

## Percepção ambiental e mobilidade ativa em áreas escolares

*Environmental perception and active mobility in school areas*

*Percepción ambiental y movilidad activa en espacios escolares*

Ingrid Luiza Neto<sup>1</sup>

**Resumo.** A dependência do uso do automóvel nos grandes centros urbanos brasileiros é visível, trazendo impactos negativos, tais como congestionamentos e elevado índice de sinistros de trânsito. Diante deste cenário, ressalta-se a necessidade de se estimular o uso de modos ativos de transporte, como o andar a pé e de bicicleta, que são considerados mais saudáveis e sustentáveis. Partindo da realidade vivenciada nos arredores da escola, tais temáticas foram discutidas em três instituições de ensino, como o objetivo de investigar como os estudantes percebem os arredores da escola, sensibilizando-os sobre a mobilidade ativa na cidade. Foram realizadas rodas de conversa, mapeamento mental dos arredores da escola e atividades de culminância. Os estudantes participaram ativamente das atividades propostas, refletindo sobre a importância de cidades mais sustentáveis. Discute-se que trabalhar os arredores da escola facilitou a aprendizagem acerca da temática da mobilidade ativa, tornando a aprendizagem acerca da educação ambiental mais significativa e percebendo a cidade como um espaço de educação.

**Palavras-chave:** Dependência do automóvel. Mobilidade ativa. Escola.

**Abstract.** The car dependence in Brazilian urban centers has negative impacts, such as traffic congestion and crashes, emphasizing the need to encourage the use of active modes of transport. Based on the reality experienced in the surroundings of the school, these themes were discussed in three educational institutions, aiming to investigate how students perceived the surroundings of the school, sensitizing them about active mobility in the city. Conversation circles, mental mapping of the surroundings of the school and culmination activities were carried out. Students actively participated in the proposed activities, reflecting on the importance of more sustainable cities. It is argued that working in the surroundings of the school facilitated learning about the theme of active mobility, making learning about environmental education more meaningful and perceiving the city as an educational space.

**Keywords:** Car dependency. Active mobility. School.

**Resumen.** La dependencia del automóvil en los grandes centros urbanos brasileños es evidente, lo que conlleva impactos negativos como la congestión y una alta tasa de accidentes de tránsito. Ante este panorama, se enfatiza la necesidad de incentivar el uso de medios de transporte activos, como caminar y andar en bicicleta, considerados más saludables y sostenibles. Con base en la realidad vivida en torno a la escuela, estos temas se discutieron en tres instituciones educativas, con el objetivo de investigar cómo los estudiantes perciben el entorno escolar, creando conciencia sobre la movilidad activa en la ciudad. Se realizaron grupos de discusión, mapas mentales del entorno escolar y actividades de culminación. Los estudiantes participaron activamente en las actividades propuestas, reflexionando sobre la importancia de ciudades más sostenibles. Se argumenta que explorar el entorno escolar facilitó el aprendizaje sobre la movilidad activa, haciendo más significativo el aprendizaje sobre educación ambiental y percibiendo la ciudad como un espacio educativo.

**Palabras clave:** Dependencia del automóvil. Movilidad activa. Escuela.

---

<sup>1</sup> Doutora. Universidade Católica de Brasília. <https://orcid.org/0000-0001-8177-8823>. E-mail: [ingrid.neto@p.uceb.br](mailto:ingrid.neto@p.uceb.br).

## Introdução

A mobilidade nas grandes cidades está diretamente relacionada ao uso de veículos motorizados, trazendo à tona a discussão a respeito da dependência que temos destes veículos (Goodwin, 1997). Vivemos um momento de dependência excessiva do transporte motorizado, indicando a necessidade de pensarmos em modos alternativos de transporte. Essa dependência poderia ser amenizada, por exemplo, por meio do encorajamento do uso de outras formas de locomoção, como a bicicleta ou o andar a pé, por exemplo (Neto et al., 2020).

A Lei Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012) prevê em seu artigo 6º, inciso II, que seja dada prioridade aos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, bem como ao transporte público em relação ao transporte individual motorizado. Alguns dos benefícios das políticas voltadas para a mobilidade ativa são desafogar o sistema de transporte rodoviário, diminuir os índices de congestionamento, reduzir os índices de poluição do ar e poluição sonora, bem como a incidência de acidentes de trânsito na cidade (Lopes et al., 2019).

Além disso, ao andar a pé ou pedalar, as pessoas passam a perceber o ambiente da cidade de uma forma mais minuciosa, observando cada detalhe dos lugares pelos quais transita, prestando atenção ao comércio, residências, árvores, pássaros e demais especificidades locais. Passa-se a estabelecer um maior contato com a comunidade e um senso de pertencimento ao bairro, fazendo com que o espaço das ruas e da cidade seja fortemente vivenciado pelas pessoas (Newman & Kenworth, 2007).

Somam-se a isto, os impactos na saúde física, já que pedalar e andar a pé contribuem para a redução dos índices de sedentarismo e obesidade (Van Wee, 2007). Há também os benefícios para a saúde mental, uma vez que a prática de atividades físicas está diretamente relacionada à sensação de bem-estar e redução de estresse (Hartig, 2007; Florindo et al., 2025).

Verifica-se, portanto, que são muitos os benefícios individuais, sociais e ambientais do uso da mobilidade ativa. Assim, torna-se relevante sensibilizar as pessoas sobre a importância do uso de modos de transporte mais sustentáveis e saudáveis, possibilitando a reflexão sobre como nos locomovemos na cidade e como isto impacta em nossa vida individual e coletiva. Neste contexto, as instituições de ensino podem se configurar como um local para se trabalhar tais temáticas, que podem ser exploradas a partir da própria realidade vivenciada nos arredores da escola. Trata-se de um locus privilegiado para se desenvolver ações de educação ambiental que estimulem a sustentabilidade e o cuidado com o planeta.

