

ORIENTAÇÕES PARA POLÍTICA PÚBLICA

MOBILIDADE NAS ESCOLAS

Elaborado pelo WRI Brasil.

Dezembro, 2016.

INTRODUÇÃO

Em 2014, 1.654 crianças de com idade entre 0 e 14 anos perdem a vida em acidentes de trânsito no Brasil¹. Além das mortes, mais de 14 mil crianças foram hospitalizadas em decorrência desses acidentes. A tendência é que os acidentes de trânsito, que já são a principal causa de morte de jovens de 15 a 29 anos, se tornem a quinta principal causa de morte no mundo até 2030.

A percepção da redução da segurança, decorrente da severidade dos acidentes de trânsito, tem provocado alterações significativas na escolha dos modos de transporte, incluindo os deslocamentos diários de crianças. Os avanços em termos de educação no país estão relacionados com um aumento no número de crianças que se deslocam até as escolas. Entre 2005 e 2014, o número de crianças de 4 a 5 anos matriculadas na educação básica no país subiu de 72,5% para 89,1%. No mesmo período, também houve aumento no acesso à educação básica para as crianças e jovens de 4 a 17 anos, passando de 89,5% para 93,6%. Em decorrência da violência urbana, estas crianças tendem a utilizar modos motorizados para acessar a escola.

Diversas condições sociais, culturais, econômicas e urbanas das cidades brasileiras têm feito com que a infância seja, cada vez mais, privada do contato com o espaço público. As consequências para a saúde são graves e afetam milhões de crianças, que sofrem com doenças, como diabetes infantil, obesidade, insuficiência de vitamina D e Transtorno do Déficit de Atenção. A prejudicada relação com a cidade provoca nelas uma crescente sensação de não pertencimento.

As crianças são vítimas de uma cidade que não está preparada para recebê-las.

A mobilidade urbana infantil tem sido muito afetada pelas condições da cidade e pela superproteção adulta. A cidade deve oferecer projetos e atividades que melhorem a qualidade de vida de seus habitantes, especialmente os grupos mais vulneráveis, como as crianças. Aprender na cidade, com a cidade e com as pessoas, valorizando o aprendizado vivencial é fundamental para a educação, a saúde e o desenvolvimento humano.

O conhecimento e a apropriação do espaço em que vivemos nos proporcionam pontos de referência e sentido de pertencimento. Muitas vezes as crianças

não conseguem elaborar um mapa mental que relaciona um local a outro e que dá sentido à vida urbana. Por essas razões, é preciso envolvê-las no desenvolvimento da cidade e na mobilidade ativa desde cedo. As crianças são cidadãos de pleno direito e têm muito claro como podem melhorar o ambiente onde vivem.

Trabalhar as referências urbanas desde cedo, os mapas mentais e o sentido de pertencimento significa trabalhar desde a infância o direito à cidade em todos os aspectos.

A escola faz parte do cotidiano das crianças e adolescentes. Identificado como centro de uma atividade cotidiana repetida diariamente, é no entorno das instituições de ensino que elas caminham, vivenciam e experimentam sensações e medos que vão além da sala de aula. Tudo isso impacta as suas percepções. Por esse motivo, o caminho percorrido para a escola pode educar e ajudar a criança na sua formação como cidadã urbanaⁱⁱ.

As percepções da cidade e de como cada detalhe ajuda a definir as práticas diárias de deslocamento podem ser observadas em pesquisas realizadas entre 2011 e

2015 em escolas de Paraisópolis e Jardim Ângela, na cidade de São Paulo. O veículo motorizado, principalmente o utilizado no transporte escolar, é a primeira opção de muitos pais para a locomoção dos seus filhos, devido à percepção de insegurança no caminho (trânsito intenso, calçadas estreitas e de má qualidade, ruas escuras e mal-iluminadas, altos índices de violência).



Desenho de aluno do 2º ano da Escola Municipal Arquiteto Luís Saia, em São Paulo, sobre o seu caminho para a escola.

Pesquisar, em primeiro lugar, como os alunos se deslocam e, em seguida, analisar suas percepções, rotinas de lazer e atividades diárias deve ser o objetivo central de qualquer trabalho que busque melhorar a relação da população escolar com seu bairro e com a cidade.

