

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
CAMPUS CORA CORALINA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

CAMILA SOUZA DANTAS MOTA

**DA PERDA DA AUTONOMIA À CONQUISTA DA CIDADE: UMA
ABORDAGEM DA MOBILIDADE DA CRIANÇA EM GOIÂNIA-GO**

**Goiás/GO
Outubro/ 2021**

CAMILA SOUZA DANTAS MOTA

**DA PERDA DA AUTONOMIA À CONQUISTA DA CIDADE: UMA
ABORDAGEM DA MOBILIDADE DA CRIANÇA EM GOIÂNIA-GO**

Dissertação entregue ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da Universidade Estadual de Goiás (UEG). Área de concentração: Estudos ambientais e territoriais do Cerrado. Linha de Pesquisa: Dinâmica Territorial do Cerrado

Orientador: Prof. Dr. Vinícius Polzin Druciaki

**Goiás/GO
Outubro/ 2021**

BANCA EXAMINADORA

Dr. Vinícius Polzin Druciaki
Universidade Estadual de Goiás
Orientador

Dr^a Tathiana Rodrigues Salgado
Universidade Estadual de Goiás

Dr^a Angélica de Amorim Romacheli
Universidade Estadual de Goiás

Dr. Glauco Roberto Gonçalves
Universidade Federal de Goiás

AGRADECIMENTOS

Agradeço à direção e aos professores do Programa de Pós-graduação em Geografia (PPGEO) pela oportunidade que me foi dada, principalmente ao professor Dr. Vinícius Polzin Druciaki por me orientar e me ajudar nos momentos de aflição, assim como pela aprendizagem e troca de experiência.

Aos membros da banca examinadora, Dra. Tathiana Rodrigues Salgado (PPGEO-UEG/ Cora-Coralina, Dra. Angélica de Amorim Romacheli (CCET/UEG) e ao Dr. Glauco Roberto Gonçalves (CEPAE/UFG), que foram membros da banca de qualificação e que muito contribuíram para o estudo a partir de apontamentos pertinentes.

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, José Ronaldo e Maria Madalena, por sempre me darem muito amor e por dedicarem suas vidas em prol das realizações e da felicidade dos seus três filhos.

Aos entes queridos que perdi nesse período de pandemia de Covid-19: meu primo Maurício de Souza, minha amiga Viviane, minha tia Rita Dantas, meu tio Mauro de Souza (in memoriam), que deixaram comigo memórias lindas.

Ao meu amado marido Alessandro da Mota e aos meus filhos queridos Lucas Henrique e Arthur Henrique, por todo amor, incentivo, apoio e compreensão. Nada disso teria sentido se vocês não existissem na minha vida. Amo vocês!

RESUMO

Ao observar a história da cidade, assim como em outros contextos, a criança em particular, mas também mulher, jovem, idoso e pessoas com deficiência, é sempre ocultada e negada como grupo social, ou seja, durante muito tempo, a criança foi ignorada enquanto sujeito histórico capaz e racional. E o progresso recente das cidades, sobretudo das grandes cidades, se destinou apenas para atender ao cidadão adulto e produtor, o que tornou a dependência ao automóvel como essencial para o cidadão. A proposta deste trabalho voltou-se ao questionamento: como romper a ideia de espaços específicos e fragmentados para a criança, e reconquistar a rua e a calçada na cidade para ela? Ao pesquisar sobre a mobilidade urbana da criança que traz a cidade de Goiânia-GO como exemplo, buscamos como objetivo: compreender a cidade a partir da lógica do aumento do tráfego automóvel e a separação dos usos dos espaços urbanos para crianças. O trabalho se desdobra em mais três objetivos específicos: Demonstrar a relação entre cidade, mobilidade e criança, em que focalizamos a mobilidade como aspecto essencial à prática social, assim como analisar a concepção e o planejamento da cidade de Goiânia a partir das políticas públicas adotadas até o momento. Por último, tratar dos aspectos que contribuem para que as cidades se tornem espaços vivos com a participação das crianças. Assim, espera-se que os resultados desse trabalho possam contribuir para que todos se sensibilizem e revisem o papel que a cidade exerce na vida das crianças.

Palavras-chave: Cidade. Criança. Mobilidade urbana. Autonomia. Goiânia.

ABSTRACT

When observing the history of the city, as well as in other contexts, the child in particular, but also women, young people, the elderly and people with disabilities, is always hidden and denied as a social group, that is, for a long time, the child was ignored. as a capable and rational historical subject. And the recent progress of cities, especially large cities, was intended only to serve the adult citizen and producer, which made dependence on the car essential for the city dweller. The proposal of this work turned to the question: how to break the idea of specific and fragmented spaces for the child, and reconquer the street and sidewalk in the city for them? When researching the urban mobility of children that brings the city of Goiânia-GO as an example, we seek as an objective: to understand the city from the logic of the increase in car traffic and the separation of the uses of urban spaces for children. The work unfolds into three more specific objectives: Demonstrate the relationship between city, mobility and children, in which we focus on mobility as an essential aspect of social practice, as well as analyze the conception and planning of the city of Goiânia from the public policies adopted. until the moment. Finally, to deal with the aspects that contribute for cities to become living spaces with the participation of children. Thus, it is expected that the results of this work can contribute to everyone's awareness and review of the role that the city plays in children's lives.

Keywords: City. Kid. Urban mobility. Autonomy. Goiania.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Formas e Veículos de Transportes de Pessoas	27
Figura 2 - Goiânia 2016 - espaço que 60 pessoas ocupam no trânsito: ônibus, carros e bicicletas	28
Figura 3 – As maiores áreas urbanizadas do Brasil	31
Figura 4 – Evolução do Licenciamento da Frota Brasileira	33
Figura 5 – Quadro de Construção dos direitos das crianças: da visão conservadora para sujeito-criança	37
Figura 6 – Planejamento Urbano e Habitação, da cidade de Goiânia: Atílio Corrêa	47
Figura 7 – Mosaico: Projetos Armando de Godoy	49
Figura 8 – Mosaico: Cine Teatro Goiânia, 1942 e Habilitação de Carroceiro	50
Figura 9 – Evolução do número de automóveis em Goiânia	51
Figura 10 – Mapa de Evolução do Bairros por década da cidade de Goiânia	52
Figura 11 – Mosaico: População dividida por região da cidade de Goiânia	55
Figura 12 – Gráfico: divisão do tipo de deslocamento na cidade de Goiânia, 2000	57
Figura 13 - Projetos de calçadas	59
Figura 14 – Tipos de vias cicláveis em Goiânia	62
Figura 15 - Sistema de Transporte Coletivo	64
Figura 16 – Traçado e principais trechos do BRT-NS	65
Figura 17 – Passageiros em terminal de Goiânia	67
Figura 18 – Boletim do transporte coletivo de Goiânia	67
Figura 19 – Parque da praça do Garavelo, Goiânia/GO	80
Figura 20 – Rota Escolar Segura	85
Figura 21 – Famílias formam ‘Bicibus’ na ida para a escola	86
Figura 22 – Mosaico: Parquinho da Praça Estado da Palestina, St. Oeste, Goiânia/GO	87

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Tabela de Óbitos em Acidente de Trânsito	42
Tabela 2 – Tabela de Projeção de habitantes da cidade de Goiânia 1933-2010	46
Tabela 3 – Tabela com os temas definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) para campanhas educativas de trânsito nos anos de 2018, 2019 e 2020:	56
Tabela 4 – Tabela de temas e ações definidos pelo Detran/GO por meio do EPT/GO	57
Tabela 5 - Temas e ações definidas pela SMM	76

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1	18
1 A CIDADE, A MOBILIDADE E A CRIANÇA: ALGUMAS ABORDAGENS E REFLEXÕES TEÓRICAS	18
1.1 A Cidade e o Urbano	19
1.2 A Mobilidade Enquanto Prática Social na Cidade	24
1.3 A Criança na Cidade e a sua Mobilidade Cotidiana	35
1.3.1 A criança como sujeito de direito na cidade	35
1.3.2 A mobilidade cotidiana e a sua autonomia: o ir e vir da criança	40
CAPÍTULO 2	44
2 A CONSTRUÇÃO DA PERDA DA AUTONOMIA NA MOBILIDADE DA CRIANÇA: ALGUNS EXEMPLOS A PARTIR DA CIDADE DE GOIÂNIA	44
2.1 A Cidade de Goiânia: Aspectos de Urbanização e Mobilidade	46
2.2 O papel das políticas públicas de mobilidade e transportes em Goiânia no processo de perda da autonomia da criança	56
2.2.1 As calçadas de Goiânia	58
2.2.2 As ciclovias da cidade de Goiânia	61
2.2.3 O transporte coletivo da cidade de Goiânia	63
2.3 A mobilidade e a perda da autonomia: o papel das iniciativas educacionais para a manutenção do <i>status quo</i>	68
2.3.1 A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran)	72
2.3.2 O Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (Detran/GO)	74
2.3.3 Secretaria Municipal de Mobilidade (SMM)	75
CAPÍTULO 3	77
3 A CONSTRUÇÃO DA AUTONOMIA DA CRIANÇA POR MEIO DA MOBILIDADE E A CONQUISTA DA CIDADE	77
3.1 Espaços integrados e não segregados: a cidade segura para criança é também para todos nós	78
3.2 Reorganizar o espaço público: alguns exemplos possíveis para Goiânia	82
3.3 Ampliar as abordagens educativas, tendo como eixo todas as possibilidades de deslocamento na cidade, a fim de priorizar a autonomia da criança.	88
CONSIDERAÇÕES FINAIS	92
REFERÊNCIAS	95

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

CF – Constituição Federal

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

DCNEB – Diretrizes Curriculares Nacionais da Educação Básica

DCNEI – Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Infantil

DPVAT – Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres

EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos

EPT/GO – Escola Pública de Trânsito do Estado de Goiás

ECA – Estatuto da Criança e do Adolescente

FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito

GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IESA – Instituto de Estudos Socioambientais

IPI – Imposto sobre os Produtos Industrializados

LDBEN – Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional

MEC – Ministério da Educação e Cultura

ONU – Organização das Nações Unidas

PCN – Parâmetros Curriculares Nacionais

PEVV – Programa Educando e Valorizando a Vida

PL – Plano Diretor

PPPGeo – Programa de Pós-graduação em Geografia

SEINFRA – Secretaria de Estado de Infra-Estrutura

SENATRAN – Secretaria Nacional de Trânsito

SNT – Sistema Nacional de trânsito

SNTU – Sistema Nacional de Transporte Urbanos

SMM – Secretaria Municipal de Mobilidade

TRANSURB – Empresa de Transporte Urbano do Estado de Goiás S/A

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

VLT - Veículo Leve sobre Trilhos

INTRODUÇÃO

Não é segredo para ninguém que estamos em um mundo que muda rapidamente e essa mudança pode ser vista nas cidades, sobretudo, com a urbanização que impacta diretamente o cotidiano da vida das pessoas, mesmo que essas mudanças não sejam percebidas por seus habitantes no dia a dia. Contudo, a expansão da cidade trouxe significativas transformações no ato de circular, de movimentar, de se deslocar e o automóvel que antes era uma opção aos poucos tornou-se necessário nos centros urbanos¹ para essa prática.

E ao observar a história da cidade, assim como em outros contextos, a criança em particular, mas também mulher, jovem, velho e pessoas com deficiência, é sempre ocultada e negada como grupo social, ou seja, durante muito tempo, a criança foi ignorada enquanto sujeito histórico capaz e racional. E o progresso recente das cidades, sobretudo das grandes cidades, se destinou apenas para atender ao cidadão adulto e produtor, o que tornou a dependência ao automóvel como essencial para o cidadão.

Além disso, o ambiente construído a partir da lógica do veículo revela-se como uma ameaça para a criança, já que não considera o seu universo específico, as suas características, idade, desenvolvimento. Levando em conta algumas exceções, nem se cogita a capacidade de que as crianças possam participar do desenho do espaço em que vivem. Assim, a cidade não apresenta desigualdade somente para a criança, mas para todos que necessitam transitar a pé e a ação de mobilidade torna-se a maior disputa de espaço, a disputa pela rua em termos práticos e no sentido mais profundo o direito à cidade.

Então, o direito à cidade da criança perpassa também a refletir a cidade a partir de diferentes demandas de idades da vida. No âmbito nacional, presente no Estatuto da Cidade², o conceito de direito à cidade diz respeito ao que “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como o equilíbrio ambiental”. (BRASIL, 2001).

¹ Estamos fazendo referência às localidades das cidades onde se concentram a maior parte das atividades comerciais e financeiras. No Brasil, geralmente estão nas capitais, nas metrópoles, no entorno dos centros administrativos e nos bairros.

² O Estatuto da Cidade foi criado em 2001, pela Lei Federal nº 10.257.

Já no âmbito mundial, foi discutido no Habitat III, na Conferência das Nações Unidas sobre a Moradia e Desenvolvimento Urbano, da Organização das Nações Unidas (ONU), na cidade de Quito, Equador:

pensar no direito à cidade é pensar em formas para que o uso da cidade se dê de maneira pública e coletiva. Trata-se de pensar a cidade planejada, produzida e reproduzida a partir de todos e para todos, como espaço essencial para edificação da cidadania e o convívio das diferenças e da sociabilidade; para a realização, pois, da paz e da harmonia entre pessoas e povos. (IPEA, 2016, p. 29)

A mobilidade é um viés estruturante para garantir o direito à cidade, sendo o eixo principal para que as pessoas tenham possibilidade de usufruir a cidade e todos os serviços, bem como as oportunidades oferecidas. Um embate entre formas de uso, sobre ritmos dos movimentos, sobre corpos e espaço que foram pensados e produzidos por pessoas adultas perpassa apenas a garantir a mobilidade de seus pares que têm a mesma capacidade e interesse. Isso implica em uma cidade planejada e construída por e para adultos, na qual a perspectiva da criança é ignorada.

Por sua vez, a criança pode ser agente poderoso na concepção e implementação de melhores espaços, em que implica ao direito ao espaço na cidade adequado à sua peculiar condição, que visa às suas necessidades para brincar, permanecer, estabelecer novas experiências, a partir das suas características biofísicas e de desenvolvimento. Diferentemente do que acontece em que a criança tem que se adaptar à cidade, de modo que se restringe, sente-se necessariamente dominada e subjugada por uma imposição que ela nem se sente capaz de compreender, e muito menos de questionar.

A ideologia fatalista, imobilizante, que anima o discurso neoliberal anda solta no mundo. Com ares de pós-modernidade, insiste em convencer-nos de que nada podemos contra a realidade social que, de histórica e cultural, passa a ser ou a virar “quase natural” [...]. Do ponto de vista de tal ideologia, só há uma saída para a prática educativa: adaptar o educando a esta realidade que não pode ser mudada. O que se precisa, por isso mesmo, é o treino técnico indispensável à adaptação do educando, à sua sobrevivência. (FREIRE, 2019, p. 21)

Vincular a realidade concreta com o conhecimento é o sentido da proposta de humanização da pedagogia da autonomia de Paulo Freire, pois “ninguém é autônomo primeiro para depois decidir. A autonomia vai se constituindo na experiência de várias, inúmeras decisões que vão sendo tomadas” (IBIDEM, 2019, p. 105). Quanto mais a

criança exercitar a sua liberdade, relacionando a sua sensibilidade e os outros conhecimentos, mais assumirá sua responsabilidade de decidir, de romper e, assim, poder participar do mundo assumindo a tal autonomia.

Assim, a cidade que temos hoje é apresentada de forma desproporcional para elas e desumanizada para todos, sobretudo, para aqueles que não possuem veículo automotor. E são poucos estudos que envolvem a perspectiva da criança sobre a cidade, assim como, as intenções educacionais destoam totalmente desse princípio (discussões que serão apresentados nos próximos capítulos).

A perda da autonomia perpassa pela perspectiva temporal em que até o final do século passado, nos centros urbanos, era comum ver crianças ocupando as ruas, indo à escola, indo sozinha até uma venda próxima de casa para comprar pão, brincando, correndo e as mães e/ou responsáveis não se preocupavam muito em deixá-las livres com outros amigos nas vias públicas. Existia quase que um código de regra social em que limitava o espaço em criança poderia ir e que quase sempre era seguido por todos. Claro que existia aquele colega que sempre achava uma forma de ampliar esse espaço e que muitas das vezes não acabava muito bem para aqueles que os pais eram mais rígidos.

Para tanto, esse trabalho surgiu a partir de alguns questionamentos, a saber: Como se organiza a cidade para a mobilidade da criança? A cidade no contexto atual, é adequada à dimensão humana da criança? E um dos questionamentos da pesquisa diz respeito à participação da criança na cidade e a importância dessa abordagem no contexto escolar.

Ao pesquisar sobre a mobilidade urbana da criança que traz a cidade de Goiânia-GO como exemplo, buscamos como objetivo: compreender a cidade a partir da lógica do aumento do tráfego automóvel e a separação dos usos dos espaços urbanos para crianças. O trabalho se desdobra em mais três objetivos específicos: Demonstrar a relação entre cidade, mobilidade e criança, em que focalizamos a mobilidade como aspecto essencial à prática social, assim como analisar a concepção e o planejamento da cidade de Goiânia a partir das políticas públicas adotadas até o momento. Por último, tratar dos aspectos que contribuem para que as cidades se tornem espaços vivos com a participação das crianças.

Convém ressaltar que ao trazer o tema mobilidade urbana para essa discussão, partimos da reflexão que envolve as experiências cotidianas a “mobilidade

independente, [...] à liberdade que as crianças têm para passar o tempo ao ar livre sem precisar ser escoltado por um adulto” (BJÖRKLID, 2013, p. 13). É sabido que um dos principais motivos que leva à redução da mobilidade independente da criança ocorre quando pais ou responsáveis percebem a ameaça à segurança das crianças nas ruas, pela violência urbana e pela a violência no trânsito com o fluxo de veículos em circulação.

Já que sabemos que a mobilidade independente da criança só pode ser realizada pela caminhada, por bicicleta, ou por outro veículo de propulsão humana. E nas vias públicas da cidade o mais vulnerável é o pedestre, em qualquer idade e em todo o mundo.

Muitos saem de casa em um dia como outro qualquer – seguindo para a escola, para o trabalho, para lugares de culto, para a casa dos amigos – e nunca retornam. No mundo todo, os pedestres constituem 22% de todas as mortes no trânsito e, em alguns países, essa proporção chega a 2/3. Outros milhões de pessoas sofrem lesões causadas por acidentes de trânsito enquanto caminham, algumas das quais tornam-se permanentemente incapacitadas. (OPAS, 2013, p. 4)

Nesse sentido, mesmo as cidades dos países europeus, a exemplo da Suécia, que têm em sua prática de planejamento urbano uma perspectiva voltada para a criança, cujas premissas se baseiam nos seus hábitos e necessidades, não é uma prática unanimidade em todas as cidades desse continente. Apesar dessa negligência, algumas experiências positivas surgiram ainda nos anos setenta, com premissas de que não é possível adaptar totalmente às crianças pequenas para o ambiente de tráfego. Essa referência é o resultado de uma pesquisa (BJÖRKLID, 2013), que elaborou um conjunto de restrições, apontando que as crianças não conseguem lidar com todas as situações de trânsito, antes dos 12 anos de idade.

De acordo com a organização não governamental *Criança Segura Brasil*, o risco da mobilidade da criança na cidade aumenta em decorrência de que:

As crianças são um dos grupos mais vulneráveis a acidentes no trânsito. Seus corpos são mais frágeis e ainda estão em desenvolvimento. Devido a sua pequena estatura, elas não enxergam por cima de carros estacionados e ficam escondidas do campo de visão dos motoristas. Seu campo de visão é mais estreito que o dos adultos e, por isso, muitas vezes não vê um carro se aproximando. Não avaliam corretamente a distância, a velocidade e o tempo que um veículo está em relação a elas. São muito distraídas e ainda não sabem reconhecer o perigo. (Criança Segura Brasil, 2020)

Diferentemente do adulto, que pode ser objetivo em suas ações, vemos em muitas cidades, que a criança comumente enfrenta muitos desafios para se deslocar com segurança, que na perspectiva da segurança viária é apenas um dos fatores, já que o foco dessa discussão é a mobilidade num caráter mais amplo.