Além disso, o ambiente ao redor das instituições de ensino pode ser percebido como um espaço educador. Quando há a intencionalidade pedagógica, o território urbano pode ser

utilizado para a compreensão da vida em coletividade, aproximando-se o conteúdo trabalhado e o contexto de vida do estudante (Silva & Rocha, 2022). Ferreti (2019) indica que explorar os lugares e dialogar sobre a cidade permite compreender as paisagens, possibilitando que os estudantes identifiquem suas referências e aprendam sobre linguagens, signos e localizações espaciais.

Nesse contexto, a cidade passa a adotar uma função educadora e o espaço urbano se redefine como promotor de uma vida mais justa, inclusiva e participativa. O processo de formação dos estudantes não fica, portanto, restrito ao ambiente escolar e a cidade é considerada como uma oportunidade de aprendizagem sobre a convivência com a diversidade, a resolução coletiva dos problemas e o fortalecimento da identidade regional e do desenvolvimento sustentável (Alvarenga et al., 2023).

Perceber os arredores da escola pode estimular que os estudantes reflitam sobre as condições de (des)igualdade presentes em nossa sociedade (Terçariol & Vercelli, 2023). Ao observar a forma que as pessoas se locomovem na cidade ou acessam serviços básicos, como de saúde e de educação, é possível pensar em questões como: será que todos os cidadãos têm seus direitos sociais respeitados? Como é possível promover maior justiça social e implementar iniciativas que reduzam as desigualdades sociais?

Em estudo desenvolvido com estudantes do 9º ano do Ensino Fundamental, utilizando mapas mentais, foi analisada a percepção ambiental dos estudantes sobre o lugar onde moram, levantando suas interpretações subjetivas, experiências, memórias e emoções associadas a esse lugar. Foram evidenciadas algumas especificidades estruturais da cidade, como iluminação inadequada, condições precárias de moradia e acúmulo de lixo (Lauxen & Wiziack, 2024).

No âmbito específico da mobilidade urbana, Basquerote et al. (2023) realizaram um estudo com estudantes do Ensino Médio, por meio de saídas de campo e de aplicação de questionário. Os participantes apontaram adversidades na infraestrutura de mobilidade, incluindo condições inadequadas no sistema de transporte público coletivo, ausência de ciclovias, carência de acessibilidade e lentidão no trânsito.

Já no estudo de Martins (2021), foram levantadas a percepção ambiental e as relações afetivas vivenciadas por crianças e seus pais no trajeto casa-escola-casa. A maioria das crianças apontou já ter realizado o trajeto utilizando modos de transporte ativo (i.e., a pé, de bicicleta), mas os adultos se mostraram resistentes à mobilidade ativa, sobretudo quando o deslocamento é feito de maneira independente pela criança. Os pais/responsáveis indicaram que se sentem preocupados com as longas distâncias, a violência urbana, a presença de pessoas desconhecidas e o trânsito intenso.

Este trabalho objetivou investigar como os estudantes percebem os arredores da escola, considerando os diferentes modos de transporte por eles utilizados. A proposta era, por meio de estratégias lúdicas, sensibilizar os estudantes quanto aos impactos individuais, ambientais e sociais trazidos por diferentes modos de transporte, refletindo sobre a necessidade de estimular a mobilidade ativa na cidade, considerando seus benefícios individuais, sociais e ambientais. Ressalta-se que a experiência aqui descrita foi realizada no âmbito do projeto de extensão intitulado *Transitando nas Escolas*, desenvolvido em uma Instituição de Ensino Superior privada, localizada no Distrito Federal.

### Método

Nessa seção, será relatada a experiência de educação ambiental realizada em três instituições de ensino localizadas no Distrito Federal. Foi utilizada abordagem qualitativa e exploratória, no âmbito de um projeto de extensão universitária. As atividades foram realizadas por estudantes do curso de graduação em psicologia e foram previamente alinhadas pela coordenação do projeto com as coordenações pedagógicas das respectivas instituições. Foi realizada reunião com as escolas, visando garantir que a identidade dos participantes seria preservada e que a atividade seria imediatamente interrompida, caso algum participante demonstrasse qualquer tipo de desconforto. Todas as atividades foram realizadas na presença de pelo menos um professor regente das instituições participantes. As características das três instituições de ensino que participaram do projeto estão apresentadas na Tabela 1.

**Tabela 1.** Instituições de ensino atendidas

Instituição de Ensino	Pública	Privada	Localização	Segmento atendido	Série atendida	Alunos atendidos
1		X	Lago Sul - DF	Ensino Fundamental – séries iniciais	3º ano	14
2	X		Santa Maria - DF	Ensino Fundamental – séries finais	Ensino integral - alunos de diversas séries	8
3		X	Asa Sul - DF	Ensino Superior	Ensino superior - alunos de diversos semestres	21

Fonte: Autora (2025)

Antes de realizar a atividade propriamente dita com os estudantes, foram feitas observações nos arredores da escola, bem como nas turmas escolhidas pela coordenação, para identificar características específicas do ambiente e das crianças de cada escola. Essa etapa é importante, pois permite planejar ações que realmente atendam às necessidades e às demandas

locais. No caso da universidade, a atividade foi realizada durante um evento aberto à comunidade, versando sobre a mobilidade urbana, que contou com a participação de alunos de diferentes turmas e cursos. Também foram feitas observações *in loco* antes da realização da atividade, especialmente nos arredores do campus universitário.