COMO FALAR SOBRE SEGURANÇA VIÁRIA E TRANSPORTE ATIVO

Apesar dos vícios herdados dos próprios pais e de outros adultos para burlar as regras de trânsito, as crianças são ensinadas desde cedo sobre os riscos existentes nas ruas por onde caminham e as maneiras de preservar sua vida e integridade. Porém, para além dessas instruções básicas, ensinar segurança viária para as crianças deve partir do estímulo a perguntas como “Por que não posso andar de bicicleta?”, “Por que não posso brincar na rua?” e “Por que não posso ir a pé para a escola?”.

Se elas fizerem essas perguntas a seus pais, descobrirão que eles mesmos andavam de bicicleta. Ficarão sabendo que a rua era o local de encontro e diversão com os amigos e que caminhar era um ato natural e saudável. Esse contraste gera um ambiente de reflexão, proporcionando uma oportunidade de estímulo para tornar as crianças mais questionadoras.

Por que minha rua tem de ser desta forma? E mais importante: tem como ser diferente?

Falar sobre transporte ativo para crianças que vivem em um ambiente hostil é, portanto, mais do que imprudente, é ineficaz. Explicar a uma criança que ela deve atravessar na faixa de pedestres (quando essa é, muitas vezes, inexistente), ou respeitar o semáforo (quando o tempo de espera para a travessia é longo) não é pedagógico. É, antes disso, uma maneira de conformá-la a uma realidade que se apresenta como inquestionável. O transporte ativo só é possível em ambientes não hostis, em espaços públicos em que o direito ao uso da rua é exercido e fiscalizado por todos. A realização de atividades que façam as crianças refletirem sobre os impactos produzidos pelo trânsito as ajuda a organizar suas dúvidas e, a partir daí, a buscar as melhores respostas.

FERRAMENTAS

A escolha de atividades que coloquem a cidade como algo em permanente transformação, e não como uma construção estática e imutável, deve ser o ponto de partida de qualquer ação pedagógica com o objetivo de abordar temas essenciais como segurança viária e ocupação dos espaços urbanos.

Há métodos que optam por aceitar a cidade como ela é e, partindo dessa concepção^{iii iv}, propõem maneiras de ensinar as crianças a adotarem uma postura de maior segurança. Esses métodos sugerem, em resumo, a obediência a leis e regras de trânsito como essencial para a redução de acidentes. São atividades que não permitem às crianças questionarem a cidade que lhes é oferecida, negando-lhes em essência o papel de agentes das ações. Tratam-nas como futuros motoristas em lugar de futuros cidadãos.

Por outro lado, na ótica da cidade em mutação constante, define-se primeiramente como e por que o entorno das escolas impacta negativamente as crianças. Quais fatores levam as crianças (e seus pais e professores) a adotarem posturas conformistas, que visam preservá-las de um mundo exterior perigoso e, por conseguinte, proibitivo. São atitudes que levam a consequências intimidantes, como o “não brincar”, o “não caminhar”, o “não questionar”.

Oficinas: a importância do lúdico

Colocar as crianças como construtoras da cidade é o primeiro desafio^v. Quando estão construindo, elas descobrem que a cidade poderia ser diferente do que já é. E, mais tarde, descobrem que aquele que constrói determina quem será beneficiado e quem será prejudicado.

1. Auditoria de ruas

Atividades extraclasse que estimulem as crianças a auditar a situação das calçadas por onde elas próprias passam todos os dias sem perceber muitos detalhes importantes permitem um início de reflexão^{vi}. Em vez de aceitar os perigos das ruas como naturais, elas passam a questionar os motivos pelos quais essa situação poderia ser diferente.



Auditoria de rua realizada por crianças em São Miguel Paulista, São Paulo. (Foto: Irene Quintáns)

2. Ocupação da cidade

Levar as crianças para espaços públicos ajuda na compreensão de que os espaços urbanos são de todos e que devem servir como locais para a cidadania, para brincar e conviver, para priorizar as pessoas. São momentos em que se debate o que é cuidar da cidade e quais são os direitos e deveres de cada um para contribuir com um mundo melhor.