Assim, diante de impedimentos de espaço e especificidades naturais da criança, o ambiente urbano adequado a esse sujeito, em processo de desenvolvimento físico e cognitivo, deve ser criado a partir de um requisito fundamental: que a criança não seja segregada ou desestimulada, ainda que acompanhada de um responsável a depender da faixa etária, de viver a cidade e de exercer sua mobilidade da forma mais democrática possível: a pé ou por meio de bicicleta.

Desse modo, iniciamos essa discussão com um questionamento: como as cidades podem ser mais convidativas para as pessoas a utilizarem os espaços públicos? O presente trabalho apresenta uma proposta de perceber a atual vitalidade das cidades brasileiras a partir de Goiânia/GO, no que se refere à mobilidade cotidiana da criança. Sendo a mobilidade da criança como um “termômetro” adequado para identificar espaços urbanos que oferecem mais segurança a todas as pessoas, independentemente de faixa etária.

Os ambientalistas usam indicadores ambientais, esses fenômenos, aqueles organismos, que nos ajudam a verificar a saúde da degradação do nosso meio ambiente. Os líquenes, por exemplo, modificam suas características se o ambiente for contaminado, pirlampos não voltam, o mesmo acontece com as andorinhas etc. Para a cidade, a criança pode ser considerada um indicador ambiental sensível se houver crianças que brincam na cidade, caminham sozinhas, significa que a cidade é saudável; se não encontram crianças na cidade, isso significa que a cidade está doente. (TONUCCI, 2015, p. 32)

Então, os benefícios destinados à criança na cidade vão além e agregam valor à vida com ruas, espaços e instalações para todos. Em que a qualidade e duração do tempo em que a criança exerce suas atividades ao ar livre: brincando, caminhando, correndo são indicadores importantes para todos, já que unificam abordagens de bem-estar e segurança coletiva.

Na última década, as mudanças ocorridas nas ruas das cidades, sobretudo nas metrópoles, incluindo a cidade de Goiânia-GO, tem-se revelado como prioridade a mobilidade do veículo automotor, sustentada por políticas públicas vigentes. Com isso, é oportuno discutir e refletir a partir do reconhecimento dessa situação presente

em diferentes cidades do Brasil e do mundo, a qual não pode transformar, reproduzir, reforçar, renovar o ideal de deslocamento na cidade somente por meio do veículo automotor.

Ainda, sabemos que todas as transformações ocorridas nas cidades, ao longo do desenvolvimento da humanidade, influenciam o cotidiano social, provocando-lhe mudanças, que, por sua vez, transformam a cidade, sendo estas mudanças, um dos ciclos-base do constante desenvolvimento do espaço urbano. Por essa razão, um dos olhares fundamentais diz respeito ao entendimento dessa transformação no que tange à mobilidade da criança.

Para isso, entender a vida urbana, na perspectiva da criança, significa aprender como a cidade se apresenta e como ela se configura, sem esquecer que o espaço urbano é parte inseparável da cidade. Portanto, segue em constante transformação, sofre influência distinta marcada pela diversidade, pelo movimento, pelo planejamento ou pela falta dele, pelo descaso, pela beleza, pelo convívio, pelo encontro de pessoas.

Com base na pesquisa intitulada *Da Perda da Autonomia à Conquista da Cidade: uma Abordagem da Mobilidade da Criança em Goiânia-GO*, cuja metodologia de pesquisa foi teórico-bibliográfica, devido ao contexto pandêmico da Covid-19, a presente dissertação foi estruturada em 3 (três) capítulos, como descritos a seguir: O primeiro capítulo, intitulado *A Cidade, A Mobilidade e a Criança: algumas abordagens e reflexões teóricas*, trazemos a temática da mobilidade urbana nas cidades, destacando que a cidade, enquanto espaço, e a mobilidade urbana, como prática social, incluindo a criança, na condição de sujeito dessa prática, uma realidade a ser entendida, abordada, compreendida.

O segundo capítulo, intitulado *A Construção da Perda da Autonomia na Mobilidade da Criança em Goiânia*, apresenta a discussão dos aspectos gerais da mobilidade urbana da cidade de Goiânia/GO, destacando como o modelo dessa cidade levou a criança à perda de sua autonomia, incluindo outros segmentos da sociedade, concernentes à mobilidade e ao uso da cidade, por meio de políticas públicas estabelecidas como prioridade ou concepção, e ideologia, com destaque para a Geografia, aspectos que validaram a situação atual da cidade.

O terceiro capítulo, intitulado *A Construção da Autonomia da Criança por meio da Mobilidade e a Conquista da Cidade*, é dedicado à análise e demonstração de como pode ser a cidade, e como é importante conquistá-la no sentido de recuperar a

perda de autonomia, haja vista que a cidade é para todas as pessoas, salvaguardando a ênfase da pesquisa no sujeito criança.

Concluindo, são feitas as *Considerações Finais*, as quais ratificam os dados analisados, bem como a preocupação da pesquisadora em contribuir para que a pesquisa desperte a atenção dos órgãos competentes, relacionados à temática discutida e analisada, uma vez que cabe a essas instituições, tanto a elaboração, quanto o cumprimento de políticas públicas.

CAPÍTULO 1

1. CIDADE E URBANO, MOBILIDADE E CRIANÇA: ALGUMAS ABORDAGENS E REFLEXÕES TEÓRICAS

Ao longo deste capítulo demonstraremos a relação entre cidade, mobilidade e criança. Com base nisso, focalizamos a cidade a partir de espaços públicos, de ambientes construídos e os seus usos. Quanto à mobilidade, discorreremos sobre esse aspecto enquanto prática social, movimento, necessidades e elementos que compõem esse amplo tema. No que tange à criança, focamos na sua condição de sujeito das práticas sociais que incluem o ambiente construído e os elementos da mobilidade diante da interferência direta desses aspectos.

Na medida em que a cidade é produzida, uma série de questionamentos são intrínsecos ao processo, sobretudo acerca dos direitos individuais e coletivos. A cidade que deveria proporcionar uma vida melhor para todos, constitui-se como ambiente sem muitos parâmetros quanto aos “laços sociais, relação com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos que desejamos” (HARVEY, 2014, p. 73).

No que se refere à dimensão do coletivo, a mobilidade na cidade perpassa a lógica do tão conhecido “direito de ir e vir”. Trata-se de plenas condições de acesso a oportunidades, de direito à cidade. É uma relação com “[...] a vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos locais”, (LEFEBVRE, 2011, p. 139), ainda que o autor não faça menção específica ao conceito de mobilidade urbana.

Nesse sentido, ampliaremos a discussão teórico-conceitual nos subtópicos seguintes, em que pese a cidade enquanto nossa referência e recorte espacial; a mobilidade enquanto fenômeno e uma prática na cidade; e, por fim, a criança enquanto sujeito ativo nessa relação.

1.1 A Cidade e o Urbano

Existem distintas definições no ideário do que é cidade e urbano tanto no senso comum, como no teórico conceitual. A fim de delimitar nossa abordagem, optamos por uma análise baseada na diferenciação entre a cidade e o urbano, de modo a compreender o crescimento das cidades e, com isso, entender o enfraquecimento da participação da criança pela vida na cidade.

Inicialmente podemos afirmar que

A cidade, não importando sua dimensão ou característica, é um produto social que se insere no âmbito da “relação do homem com o meio” - referência mais clássica da geografia. Isso não significa dizer, todavia, que estabelecida essa relação tenhamos cidades. Não importando as variações entre cidades, quer espaciais ou temporais há uma ideia comum a todas elas, que é a de aglomeração. Não é à toa, então, que a ideia de aglomeração se faz presente na definição da palavra cidade. (LENCIONI, 2008, p.115).

Conforme a autora supracitada, uma cidade não se define apenas por densidade e dimensão. Há elementos de cunho político, territorial, administrativo e cultural. Nesse sentido, o entendimento de cidade “deve ser feito tendo como pano de fundo a sociedade urbana em processo de constituição, portanto, em movimento” (CARLOS, 2009, p. 90). Nessa perspectiva, entende-se que as transformações da cidade devem ser entendidas a partir da “natureza social e histórica”. É entender a cidade enquanto espaço urbano, que por sua vez, guarda toda a memória de reprodução da sociedade urbana.

No contexto histórico, a Revolução Industrial intensificou o entendimento e os estudos acerca da cidade, já que é nesse período que a cidade passa por profundas e significativas mudanças econômica e social, resultando na aceleração do crescimento urbano o que elevou a sua complexidade até os dias atuais. E a oposição do urbano-rural veio desaparecendo gradualmente e a questão do direito à cidade idealizado por Lefebvre, em 1970, vinha cedendo “espaço à questão um tanto mais vaga do direito à vida urbana, que mais tarde se transformou [...] na produção do espaço”. (HARVEY, 2014, p. 19).

Para tanto, Santos (1997) indica que o urbano é frequentemente abstrato, geral e externo, e a cidade o concreto. Para o autor, “cidade é o particular, o concreto, o interno” (SANTOS, 1997, p. 69). Com o passar do tempo, a cidade pode(ria) se acabar, se decompor, ou tomar uma natureza muito mais complexa. Já o urbano,

persiste por meio do intenso fluxo de pessoas, de informações, de serviços, de mercadorias, das relações humanas (IBDEM, 1997). De modo mais sintético, Cavalcanti (2012, p. 66) afirma que “[...] a cidade é o concreto, o conjunto de redes, enfim, a materialidade visível do urbano, enquanto este é o abstrato, porém o que dá sentido e natureza à cidade”. Portanto, cidade e urbano são dimensões amalgamadas.

Nesse percurso, é possível perceber a distinção de outros elementos que influencia(ra)m na organização das cidades. Tomemos como exemplo, a cidade “tradicional”³ e a cidade moderna, em que ambas possuem especificidades. A cidade tradicional apresenta uma estrutura interna voltada à mobilidade de pessoas pelo modo a pé. Já a moderna, é profundamente marcada pelo rápido incremento da mobilidade individual e motorizada, onde prioriza-se suas estruturas majoritariamente a atender veículos automotores.

Sobre o rompimento com o que se denomina “cidade tradicional” para o avanço da cidade moderna, tais elementos são comprovados por meio da difusão de muitas correntes e pensamentos do urbanismo do início do século XX, como, por exemplo, as ideias de Le Cobusier. Esse urbanista

[...] defendia uma ruptura com a cidade densa, tradicional, substituindo-a por uma cidade planejada, funcional, para dar às pessoas arcabouços adequados para uma vida no século XX, com espaço para carros e outras conveniências modernas (GEHL e SVARRE, 2018, p. 42).

Isso é facilmente observado no espaço urbano, cujo ordenamento reflete um conjunto de políticas que foram direcionando prioridades, privilégios, criando e mantendo iniquidades no tocante aos espaços de circulação e de permanência públicos.

Voltando ao embate urbanístico “tradicional x moderno”, cumpre observar que os padrões urbanos da cidade tradicional não são a solução para os entraves atuais, já que esses eram densos no sentido do acúmulo de problemas, de usos totalmente incompatíveis do solo, de insalubridade etc. Sitte, contemporâneo de Le Corbusier, criticava o rompimento radical deste último. Isso porque para Sitte, a cidade densa, tradicional, não deveria ser encarada como um entrave à vida moderna, e até mesmo

³ Cidades tradicionais – conceito retirado do livro “A vida na cidade: como estudar”, dos autores Gehl e Svarre (2018), e Henri Lefebvre que se referem às cidades que apresentam estruturas urbanas mais antigas do período da Idade Média.

“confortável”. Defendia a ideia de que a arquitetura do passado, com melhor organização, poderia atender a um novo modo de vida da sociedade sem que essa permanecesse enquanto padrões socioculturais no passado (SITTE, 1979 *apud* GHIEL e SVARRE, 2018, p.42).

Nesse sentido, quais relações podemos fazer com a atualidade? Percebe-se que a ruptura de ideias que privilegiam uma cidade mais compacta, ao nível dos sentidos humanos é suprimida em detrimento da cidade dispersa determinada pelas grandes vias de circulação, retroalimentando-se no tempo. Aí já temos uma contextualização das raízes que constituem a problemática do objeto dessa dissertação, que acrescentados a vários outros elementos particulares, desencadeiam em uma cidade hostil para as algumas pessoas, sobretudo para aquelas mais vulneráveis (como será desdobrado nos outros capítulos).

Para a autora, Rolnik, o surgimento da cidade “nasce com o processo de sedentarização e seu aparecimento delimita uma nova relação homem/natureza: para fixar-se em um ponto para plantar é preciso garantir o domínio permanente de um território” (ROLNIK, 1988, p.8) a partir da daí, a cidade é como imã, ela atrai as pessoas (do campo para o urbano) por diversas necessidades, pela a troca de mercadorias, pela religião, é o local de novas construções, o local onde se organiza a vida social, a sede política e de poder, do símbolo e da administração. “As cidades passam a se organizar em função do mercado, gerando um tipo de estrutura urbana que não só opera uma organização do espaço interno, mas também redefine todo o seu espaço circundante, atraindo para a cidade grandes populações” (ROLNIK, 1988, p.30).

E é na cidade que se estabelece o acúmulo de riqueza, a partir da relação do trabalho por meio da produção do excedente e da divisão do trabalho. O primeiro, a produção do excedente estão ligados ao consumo e a produção. Focaremos, neste momento, na produção do espaço que está ligado diretamente no processo de expansão da cidade. Pois é ele a principal estratégia do capital, é por meio dele que vincula a construção civil, os serviços imobiliários e financeiros com a valorização, especulação e acumulação de bens, entre outros fatores presentes nas cidades. Logo, o capitalismo se desenvolve a partir da acumulação descontrolada e desenfreada, “capaz de financiar a expansão interminável e desordenada do crescimento urbano, sejam quais forem suas consequências sociais, ambientais ou políticas”. (HARVEY,

2014, p. 20).

O segundo, diz respeito à divisão do trabalho que é a destreza, a hierarquia, a divisão, em que implica na especialidade do trabalhador. Da mesma maneira, a divisão do trabalho tem relação com a cidade, ela se apresenta em uma hierarquia muito rígida em que determina as funções das cidades, dos lugares e até as funções das pessoas dentro da cidade. E isso torna-se claro, quando percebemos que não existem as mesmas oportunidades de acesso à totalidade dos recursos culturais, serviços e lazer para todos na cidade. Ou seja, a divisão do trabalho impulsiona a transformação no meio construído e quanto maior for a força de produzir, maior a segregação do trabalho e do espaço. Daí, a disputa de espaço torna-se real. De um lado o capital (propriedade privada, taxa de lucro) e do outro os movimentos sociais (classe operária).

Podemos concluir que a urbanização desempenhou um papel crucial na absorção de excedentes de capital, e que o tem feito em escala geográfica cada vez maior, mas ao preço de processos fluorescentes de **destruição criativa** que implicam a desapropriação das massas urbanas de todo e qualquer direito à cidade. (HARVEY, 2014, p. 60, grifo nosso)

Para o autor supracitado, a “destruição criativa” diz respeito ao modo de imposição do capital, das classes dominantes e hegemônicas, determinando o cotidiano das pessoas e/ou sociedade. “A violência é necessária para construir o novo mundo urbano sobre os escombros do velho” (IBDEM, 2008, p.10). Assim, o poder de expropriação é dada como exemplo para Harvey, ao mencionar Haussmann, que foi responsável pela reforma urbana de Paris, em que planejou e removeu a “classe trabalhadora e outros elementos rebeldes do centro da cidade” (IBDEM, 2008, p. 10) como estratégia de superação da crise econômica após a Segunda Guerra Mundial. Daí por diante a sequência de estratégias de planejamento urbano se deu em prol do crescimento das cidades grandes modernas.

E os caminhos propostos para a cidade moderna visam melhores condições para as pessoas como mercadoria. Mas, que condições são essas? Não é um questionamento de fácil contestação, visto que a lógica urbana ignora (parcialmente ou totalmente) as características da dimensão humana já existentes, criando padrões de intenso movimento de pessoas, de veículos, com forte espraiamento, impermeabilização do solo, segregação urbana.

Corroborando o parágrafo anterior, a prioridade pelo veículo automotor como locomoção na cidade se mantém em ritmo crescente por conta da indústria do automóvel, pois

Não envolve apenas a produção de carros (incluindo aí a exploração de minérios, e metalurgia, a indústria de auto-peças e os serviços mecânicos de manutenção dos veículos) e as obras de infra-estrutura destinadas à sua circulação. Somente nos processos citados já teríamos o envolvimento de forte movimento econômico e, portanto, de significativo poder político. Mas econômico e, portanto, de significativo poder político. Mas a rede de negócios e interesses em torno do automóvel vai bem mais longe, envolve inclusive o coração da política energética, estratégica para qualquer projeto de poder nacionalista ou imperialista. [...] O capitalismo tem necessidade de expansão ilimitada. É de Karl Marx a demonstração da tese de que não é o consumo que determina a produção, mas o inverso, a produção é que determina o consumo no modo de produção capitalista. (MARICATO, 2008, p.37)

O que a autora supracitada destaca, expõe o paradoxo vigente até hoje, quando o debate é sobre “que cidades queremos, ou deveríamos ter”. O processo automotivo (digamos assim), se estabeleceu a tal ponto (na política, na cultura), que em um determinado momento a definição “de modernidade de uma cidade passou a depender do número de automóveis existentes, do montante de serviços e da taxa de consumo” (ARAGALL, 2003, p. 25).

Na contramão da lógica ainda dominante, Gehl (2015) traz de forma muito simples e enfática a ideia de que as cidades **são para pessoas** (título do livro em que tal ideia é expressada, inclusive). Destaca ainda que as cidades têm uma função cultural e social, definidas como local “de encontro e fórum social”. Essas funções se encontram ameaçadas ou gradualmente desprezadas em decorrência das transformações e renovação das infraestruturas ocorridas no tempo, cujas consequências culminaram na inibição do uso da cidade pelas pessoas tal como deveria ocorrer.

Nessa mesma perspectiva, Jane Jacobs⁴ traz o papel das ruas, das vias de circulação e dos demais espaços públicos que foram perdendo vida e matando a vitalidade da cidade, pois

[...] As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais”. Ao se pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade

⁴ Jane Jacobs por meio do seu clássico “Morte e Vida de Grandes Cidades”, de 1961, precedeu Gehl, servindo de grande referência para as obras do mesmo, principalmente no livro “Cidade para Pessoas”.

parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona (JACOBS, 2011, p. 29).

E ainda completa:

Mais do que isso [...] se as ruas da cidade estão livres da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre da violência e do medo. Quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que **não se sentem seguras nas calçadas** (IBDEM, 2011, p. 29, grifo nosso).

Portanto, a cidade, sendo uma (re)produção humana, tem dimensão para o movimento da vida humana, dando assim a sua forma e pistas de uma necessidade que ora é dada em um contexto histórico, ora retrata as necessidades elencadas conforme a vida contemporânea as define. Há uma infinidade de elementos, nuances, e processos que se desdobram no amplo temário **cidade e urbano**. Até este momento, ativemo-nos em enfatizar essa discussão à luz da circulação das pessoas, e de como a natureza da cidade foi mudando as formas de acesso à mesma, tendo em vista que a dimensão do urbano é amalgamada a mobilidade.

1.2 A Mobilidade Enquanto Prática Social na Cidade

A mobilidade de pessoas na cidade resulta da consubstanciação de vários elementos resultantes da relação: cidade - indivíduo ou grupo - meios e estrutura de circulação – papéis sociais. Trata-se de um objeto de estudo que converge várias áreas e ciências.