O projeto foi desenvolvido em 3 atividades: roda de conversa, mapeamento mental dos arredores da escola e atividades de culminância. Inicialmente, foi feita uma roda de conversa com os estudantes, para levantar que meios de transporte mais utilizam em seu dia a dia (Figura 1).



**Figura 1.** Roda de conversa na escola particular e na escola pública  
Fonte: Autora (2025).

A roda enquanto atividade pedagógica proporciona a conversação e a problematização da realidade, possibilitando a conscientização e a aprendizagem significativa. Parte-se do que o estudante já sabe, de suas vivências e experiências anteriores, incentivando o aprender mais e a utilização do que é aprendido em diferentes situações (Melo et al., 2016).

No mapeamento mental, os estudantes foram convidados a refletir sobre os arredores da escola. Para tanto, foi utilizado um mapa em tamanho 90cm x 120cm, em que foi plotada a região da escola e o ambiente circundante. Os mapas foram retirados do aplicativo *Google Maps* e impressos em papel, previamente à realização da atividade (Figura 2).



**Figura 2.** Mapa mental dos arredores da escola pública, particular e universidade  
Fonte: Autora (2025).



Além dos mapas, foram utilizados *post-its* em que os estudantes escreviam suas impressões e comentários sobre os lugares. Também foram disponibilizados aos alunos adesivos contendo emojis, desenhos e símbolos que possibilitavam que fizessem avaliações sobre os lugares, de maneira mais lúdica.

Assim, era possível que os estudantes apontassem sua percepção sobre os arredores da escola, utilizando palavras e frases redigidas nos *post-its* ou adesivos com imagens e símbolos. Essa atividade está em consonância com os preceitos da geografia humanista, em que o espaço é percebido não apenas como um simples amontoado de dados, mas envolve uma análise centrada na pessoa, que se engaja, vivencia e interage emocionalmente com o espaço, a partir dos sentidos (Malanski, 2014).

As etapas da roda de conversa e do mapeamento mental dos arredores da escola foram realizadas da mesma forma em todas as instituições de ensino participantes do projeto. Já na terceira atividade, em que foi feita uma ação de culminância, foram desenvolvidas atividades diferentes em cada instituição de ensino, considerando as especificidades e as demandas locais observadas na etapa de planejamento.

Na escola particular, foi realizado um circuito de brincadeiras sobre a mobilidade ativa, em que os estudantes poderiam refletir sobre os impactos do uso de veículos motorizados versus da mobilidade ativa, por meio de diferentes brincadeiras. Cada brincadeira foi disponibilizada em um canto da sala, denominadas de estações de aprendizagem. As crianças podiam, em duplas ou trios, passar por todas as estações e escolher aquelas que mais gostavam. O circuito possuía as brincadeiras apresentadas na tabela 2.

**Tabela 2.** Atividades do circuito de brincadeiras

Brincadeira	Ilustração
Jogo da memória sobre poluição urbana causada pelos veículos, confeccionado utilizando pares de imagens retiradas da internet sobre poluição, coladas em papel cartão, para enfatizar os impactos dos veículos em termos de poluição sonora, poluição visual e poluição do ar	
Lousa lúdica com figuras retiradas da internet sobre mobilidade ativa X sedentarismo, confeccionada utilizando uma placa de isopor, TNT e cartolina, para que os estudantes pudessem diferenciar e associar imagens relativas à mobilidade ativa (bicicleta e andar a pé) e ao sedentarismo (carro)	



Jogo do engarrafamento maluco, criado com uma garrafa plástica de 5 litros, contendo minicarrinhos de brinquedo, que deveriam ser retirados da garrafa pelas crianças

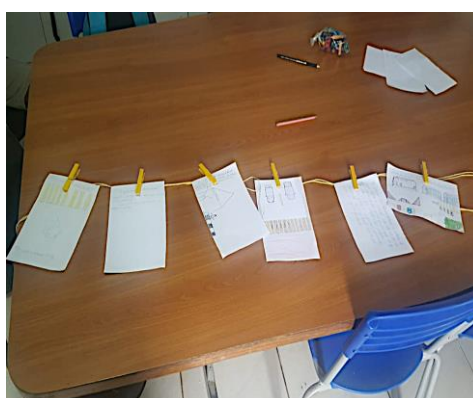


Maquete móvel, feita utilizando uma placa de isopor, coberta de cartolina, e peças de brinquedos diversos que representavam pedestres, bicicletas, carros, pontos de ônibus, faixa de pedestres, ônibus, placas de sinalização, em que as crianças montavam o trânsito de maneira livre, com o que quisessem expressar



Fonte: Autora (2025).

Na escola pública foi elaborado o varal dos desejos, em que os estudantes desenhavam e escreviam em uma folha de papel o que desejavam que fosse melhor ao redor da escola. Os desejos eram, então, dispostos em um varal, com pregadores de roupa e barbante, resultando em uma espécie de varal, para que todos os estudantes pudessem visualizar (Figura 3). Esta atividade permite que os estudantes exponham seus desejos e sonhos em relação ao espaço ao redor da escola, refletindo sobre o que é necessário para a sua realização (Instituto de Corresponsabilidade pela Educação, 2015).



**Figura 3.** Varal dos desejos  
Fonte: Autora (2025).

Por fim, na universidade foi feita a técnica do *walk around the block* (caminhada ao redor do prédio), em que os estudantes caminhavam, em duplas ou trios, nos arredores da universidade (Figura 4). Também chamada de técnica dos percursos comentados, valoriza a sensibilidade e a percepção dos estudantes, que são convidados a andar, a perceber e a

descrever os lugares (Günther, 2003). Aos estudantes também foi sugerido que registrassem suas impressões e percepções sobre o local, utilizando as câmeras de seus celulares, caso quisessem.



