylvania State University Press.
- Scharff, Virginia (1991). *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*. New York: Macmillan.
- Sheller, Mimi (2004). Automotive emotions: feeling the car. *Theory Culture & Society*, 4-5, 221-242.
- Torres, Anália; Silva, Francisco Vieira. (1998). Guarda das crianças e divisão do trabalho entre homens e mulheres. *Sociologia. Problemas e Práticas*, 28, 9-65.
- Torres, Anália; Mendes, Rita; Lapa, Tiago (2006). “Família na Europa”. In Jorge Vala e Anália Torres (org.), *Contextos e Atitudes Sociais na Europa* (pp.97-144), Lisboa: ICS.
- Urry, John (2004). The «system» of automobility, *Theory, Culture & Society* (4/5): 25–39.
- Wall, Karin (2005). *A família em Portugal e na Europa*. Lisboa: ICS.

¹Projecto financiado por fundos FEDER através do Programa COMPETE e por fundos nacionais através da FCT (PIHM/GC/0037/2008). Equipa: Maria Johanna Schouten (investigadora responsável), Maria João Simões, Amélia Augusto, Emília Araújo, Helena Sousa, Lia Lourenço e Soledad Las Heras. O relatório final pode ser consultado em: <http://ubibliorum.ubi.pt/handle/10400.6/3296>

² Segundo dados da Associação Automóvel de Portugal, o número de ligeiros de passageiros e todo-o-terreno tem aumentado de maneira exponencial em Portugal, passando de 692.000 em 1974 a 4.457.000 no ano 2009. <http://www.acap.pt/pt/noticia/14/estatisticas-do-sector-automovel-em-portugal/>

³ Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres: http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/Evolucao_Cartas_Conducao_Genero_1950-2009.pdf