Primeiramente, é imprescindível considerar alguns conceitos e diferenciá-los, como, por exemplo: o de mobilidade urbana, trânsito e transporte. Tais conceitos carregam um conjunto de particularidades que se articulam. No contexto urbano, são tratados muitas vezes de forma dissociada, na qual a falta de clareza entre os conceitos pode repercutir em ações equivocadas nas esferas de governança, em que pese as gestões municipais, por exemplo.

A definição de mobilidade, segundo o *Diccionario de Geografía Aplicada y Profesional* (2015), “diz respeito ao movimento de pessoas e bens de um lugar para

outro, por diversos meios através dos quais o deslocamento é realizado” (TRIGAL, FERNANDES, SPOSITO, FIGHERA, 2015, p. 412). Aqui os autores trazem a relevância da ciência geográfica para esse objeto de estudo, já que envolve o conhecimento de concentração de viagens realizadas bem como as motivações (interações espaciais), dentre outros. Ainda sob essa perspectiva, Druciaki (2014) considera-se que “o processo da mobilidade de pessoas, no espaço geográfico, constitui um horizonte amplo de interações, pois a natureza do movimento varia no tempo e no espaço” (DRUCIAKI, 2014, p. 65), ou seja, ela sofre(u) modificações, de acordo com as mudanças sociais, políticas e econômicas que influenciam ou até mesmo determinam fluxos.

Nesse sentido, a temática é fundamental quando se discute desenvolvimento urbano e qualidade de vida da população. A mobilidade urbana impacta e é impactada pelos sistemas de transporte. Reflete e condiciona o uso e ocupação do solo, impacta o ambiente e por ele é impactado, promove e exclui importantes segmentos sociais do contexto da produção e da economia, dentre outros.

Para além da perspectiva teórica, a mobilidade também precisa ser concebida a partir de concepções práticas (obviamente munidas de alguma fundamentação teórica que as sustentam). E isso é validado pela definição apresentada no Plano Diretor de Goiânia (2007), ao asseverar que “mobilidade urbana é um atributo associado à cidade, correspondente à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana através de veículos, vias, serviços de transporte e demais elementos componentes da infraestrutura urbana associada” (GOIÂNIA, 2007).

Sendo assim, considerando o arcabouço teórico e técnico (prático) até aqui expostos, entendemos que a mobilidade tem relação intrínseca à cidade e ao espaço urbano, o que nos permite adjetivá-la, portanto, de **mobilidade urbana**. Isso porque a mobilidade extrapola o sentido de deslocamento meramente físico. Tampouco se restringe a “fluxos”. Envolve relações sociais e econômicas em todo o processo, independentemente da frequência, dos sujeitos, dos lugares, dos modos, das distâncias percorridas etc.

A exemplo, ao avaliarmos o modo como os habitantes utilizam as vias, encontramos habitualmente, uma padronização no perfil socioeconômico deles, em que à “medida que a renda familiar cresce, também cresce a mobilidade pessoal; pessoas de maior poder aquisitivo costumam usar mais o automóvel do que qualquer

outro meio de transporte” (VASCONCELOS, 2013, p. 8). Essa orientação, no geral, apresenta uma distinção na utilização de espaço e papéis durante o deslocamento, em que “o consumo diário de espaço nas vias pelas pessoas de alta renda é quatro vezes superior ao consumo das pessoas de renda mais baixa” (IBIDEM, 2013, p. 8). E o uso do veículo automotor individual sendo o meio de transporte mais recorrente nas ruas e com menor número de pessoas deslocadas, contribui para o desgaste das condições da mobilidade da população.

No que diz respeito ao conceito de **trânsito**, Vasconcellos (2010) resume-o, dizendo que se trata do conjunto dos deslocamentos diários, diante da movimentação geral de pedestres e veículos. Para o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no artigo 1º “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos de animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL, 2016, p. 7).

Apesar dessa definição, o CTB é um conjunto normativo que visa as regras de circulação nas vias urbanas e rurais, sobretudo para os veículos automotores. Mesmo havendo normas de circulação para pedestres e condutores de veículos não motorizados (a bicicleta, por exemplo), é imposto a infração de trânsito e sua penalidade de multa apenas ao condutor de veículo automotor. Com isso, o que se percebe é que o objetivo de enfrentamento dos problemas da gestão dos profissionais da área de trânsito parte do ponto de vista do motorista. Esses profissionais estão focados em manter a fluidez e a velocidade no trânsito, com implantação de semáforos, sinalização da via e mudança no sentido de fluxo de rua. Logo, esses profissionais não se consideram preparados para discutir tudo que diz respeito à mobilidade urbana no cotidiano.

Por sua vez, o conceito de *transporte* é considerado um direito social, previsto no texto da Constituição Federal (CF-1988). Embora as classificações de transporte sejam várias, leva-se em conta as ações praticadas pelo sujeito. Do andar até a necessidade de utilizar quaisquer outros meios de transportes, a fim de atingir seus locais de atividades diversos.

Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP (2013, p. 19), “há duas classificações possíveis para os **modos de transporte**, e que podem ser sistematizadas como mostra a Figura 1.

Figura 1 - Formas e Veículos de Transportes de Pessoas

Fonte: ANTP, (2013, p.21)

A primeira classificação refere-se ao **uso direto**, se individual, **ou coletivo**". Os modos individuais se referem àqueles em que as pessoas se deslocam de forma privativa, seja em uma motocicleta, veículo particular, táxi ou transporte por aplicativos, por exemplo. Já os modos coletivos são aqueles que, "[...] por sua natureza, permitem o uso simultâneo por várias pessoas que não podem reivindicar uma utilização privativa" (IBDEM, 2013, p. 20). Exemplo são: ônibus, metrô, vans, trens etc.

Já a segunda classificação é aquela relacionada à natureza legal de cada forma de transporte, ou seja: se é **privado** ou **público**. O transporte privado é aquele utilizado apenas pelo proprietário ou quem ele permitir. É o caso da bicicleta, da motocicleta, automóvel, estando submetido apenas às regras do CBT. Por sua vez, o transporte público é aquele à disposição do público, normalmente mediante pagamento. Nesse caso, além de estar submetido ao CBT, encontra-se também regulado pelo Estado por meio de secretarias, agências reguladoras etc.

Contudo, o modelo de transporte adotado em uma cidade pode impactar positivamente ou negativamente a mobilidade para todas as pessoas, tais como os níveis de congestionamentos, acidentes, custo, o tempo, ruído, impacto no território. Sendo que na relação entre o uso do solo e transporte, a utilização do transporte

público coletivo demonstra ser o sistema mais eficiente e importante como instrumento de justiça e prática social. Assim como demonstrado o impacto no tráfego urbano na Figura 2:

Figura 2 - Goiânia 2016 - espaço que 60 pessoas ocupam no trânsito: ônibus, carros e bicicletas



Fonte: Acervo do Programa Educando e Valorizando a Vida, 2016. Foto realizada na Campanha Maio Amarelo, espaço que 60 pessoas ocupam no trânsito.

A foto reproduzida originalmente da campanha de 2001, da Alemanha, evidencia os meios de transporte que mais impactam a mobilidade urbana e como o espaço da cidade se modifica a partir dessa opção. Já que nos três quadros são as mesmas sessenta (60) pessoas, porém em cada um utilizando diferentes transportes e diferentes espaços foram ocupados.

Na continuidade, damos início ao assunto da mobilidade enquanto prática social na cidade, pois precisamos partir do entendimento do quanto esse ato é essencial para a vida na cidade, já que a mobilidade é a capacidade e a facilidade do sujeito se locomover na cidade para realizar diversas atividades, tais como: viver, trabalhar, fazer compras, educação e lazer.

Essas atividades estão distribuídas no espaço urbano da cidade, e para que a

mobilidade aconteça é fundamental a utilização dos meios de circulação (sendo os transportes de propulsão humana, animal ou motor) individual ou coletivo, assim como a existência de estrutura urbana (ruas, equipamentos e mobiliário urbano) para acessá-los. É importante ressaltar que a maneira como eles (estrutura e transporte) são ofertados e/ou incentivados podem oportunizar, ou não, a vivência na cidade.

Sob esse olhar é que dimensionamos o pensar a mobilidade como uma prática social em duas discussões: a dimensão humana e o planejamento urbano. O objetivo é mostrar a crise de concepção das cidades atuais que culminou em uma lógica de privilégios para uns e prejuízos para outros.

Iniciamos com a dimensão humana, pois para Jan Gehl essa perspectiva tem sido negligenciada nos planejamentos urbanos para as cidades ditas modernas, que ao tomar “rumo dos acontecimentos não só reduziu as oportunidades para o pedestrianismo como forma de locomoção, mas também deixou sitiadas as funções cultural e social do espaço da cidade” (GEHL, 2015, p. 3).

As cidades que antes eram vistas como aglomerados, cheias de vida, de encontro nas ruas, praças, parques e troca, passam a ter lugares específicos, separados e com diferentes funções, tais como: o centro funciona no horário comercial, há local apropriado para o trabalho, assim como para o comércio e a periferia local para morar, sobretudo o lugar para dormir. Para a criança, existem espaços para educação, outro apropriado para brincar e assim por diante.

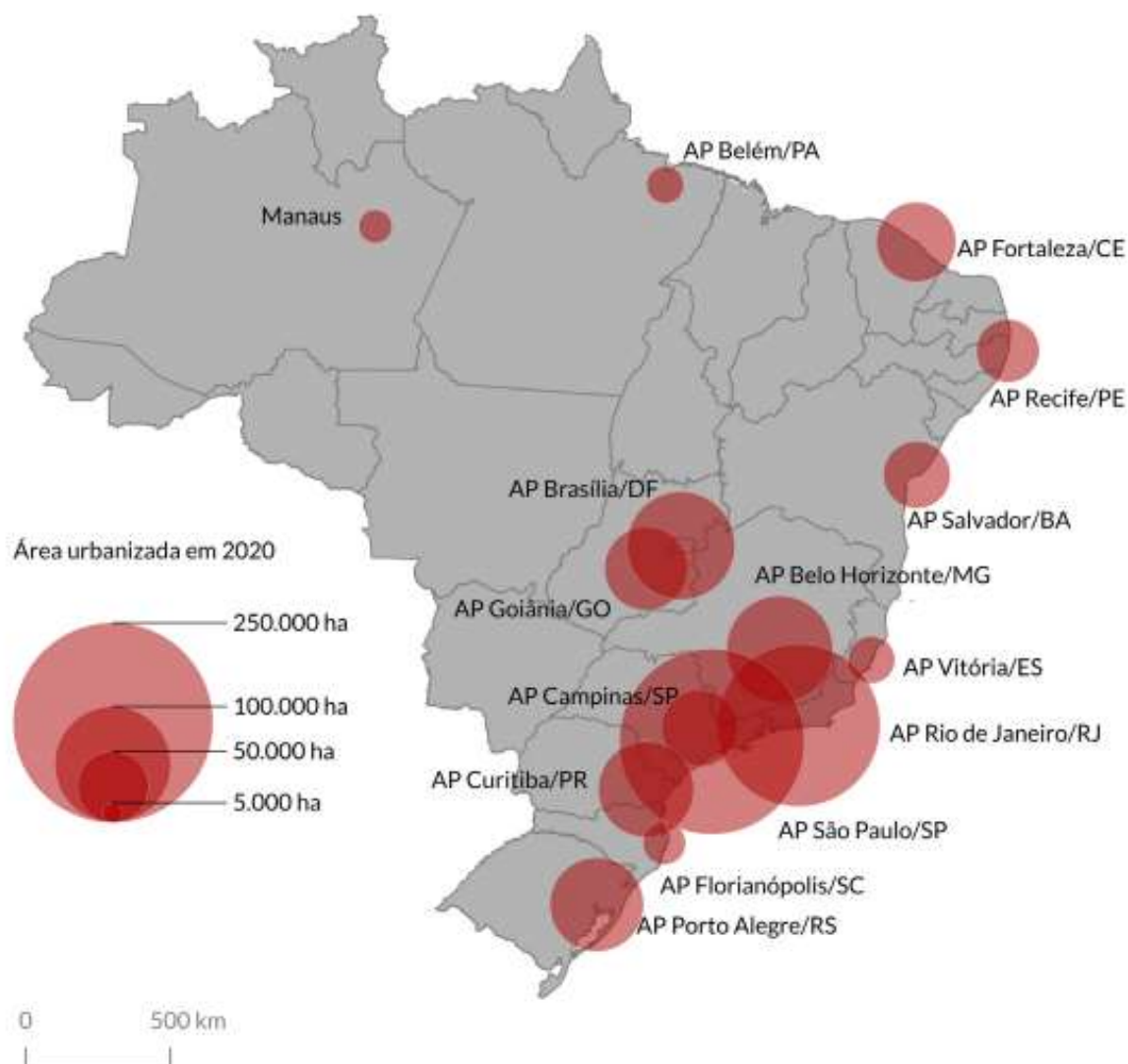
A fragmentação de espaços contrasta com a cidade como meio cultural e social, e agrava a ideia que lhe foi atribuída também como o lugar de exercer a cidadania. Sendo a palavra “cidadania” derivada do latim *civitas*, ela está “relacionada ao surgimento da vida na cidade” (COVRE, 1994, p. 18). E as medidas de compensação adotadas assumem como parâmetro padrão o cidadão médio, adulto, sobretudo, homem e trabalhador.

Partindo do pressuposto de que a diferente e diversa dimensão humana (criança, adolescente, mulher, idoso) foi/é negligenciada na cidade, o que vem sendo revelado com a rápida expansão urbana brasileira é que exercer a cidadania no que é previsto ao uso do espaço urbano como direito de todos e todas, torna-se relativo, em que “o processo de formação da ideia da cidadania e da realidade do cidadão” (SANTOS, 2014, p. 25) foi traçado de forma negativa. Isso ocasionou a fragmentação das classes de cidadão e de não cidadão, em que o processo de

desruralização, as migrações brutais desenraizadas, a urbanização galopante e concentradora, a expansão do consumo de massa, o crescimento econômico delirante, a concentração da mídia escrita, falada e televisionada, a degradação das escolas, a instalação de um regime repressivo com a supressão dos direitos elementares dos indivíduos, a substituição rápida e brutal, o triunfo, ainda que superficial, de uma filosofia de vida que privilegia os meios materiais e se despreocupa com os aspectos finalistas da existência e entroniza o egoísmo como lei superior, porque é o instrumento da busca da ascensão social. Em lugar do *cidadão* formou-se um *consumidor*, que aceita ser chamado de *usuário*. (SANTOS, 2014, p. 25)

Assim, para Santos, ao distanciar-se da sua função primária, o processo de transformação da cidade (produção e reprodução), a partir dos interesses do capital, transformou o sujeito em consumidor, dando-lhe acesso ao espaço da cidade a partir da disputa, sobretudo a partir do processo de urbanização, conforme IBGE, em que 80% da população vive nas áreas urbanas, sendo que 15 (quinze) capitais brasileiras concentram 36% do total da população. De acordo como a publicação do MapBiomas, “no período 1985-2020, o crescimento da população é maior do que o da urbanização, evidenciando o adensamento populacional nas metrópoles” (MAPBIOMAS, 2021, p. 8) destacadas no mapa a seguir.

Figura 3 - As maiores áreas urbanizadas do Brasil



Fonte: MapBiomias, (2021, p. 8).

Segundo o MapBiomias, a área de urbanização do Brasil em 36 anos passou de 2,1 milhões para 4,1 milhões de hectares no período de 1985 a 2020. Desse total, 100 mil hectares são ocupações informais que são áreas habitadas distantes dos centros que oferecem os mais diversos serviços e lazer essenciais. Ou seja, essa expansão impacta, também, no deslocamento das pessoas que, por sua vez, o crescimento da mancha urbana é pautado com incentivo constante e sistemático na construção de infraestrutura, com mais ruas, bem largas em uma lógica que somente o veículo é o meio de oferecer o acesso à cidade.

Contudo, a opção de políticas públicas focou nas linhas de créditos para aquisição de veículos individuais (automóveis e motocicletas) que vão de encontro à

imobilidade dos veículos coletivos (ônibus) que, ainda no período 1966-74, não se beneficiam da mesma prioridade nas políticas públicas. Desde então, uma nova perspectiva de espaço da cidade foi se modelando, assim como da produção social.

As políticas de apoio ao automóvel, aplicadas ininterruptamente no período entre 1960 e 2008 (embora com níveis diferentes de apoio) e acompanhadas de precariedade do transporte por ônibus, ajudaram a minar crescentemente a imagem do transporte público, transformando-o em um uso “para quem ainda não conseguiu seu automóvel”. Além disso, dado o crescimento do número de automóveis, os sistemas de prioridade para ônibus passaram a ser vistos como impedimentos à sua fluidez, implicando riscos políticos de conflitos com uma classe média cada vez mais influente nas decisões das políticas públicas. (VASCONCELLOS, 2013, p. 79)

Com isso, adquirir um veículo individual passa a ser o “sonho de consumo” do brasileiro e o uso das vias torna-se diferente conforme “características sociais e econômicas” (VASCONCELLOS, 2013, p. 131) do sujeito. Ao emplacar disputa de acesso, por um lado, tem-se o sujeito com melhor situação econômica que utiliza mais o automóvel, a quem é possibilitado acesso a qualquer ponto da cidade, em qualquer horário. Por outro lado, tem-se à disposição das classes sociais mais simples um número reduzido de linhas de ônibus, com trajetos e horários fixos para circular na cidade.

Isso significa que uma família de renda mais alta consome dez vezes mais espaço viário por dia do que uma família de renda mais baixa, sem considerar o espaço necessário para estacionar e as diferenças no consumo do espaço que resultam de diferentes velocidades entre os veículos. (VASCONCELLOS, 2013, p. 132)

Essa relação de poder e de consumo preside a lógica de convívio do cidadão com a cidade. A renda e o modo de transporte garantem uma desigualdade no direito de ir e vir do ‘cidadão’, diferentemente do que é previsto na Constituição Federal de 1998, artigo 5º, XV que visa à liberdade de se locomover nas cidades e por todo o território nacional, mesmo esse direito ocupando o ápice da pirâmide de Normas brasileiras, ao que parece que para o Código de Trânsito Brasileiro - CTB o direito de ir e vir toma como parâmetro uma hierarquia de circulação nas ruas da cidade, conforme descrito no seu artigo 26.

Os usuários das vias terrestres devem: I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de

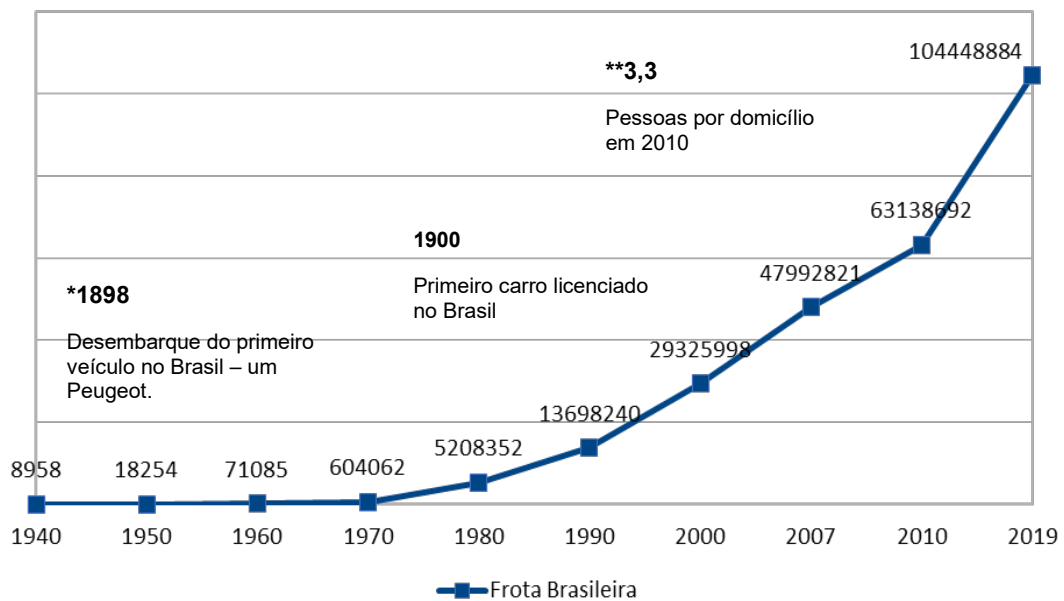
animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas (BRASIL, 2016, p.30 *grifo nosso*).