Alunos do 3º ano do ensino fundamental da Escola Municipal Arquiteto Luís Saia, São Paulo, discutindo sobre o ambiente urbano. (Foto: Alexandre Pelegi)

Estimular as crianças a fazer perguntas é um passo na direção de ótimas respostas, que, futuramente, as farão demandar novos modelos de cidade e de requalificação dos espaços urbanos.

3. Desenho de ruas

Desenhar as ruas ideais para que mais pessoas possam ter espaço para se locomover e para conviver é uma atividade que, ao utilizar o lúdico, permite que as crianças acessem o mundo da consciência do possível e do factível, inclusive compreendendo o conceito de redistribuição do espaço urbano^{vii} ^{viii} ^{ix}. Nessa atividade, as crianças desenham as pessoas no contexto que elas gostariam de ver nas ruas. Normalmente, as ruas ganham muitos ciclistas e, sobretudo, pedestres.



Atividade de desenho de ruas com turma de 1º ano do ensino fundamental da Escola Municipal Darcy Ribeiro, São Paulo.
Foto: Irene Quintáns

4. Filmes sobre segurança viária

A utilização da vasta produção de filmes sobre segurança viária^x é outra ferramenta importante a ser utilizada como fator de reflexão e debate. A maneira como várias cidades do mundo trabalharam a questão – ora se utilizando de imagens diretas e fortes, ora preferindo a sutileza para tratar de temas violentos – possibilita montar uma programação focada no perfil de criança e no assunto problematizado. Além disso, permite estimulá-las a utilizar outras formas de expressão, como o cinema, para manifestarem suas preocupações, dúvidas e medos.



Aluno do ensino médio explicando seu parecer após projeção de filmes de segurança viária na Escola Estadual D. Pedro I, São Paulo. (Foto: Irene Quintáns)

5. Ônibus a pé e ônibus de bicicleta

O caminho percorrido para a escola é uma atividade que pode educar a criança e ajudar na sua formação. A lei do transporte escolar obriga a provisão de transporte por parte do poder público, mas geralmente a única opção ofertada é o transporte motorizado. Iniciativas como o “ônibus a pé” e o “ônibus de bicicleta”, recorrentes em cidades europeias, oferecem a opção de as crianças realizarem o trajeto casa-escola a pé ou de bicicleta de forma segura, incentivando o uso do transporte ativo desde cedo.

6. Caminhos escolares

Os caminhos que as crianças mais utilizam para ir à escola podem ser identificados através de pesquisas origem-destino com os alunos. A análise dos dados coletados permite a elaboração dos perfis e hábitos de comportamento das crianças, assim como a localização de pontos percebidos como conflitivos nas passagens das rotas das escolas. Tendo as rotas definidas, é possível realizar um trabalho de participação com os moradores e comerciantes locais para que se reconheçam responsáveis pela segurança das crianças ao longo do caminho da escola, atuando como “vigias”.

RECOMENDAÇÕES

1. Desenvolver uma nova visão de cidade

Pensar áreas de segurança escolar requer uma dimensão maior do que a elaboração de manuais técnicos e legislações específicas. Houve, no Brasil, um significativo avanço nos marcos legais^{xi} ^{xii}, o que, no entanto, não foi acompanhado pelo envolvimento das comunidades escolares em um debate profundo sobre o desenho das cidades. Para prevenir e reduzir de forma significativa os acidentes no entorno das escolas, são necessários mais do que projetos de sinalização, ou campanhas que exijam respeito e atenção de motoristas e pedestres ou que cobrem fiscalização intensiva e permanente^{xiii}. É necessário que se faça uso de oficinas para educar as crianças sobre como interagir com a cidade de forma segura e como elas podem colaborar para a criação de centros urbanos mais saudáveis.