**Figura 4.** *Walk around the block*  
Fonte: Autora (2025).

## Resultados

As atividades do projeto foram avaliadas de maneira processual, isto é, no decorrer de sua execução, observando-se o engajamento e a participação dos estudantes. As verbalizações trazidas pelos estudantes eram escutadas e trazidas para as conversas feitas durante a execução do projeto e serviam de guia para a avaliação do que os estudantes haviam aprendido ou não.

Durante toda a atividade, utilizou-se os princípios da metodologia ativa, especialmente da técnica do Aprendizagem Baseada em Problemas, em que são utilizados problemas da vida real para estimular o desenvolvimento conceitual, procedimental e atitudinal do estudante (BorochoVICIUS & Tortella, 2014). Assim, a efetividade do projeto foi avaliada identificando o quanto os estudantes eram capazes de apresentar soluções para problemas de mobilidade, em especial dos arredores de sua escola.

Durante as rodas de conversa, os estudantes foram questionados sobre os modos de transporte que costumam utilizar na cidade, em seu dia a dia. Por meio desta pergunta geradora, foi possível avaliar as diferenças entre as realidades de cada instituição de ensino e de cada idade.

Na escola particular, o carro foi o veículo mais citado, seguido do transporte escolar. A maioria das crianças verbalizou que morava no mesmo bairro da escola, mas algumas indicaram que moravam em bairros mais distantes, tais como Asa Sul, Jardim Botânico, Park Way, São Sebastião ou Vila Planalto. Mencionaram que a escola ficava longe de casa e que “era impossível” fazer o trajeto a pé ou de bicicleta. Assim, o uso da bicicleta, do transporte público ou do andar a pé não foi mencionado.



Já na escola pública, todas as crianças relataram que moravam no mesmo bairro da escola, e que costumavam ir para a escola de bicicleta ou a pé, por terem que realizar pequenos trajetos. Os alunos que moravam mais distante da escola, mesmo que no mesmo bairro, relataram usar o ônibus.

Por fim, na universidade, os estudantes verbalizaram que moravam em diferentes regiões administrativas do DF e entorno. Relataram usar diferentes modos de transporte motorizado, mencionando o uso de mobilidade ativa apenas ao sair do ônibus, para realizar um pequeno trajeto a pé, da parada de ônibus até a universidade. O ônibus foi o modo mais relatado, seguido do carro. Alguns alunos reportaram que moram muito longe, tornando “inviável usar a bicicleta ou ir a pé para ir até a universidade”. Teceram muitas reclamações ao transporte público, indicando que o carro proporcionava mais conforto e a possibilidade de chegar mais rápido aos locais desejados. Uma estudante disse usar a moto para realizar seus deslocamentos diários.

Na atividade de mapeamento dos arredores da escola, diferenças claras foram observadas entre os relatos das crianças da escola pública versus da escola privada. Na escola privada, localizada em uma região administrativa do tipo residencial, as crianças relataram conhecer poucos espaços ao redor da escola, enfatizando a Igreja e o Centro Comercial Gilberto Salomão, que ficam próximos à escola. Os postos de gasolina também foram identificados pelas crianças (Figura 5).

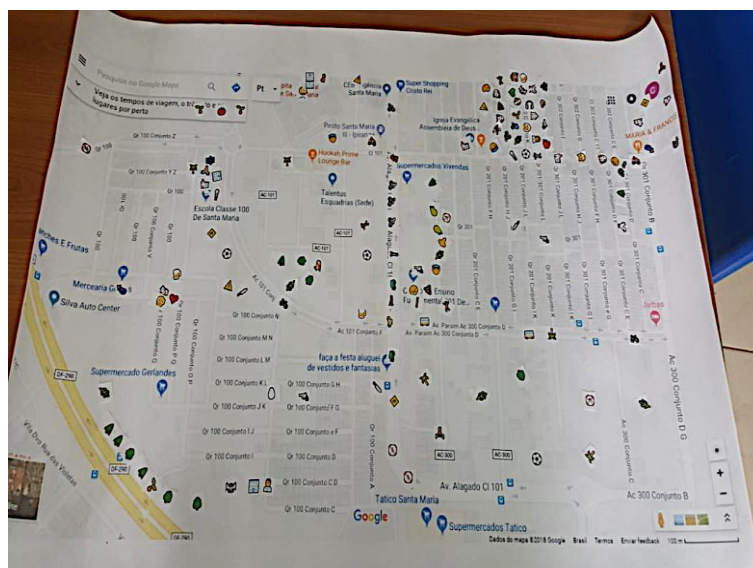


**Figura 5.** Mapa mental produzido pelos estudantes da escola particular  
Fonte: Autora (2025).

Outro marcador apontado pelas crianças foi o Lago Paranoá, que fica bem próximo à escola. Em suma, chamou a atenção o fato de as crianças da escola particular conhecerem pouco os arredores da escola.

Já na escola pública, localizada em uma região de uso misto do solo, isto é, composta por residências e por áreas comerciais, os estudantes demonstraram conhecer bem mais a

região, apontando no mapa diversos locais. Foi consenso entre os estudantes a falta de uma faixa de pedestres na frente da escola, o que segundo eles “é perigoso, pois os carros não têm cuidado com os pedestres”. Os estudantes também apontaram locais que consideravam potencialmente perigosos, utilizando emojis de armas, facas ou policiais. Indicaram com adesivos de frutas e comidas o mercadinho próximo à escola, adesivos de mãos unidas para indicar a presença de igrejas e ainda árvores e vegetações para apontar um parque que existe na região (Figura 6).