Nessa ação tem como eixo a centralidade do trânsito de veículo primeiro nas vias sem obstáculo para livre circulação e para depois considerar os demais ‘usuários’ nas ruas brasileiras.

Os movimentos em favor da normalização para a utilização do veículo automotor individual na cidade atingem todas as atividades do sujeito e em todas as etapas da vida da pessoa, já que com esse foco, a cidade necessita de mais espaços para o estacionamento de veículos; além de mais vias e mais largas. E o que observamos na Figura 4 é que o Brasil mergulhou em políticas públicas de incentivo à utilização de veículo automotor individual nas últimas décadas.

O principal incentivo de políticas públicas veio por meio da redução da taxa de 20 para 0,1% do Imposto sobre os Produtos Industrializados (IPI), para veículos com motor 1.0 (mil) cilindradas. “Essa mudança no patamar de vendas representou a decisão mais importante de apoio à motorização privada no Brasil, que coincidiu com o início do declínio acentuado no uso do transporte público” (VASCONCELLOS, 2013, p. 40).

Figura 4 - Evolução do Licenciamento da Frota Brasileira



FONTE: Dados Denatran, 2021.

Assim como ocorreu em várias cidades do mundo, no século XX, o veículo automotor se popularizou no Brasil e, em 2010, 47%⁵ dos domicílios brasileiros, em média, eram servidos com uma unidade de veículo automotor, levando-se em conta que o primeiro veículo automotor registrado surgiu no ano de 1900, e quarenta anos depois havia, aproximadamente, 9 (nove) mil veículos.

Quatro décadas após, essa última marca foi ultrapassada, atingindo o número de 5 milhões de veículos registrados e, ao observar o mesmo intervalo de tempo nos anos seguintes, o aumento de veículos chegou a mais de vinte e uma vezes. Em 2019, já havia mais de 100 milhões de veículos automotores registrados no território nacional.

Dessa forma, com o aumento da utilização do veículo automotor individual como uma prática de atender os deslocamentos diários nas cidades, fruto de uma “ideologia urbanística do modernismo, que separa os usos da cidade” (GEHL, 2015, p. 3). E o dia a dia, a partir dessa lógica, demonstra o caos urbano, afetando diretamente as conquistas dos direitos do indivíduo a sua cidadania. Sendo a solução para amenizar o movimento dos veículos, assemelha-se em reprisar a mesma medida que o criou, ou seja, deseja-se resolver esse cenário de distância, a partir da construção de viadutos, túneis, pontes, ruas para facilitar o escoamento dos veículos.

Nesse sentido, as possibilidades que o sujeito tem de se deslocar pela cidade versa sobre o debate inerente aos direitos mais negligenciados dos direitos humanos: o direito de ir e vir, a democratização da cidade, a segurança no trânsito, como também sobre a garantia e condições necessárias à utilização de serviços e lazer.

Ao longo do processo de urbanização e adoção do modo individual e o transporte motorizado como matriz principal de mobilidade, não somente a segurança foi reduzida, como também alterou o movimento pela cidade.

⁵ Para se chegar a essa taxa foram utilizadas as informações do Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2020, p. 46, número de veículos em circulação em 2010 (26.887.679 veículos), dividido pelo número médio de domicílios brasileiros em 2010 (56.573.419 domicílios absolutos) apresentado na Sinopse do Censo Demográfico (IBGE, 2011, p. 59).

1.3 A Criança na Cidade e a sua Mobilidade Cotidiana

Segundo IBGE (2021), estima-se que 82% das crianças brasileiras vivem em cidades. Logo, as práticas de mobilidade da criança condicionam e até mesmo determinam o tipo de relação que se constrói com o ambiente urbano.

Contudo, o crescimento das cidades brasileiras foi e ainda é marcado pela cultura do veículo automotor. E é certo que essa relação de poder preside a produção dos espaços na cidade, que marginaliza as pessoas do pleno acesso à cidade, tornando cada vez mais insustentável e iníquo o ambiente urbano afetando a mobilidade da criança. Já que a dimensão humana acaba não tem prioridade na ordem do dia na produção dos espaços, fato esse agravado quando se trata da dimensão da criança – sujeito praticamente ausente do planejamento das cidades.

Ao focalizar a mobilidade da criança na cidade, percebemos a necessidade de um maior aprofundamento teórico acerca do direito da criança de ser criança e viver plenamente essa condição, mostrando como a cidade pode contribuir efetivamente para assegurar isso de modo mais equitativo possível, assim como demonstrar as razões para priorizá-la no planejamento urbano, já que a família e as pessoas individualmente têm pouca possibilidade de moldar o espaço urbano. Assim, demonstraremos que são esses os elementos básicos para alcançar o direito à cidade.

1.3.1 A criança como sujeito de direito na cidade

Para entender a construção dos direitos da criança, primeiramente, faz-se necessário diferenciarmos os conceitos de *criança* e *infância*. O primeiro está relacionado a uma etapa da vida, e o segundo, por sua vez, se volta ao contexto histórico, social e cultural constituído e modificado, já que a infância faz parte de uma categoria geracional "marcada pela diversidade, pela cultura e pelas identidades" (REMENCHE, SILVA, BARRICHELLO, LIMA, ULER, PEREIRA, 2010, p. 48)

Essa distinção é fundamental para compreender a construção dos direitos das crianças, pois à medida que o sentimento de infância é percebido, foram surgindo legislações de proteção à infância. Já que "a infância foi ignorada socialmente e isso

é perceptível nas Artes, pois, até o século XII, não houve sequer a tentativa de representá-la” (ÁRIES, 1981, p. 10). E esse anonimato permaneceu por um longo período histórico.

A compreensão de criança que temos hoje é resultado de uma cultura ocidental produzida pela modernidade a partir do século XIX, que inclui inúmeros saberes e influências de diversas áreas do conhecimento. É nesse período que a concepção de infância foi se resignificando à medida em que a criança era reconhecida como ser de afeto, de relações sociais e biológicas, ao passo que foi afastada do mundo do adulto.

Em outras palavras, a vida pública foi tomada pelos adultos. As crianças retiradas desse convívio, foram inseridas em ambientes privados, família e escola, ou similar, que, dessa maneira, tornam-se o “lugar” das crianças, com a dupla tarefa de discipliná-las e prepará-las para a vida adulta. Esse confinamento em lugares determinados, considerados apropriados ao seu desenvolvimento e socialização, faz parte de um sistema de proteção controlada por adultos. (NASCIMENTO, 2018, p. 740)

Entretanto, mesmo que isso representasse um avanço à época, precisamos entender que até finais do século XIX, a ideia de que a criança tivesse algum tipo de direito era praticamente inexistente. Somente no início do século XX, a criança é entendida como indivíduo com direito particular. No Brasil, a primeira lei dedicada a proteger a infância restringiu-se ao cuidado e às necessidades básicas, definidas como “menores”. Essa definição se pauta em uma suposta incompetência das crianças e negam ações ou poderes a elas, ou seja, elas necessitam de cuidado e aprendizagem sob a tutela de um adulto até os 17 anos e não têm direitos civis e políticos.

Essas orientações, em geral, expressam a potencialidade da criança “pelo vir-a-ser”. Ao adulto, compete cuidar, proteger, separar do espaço público, tendo na escola também o papel de condição de acesso à cidadania. “Portanto, ela é incapaz de ser porta-voz de seus próprios desejos e direitos, e torna-se dependente do adulto para que este aja como seu porta-voz único e absoluto”. (CASTRO, 2001, p. 23).

Esse enfoque reverbera também na realidade brasileira. Mesmo que a lei reconheça como um ser de direitos, tem em seu cerne um viés conservador. Nesse sentido, julgamos oportuno apresentar a trajetória histórica dos direitos da criança desde a criação das primeiras leis no âmbito internacional, até a chegada no Brasil, conforme demonstrado no quadro a seguir:

Figura 5 - Quadro de Construção dos direitos das crianças: da visão conservadora para sujeito-criança

1920	Declaração de Genebra sobre os Direitos da Criança - A criança, em decorrência de sua imaturidade física e mental, precisa de proteção e cuidados especiais, inclusive proteção legal apropriada, antes e depois do nascimento.
1927	Decreto nº 17.943-A - O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 1º do decreto n. 5083, de 1 de dezembro de 1926, resolve consolidar as leis de assistência e proteção a menores, as quase ficam constituindo o Código de Menores.
1946	Criado pela Organização das Nações Unidas em 1946, o Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) tem o intuito de promover assistência emergencial no período pós-guerra direitos e o bem-estar de crianças e adolescentes
1948	Aprovação da Declaração Universal dos Direitos Humanos e incluída no artigo 25 - A maternidade e a infância têm direito a cuidados e assistência especiais. Todas as crianças, nascidas dentro ou fora do matrimônio, gozarão da mesma proteção social.
1950	O Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) assina o primeiro programa de cooperação com o Governo brasileiro.
1956	A Assembleia Geral das Nações Unidas adota a Declaração dos Direitos da Criança, que reconhece, entre outros direitos, os direitos das crianças à educação, à brincadeira, a um ambiente favorável e a cuidados de saúde.
1989	Convenção sobre os Direitos da Criança. É o instrumento mais aceito na história, ao todo 196 países. O Brasil ratificou a Convenção sobre os Direitos da Criança em 24 de setembro de 1990.

Fonte: UNICEF, 2021. Organização: Camila Souza Dantas Mota

Depois da Segunda Guerra Mundial, a Organização das Nações Unidas (ONU) adotou o texto que estabelece os direitos naturais de todo ser humano, ou seja, a Declaração Universal dos Direitos Humanos. A trajetória desse documento acompanha a história de uma ética de dimensões críticas e transformadoras que norteiam as decisões tomadas pela comunidade internacional. Por essa razão, a Declaração dos Direitos da Criança (1956), e a Convenção Internacional dos Direitos da Criança propõem avanços significativos para considerar a criança como um ser de liberdade, opinião, escolha, direitos, deveres.

Outras legislações foram publicadas a partir dessa perspectiva, em que a criança passou a ser reconhecida como sujeito em condição própria de desenvolvimento físico, mental, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade (BRASIL, 1990). Nos novos textos, é considerado uma cidadania peculiar em que determina não só a família, mas a sociedade e o Estado corresponsáveis a

assegurar à criança o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária (BRASIL, 1990).

Para fins de explicitação, destacamos a Lei nº 8.069/1990, intitulada Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), que dialoga com o artigo 227 da Constituição Federal de 1988 (CF), no qual a criança é assim considerada até os doze anos de idade incompletos. Além disso, encontramos na CF, nos artigos 15 e 16, o “direito à liberdade” que garante também o direito de “ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários” (BRASIL, 1988).

Já a Resolução nº 5, 17 de dezembro de 2009, do Ministério da Educação e Cultura (MEC), que instituiu as Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Infantil (DCNEI), articuladas com as Diretrizes Curriculares Nacionais da Educação Básica (DCNEB), que reúnem princípios, fundamentos e procedimentos, consideram a criança como:

Sujeito histórico e de direitos que, nas interações, relações e práticas cotidianas que vivencia, constrói sua identidade pessoal e coletiva, brinca, imagina, fantasia, deseja, aprende, observa, experimenta, narra, questiona e constrói sentidos sobre a natureza e a sociedade produzindo cultura (BRASIL, 2010, p. 12).

Apesar da resolução supracitada lançar luz sobre os direitos essenciais à criança, nos sentidos de ser, estar, movimentar-se, usufruir do espaço público, a garantia desse direito por vezes causa a sensação de completo esquecimento. E nesse sentido queremos nos atentar na inserção da criança na sociedade, já que ela é afastada das atividades sociais desde o período da modernidade em que o adulto delimita e determina os seus espaços.

A situação de não participação das crianças e jovens no processo de construção da espacialidade urbana se manifesta, muitas vezes, na sua dificuldade de convivência com o outro; perspectiva esta que predomina em certos grupos de crianças e de jovens alimentandos por preconceitos e xenofobia dando lugar a um processo eficiente de desarticulação social. Por outro lado, a cidade se faz estranha para esses atores sociais, por estes se verem totalmente alijados da construção desta “obra”. Faz-se necessário, mais do que nunca, abrir possibilidades para que as crianças e jovens não estejam na cidade como *voyeurs*, mas como detentores de um poder agir sobre os destinos que se quer construir. (CASTRO, 2001, p. 38)

Nesse sentido, por meio de alguns aspectos queremos chamar a atenção e comprovar que as crianças são de fato esquecidas, e esse fato acarreta consequências futuras tanto para a cidade, quanto para a criança. Castro (2001) declara alguns desses aspectos, tais como: a falta de participação da criança no planejamento urbano e no pensar a cidade que não oportuniza a construção do sentimento de pertencimento daquele lugar, da maneira como lhe é dada até hoje com a participação reduzida. Resta-lhes apenas o prazer de observar como é o espaço.

Como acontece na fase adulta, no trânsito, em que as relações são dadas a partir de disputa de espaço, na infância a inexistência das experiências no espaço público reflete em dificuldade de relacionamento com as outras crianças, tais como comportamento intolerante e falta de empatia. Ademais, a qualidade de vida e do espaço estão intrinsecamente ligadas, “assim a desorganização do espaço repercute negativamente na vida das crianças, influencia na sua visão de mundo e na organização de suas mentes” (BRASIL, 2010, p. 106).

Legalmente, existe um conjunto de direitos consolidados pelo Plano Nacional pela Primeira Infância, publicado em 2010 pela Rede Nacional Primeira Infância, o qual preconiza que o ambiente é o “terceiro professor” para a criança. Afinal,

A criança tem direito a uma vida saudável, em harmonia com a natureza, a inserir-se e viver como cidadã nas relações sociais, o que implica o direito ao espaço na cidade adequado às suas características biofísicas e de desenvolvimento, a participar da definição desses espaços e finalmente, a participar da construção de uma sociedade sustentável (BRASIL, 2010, p. 106).

Dessa maneira, quando a criança tem uma relação positiva com o espaço, aprofunda o seu sentimento de qualidade, preservação, de cuidado, ou seja, de pertencimento. Cria-se identidades. Já ao contrário, a criança pode distorcer seu olhar para a cidade. Nos dias atuais, as crianças sofrem influências pelos modelos de cidades que temos, que por sua vez ressignificam o modo de ser da criança. Acrescentamos, também, que não se pode deixar de considerar que algumas crianças “vivem, muitas vezes, na contramão dos próprios direitos” (REMENCHE, SILVA, BARRICHELLO, LIMA, ULER, PEREIRA, 2010, p. 52).

Sendo assim, é preciso voltar o olhar para um espaço urbano necessário tal como é, de fato, que propicie mais autonomia à criança. Nesse caso, a cidade ideal

não pode ser uma utopia, mas sim concebida a partir das necessidades também da criança, tornando-se assim uma cidade real e acessível a todas as pessoas.

Portanto, a inserção da criança na sociedade por meio da família e da escola é construída a partir da convivência e da experiência produzidas no espaço urbano, isto é, as ruas, praças, parques, calçadas, onde são construídas a vida em comum. Dessa forma, consideramos que a prática da mobilidade cotidiana da criança é a atividade de maior importância para a sua formação.

1.3.2 A mobilidade cotidiana e a sua autonomia: o ir e vir da criança

No Brasil, o número de crianças menores de 10 anos com excesso de peso vem crescendo ano a ano. Segundo o Ministério da Saúde, em 2021 o número totalizou 3,1 milhões. Esse número aponta o quanto elas não são suficientemente ativas, agravado pelo processo de urbanização das cidades, que resultou no declínio de oportunidades de brincadeiras e caminhadas pelas ruas nos últimos tempos.

A mobilidade cotidiana corresponde ao deslocamento no dia a dia das cidades, onde envolve elementos financeiros, temporais, energéticos e psicológicos, capacidades de escolha, condições desiguais, dentre outros. Assim, pensar na mobilidade cotidiana da criança é pensar nos possíveis locais para realização dessa prática pela criança, bem como na sua interação entre os espaços. No caso, a casa e a escola são os pontos de partida de destino mais comuns para elas. No entanto, a cidade pode e deve oferecer muito mais opções de caminhos, e de locais de permanência, já que se tem calçadas, ruas, esquinas, espaços vazios e os cantos.

Esses espaços podem ser ao mesmo tempo convenientes, assim como interessantes com potencial variado de experiência, pois permite que as crianças tomem as suas próprias decisões de uso, a exemplo dos parques, *playgrounds*, ou demais espaços lúdicos.

A redução do tempo de permanência da criança no espaço da cidade, ou os entraves para se chegar até eles, indicam que a utilização espontânea das ruas sofre alguma interferência. Podemos iniciar apontando a precariedade da infraestrutura das calçadas das cidades brasileiras. Segundo o IBGE (2010), apenas 69% dos domicílios possuem calçadas no entorno dos lotes e residências, e quando se leva em conta a

acessibilidade (no sentido dos dispositivos para as pessoas com algum tipo e grau de deficiência), essa taxa cai para 4,7%. Ainda sobre as ruas brasileiras,

Para o total do país, o estudo demonstrou que a iluminação pública foi a característica de infraestrutura urbana mais presente no entorno dos domicílios investigados no Censo 2010, atingindo a proporção de 96,3%. A pavimentação das vias (81,7%), meio fio/guia (77,0%), calçadas (69,0%), arborização (68,0%) e identificação do logradouro (60,5%) também apresentaram percentuais superiores a 50%, enquanto bueiros (41,5%) e rampa para cadeirantes (4,7%) estavam menos presentes no entorno dos domicílios. No total do país, verificou-se a existência de esgoto a céu aberto e depósitos de lixo nos logradouros do entorno em 11,0% e 5,0% dos domicílios, respectivamente. (BRASIL, 2010).

A exclusão da criança dos espaços públicos também decorre da insegurança pessoal, motivada por muitos fatores, dentre os quais o próprio esvaziamento dos caminhos e espaço reforçam a sensação de insegurança. Do contrário, quando espaços são densamente ocupados, usados, inverte-se a lógica. Jacobs (2011) chama toda essa movimentação espontânea pelas pessoas de “olhos para rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua” (JACOBS, 2011, p. 35). Porém, com o tempo esses olhos foram se ausentando gradativamente das ruas, à medida que foi aumentada a altura dos muros das casas, coincidindo quando as pessoas adultas e idosas deixaram de ficar na porta de casa por questões, muitas das vezes, de insegurança.

Eu gosto de dizer que as crianças são um indicador ambiental bastante sensível. Como vocês sabem, os indicadores ambientais são estes animais ou plantas que desaparecem se há contaminação, se o ambiente está doente, como por exemplo, os vagalumes, as andorinhas, entre outros. Bom eu creio que as crianças têm mais ou menos a mesma função. Se elas desaparecem da cidade, significa que a cidade está doente, comprometida. (TONUCI, 2021, p. 7)

Outro fator que contribui para aumentar o problema da falta de mobilidade cotidiana da criança é o grande fluxo de veículos nas ruas somada à alta velocidade regulamentada por via, assim como aquelas praticadas pelos motoristas imprudentes. O número de pedestres que vieram a óbito em 2019, envolvendo sujeitos menores de 1 ano a 19 anos, soma-se a 3.156 vítimas de acidentes no trânsito. É o que podemos observar na Tabela 1.