2. Elaborar um Plano Diretor de Transporte Ativo

A elaboração de um Plano Diretor de Transporte Ativo (PDTA) é fundamental para dar protagonismo à mobilidade ativa. O PDTA deve ser integrado ao Plano de Mobilidade e ao Plano Diretor Municipal, atendendo às diretrizes, ações, instrumentos e metas para o transporte a pé e de bicicleta neles estabelecidos. Os principais instrumentos do PDTA são detalhamentos para a implementação de planos de caminhabilidade e cicloviário, incluindo ações em educação, gestão e financiamento. Estes detalhes podem envolver diretrizes para a avaliação quantitativa e qualitativa de calçadas e vias cicláveis,

padrões de infraestrutura, sinalização e sistemas de informações voltados ao transporte ativo, a proposição de uma rede urbana prioritária de caminhabilidade e cicloviária para o município e a definição de diretrizes para campanhas educativas.

3. Envolver diferentes atores

É essencial que pais, alunos e professores participem constantemente na busca de medidas básicas para redução dos principais fatores causadores de acidentes de trânsito, mas também pressionem autoridades para que se envolvam decisivamente em um redesenho urbano que dê sentido e consequência a esse esforço. A cidade deve ser desenhada e construída tendo como marco essencial a segurança das crianças e a liberação do maior espaço possível às pessoas. Uma cidade em que as crianças são expulsas de espaços que deveriam ser naturalmente seus (um espaço para conviver e brincar) é uma cidade doente^{xiv}.

4. Ampliar a visão de segurança viária

Para que um ambiente urbano seja seguro, é preciso mais do que simplesmente extinguir os acidentes. Projetos de segurança viária focados exclusivamente em dados de acidentes de trânsito não contemplam a complexidade das cidades e seus diversos riscos. É necessário incluir dados mais elaborados no estudo da segurança viária que contemplem a interação entre os diversos modos de transporte, como pesquisas origem-destino, auditorias e rotas preferenciais para ir à escola.

ⁱ Disponível em <http://datasus.saude.gov.br/>

ⁱⁱ National Center for Safe Routes to School. How children get to school. 2011.

ⁱⁱⁱ BRASIL. Manual de acessibilidade espacial para as escolas – o direito à escola acessível. Ministério da Educação, Secretaria de Educação Especial. 2009.

^{iv} Watanabe, R. M. Sinalização de Áreas Escolares. 2000.

^v Red Ocará. Experiências e Oficinas no espaço público. Disponível em <http://www.redocara.com>

^{vi} Mansilla, V. Kit Detector de Obstáculos. Argentina. 2016. Disponível em: <http://trecediecinueve.wixsite.com/1319x/kit>

^{vii} Bloomberg. Bloomberg Philanthropies escolhe dez cidades e cinco países para participar da nova fase da iniciativa Global Road Safety. 2015. Disponível em <https://www.bloomberg.com.br/2015/02/12/bloomberg-philanthropies-escolhe-dez-cidades-e-cinco-paises-para-participar-da-nova-fase-da-iniciativa-global-road-safety/>

^{viii} WRI Brasil Cidades Sustentáveis. Ruas completas por mais qualidade de vida nas cidades. 2014. Disponível em <http://wricidades.org/content/ruas-completas-por-mais-qualidade-de-vida-nas-cidades>

^{ix} WRI. O Desenho de Cidades Seguras. 2016.

^x Global Road Safety Film Festival. Disponível em <http://www.roadssafetyfilm.org/index.php/en/>

^{xi} DENATRAN. Sinalização de áreas escolares. 2000.

^{xii} Gabriel, E. Manual - Como você e a comunidade escolar podem conquistar segurança e bem-estar usando essa Lei. Área escolar de segurança. Lei Municipal 14.492/2007, São Paulo. Disponível em <http://www.eliseugabriel.com.br/novosite/pdf/manual-area-escolar.pdf>

^{xiii} Safe Kids Worldwide. Brazil's Model School Zone Project. Disponível em http://www.redocara.com/posts-de-noticias-2/hoxmzaal726/bro4_Zona-Escolar-Modelo-no-Transito_Santa-Rita-Paraba

^{xiv} CNN. UNICEF: Air pollution kills 600,000 children yearly. 2016. Disponível em <http://edition.cnn.com/2016/10/30/health/air-pollution-children-unicef/>