**Figura 6.** Mapa mental produzido pelos estudantes da escola pública  
Fonte: Autora (2025).

Já na universidade, os estudantes apontaram no mapa muitos marcadores ao redor do campus. Eles indicaram pontos que julgam perigosos, principalmente no turno da noite, como a praça onde houve a trágica morte do índio Galdino, na década de 90 (Administração Regional do Plano Piloto, 2023), e o caminho entre a parada de ônibus e o edifício principal do campus. Os alunos trouxeram relatos de assaltos e situações de assédio sexual que ocorrem neste trajeto e utilizaram facas e armas para indicar o perigo. Também usaram emojis para indicar o mal cheiro do local, especialmente na área próxima à parada de ônibus. Uma estudante, que é deficiente física, indicou problemas com a acessibilidade o redor do campus, reportando que já caiu próximo à parada de ônibus, devido aos buracos na calçada.

Uma queixa que os alunos apresentaram foi em relação ao acesso ao Parque da Cidade. Indicaram que, por ser tão próximo da universidade, poderia haver um acesso direto do parque à instituição, para estimular o uso da bicicleta. Além disso, demonstraram que este acesso poderia contribuir também para a redução do estacionamento inadequado ao redor da

universidade, já que muitos carros poderiam utilizar o estacionamento do parque. Por fim, foram indicados no mapa os colégios e os comércios próximos à instituição.

Quanto às atividades de culminância, o circuito de brincadeiras foi muito apreciado pelas crianças que ficaram claramente ansiosas para passar por todas as estações de aprendizagem. Escolheu-se trabalhar com essa abordagem com as crianças pois, ainda na fase de observação da escola, percebeu-se que a mobilidade ativa não era uma realidade presente nos deslocamentos que as crianças faziam para chegar até a instituição. Observou-se uma ausência de bicicletário na escola e que a infraestrutura para o pedestre e o ciclista na entrada da escola não era adequada. Por exemplo: não havia ciclovias próximas à escola e as calçadas eram afetadas pelas raízes das grandes árvores presentes na região e apresentavam problemas de conexão / integração entre si, sendo interrompidas abruptamente em alguns trechos. Assim, julgou-se relevante reforçar com as crianças que a bicicleta e o andar a pé também podem ser utilizados para chegar até a escola e não apenas como atividade de lazer, ressaltando os benefícios da mobilidade ativa.

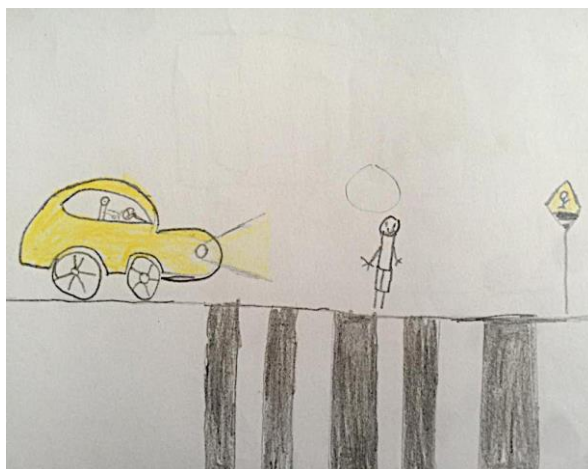
O fato de os jogos terem sido confeccionados com material simples (e.g., isopor, cartolina, TNT, garrafa plástica), atraiu bastante a atenção dos estudantes. Este dado sugere que não é necessário utilizar recursos caros para envolver as crianças, podendo ser usados materiais extremamente acessíveis a qualquer educador.

O jogo do engarrafamento maluco, por exemplo, apesar de muito simples, curiosamente foi o que mais as crianças gostaram, pois era extremamente difícil e desafiador retirar os carrinhos de dentro da garrafa plástica. No momento em que as crianças tentavam retirar os carrinhos, era feita a comparação entre a garrafa cheia e “entupida de carros”, como verbalizou uma criança, com os frequentes congestionamentos que vivenciamos na nossa cidade. Com a construção da maquete móvel, eles puderam visualizar que a bicicleta, a caminhada e até mesmo o ônibus poderiam contribuir para ter menos carros e, conseqüentemente, menos engarrafamentos e poluição na cidade.

Chamou muito a atenção na maquete móvel a forma que as crianças representaram o trânsito: sempre com uma fila extensa de carros e poucas bicicletas, pessoas caminhando ou ônibus. Trata-se de uma resposta que indica que as crianças percebem o trânsito como um ambiente constituído majoritariamente de carros, ao invés de pessoas.

O varal dos desejos foi realizado na escola pública pois julgou-se que o circuito das brincadeiras feito na escola particular poderia ser muito infantil para os alunos do Ensino Fundamental II. Além disso, percebeu-se, na fase de observação inicial, que os estudantes tinham uma demanda clara nos arredores da escola, que era a necessidade de implantação da

faixa de pedestres. Buscou-se, assim, dar voz às crianças, permitindo que expressassem e relatassem seu desejo, exercendo um papel ativo na reflexão sobre os problemas da instituição (Figura 7).



**Figura 7.** Desejo de um estudante da escola pública  
Fonte: Autora (2025).

Foi discutido com as crianças o que poderia ser feito para que a faixa de pedestre realmente fosse implantada na frente da escola, buscando trazer a participação ativa dos estudantes na resolução do problema por eles vivenciado. Os alunos deram a sugestão de enviar o varal à direção da escola que, por sua vez, poderia encaminhar a solicitação dos estudantes ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF), para verificar a possibilidade de implantação da faixa de pedestres. Ao término da atividade, a sugestão dos alunos foi acatada e o varal foi entregue à direção. Esta atividade despertou muito interesse e proporcionou uma reflexão muito importante aos estudantes, que sentiram que o processo de tomada de decisão e de resolução dos problemas que envolvem os arredores da escola pode ser participativo, ouvindo-se a percepção e as impressões das pessoas que realmente utilizam estes espaços.