Tabela 1 - Tabela de Óbitos em Acidente de Trânsito

Idade	2019		2018		2017		2016		2015	
	Total de óbitos	Somente pedestre	Total de óbitos	Somente pedestre	Total de óbitos	Somente pedestre	Total de óbitos	Somente pedestre	Total de óbitos	Somente pedestre
<1ano	63	10	89	8	94	7	93	9	112	12
1 a 4 anos	245	98	249	102	287	103	313	131	332	122
5 a 9 anos	260	88	261	77	332	111	360	119	390	127
10 a 14 anos	400	81	448	91	498	111	554	127	606	153
15 a 19 anos	2.188	179	2.255	199	2.654	227	3.026	217	3.174	258
TOTAL	3.156	456	3.302	477	3.865	559	4.346	603	4.614	672

Fonte: DataSus, 2021

Nesse contexto, a criança vem sendo tolhida da sua liberdade de ir e vir e da possibilidade de desenvolver maneiras particulares de perceber, sentir e ver a cidade. Ao contrário dessa liberdade, nos ambientes controlados a criança cada vez se torna dependente do adulto e desinteressada em descobrir o que o espaço urbano pode oferecer. E esse convívio com o adulto interfere diretamente nos seus desejos e a perda por atividades legítimas da fase da infância em que cada vez mais tornam-se desinteressantes.

Impregnada do olhar adulto, passam a recusar a desenvolver atividades infantis e ingressar precocemente na adolescência, saltando a etapa da infância. Em definitiva, criam-se cidadãos incapazes de interferir na organização de uma sociedade mais consciente, democrática e harmônica. (DIAS; FERREIRA, 2015, p. 123)

No entanto, retomamos o questionamento: como as cidades podem promover uma vida urbana mais atrativa, convidativa para as crianças? A cada dia é mais difícil encontrar crianças desfrutando e/ou brincando nas ruas de forma autônoma. A lógica do automóvel dominando as ruas empurrou as crianças para os espaços privados, ou para as praças e parquinhos das cidades. Reverter essa realidade possibilitando que a criança exerça autonomia, é o maior desafio.

A mobilidade cotidiana da criança total e irrestrita é uma oportunidade para reverter as condições da vida urbana, às quais tem-se mostrado desajustada às necessidades da infância, atribuindo-lhe espaços delimitados, fechados, homogêneos, infantis de convivência “próprio” (casa, escola, parque, shopping) para ser vivenciado pela criança, sempre levado por um adulto, de modo que a criança é

vigiada e controlada a todo momento, o que limita a sua relação com a cidade e cerceia a criatividade e a própria infância.

As ruas vivas dão a sensação de segurança que a cidade necessita. Inserir a criança no contexto urbano constitui mais locais de sociabilidade intergeracional para além dos espaços que lhe são concebidos. Isso porque a apropriação do espaço perpassa pela possibilidade de escolha para que serve ou o que ele significa, por exemplo:

Hoje são raros os pisos de calçadas feitos com placas quadradas, em tons claros e escuros que, antigamente, convidavam as crianças a saltarem de uma para outra. Brincadeiras como pular amarelinha eram realizadas nesse tipo de pavimento. O piso intertravado⁶, aplicado cada vez mais no espaço público, tornou-se um impedimento às brincadeiras de ruas. (MEYER; ZIMMERMANN, 2020, p. 17)

Observa-se que a cidade que precisamos para a criança é a mesma para todas as gerações, grupos etários e sociais. Logo, é urgente que a cultura do planejamento urbano em geral priorize uma mobilidade voltada a uma cidadania global e que reconheça as características funcionais do uso por todas as pessoas.

⁶ Piso intertravado: é um tipo de piso em que o revestimento é formado por blocos de concreto com intertravamento por areia de selagem.

CAPÍTULO 2

2 A CONSTRUÇÃO DA PERDA DA AUTONOMIA NA MOBILIDADE DA CRIANÇA: A EXEMPLO DA CIDADE DE GOIÂNIA

Ao observar as cidades, sobretudo a cidade de Goiânia, é possível constatar a negligência da dimensão humana, a criança em particular, mas também mulheres, idosos, deficientes, pobres na sua concepção. Isso não se restringe ao período atual, já que isso também foi negligenciado ao longo da sua história. O resultado é a ocupação de uso dos espaços privados em oposição à convivência em espaços públicos e que priorizou as ruas apenas à circulação de veículos.

Nessa situação, é difícil para todos, a criança é a que sofre mais. Para ela a compensação, a monetização do dano, não funciona. Os espaços projetados para adultos, não são bons para a criança. Se tirarmos o pequeno espaço para brincar na calçada da casa e a devolvemos cem vezes mais rica e maior há um quilômetro de distância - de acordo com a lógica de separação e especialização. Na verdade, nós tiramos dela, ponto final. Ela só poderá ir para o parque distante se for com um adulto acompanhando, e deve, portanto, aceitar os horários desse adulto. (TONUCCI, 2015, p. 8)

No entanto, era mais comum avistar crianças ocupando as ruas espontaneamente no caminhar até a escola, até um comércio local, utilizando a bicicleta, brincando, correndo, sendo ela acompanhada, sozinha ou em grupos, mesmo que fosse já em uma sociedade motorizada em marcha. Enfim, essa autonomia na mobilidade cotidiana da criança foi-se modificando ao longo do tempo, de modo que o veículo automotor foi ganhando “exclusividade” nas ruas, cujo incremento atingiu patamares insustentáveis.

Na cidade de Goiânia não é diferente. Seu projeto inicial se pautou em um urbanismo com um sistema viário caracterizado por avenidas largas e estacionamentos amplos. Se locomover na cidade a pé em ruas tão longas demandava certa dificuldade, e a existência de veículos era pouca. Porém, havia movimentação de ônibus, bicicletas, charretes, carroças e de cavalos que ocupavam as ruas. Esse fluxo anunciava o movimento intenso de automóveis que aumentaria gradativamente a partir do processo de urbanização em marcha, provocando assim o que Jane Jacob (2011) denominou “erosão das cidades”:

A erosão ocorre como se fossem garfadas - primeiro, em pequenas porções, depois uma grande garfada. Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas (JACOB, 2011, p. 389).

A cidade de Goiânia cresceu, conseqüentemente aumentou as distâncias a serem percorridas pelas pessoas e o uso do veículo tornou-se obrigatório. Logo, a proposta desta seção é analisar a concepção e o planejamento da cidade de Goiânia a partir das políticas públicas adotadas até o momento, buscando identificar se a dimensão da criança foi adotada em algum momento. Na esteira do tempo, faremos uma breve apresentação das modificações do planejamento inicial de Goiânia, e como essa cidade se apresenta atualmente.

2.1. A Cidade de Goiânia: Aspectos da Urbanização e da Mobilidade

Goiânia carrega o título de primeira cidade brasileira planejada do século XX. Tendo em sua concepção datas comemorativas controversas: **24 de outubro** de 1933 - lançamento da Pedra Fundamental; **23 de março** de 1937 - mudança definitiva da capital do estado de Goiás, da Cidade de Goiás para Goiânia (Decreto número 1.816) e **5 de julho** de 1942 - batismo cultural, o que equivale à data oficial inaugural. Goiânia é a única cidade brasileira que tem esta denominação.

No planejamento inicial, foi projetada uma cidade cuja população não ultrapassasse os 50 mil habitantes, onde poucos anos depois teria ultrapassado essa marca, conforme podemos observar na Figura 6.

Tabela 2 - Tabela de projeção de habitantes da cidade de Goiânia 1933-2010

ANO	NÚMERO DE HABITANTES
1933	14.300
1937	22.000
1940	48.166
1950	53.389
1960	153.505
1970	389.784
1980	738.117
1991	920.840
2000	1.090.797
2010	1.302.001

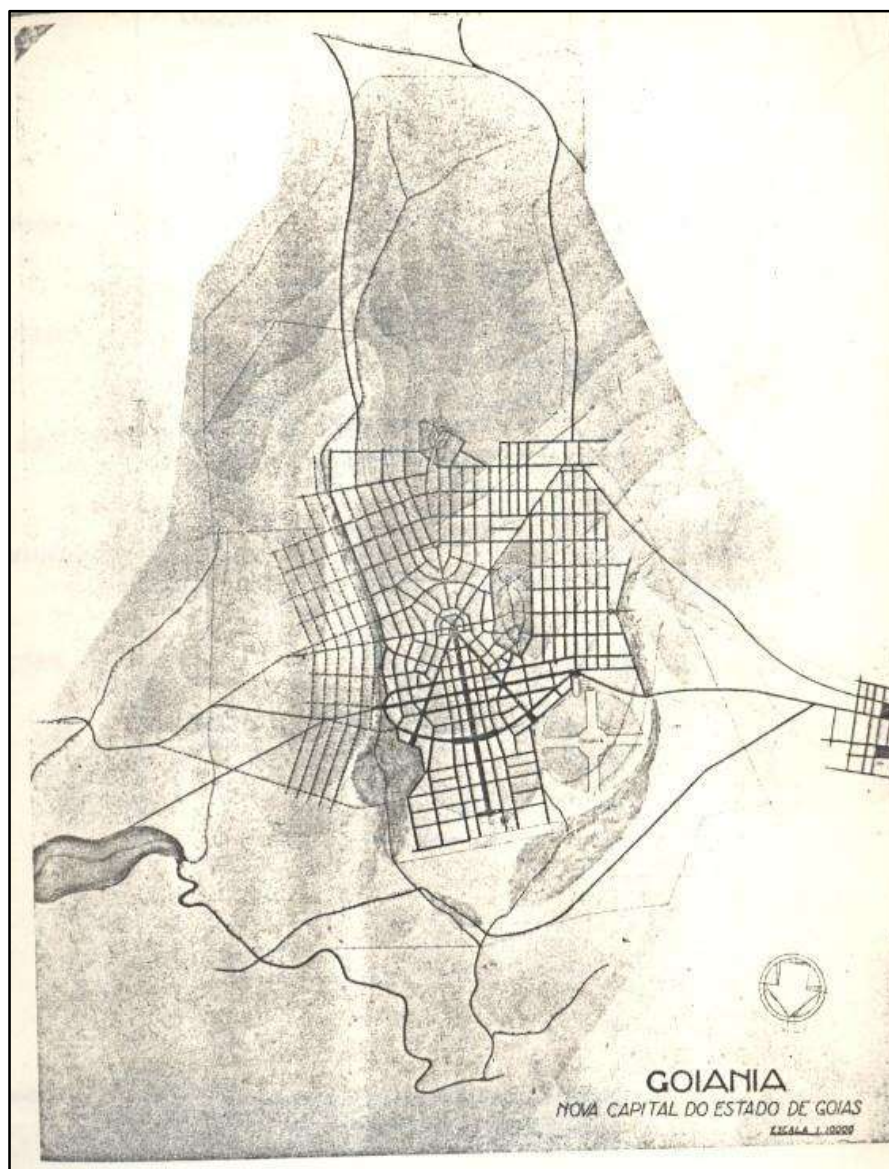
Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1872, 1890, 1900, 1920, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

O processo de construção da cidade de Goiânia entre 1933 a 1942 foi estratégico sob a lógica geopolítica e de integração territorial. Contextualiza-se no bojo do contexto da campanha nacional “marcha para o oeste” em que culminou também com a construção de Brasília em 1960.

Em seu início, Goiânia teve fortes influências da escola francesa de urbanismo do século XX. O primeiro projeto de planejamento da capital goiana foi elaborado por Atilio Corrêa Lima, sendo esse a sua primeira encomenda como arquiteto-urbanista. Além disso, ele era o único profissional brasileiro formado e, à época, já tinha experiência em planejamento urbano.

A área escolhida para a construção da futura capital, levou em consideração a aproximação da estrada de rodagem (Campinas a Leopoldo de Bulhões) e por possuir elevadas cotas de reservatório de água.

Figura 6 - Planejamento Urbano e Habitação, da cidade de Goiânia: Atilio Corrêa



Fonte: Acervo da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação, da cidade de Goiânia.

Na Figura 6, observa-se um triângulo formado por avenidas (Araguaia, Tocantins e Pedro Ludovico) que se convergem para o centro Cívico, que são “pontos definidos, e não foram intencionalmente traçados para formarem tridentes. No entanto, esse ficou sendo um paradigma da escola francesa de urbanismo na elaboração de novas cidades⁷ do século IX e início do século XX” (DINIZ, 2007, p. 80).

⁷ E que Atilio reproduziu no projeto da capital de Goiás, essa forma inspira até os dias de hoje algumas curiosidades, seria essa forma o símbolo da Maçonaria, ou manto de Nossa Senhora?

Atílio Corrêa apresentou Goiânia com cinco grandes zonas (zoneamento): Administrativa, o entorno da Praça Cívica; Comercial, na Avenida Pedro Ludovico; Avenida Araguaia e Tocantins; Industrial, na Avenida Paranaíba; Residencial: área Leste e Oeste e residencial suburbana: sul e zona rural. O sistema de circulação obedece a uma hierarquização, em que as praças rotatórias facilitam o trânsito de veículos e a projeção das ruas obedecem à configuração do terreno.

Corrêa trabalhou no projeto por 3 (três) anos e foi substituído pelo engenheiro urbanista Armando de Godói, após o rompimento do contrato com o governo de Pedro Ludovico. O projeto da cidade de Goiânia é adaptado às novas orientações e, assim, a cidade passa a ser compreendida a partir das cidades-jardins⁸ inglesa, proposto pelo urbanista Ebenezer Howard, com a valorização de praças, parques e outras áreas verdes.

Pode-se afirmar que Armando Augusto de Godoy, durante sua trajetória profissional, acompanhou o fluxo intenso de mudanças nas cidades brasileiras motivado pelos desafios impostos pelo crescimento e desenvolvimento da cidade na passagem do século XIX para o século XX. Com essas mudanças, as questões referentes à circulação urbana passaram a afetar tanto na configuração das vias quanto na necessidade de organizar o tráfego de veículos e os meios de transportes que se conformam à época. (MANSO, 2018, p.66)

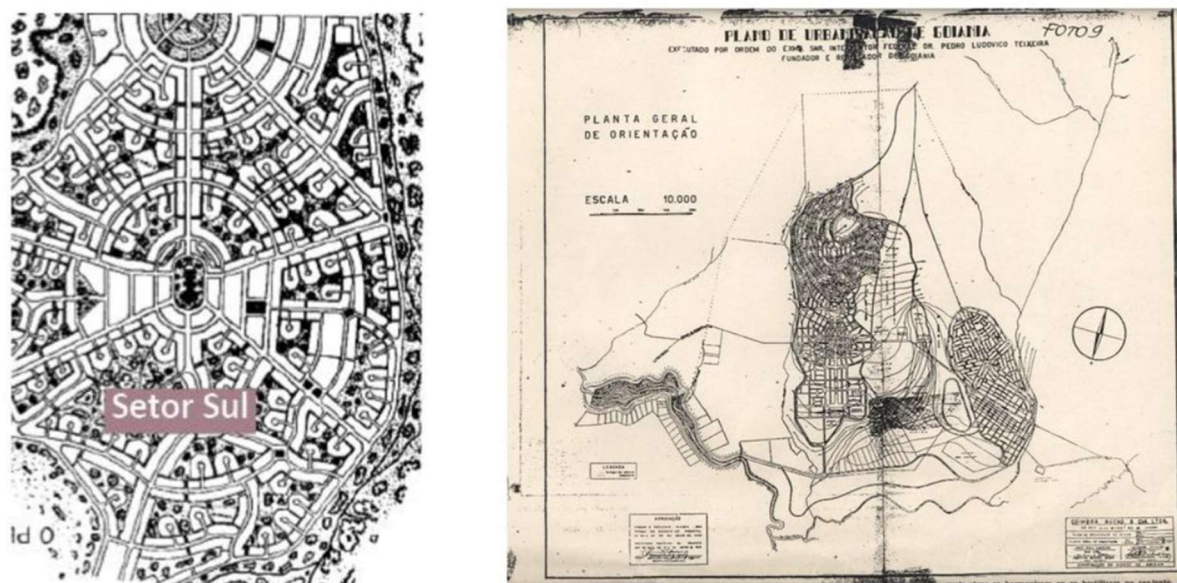
Armando de Godói ao realizar algumas alterações no projeto iniciado por Atílio Corrêa, a partir de novos estudos geográficos e econômicos para a construção da cidade de Goiânia, observou a riqueza da região, sendo s 84 cursos d'água: 4 ribeirões (Anicuns, João Leite, Capivara e Dourados), 1 rio (Meia Ponte) e 80 córregos; com clima favorável do tipo tropical típico (sub úmido); terreno plano; localização no centro do Estado onde buscou implantar o projeto cidade-jardim, bairro/jardim.

O Setor Sul foi projetado com a solução urbanística mais moderna e inédita no Brasil. O local para implantar a ideia de separação das ruas residenciais com o tráfego de veículos foi executado pelos irmãos Coimbra Bueno. Os lotes do setor teriam duas

⁸ O termo cidades-jardins foi criado pelo inglês Ebenezer Howard (1850-1928), no início do século XX. Suas inspirações se tornam atuais devido a sua preocupação dos crescimentos dos problemas gerados nas metrópoles após o processo de industrialização. Sua proposta era de integrar cidade-campo por meio do desenho de novas cidades com qualidade de vida que pudessem assegurar as vantagens existentes na vida urbana e do campo ao mesmo tempo: Na verdade, não há somente duas alternativas, como se crê - vida urbana ou vida rural. Existe também uma terceira, que assegura a combinação perfeita de todas as vantagens da mais intensa e ativa vida urbana com toda a beleza e os prazeres do campo, na mais perfeita harmonia. (HOWARD, 1996, p. 108)

entradas: uma social virada para área verde e de convivência e a outra de serviço que seria o fundo.

Figura 7 - Mosaico: Projetos Armando de Godoy



Fonte: à esquerda - CAIXETA e ENOKIBARA, 2016. Projeto de Armando de Godoy para o Setor Sul. À direita - Acervo da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação, da cidade de Goiânia. Plano original (1938) da cidade de Goiânia, produzido por Armando de Godoy.

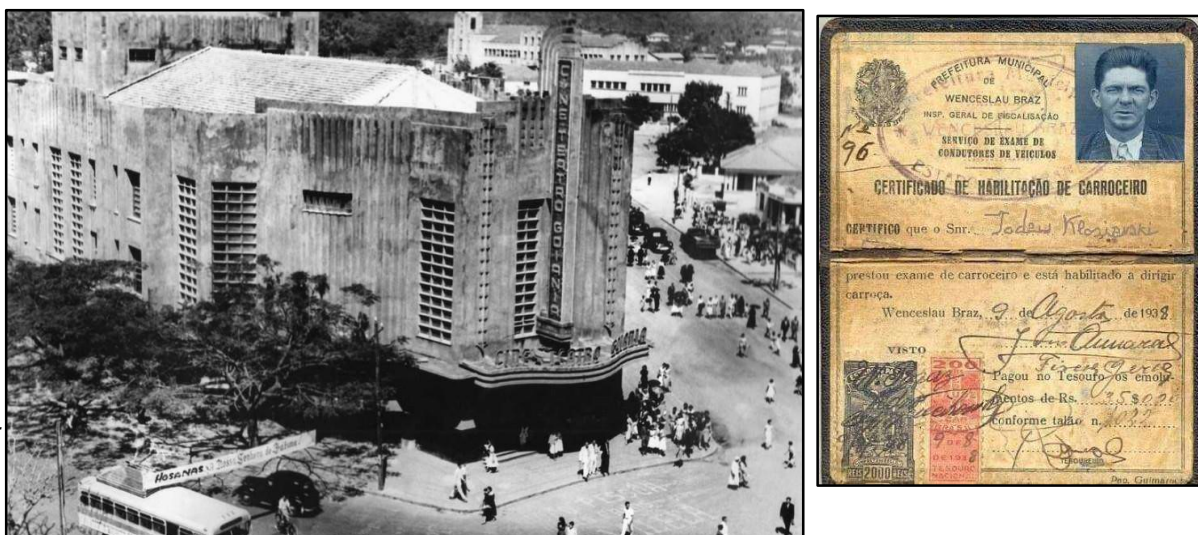
A previsão era que as ruas residenciais tivessem o tráfego mínimo de veículos e, com isso, a superfície da rua seria de material barato, permitindo que a própria população pudesse se responsabilizar pela manutenção. Havia a projeção de vielas para pedestres e as vias arteriais ligavam o setor com as futuras instalações urbanas. Esse, sem dúvida, foi o projeto que mais respeitou a dimensão humana, pois conectava os espaços às necessidades das pessoas e dava-lhes opção para se deslocar. Mesmo a criança não sendo citada nos projetos, as áreas verdes, longe do perigo do tráfego, trariam liberdade para os seus movimentos. Porém, até a implantação do projeto do Setor Sul, nos anos 1950, a proposta de ocupação inicial foi modificada.

Na década de 1940, o deslocamento mais comum realizado na cidade de Goiânia era feito a pé, já a bicicleta era muito utilizada pela juventude para os programas de lazer. Nesse período, para circular com uma bicicleta nas ruas de Goiânia, o condutor teria de portar o registro de proprietário e o seu veículo de propulsão humana equipado com farol, buzina e uma placa de identificação. Esse tipo de identificação foi utilizado até meados dos anos 70, como relata o geógrafo Antenor

Pinheiro⁹ “meu tio tinha uma bicicleta Caloi, vermelha, e possuía a sua própria placa” (PINHEIRO, 2021).

Até os anos 70, a quantidade de veículos automotores circulando na cidade não era significativa, já que para caminhar, a bicicleta tinha prioridades. Uma outra opção que era muito comum, e que tinha grande utilidade, eram as carroças e as charretes, muito utilizadas para o transporte de pessoas, de produtos, servindo até mesmo para coleta de lixo e mudanças. Tiveram tal importância que, em 1959, foi fundada a associação que regulamentava o exercício da atividade para aqueles que conduziam as charretes e as carroças, a qual até hoje é reconhecida como profissional.

Figura 8 - Mosaico: Cine Teatro Goiânia, 1942 e Habilitação de Carroceiro



Fonte: à esquerda - Cine Teatro Goiânia, 1942 — Fonte: foto de Hélio de Oliveira/ Secult. À direita - Certificado de Habilitação de Carroceiro.

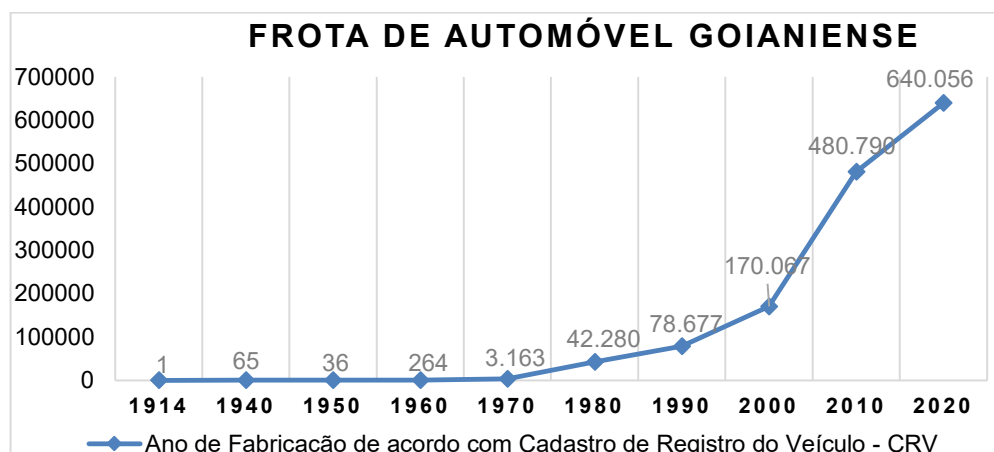
De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o veículo automotor individual mais antigo registrado na cidade de Goiânia data de 1914, ano em que não existia o projeto de construção da cidade. A partir dos anos 1970, gradualmente as ruas da cidade foram cedendo lugar aos carros, e em 2010¹⁰, a

⁹ Entrevista concedida por Pinheiro, Antenor, no dia 13/08/2021. Entrevistadora: Camila Dantas, arquivo em mp3, duração total de gravação de 2h15min.

¹⁰ Ano do último censo realizado no Brasil.

quantidade de veículos¹¹ individuais registrados na capital correspondia a quase 81% dos domicílios (966.354¹²) goianienses. O aumento de veículos automotores foi decisivo para as novas propostas de políticas públicas, incluindo novas escalas e dimensões na cidade.

Figura 9 - Evolução do número de automóveis em Goiânia



Fonte: Denatran, 2020

Nesse sentido, a perspectiva da cidade que antes era mais densa e centralizada em que as pessoas faziam suas atividades a pé ou por bicicleta, onde a velocidade que se praticava era em média de 5 km/h, gradualmente foi se invertendo para a velocidade dos veículos automotores. Com a expansão para além da cidade inicialmente projetada, as novas áreas urbanas com mais ruas e espaços aumentaram concomitantemente com a velocidade da mobilidade. Um exemplo disso são as ruas regulamentadas para transitar com veículo automotor até 80 km/h.

Entre as décadas de 50 e 60, houve um considerável incremento demográfico, além do surgimento de 125 novos bairros, conforme podemos observar na Figura 10. A população até o final da década de 60 contava com mais de 153 mil habitantes. Contudo, a expansão urbana começa a demonstrar um certo descontrole, como exemplo, o Setor Sul que tinha em seu plano inicial áreas reservadas de convivência

¹¹ Veículos considerados: Automóveis: 480.790; Caminhonete: 72.413; Camioneta: 24.588; Ciclomotor: 1.765; Motocicleta: 171.795; Motoneta: 36.332. Total: 787.683 veículos automotores individual. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/goiania/pesquisa/22/0?ano=2010>

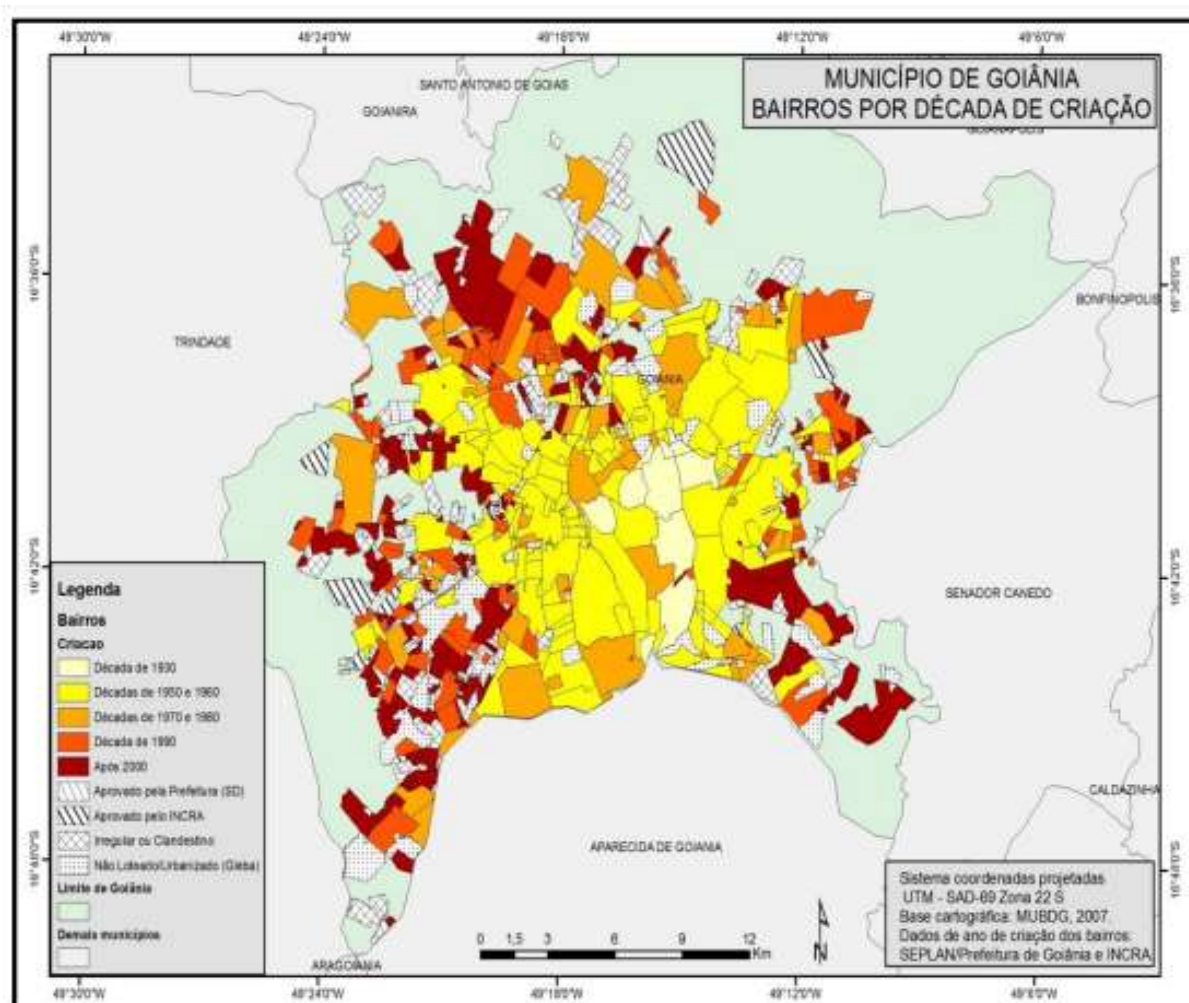
¹² Domicílio no último censo [2010] Coletivos: 385; Particulares – Ocupados: 423.297, Não Ocupados: 59.495; Recenseados: 483.177 <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/goiania/pesquisa/23/27652>

para as pessoas, caminhos que conectam para outros lugares da cidade, que foram apropriados ou vendidos.

Os planejadores da Cidade-Jardim, em seu ódio pelas ruas, acharam que a solução para manter as crianças longe das ruas e sob uma vigilância salutar seria construir para elas pátios no centro das superquadras. Essa conduta foi herdada pelos projetistas da Cidade-Jardim Radieuse. Hoje, várias amplas áreas reformadas estão sendo planejadas segundo o princípio dos parques encravados no meio dos quarteirões (JACOBS, 2011, p. 87).

Da mesma maneira, os novos loteamentos particulares aprovados pela prefeitura não tinham a mesma preocupação com o plano inicial de construção da cidade.

Figura 10 - Mapa de Evolução do Bairros por década da cidade de Goiânia



Fonte: Mapa dos bairros de Goiânia/GO por décadas. Streglio, Nascimento e Oliveira (2013)

Entre 1970 e 1980, Goiânia passou pelo maior ritmo de crescimento, registrando cerca de 738 mil habitantes. Somado à dispersão urbana no contexto da expansão, agravou-se profundamente o modo como as pessoas se deslocavam no espaço urbano da cidade. Aquelas que não podiam caminhar ou usar a bicicleta até o trabalho, teriam de buscar uma alternativa de mobilidade. Inicia-se o processo de metropolização e a dependência do ônibus para acessar os locais de atividades em Goiânia.

Nesse contexto surgiu a TRANSURB - Empresa de Transporte Urbano do Estado de Goiás S/A, em 22 de março de 1976. Pela primeira vez, o poder público municipal e estadual canalizou esforços para iniciar um processo de planejamento e investimento no sistema de transporte coletivo. O governo federal também participou com o papel de corresponsável do financiamento por meio do Sistema Nacional de Transportes Urbanos (SNTU). Esse sistema instituiu a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), autorizada pela lei 6.261¹³ de 14/11/75. Até o ano de 1979, realizavam 594¹⁴ viagens por dia e em 1984, 53,2%¹⁵ as viagens foram realizadas pelo transporte coletivo urbano.

O recurso federal era oriundo da dedução de imposto único sobre lubrificante e combustível líquido e gasoso, sendo repassado às prefeituras. Tratou-se de um momento importante no cenário nacional e goiano para consolidar esse tipo de transporte como o principal meio de locomoção, já que a crise dos combustíveis forçava ainda mais a utilização dos ônibus coletivos. Mas não foi isso o que aconteceu. O transporte coletivo urbano não se colocou como alternativa frente ao transporte individual. Pouco se fez em relação à estrutura de circulação voltada ao transporte público coletivo, à exceção da implantação do Corredor Segregado na Av. Anhanguera.

De acordo com Diniz, 2007, já na década de 1990, salienta que o crescimento se deu de maneira irregular e espontânea em diversas regiões, sobretudo nas bordas periféricas. Nesse momento, o transporte coletivo acumulou inúmeros problemas e

¹³ Lei que criou o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FNTU) formado com recursos federais, estaduais e municipais que será gerido pelo EBTU.

¹⁴ Dados Vasconcellos (2013, p. 73) - Demanda estimada de passageiros de ônibus em áreas metropolitanas selecionadas de **1960 a 2010**. Goiânia **1960-69**: 365 viagens de ônibus por dia (mil); **1970-79**: 594 viagens de ônibus por dia (mil); **1980-89**: 849 viagens de ônibus por dia (mil); **1990-99**: 963 viagens de ônibus por dia (mil) e **2000-09**: 1.183 viagens de ônibus por dia (mil)

¹⁵ Dados do Plano Diretor de Transporte Coletivo Urbano da Grande Goiânia (2006, p. 9).

reclamações de seus usuários, sobretudo, pela superlotação, atrasos, baixa frequência, sensação de insegurança, bem como o valor da tarifa.

De forma tímida, o poder público retomou os investimentos para melhorar o serviço de transporte coletivo da cidade em um intervalo de 10 (dez) anos, sendo a primeira cidade a implantar o SITPass. Esse fato implicou a retirada da figura do “cobrador” e a circulação de dinheiro nos veículos, implementando um sistema mais eficiente de controle das tarifas gratuitas.

As medidas propostas para o período não foram suficientes para impedir a queda percentual dos usuários do transporte coletivo, que ainda carecia de investimentos operacionais e de infraestrutura, culminando em um decréscimo nas viagens realizadas (cerca de 46%). Entre os anos de 1997 e 2003, os empresários da rede de transporte coletivo de Goiânia enfrentaram uma concorrência: o rápido crescimento de prestadores de serviço de transportes irregulares. Esses eram conhecidos como “transporte alternativo”, realizados por volta de 500 veículos entre Kombis e Vans.

Estabelece-se uma concorrência operacional em inúmeras rotas com uma redução expressiva na receita, o que leva o sistema de transporte a um círculo vicioso: (a) a demanda transportada caía; (b) as empresas operadoras não ajustam sua oferta à redução da demanda; (b) o custo/passageiro subia; (c) a tarifa conseqüentemente se eleva; e, (d) a demanda transportada caía, realimentando os desequilíbrios (CMTC, 2007, p.14).

Com apoio político fiscal do governo federal, a aquisição de motocicleta por vendas financiadas com prazos longos e por consórcio tomou proporções enormes. Para se ter ideia, a frota goianiense de 135 mil motocicletas teve em 2006 um incremento de quase 80%, chegando a 240 mil unidades em 2012 (DENATRAN, 2021). O impacto é percebido na quantidade de motocicletas circulando nas ruas da cidade, assim como nos atendimentos médicos, decorrente dos acidentes de trânsito. Utilizando os dados de sinistros pagos pelo seguro Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres DPVAT (Líder Seguradora, 2019), somente em 2009 foram indenizadas 1.983 vítimas utilizando a motocicleta, ao passo que subiu para 4.428 em 2018.

A cidade de Goiânia alcançou em 2010 o número de 1.3 milhão de habitantes, com o total de 641 bairros, dividido em 7 (sete) regiões (conforme figura 13). A ocupação desordenada tem gerado vários problemas, sobretudo para a mobilidade

urbana, tais como vazios urbanos, bairros distantes do centro de Goiânia sem infraestrutura e saneamento básico.

Figura 11 - Mosaico: População dividida por região da cidade de Goiânia

Legenda	Regional	População
1	Centro	221.464
2	Sul	221.925
3	Sudoeste	223.027
4	Leste	172.436
5	Noroeste	164.283
6	Norte	146.677
7	Oeste	152.189
	GOIÂNIA	1.302.001



Fonte: IBGE, 2010

Portanto, o crescimento urbano da cidade de Goiânia demonstra, claramente, a influência do setor privado para determinar o processo de expansão. No início, na década 1930, conseguiu deter e definir as estratégias de ocupação por mais duas décadas. Porém, contrariando a lógica estabelecida, o processo de urbanização é acelerado conforme incentivos públicos, assim como pela prática de especulação da iniciativa privada. Com isso, crescem os deslocamentos e a competição pelo espaço e, com o tempo, as condições de caminhar pela cidade de Goiânia tornaram-se um ato muito difícil. A dimensão humana foi esquecida, sobretudo a da criança, nem foi lembrada.

2.2 O papel das políticas públicas de mobilidade e transportes em Goiânia no processo de perda da autonomia da criança

Neste subcapítulo, são apresentadas as principais políticas públicas voltadas para a mobilidade da cidade de Goiânia-GO, de modo a evidenciar as iniquidades às quais Goiânia foi submetida, tornando-se uma cidade voltada à ideologia do veículo automotor.

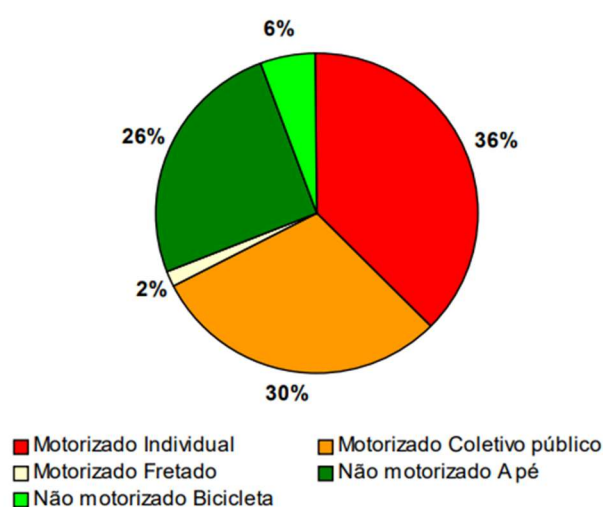
As pessoas perdem autonomia na medida em que a mobilidade é desigual. O tempo e qualidade nos deslocamentos de um determinado grupo social é diferente de um outro, a julgar que essa mobilidade não é para todos/as, sobretudo para as crianças. Com isso, surge a necessidade de políticas públicas de mobilidade urbana, integradas com as diversas áreas de planejamento urbano, a fim de buscar soluções efetivas para as condições de deslocamento. Trata-se de não somente remediar problemas atuais, mas sim de promover intervenções em consonância com o desenvolvimento social, econômico e ambiental sustentáveis.

Contudo, o conjunto de políticas que vem atuando na cidade de Goiânia ao longo do tempo tem priorizado sobremaneira o processo de motorização individual, consolidando-se, notadamente, a partir da década de 2000, conforme algumas demonstrações na última sessão. Em 2021, presente ano, a cidade de Goiânia atingiu o índice de 80 veículos por 100 habitantes, ocupando o terceiro (3º) lugar de veículos emplacados no país, ficando atrás apenas de Belo Horizonte (MG) e Curitiba (PR), (DENATRAN, 2020).