Os alunos debateram também sobre a importância da segurança pública ao redor da escola, para estimular as pessoas a andarem a pé ou de bicicleta, já que muitos locais próximos à escola são considerados perigosos, como uma “boca de fumo” indicada pelos estudantes no mapa. Por fim, ressaltaram que o carro tem mais espaço ao redor da escola do que os pedestres e verbalizaram que não deveria ser assim, especialmente por ser uma área voltada para as crianças.

Por fim, durante a atividade do *walk around the block*, realizado a pé, em trajeto livremente escolhido pelos estudantes, foram indicados inúmeros problemas na infraestrutura urbana, tais como buracos e calçadas desniveladas, potencialmente perigosos aos pedestres. Os

estudantes revelaram que a ausência de asfalto ou calçada em vários pontos ao redor do campus não são confortáveis, especialmente aos pedestres e ciclistas. Uma aluna registrou em seu celular um trecho do campus por meio de uma fotografia (Figura 8).



**Figura 8.** Registro fotográfico feito por uma estudante durante o *walk around the block*  
Fonte: Autora (2025).

Também foram apontados problemas de poda da vegetação, que invadia as calçadas, atrapalhando os pedestres. De maneira geral, os estudantes puderam perceber que a infraestrutura ao redor da universidade tem aspectos que precisam ser melhorados, como a ausência de ambientes propícios aos pedestres e ciclistas. Outro aspecto ressaltado por vários estudantes foi o comportamento inadequado dos motoristas, que muitas vezes estacionam seus veículos sobre a calçada, atrapalhando os pedestres, e “dominando o espaço”.

Ao término da atividade, os estudantes indicaram que, apesar de utilizarem aquele espaço cotidianamente, raramente refletiam sobre estes problemas na infraestrutura e que não pensavam em como os motoristas de automóvel utilizavam mais espaço público do que os demais usuários do trânsito. Estas verbalizações indicaram que a atividade foi importante, uma vez que propiciou a reflexão sobre os impactos de diferentes modos de transporte sobre a cidade, o meio ambiente e os indivíduos.



## Discussão

Partindo da realidade vivenciada nos arredores da escola, foi possível discutir as premissas da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012), destacando a necessidade de repensar a dependência do automóvel e estimular os modos ativos e coletivos de transporte. O objetivo era investigar como os estudantes percebiam os arredores da escola, a depender do modo de transporte utilizado, sensibilizando-os sobre a mobilidade ativa na cidade.

Durante as atividades realizadas, foi possível introduzir com os alunos a temática da mobilidade urbana, ressaltando como é importante ter cidades mais sustentáveis. Foi debatido que, ao se morar perto da escola ou do trabalho, as pessoas podem fazer mais deslocamentos a pé ou de bicicleta, já que os trajetos são mais curtos. Por outro lado, foi ressaltado que, quanto maior a distância entre os locais, mais ficamos dependentes dos transportes motorizados. Consequentemente, teremos mais congestionamentos e poluição na cidade, impactando em nossa saúde física e mental.

Verificou-se que as crianças da escola particular conheciam pouco os arredores da escola. Este resultado pode estar relacionado ao fato de a região administrativa ser do tipo residencial, possuindo menos marcadores, como pontos comerciais, praças e parques, já que as casas são mais presentes. No entanto, pode estar relacionado também ao fato de a maioria das crianças utilizarem o carro para ir até a escola, o que pode diminuir sua percepção sobre o local. Ao utilizar o carro, as crianças tendem a observar sempre os mesmos marcadores, não prestando atenção às especificidades da região.

Já na escola pública, claramente os estudantes demonstraram conhecer mais os arredores da escola, provavelmente porque vivenciam a cidade não dentro dos carros, mas de bicicleta, a pé ou de ônibus. Este último, apesar de também se configurar com um modo de transporte motorizado, permite que as pessoas tenham um maior raio de ação na cidade do que o carro, especialmente ao passar por locais desconhecidos ou não escolhidos pelo usuário. Ao utilizar o carro, segue-se a rota escolhida, que geralmente é a mesma rota de sempre e a que tem a menor distância possível. Já no ônibus, o usuário passa por diversos locais, que provavelmente não seriam explorados ao usar o carro.

O fato de a região da escola pública ser de uso misto também pode ter facilitado essa percepção ampliada do espaço, já que diferentes atividades são desempenhadas na região, diferente da escola particular, localizada em um bairro residencial. Há de se considerar também que as crianças da escola pública são mais velhas do que as crianças da escola particular, o que pode ter influenciado em sua percepção ambiental. Por serem mais velhas, podem perceber

mais estímulos e podem inclusive realizar percursos sem a presença dos pais, algo que nem sempre é possível para crianças menores.

A abordagem teórica da percepção de ação específica (Profitt et al., 2003) indica que o observador percebe o ambiente em termos de sua capacidade de agir nele. Assim, ao usar a bicicleta ou realizar caminhadas, como no caso da escola pública atendida neste projeto, pode-se ampliar a percepção ambiental das pessoas (Newman & Kenworth, 2007). Aumenta-se, portanto, a sensação de que é possível agir sobre este ambiente, adotando um maior raio de ação na cidade. Assim, evidenciou-se que a forma de deslocamento influencia a percepção do espaço e o acesso à cidade, propiciando um debate sobre a sustentabilidade e a construção de espaços urbanos mais acessíveis e inclusivos.