Reverter tal paradigma é um desafio, pois esse modelo requer uma mudança de concepção enraizada e partilhada por toda a sociedade. E um dos desafios para a mobilidade urbana brasileira é o de melhorar as condições das cidades para alternativas de deslocamento, que englobam quatro eixos principais: o **pedestre**, a **bicicleta**, o **transporte público** e o desincentivo do veículo automotor. Sem investimentos na resiliência urbana, vamos condenar cada vez a participação da maior parte da sua população nos espaços públicos, as crianças em particular, mas também as mulheres, os trabalhadores, os idosos que não possuem veículos automotores. Seguindo nessa mesma direção, qualquer esforço de novas medidas de mudança de comportamento urbano, sendo ela consistente e séria, coloca no centro da discussão a criança.

Considerando-se em uma escala de prioridade na cidade, atualmente, torna-se claro que o ato de caminhar ocupa a posição inferior. Sendo assim, a criança encontra-se em uma escala inferior de prioridade para a circulação, já que o ato que ela pode realizar com maior autonomia é o caminhar e para ela não existe a possibilidade de ter o veículo automotor. Partimos do entendimento de como a cidade de Goiânia se apresenta para essa ação.

Figura 12 - Gráfico: divisão do tipo de deslocamento na cidade de Goiânia, 2000



Fonte: Plano Diretor de Transporte Coletivo Urbano da Grande Goiânia - 2006

A Figura 12 mostra o gráfico com resultado da pesquisa origem-destino realizada com 11.044 pessoas nos domicílios da cidade de Goiânia, postos de controle nas aproximações rodoviárias da RMG e no Terminal Rodoviário da Capital, em 2000, pela Secretaria de Estado de Infra-Estrutura (SEINFRA), demonstrando que andar é responsável por 26% e a bicicleta representa 6% dos deslocamentos das pessoas nas cidades.

Para entendermos a falta de prioridade para o ato de caminhar em uma cidade, é preciso constatar a qualidade da calçada, assim como a sua existência, a sinalização destinada para a circulação segura para o pedestre, a largura das vias e faixas, a velocidade dos veículos e a percepção de segurança no ambiente em que se caminha.

A respeito das calçadas, esse é um assunto muito delicado, pois é um espaço utilizado por todos (público), porém de responsabilidade do proprietário do lote (privado). Ou seja, temos de um lado o poder PÚBLICO que cuida, planeja, asfalta e

dá manutenção nas ruas, em um espaço que tem como prioridade apenas a circulação dos veículos automotores e do outro temos as calçadas que são utilizadas pela maior parte da população e que são fundamentais e a base de uma boa infraestrutura para o meio social em que o poder público se limita apenas em apontar como poderão ser construídas as calçadas pelo proprietário do lote. Com isso, podemos afirmar que a regulamentação desse espaço utilizado pela maioria dos moradores é negligenciada pelo poder público, pois deixa a principal responsabilidade ao privado. E o que cabe aos municípios brasileiros a orientação para a sua construção e manutenção das calçadas, assim como a sua fiscalização é inexistente, salvo algumas exceções.

Diferentemente das ruas, das pistas de rodagem para os veículos, não há mapeamento (controle) das calçadas brasileiras (salvo iniciativas pontuais em algumas cidades). A regulamentação para a sua construção existe e até consta dos códigos de postura, ou nos raros já implementados Planos de Mobilidade. Porém, trata-se da mais complexa estrutura de circulação a ser padronizada e melhorada, dado ao fato de que compete ao proprietário da residência adequar seu recuo aos padrões vigentes.

2.2.1 as calçadas de Goiânia

A partir do momento que saímos da nossa residência, do portão para fora, estamos participando do trânsito e em uma “via terrestre urbana”, essa é a primeira definição de espaço público previsto no CTB. Geralmente, todo início e final do percurso é realizado a pé, mesmo se for utilizar algum veículo motorizado ou não, para se chegar até ele é preciso caminhar, ou seja, todos somos pedestres mesmo que caminhada tenha diferentes propósitos.

No aspecto geral para uma boa e segura caminhada, a calçada é o principal espaço de circulação que conecta todas as atividades da cidade. E a ideia de calçada que temos hoje, segregada e em nível diferente, é algo que surgiu a partir da invasão dos veículos automotores nas ruas. Pois antes, as ruas eram espaço de ocupação exclusiva de pessoas, sobretudo, caminhando.

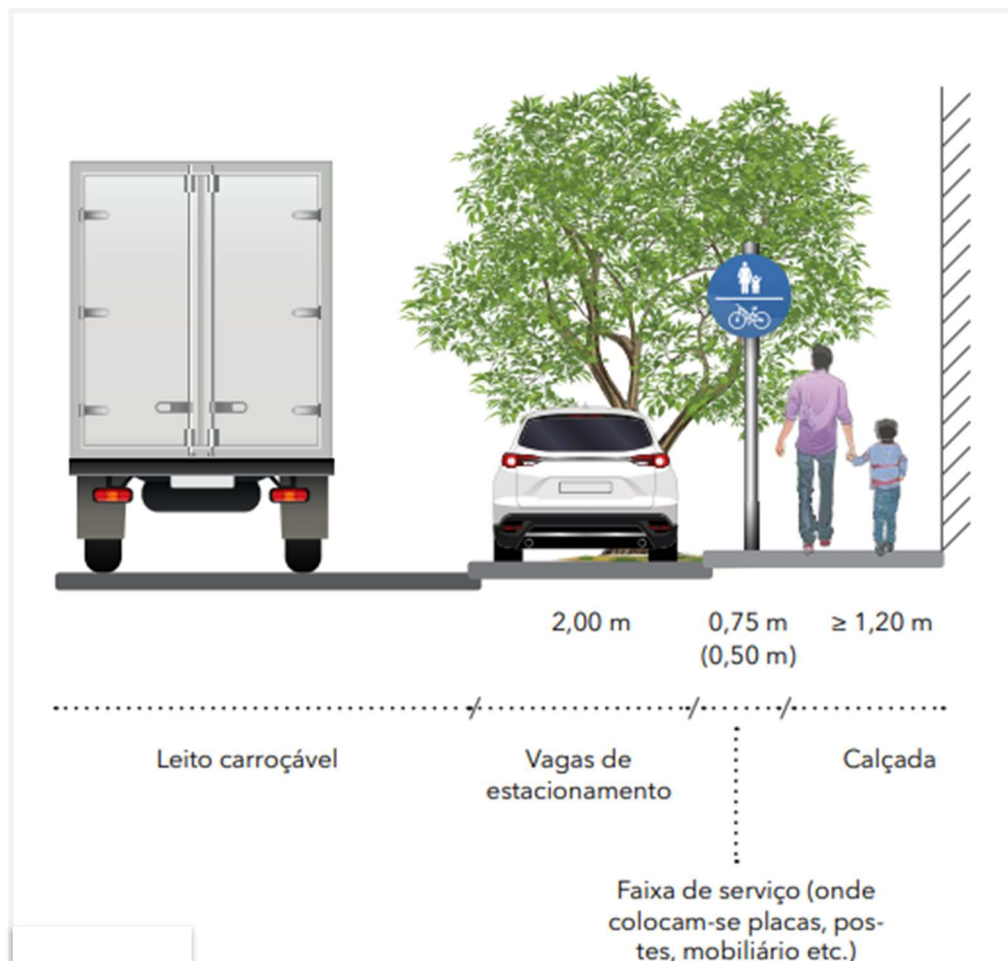
Associa-se o início da modernidade urbana para as cidades ocidentais, ocorrida no século XIX, à expulsão dos pedestres dos espaços públicos das

vias de comunicação terrestre, pelos veículos de transporte. A ocupação decorrente das laterais das ruas, pelo ato de caminhar a pé, levou à necessidade generalizada de construção de calçadas e passeios públicos em todas as cidades ditas modernas. (MERINO; PRADO; RUTZ, 2007, p. 2)

No entanto, a discussão a respeito da calçada é de interesse de todos, criança, jovem, adulto e idoso. Porém, na cidade de Goiânia, assim como nas demais cidades brasileiras, a construção e manutenção das calçadas são de responsabilidade do proprietário e são raros o incentivo ou modelo padrão para se ter uma “boa calçada”. Então, é comum encontrar calçadas com desníveis, a pavimentação inadequada, estreita, falta de acessibilidade, utilizada por veículo como estacionamento ou muitas das vezes ela é inexistente.

A calçada bem projetada e implementada adequadamente, garante segurança para os pedestres, vejamos uma sugestão de calçada:

Figura 13 -Projetos de calçadas



FONTE: MEYER E ZIMMERMANN, Cidades para brincar e sentar, 2020, p. 16.

O Plano Diretor de Goiânia¹⁶, de 2007, apesar de ter dado um tratamento muito modesto aos pedestres e ciclistas, o artigo 6º, VI dispõe em "consolidar a importância do deslocamento dos pedestres, incorporando a calçada como parte da via e submetendo o interesse privado dos proprietários dos lotes, ao interesse público" (Goiânia, 2007). A partir desse dispositivo tiraria da responsabilidade do privado a construção e manutenção das calçadas goianienses e passaria a responsabilidade para a administração pública, no caso municipal. Tratar de assunto que é de utilidade pública, sob a responsabilidade de quem cuida (ou deveria cuidar) do coletivo é fundamental para priorizar o pedestre como categoria. Porém, a respeito desse assunto nada mudou até os dias atuais.

Em 2019, foi publicada a primeira (e única) norma complementar ao Plano Diretor de 2007. Trata-se da Lei Complementar nº 324, de 28/11/2019, que dispõe sobre a construção, modificação, adaptação, manutenção e outras intervenções nas calçadas na capital goiana. Desse modo, sujeita-se à penalidade de multa, caso falte manutenção da calçada na área da faixa livre; falta de construção de calçada; construção ou permanência de rampa na sarjeta; entre outras condutas. E são raras as fiscalizações das calçadas na cidade de Goiânia.

Nesse contexto, a calçada é uma zona transição¹⁷, que contribui e qualifica a experiência e vivência da cidade. As calçadas que são zona de transição nos edifícios públicos na área central da cidade de Goiânia foram alvo de uma pesquisa que avaliou a qualidade das calçadas das capitais brasileiras, realizada pela ONG MOBILIZE, constatando que

Em Goiânia, pedestres não encontram obstáculos na área central, a mais movimentada da capital, já que é uma região com calçadas largas, muitas delas arborizadas, resultado do projeto original da cidade. Não se vê degraus nos passeios, como ocorre em outras cidades do país. Apenas no setor Campinas, a parte mais antiga do centro, as calçadas são mais estreitas (MOBILIZE, 2019, p. 10).

A pesquisa supracitada mostrou que as calçadas mantidas pelo poder público que tiveram a pior qualidade são aquelas majoritariamente em hospitais, centros de

¹⁶ Lei Complementar Nº 171, de 29 de maio de 2007, que dispõe sobre o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Município de Goiânia e dá outras providências.

¹⁷ Assim é classificada a calçada para o autor Jan Gehl (2014, p. 52), "o espaço de transição - onde as edificações e a cidade se encontram - é também vital para a qualidade da habitação e da vitalidade da área urbana do entorno".

saúde, escolas, creches, e locais onde crianças e idosos estão frequentemente circulando. Nessa pesquisa, a cidade de Goiânia se posiciona em 5º lugar entre as 27 capitais das Unidades Federativas (UF's).

As calçadas de responsabilidade privada, que corresponde a maior parte do espaço de circulação pelas pessoas, não foram incluídas e poucos são os estudos e levantamento da existência e condições delas na cidade de Goiânia. Como vimos, a calçada foi se definindo como o local apropriado e exclusivo para o pedestre, assim como para a criança (muita das vezes é o primeiro local de exploração sem supervisão de um adulto), idoso, pessoa com deficiência. Contudo, para ter apropriação de um espaço a regulamentação não é o único instrumento capaz de definir isso. Pois o espaço público

transformou-se em rota de transporte e passagem para os trabalhadores, de carro ou a pé. Quem se locomove somente com objetivos profissionais não conhece mais a perspectiva de usufruir o espaço público com tempo. Com o atual modo de vida urbano, perde-se a consciência em relação à qualidade de permanência que oferece a chance de a pessoa se tornar parte de uma realidade específica da rua, criando um vínculo com ela. (MEYER E ZIMMERMANN, 2020, p. 20)

O vínculo com o espaço se dá a partir das oportunidades, por exemplo, mesmo as ruas sendo local para os veículos, em bairros com pouco movimento de veículos, sem parques e com calçadas danificadas é comum encontrar crianças ocupando as ruas com brincadeiras e jogos. Conforme veremos no próximo Capítulo.

2.2.2 As ciclovias da cidade de Goiânia

A bicicleta sempre foi um meio de transporte muito utilizado em Goiânia, sobretudo no início da história da cidade. No entanto, demorou a entrar na agenda pública, a exemplo da questão da calçada. E isso reafirma que o pedestre e o ciclista sempre foram relegados em suas demandas de mobilidade. A cidade de Goiânia não possui números oficiais que possam indicar a quantidade de bicicletas e qual a sua utilidade. Porém, sabemos que em 2021 o registro de ciclistas lesionados aumentou 240% a mais do que no ano passado (ALCÂNTARA, 2021).

O atual Plano Diretor (de 2007) dispõe sobre o uso da bicicleta e o sistema cicloviário. Atualmente Goiânia conta com 94,7 quilômetros de vias cicláveis (PERES, 2018). Trata-se de uma proporção irrisória frente aos mais de 6 mil quilômetros de vias asfálticas destinadas aos veículos automotores.

Figura 14 - Tipos de vias cicláveis em Goiânia



Crédito de Imagem: Druciaki, V; e Mota, C (2020).

Cabe observar que os menos de 100 quilômetros cicláveis são divididos em: ciclovía¹⁸, ciclofaixa¹⁹ e ciclorrota²⁰. Desses, o primeiro é o meio mais seguro e ideal para segregar a via motorizada, o ciclista, como podemos observar na Figura 15.

Outra medida adotada no tocante à mobilidade por bicicleta foi a Lei nº 9.742, de 20/01/2016, que instituiu o Programa Vou de *Bike* e o Selo Empresa Amiga da *Bike*, que estimula empresas a promover a utilização de bicicleta pelos seus funcionários e clientes, em contrapartida à empresa participante do Programa com

¹⁸ A ciclovía é um espaço fisicamente segregado da via. Caso seja em uma única direção, a largura mínima a ser adotada é de 1,20m. Se for permitido o trânsito em duas direções, a largura mínima deve ser 2,50 m. (RATTON, 2020, p. 8)

¹⁹ A ciclofaixa é um espaço delimitado somente por pintura ou tachões na pista, na calçada ou em canteiros. As larguras ideais mínimas para a ciclofaixa, seja em uma ou duas direções, são as mesmas da ciclovía. (RATTON, 2020, p. 8)

²⁰ A ciclorrota é um caminho onde não existe estrutura exclusiva para o ciclista, o espaço é compartilhado na pista com os demais veículos, normalmente são escolhidas ruas com menor movimento e velocidade mais baixa, em alguns casos possuem sinalização alertando a presença de ciclistas. (RATTON, 2020, p. 9)

incentivos fiscais. O projeto iniciou no mês de dezembro de 2016, com o nome *GyndeBike* distribuiu 150 bicicletas, em 15 pontos da cidade para locação e até o momento realizou quase 260 mil viagens, conforme dados disponíveis no site da Prefeitura. Somente em 2021, incluiu um ponto às crianças, *Gyndebike KIDS*.

2.2.3 O transporte coletivo da cidade de Goiânia

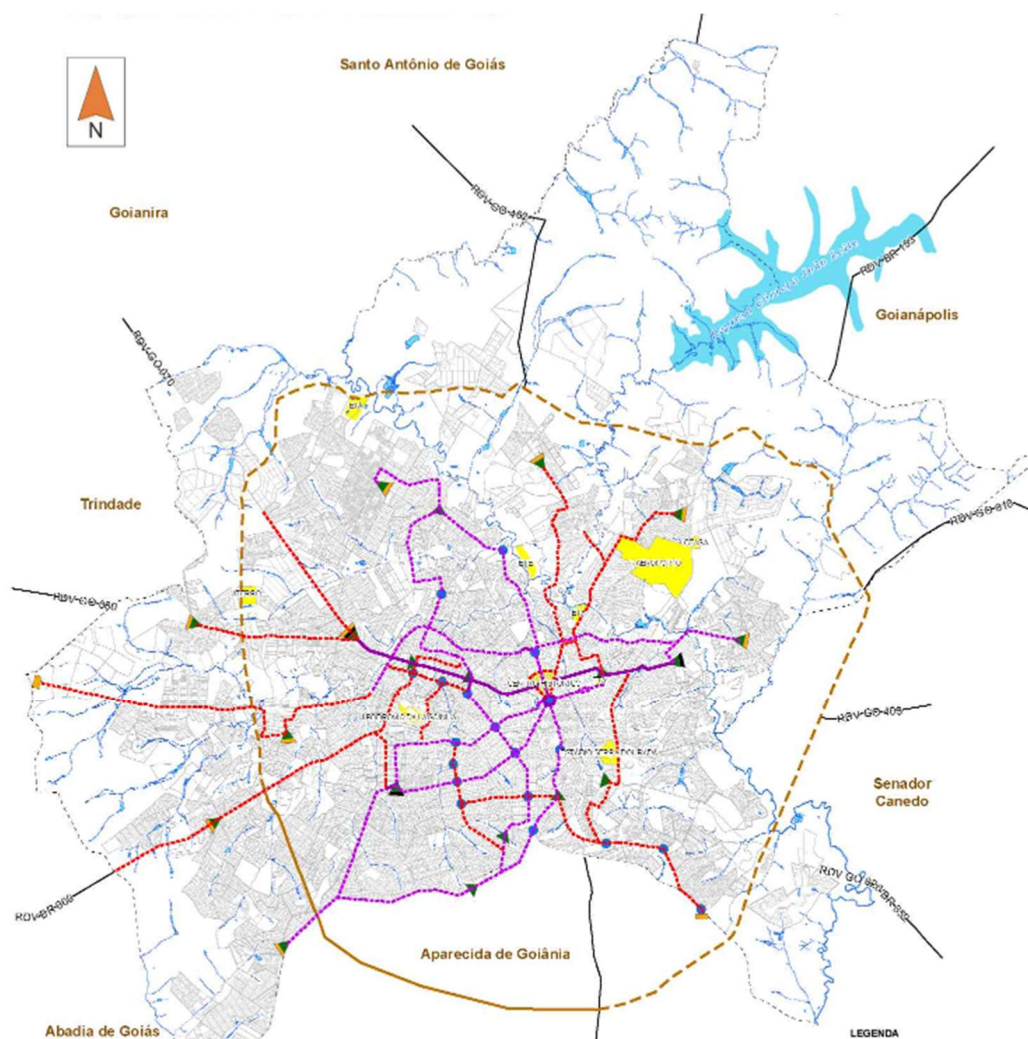
Desde a década de 1990, Goiânia vem passando por uma queda constante na demanda de passageiros de transporte coletivo. Esse período coincide com os poucos investimentos no setor e com o incentivo de aquisição de veículos particulares (4 e 2 rodas). Ainda hoje, observa-se o investimento em obras e infraestrutura para a circulação de veículo individual, tais como: novos viadutos, prolongamentos de avenidas, pontes, pavimentação e construção asfáltica.

Em 2007, o Plano Diretor²¹ da cidade, apresentou no seu artigo 7º, VI “A implementação da estratégia de ordenamento territorial se efetiva: implantando a rede viária básica de forma a privilegiar o sistema de transporte coletivo, cicloviário e o de pedestre”. Com isso, a proposta foi implantar o Sistema de Transporte Coletivo que previu a construção e reforma de corredores exclusivos e preferenciais, estações de integração, de conexão, de modais, ciclovias, bicicletários e estacionamentos.