Como era de se esperar, os estudantes adultos apontaram muitos marcadores importantes ao redor do campus. Este resultado pode ser explicado pela própria fase do desenvolvimento em que se encontram, que lhes permite ter mais autonomia para realizar seus trajetos, não necessitando da presença dos pais acompanhando-os. Consequentemente, apresentaram uma visão mais abrangente do ambiente, tecendo críticas e sugestões ao realizarem o mapa mental.

Além disso, observou-se que os estudantes que utilizaram o ônibus apresentaram percepção sobre os arredores do campus mais voltada para os aspectos vivenciados no trajeto que fazem a pé, entre a parada de ônibus e o edifício da universidade. Já os usuários de automóvel e motocicleta indicaram problemas referentes à ausência de estacionamento no local.

Durante todas as atividades, foram levadas em consideração as verbalizações e as representações dos estudantes, para proporcionar a reflexão sobre os impactos que o uso excessivo do automóvel pode repercutir na cidade e na vida das pessoas, tais como a poluição, trabalhada no jogo da memória, e o sedentarismo e a obesidade, trabalhados na lousa lúdica. Estimulou-se que as crianças pensassem em como a escola poderia melhorar a estrutura para o pedestre e para o ciclista, e as crianças verbalizaram que poderia melhorar as calçadas ao redor da escola e que poderia ter menos carros e mais lugares para andar de bicicleta.

De forma geral, a percepção dos arredores da escola foi negativa, corroborando os achados de Basquerote et al. (2023), Martins (2021) e Lauxen e Wiziack (2024). Este resultado indica que é preciso repensar a infraestrutura urbana, para que possam oferecer melhores condições de mobilidade e, consequentemente, fortalecer o desenvolvimento sustentável. Considera-se que as áreas escolares podem ser um ponto de partida interessante para se pensar

em cidades mais inclusivas e acessíveis, reduzindo a vulnerabilidade dos estudantes e demais membros da comunidade escolar à violência urbana e de trânsito.

### **Considerações finais**

A experiência aqui apresentada visou demonstrar que a dependência do uso do automóvel pode trazer impactos negativos para a cidade, mas também para o desenvolvimento dos estudantes. Observou-se que, em escolas em que o uso do automóvel é mais frequente, as crianças conhecem menos os arredores da escola, ressaltando a necessidade de se estimular o uso de modos ativos de transporte na cidade. Analisa-se que a atividade atingiu os objetivos e as metas traçadas, propiciando um momento de vivência dos estudantes com uma temática importante que envolve as discussões sobre trânsito e mobilidade urbana. Pensar sobre os arredores da escola foi relevante, pois partiu-se da realidade dos estudantes para uma discussão mais ampla sobre mobilidade ativa, tornando a aprendizagem mais significativa. Assim, avalia-se que todas as metas e os objetivos traçados foram alcançados com êxito, possibilitando aos estudantes a reflexão sobre os impactos da mobilidade urbana em nossa vida, em nossa cidade e, especialmente, no espaço ao redor da escola.

A atividade permitiu que os estudantes explorassem e dialogassem sobre a cidade, enfatizando sua função educadora. A experiência oportunizou a reflexão coletiva sobre a existência de problemas urbanos, propondo soluções que verdadeiramente considerem as necessidades da população e garantam o respeito aos direitos sociais e a redução das desigualdades sociais.

Como limitações, aponta-se o fato de os participantes desta experiência estarem matriculados em diferentes segmentos da educação, o que impacta na percepção ambiental. Como crianças, pré-adolescentes e adultos encontram-se em diferentes fases do desenvolvimento, há uma tendência a perceberem diferentes aspectos do ambiente, devido à maturidade. Em estudos futuros, sugere-se que as comparações sejam feitas entre participantes que estudem no mesmo segmento da educação, para reduzir o viés da idade. Outra possibilidade de estudo futuro seria acompanhar os estudantes em seus trajetos que realizam de casa para a escola, para capturar a percepção de outros ambientes urbanos que fazem parte da vivência da comunidade escolar.

Por fim, estima-se que atividades dessa natureza possam evidenciar o papel da cidade como espaço pedagógico, ultrapassando os limites formais da escola e promovendo aprendizagens significativas a partir da vivência urbana. Refletir sobre os arredores da escola, os modos de deslocamento e os impactos sociais, ambientais e de saúde associados à

mobilidade urbana estimula a consciência crítica e a corresponsabilidade na construção de um ambiente mais sustentável e inclusivo. Assim, ao transformar o território urbano em recurso pedagógico, é possível fortalecer a ideia de que a cidade deve ser organizada de forma a favorecer a aprendizagem, a cidadania ativa e a qualidade de vida de todos os seus habitantes.

A escola, por meio do engajamento de professores e gestores, constitui-se como agente estratégico na promoção de uma formação cidadã, ao sensibilizar os estudantes sobre mobilidade urbana, sustentabilidade e direito à cidade. Apesar dos desafios estruturais e culturais para a replicação de projetos dessa natureza, sua implementação pode fortalecer o vínculo entre comunidade e território e contribuir para a construção de uma cultura urbana mais inclusiva e sustentável.

## Referências

- Administração Regional do Plano Piloto (2023). *Praça do compromisso passa a se chamar praça Índio Pataxó Galdino Jesus dos Santos*. <https://www.planopiloto.df.gov.br/w/praca-do-compromisso-passa-a-se-chamar-praca-indio-pataxo-galdino-jesus-dos-santos>
- Alvarenga, A.C.J.R., Pereira, R.K., & Quaresma, C.C. (2023). Cidades educadoras: Uma revisão sistemática de literatura. *Dialogia*, 45, 1-14, e23825. <https://doi.org/10.5585/45.2023.22883>
- Basquerote, A.T, Rosa, M.E., Bastos, A.P.F., & Bertoldi, G.M. (2023). Mobilidade urbana e os meios de locomoção na percepção de estudantes do ensino médio: Um olhar a partir do Projeto Nós Propomos! - cidadania e inovação na educação geográfica. *Giramundo*, 10(9), 93-103. <https://doi.org/10.33025/grgcp2.v10i19.3790>
- Borochovicius, E., & Tortella, J.C.B. (2014). Aprendizagem baseada em problemas: Um método de ensino-aprendizagem e suas práticas educativas. *Ensaio: Avaliação de Políticas Públicas de Educação*, 22(83), 263-294. <http://doi.10.1590/S0104-40362014000200002>
- Brasil. (2012). *Lei Nacional de Mobilidade Urbana*. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)
- Ferreti, O.E. (2019). A cidade como espaço educador: Por uma prática pedagógica espacial com estudantes de pedagogia. *Educação & Realidade*, 44(2), e77717, 2019. <http://dx.doi.org/10.1590/2175-623677717>
- Florindo, A. A., Goulardins, G. S., Andrade, D. R., Knebel, M. T. G., Santos, M. P., Hallal, P. C., & Mota, J. (2025). Em defesa da caminhada e do uso de bicicleta como deslocamento no Brasil. *Cadernos de Saúde Pública*, 41(2):e00099324. <http://doi.10.1590/0102-311XPT099324>
- Martins, D.F. (2021). Entre liberdades e restrições: experiências na mobilidade urbana de crianças nos trajetos casa-escola-casa em Quixadá, Ceará. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.
- Goodwin, P. (1997). Mobility and car dependence. In T. Rothengatter & E. Carbonell (Eds.), *Traffic and transport psychology*, pp. 449–464, Amsterdam: Pergamon.
- Günther, I.A. (2003). Espaços de vida. Aspectos da relação homem-ambiente. *Estudos de Psicologia* (Natal), 8(2), 341-343. <https://dx.doi.org/10.1590/S1413-294X2003000200019>
- Hartig, T. (2007). Congruence and conflict between car transportation and psychological restoration. In T. Gärling & L. Steg (Eds.), *Threats from car traffic to the quality of urban life: Problems, causes, and solutions*, pp. 103-122. Oxford: Elsevier.

Instituto de Corresponsabilidade pela Educação (2015). *Modelo pedagógico: Metodologias de êxito da parte diversificada do currículo práticas educativas*. <https://iema.ma.gov.br/wp-content/uploads/2022/11/5-MP-PRATICAS-EDUCATIVAS.pdf>

Lauxen, A., & Wiziack, S.R.C. (2024). Percepção ambiental de alunos do ensino fundamental no município de Campo Grande – MS revelada por meio de mapas mentais. Dossiê - A questão ambiental e a formação de professores para a educação básica: Um olhar sobre as licenciaturas. *Revista Ensino UFMS*, 5(9), 201-225. <https://doi.org/10.55028/revens.v5i9.21485>

Lopes, A.S., Correa, J.D.S., Silva, T.C., & Rodrigues, Y.S. (2019). Os impactos gerados pela greve dos caminhoneiros no Brasil e a resiliência nos equipamentos e serviços turísticos. *Cenário*, 7(12), 59-72. <https://doi.org/10.26512/revistacenario.v7i12.25510>

Malanski, L.M. Geografia humanista: Percepção e representação espacial. *Revista Geográfica de América Central*, 52, 29-50, 2014.

Melo, R.H.V., Felipe, M.C.P., Cunha, A.T.R., Vilar, R.L.A., Pereira, E.J.S., Carneiro, N.E.A., Freitas, N.G.H.B., & Júnior, J.D. (2016). Roda de conversa: Uma articulação solidária entre ensino, serviço e comunidade. *Revista Brasileira de Educação Médica*, 40(2), 301-309. <https://doi.org/10.1590/1981-52712015v40n2e01692014>

Neto, I. L., Matsunaga, L. H., Machado, C. C. Günther, H. Hillesheim, D., Pimentel, C. E., Vargas, J. C., & D'Orsi, E. (2020). Psychological determinants of walking in a Brazilian sample: An application of the Theory of Planned Behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 73, 391-398. <http://doi.10.1016/j.trf.2020.07.002>

Newman, P., & Kenworth, J. (2007). Sustainable urban form: Transport infrastructure and transport policies. In T. Gärling & L. Steg (Eds.), *Threats from car traffic to the quality of urban life: Problems, causes, and solutions*, pp. 293-311. Oxford: Elsevier.

Proffitt, D.R., Stefanucci, J., Banton, T., & Epstein, W. (2003). The role of effort in perceiving distance. *Psychological Science*, 14(2), 106-112. <http://doi.10.1111/1467-9280.t01-1-01427>

Silva, E.C.B., & Rocha, G.O.R. (2022). Cidade educadora: Questões teóricas e possibilidades pedagógicas e curriculares. *Vagalume*, 2(2), 15-30.

Terçariol, A.A.L., & Vercelli, L.C.A. (2023). Cidade educadora: princípios e oportunidades. *Dialogia*, 45, 1-3, e25041. <http://doi.10.5585/45.2023.25041>

Van Wee, B. (2007). Environmental effects of urban traffic. In T. Gärling & L. Steg (Eds.), *Threats from car traffic to the quality of urban life: Problems, causes, and solutions*, pp. 11- 32. Oxford: Elsevier.

Submetido em 06/10/2025

Aceito em 07/11/2025