Na proposta constam sete (7) corredores estratégicos, no mapa está demonstrado pela cor vermelha:

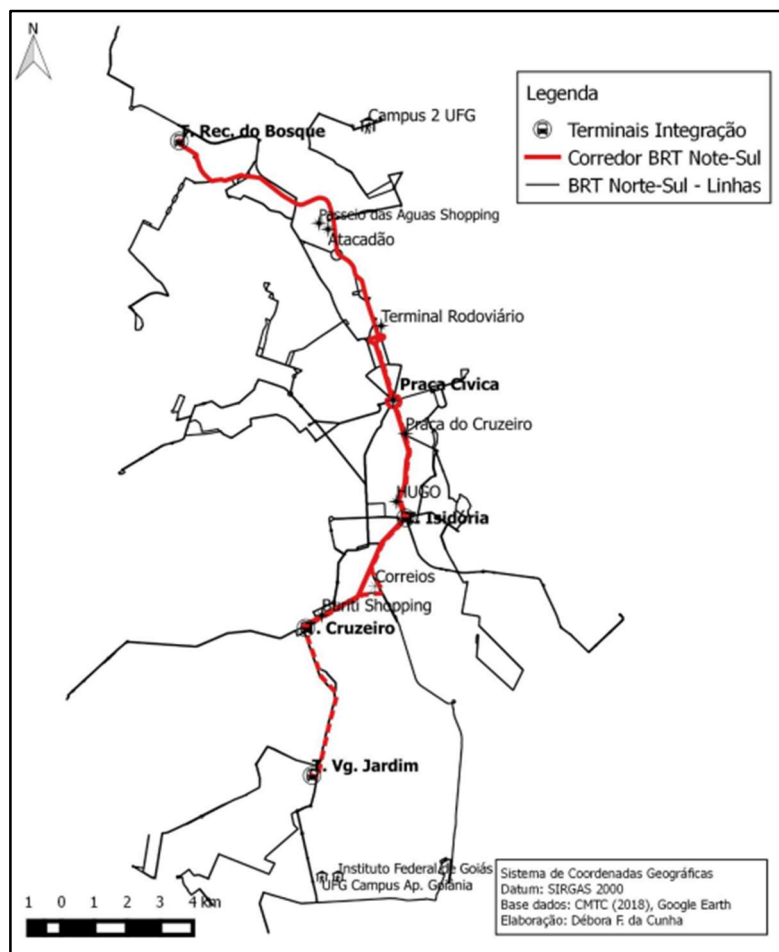
²¹ Ermínia Maricato define bem o que são os Planos Diretores “textos detalhistas e vem intencionados convivem com um pragmatismo excessivo na gestão. Por esse motivo é comum encontrarmos planos sem obras e obras sem planos” (MARICATO, 2008, p.11).

Figura 15 – Sistema de Transporte Coletivo



Atualmente, a cidade de Goiânia conta apenas com o corredor Eixo Anhanguera como exclusivo e por meio do Decreto nº 285 de 29/01/2014, criou a Coordenação da execução do Projeto de implantação do Corredor Goiás (Corredor Norte-Sul) nos moldes do sistema “*Bus Rapid Transit*” - BRT. O traçado do novo corredor exclusivo pode ser observado na Figura 16.

Figura 16 - Traçado e principais trechos do BRT-NS



Fonte: CMTc (2018); Google Earth

É o maior projeto da cidade de Goiânia na área de mobilidade no tocante ao tempo de execução, de orçamento e de extensão. Sendo que até hoje (2021) o projeto não foi concluído. A extensão total da obra é de 22 km, no sentido Norte a Sul até Aparecida de Goiânia, perfazendo um total de 148 bairros em 39 estações de embarque e desembarque. A previsão é de atender até 12 mil passageiros por hora.

Ao comparar o desenvolvimento incompleto do transporte coletivo na cidade, com a elevação do número de veículos particulares de 2 e 4 rodas circulando, como vimos anteriormente, fica claro que na prática quem foi a prioridade.

A prioridade dada às obras viárias tem relação com os financiamentos das campanhas eleitorais, com a visibilidade notável dos seus produtos, mas também se prestam muito ao jogo clientelista. A periferia desurbanizada é uma fonte inesgotável de dependência política que afirma a relação de clientela. O asfalto, especialmente, tem forte apelo eleitoral. MARICATO, 2008, p.12).

A expansão do urbano da cidade é uma consequência do processo de urbanização que não tem mais volta. E para se locomover em longa distância, em uma cidade grande como Goiânia e para as outras cidades que compõem a rede metropolitana da cidade²², é impossível sem a utilização do veículo automotor. O transporte coletivo eficiente, de macroacessibilidade e fluidez é uma das propostas com maior eficácia para a promoção da justiça social, o direito à cidade. Já que ele afronta “a produção das formas destrutivas de urbanização que facilitam a eterna acumulação de capital” (HARVEY, 2014, p. 247), esse ator beneficiado é a classe média com veículo automotor individual.

A precariedade constante dos serviços criou uma imagem negativa do ônibus que, depois, se consolidou como cultura. A sociedade foi ensinada a desgostar do transporte público e passou a vê-lo com um mal necessário, enquanto não era possível mudar para o automóvel ou a motocicleta. (VASCONCELLOS, 2013, p.234)

Vasconcellos afirma, assim como Maricato que o descaso é proposital nos serviços oferecidos para a “periferia desurbanizada”, o sistema de transporte coletivo na cidade vem sofrendo com a falta de estrutura (número de veículos insuficiente para atender a demanda, falta de corredores e faixas exclusivas, entre outros), com valores altos na tarifa há anos. E em todas as campanhas eleitorais esse tema é recorrente. A circulação prioritária do transporte coletivo nas vias de grande fluxo aumenta a velocidade média, a classe trabalhadora que depende do ônibus chega mais rápido ao seu destino, esses são os aspectos primordiais para o transporte coletivo se tornar uma opção.

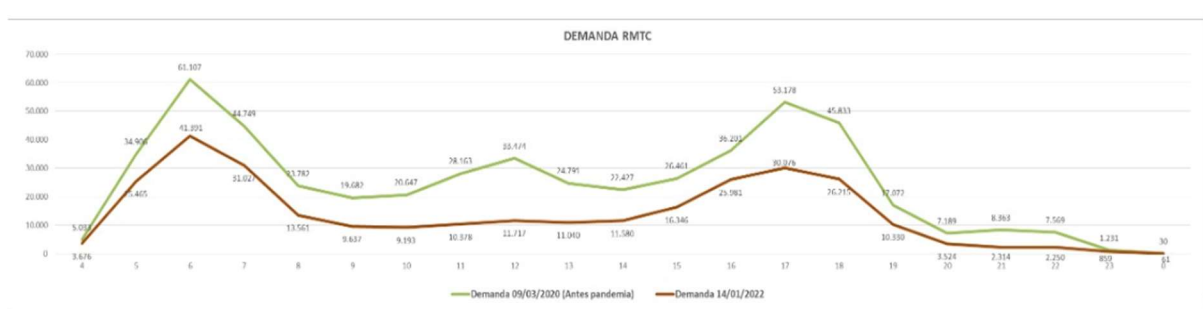
²² A região Metropolitana de Goiânia é composta por 20 municípios são: Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Goianópolis, Goiânia, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nova Veneza, Nerópolis, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade

Figura 17 -Passageiros em terminal de ônibus



Passageiros enfrentam ônibus lotados durante pandemia de coronavírus, em Goiânia, Goiás — Foto: Marina Demori/TV Anhanguera

Figura 18 -Boletim do transporte coletivo de Goiânia



Fonte: Boletim diário da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC)

A Figura 17 registra a falta de organização e a aglomeração que se repete em todos os terminais de ônibus da capital, inclusive no período da pandemia de Covid-19. A classe trabalhadora é a que mais sofre com a demora, lotação e esse veículo precisa disputar espaço com os demais veículos nas ruas, o que diminui a sua fluidez. Na Figura 18, o gráfico faz o comparativo de demanda de passageiros entre os dias 9

de março de 2020 (antes da pandemia de Covid-19) com o último dia 14 de janeiro de 2022.

A degradação desse serviço essencial para a cidade se agravou nos últimos anos, principalmente pelo o período da pandemia, as pessoas com o medo de se contaminar evitam esse transporte. O reflexo é uma perda de 43,2% dos passageiros de acordo com os dados da RMTTC. No ano de 2020 a demanda era de 521.963 de pessoas utilizando o ônibus, no início do ano de 2022 registrou 296.702 passageiros.

Considerando os aspectos apresentados, o transporte coletivo na cidade ainda é uma opção negativa para as pessoas, o que gera consequências dramáticas nos deslocamentos na cidade.

2.3 A mobilidade e a perda da autonomia: o papel das iniciativas educacionais para a manutenção do *status quo*

O termo *status quo* é uma locução em língua latina significa “estado atual”, que relacionamos às iniciativas educacionais para a manutenção da cidade de Goiânia sobre a utilização das ruas a partir do veículo automotor, sendo essa uma das vias possíveis para contribuir com o rompimento do estado atual da cidade com a utilização e priorização do veículo individual. Porém na prática, a educação modulada apenas no aspecto do tráfego distorce e reduz a ideia de mudança e retomada dos espaços públicos da cidade.

A ideia de educação para o trânsito se deu no início da década de 1950, pois acreditava-se que já tinha avançado tanto na elaboração e produção de meios materiais para evitar acidentes de trânsito, tais como: sinalização, equipamentos no veículo entre outros, que chegou a um determinado momento em que se acreditava que não tinha mais nada a fazer, a não ser educar as pessoas. Assim era a observação feita em uma revista de segurança no trânsito alemã, *Zeitschrift für Verkehrssicherheit (1954)*:

Nossas estradas, sinais de trânsito, sinais de alerta em frente aos portões da ferrovia etc., como bem as características técnicas dos nossos meios de transportes já equipados para atender às demandas dos padrões de segurança em um grau tão elevado, que o atual e na verdade, os maiores problemas do tráfego rodoviário já não dizem respeito a estes aspectos. Em vez disso, o problema é o usuário individual da estrada, porque ele é um

impreciso, ser errático, sujeito ao fracasso, simplesmente uma criatura viva (Schöllgen, 1954, p. 105 apud NOWAK, 2016, tradução nossa).

As propostas de educação para o trânsito no Brasil, e em alguns países do mundo, se pautam a partir de um pensamento que recorta a realidade, em que os acidentes de trânsito ocorrem tão somente por descuido, irresponsabilidade do sujeito que circulava pela via. Essa lógica reflete no “como” as iniciativas de educação para o trânsito vêm se desenvolvendo ao longo do tempo “a fim de estabelecer uma forma moderna específica de comportamento civilizado em relação ao trânsito” (NOWAK, 2016, p. 137), que se fundamentam em reforçar as normas e as regras de circulação do veículo.

Vale destacar que, quando nos referimos às expressões “educação de trânsito” e “educação para o trânsito”, tratamos, especificamente, da inserção de diferentes maneiras dos sujeitos no espaço público. A primeira expressão é voltada para a prática no trânsito, sobre o conjunto normativo da circulação para a formação de condutores de veículos automotores. Já a segunda, visa à formação do sujeito para a adoção de posturas e de atitudes voltadas ao bem comum, que, de certo modo, possam favorecer a análise e a reflexão de comportamentos seguros no trânsito.

A distinção do termo é muito importante, pois exige objetivos diferentes em suas ações. No âmbito legal, exige uma hierarquização das instituições para atuação dessas ações, de acordo com o Sistema Nacional de Trânsito previsto em Lei²³ (nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), composto por: Nacional - Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran); Estadual - Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (DETRAN/GO) e Municipal (Goiânia) - Secretaria Municipal de Mobilidade (SMM) e os que são os competentes para executar o que previsto em Lei.

Quanto a composição do SNT o artigo 7º do CTB elenca: Art. 7º Compõem o

Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

²³ De acordo como o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei Federal nº 9.503/97), em seu capítulo VI, a “educação para o trânsito será promovida nas escolas, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios”.

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
V - a Polícia Rodoviária Federal;
VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI (BRASIL, 1997, grifo nosso).

Decorrente dessa essa composição do SNT, é importante ressaltar que a pesquisa volta para essas entidades que compõem o SNT, pois essa é a única iniciativa do país que apresenta uma estrutura organizacional e financeira²⁴ voltada para educação e o deslocamento na cidade, em que é atribuída competência e responsabilidade a cada uma delas.

Iniciamos essa apresentação pela base legal dessa proposta, diferentemente das Diretrizes Curriculares Nacionais (DCNs) que se definem como conjunto de normas **obrigatórias** à Educação Básica, em que orienta o planejamento curricular das escolas brasileiras. Na proposta de Educação para o Trânsito existem também as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito (DNET) aplicadas ao Ensino Fundamental nos anos iniciais (1° ao 5° ano) e nos anos finais (6° ao 9° ano), porém com a finalidade de trazer **orientações** norteadoras à prática pedagógica voltada ao tema trânsito.

As palavras “obrigatórias” e “orientações” grifadas anteriormente foram assim apresentadas para demonstrar o grau de importância e influência na elaboração, planejamento e execução do ato de educar. Na primeira, não existe opção, o texto deve ser obrigatoriamente seguido nas instituições de ensino de todo território nacional. Já a segunda, oferece orientações sem a determinação de estar presente nas ações promovidas na educação para o trânsito. Tal afirmação fica muito evidente quando observamos os temas e atividades desenvolvidas nas instituições que compõem o SNT.

As referências e orientações dadas pela DNET poderão estar no currículo do Sistema de Ensino da Educação Brasileira (como tema transversal), já que vem ao encontro da Base Nacional Comum Curricular (BNCC). Assim como, no SNT, as ações de Educação para o trânsito devem ser organizadas para possibilitar ao aluno:

²⁴ O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET está previsto pelo CTB, artigo 320, parágrafo primeiro, estipula o percentual de 5% (cinco por cento) do valor das multas de trânsito arrecadadas pela União, Estados, DF e Municípios e custear as iniciativas de Segurança e Educação de trânsito no país. O valor deve ser depositado mensalmente, na conta do FUNSET, criado pela Lei nº 9.602 de 21 de janeiro de 1998 e regulamentado pelo Decreto nº 2.613, de 03 de junho de 1998.

- I - Conhecer a cidade onde vive, tendo oportunidade de observá-la e de vivenciá-la; (grifo nosso)
- II - Conhecer seus direitos e cumprir seus deveres ao ocupar diferentes posições no trânsito: pedestre, passageiro, ciclista;
- III - Pensar e agir em favor do bem comum no espaço público;
- IV - Manifestar opiniões, ideias, sentimentos e emoções a partir de experiências pessoais no trânsito;
- V - Analisar fatos relacionados ao trânsito, considerando preceitos da legislação vigente e segundo seu próprio juízo de valor;
- VI - Identificar as diferentes formas de deslocamento humano, desconstruindo a cultura da supervalorização do automóvel; (grifo nosso)
- VII - Compreender o trânsito como variável que intervém em questões ambientais e na qualidade de vida de todas as pessoas, em todos os lugares;
- VIII - Reconhecer a importância da prevenção e do autocuidado no trânsito para a preservação da vida;
- IX - Adotar, no dia a dia, atitudes de respeito às normas de trânsito e às pessoas, buscando sua plena integração ao espaço público;
- X - Conhecer diferentes linguagens (textual, visual, matemática, artística etc.) relacionadas ao trânsito;
- XI - Criar soluções de compromisso para intervir na realidade. (BRASIL, 2009, p. 15)

Observa-se que os objetivos pretendem oferecer uma proposta comprometida com o espaço urbano e a prática do cotidiano do aluno, sobretudo nos itens I e VI, em que propõem vivência na cidade e propostas que possam romper com a “supervalorização do automóvel”. Diante dessa proposta, e na busca de identificar as tendências pedagógicas que cada entidade do SNT tem praticado, é muito importante entender se elas atuam com concepção mais conservadora (prioridade com a circulação do veículo automotor nas ruas), ou se buscam outras formas de reflexões e atuações da criança no trânsito e na cidade.

Diante disso, iremos elencar as iniciativas educacionais das entidades atuantes na cidade de Goiânia para entender se elas estão empenhadas em proporcionar a mobilidade da criança autônoma ou se inspiram em uma ética conservadora de manutenção do *status quo*.

As entidades que executam tais iniciativas são: nacional – Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN²⁵), estadual – Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (DETRAN/GO), municipal – Secretária Municipal de Mobilidade (SMM). Suas atribuições e iniciativas para a educação para o trânsito, sobretudo, são de realizar projetos, planejamento, executar e avaliar em todas as etapas da educação básica brasileira, tais como seguem.

²⁵ Conforme Decreto nº 10.788, de 6 de dezembro de 2021 o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) passou a se chamar Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN)

2.3.1 A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran)

Esse órgão institucional tem como papel articular políticas públicas adequadas e criar interação efetiva entre os Estados e Municípios da federação e sociedade, a fim de construir segurança e qualidade na circulação de todas as pessoas.

Nesse sentido, julgamos oportuno enfatizar que o Contran²⁶, por meio da Resolução nº 722, de 06 de fevereiro de 2018 e, também, da Resolução nº 771, de 28 de fevereiro de 2019, estabeleceu os tópicos, as mensagens e os cronogramas de campanhas educativas de trânsito, no período de maio de 2018 a abril de 2020, cujos lemas foram “Nós Somos o Trânsito” (2018) e "No Trânsito, o Sentido é a Vida" (2019), com metas a serem realizadas, mensalmente, e iniciativas direcionadas à segurança no trânsito, além de ações focadas em pedestres, ciclistas, motociclistas, passageiros e condutores, conforme mostra a Tabela 3.

Tabela 3 - Tabela com os temas definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) para campanhas educativas de trânsito nos anos de 2018, 2019 e 2020:

MÊS	TEMAS 2018	TEMAS 2019	TEMAS 2020
Janeiro e fevereiro	Ações de apoio à Campanha RODOVIDA do Governo Federal (itens de segurança e férias);	—	Respeite o motociclista, respeite a vida.
Março	Campanha de conscientização sobre o respeito ao pedestre;	—	Valorização da Lei Seca e sua importância na redução de acidentes.
Abril	Campanha de conscientização sobre o uso do capacete na condução de motocicletas e ciclomotores;	—	Capacete é Vida.
Maio	Ações de apoio ao maio Amarelo, campanha da sociedade por um trânsito seguro;	Ações de apoio ao movimento Maio Amarelo e a Semana das Nações Unidas sobre segurança viária.	Campanha de educação sobre a utilização do celular quando estamos em movimento, nos papéis de pedestre/ciclista/conductor
Junho	Campanha de conscientização sobre o perigo do consumo de álcool e condução veicular;	Campanha de valorização das Faixas para Pedestres e do Sinal de Vida.	—
Julho	Campanha nacional de respeito aos limites de velocidade;	Ações de prevenção voltadas para o período das férias escolares.	—
Agosto	Campanha de conscientização sobre os riscos do manuseio do celular ao volante;	Campanha de educação sobre a utilização do celular quando estamos em movimento, nos papéis de pedestre/ ciclista/ condutor.	—
Setembro	Campanha da Semana Nacional de Trânsito (18 a 25 de setembro de 2018);	Campanha da Semana Nacional de Trânsito (18 a 25 de setembro de 2019).	—

²⁶ Contran – Conselho Nacional de Trânsito

Outubro	Campanha de conscientização sobre o uso de cinto de segurança e de dispositivo de retenção infantil;	Bicicletas como meio de locomoção, o que saber para se proteger e proteger o ciclista.	—
Novembro	Campanha de conscientização e respeito ao ciclista e do Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsitos;	Campanha de conscientização de preservação da vida no trânsito pelo Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito	—
Dezembro	Ações de apoio à Campanha RODOVIDA do Governo Federal	Bicicleta nas férias escolares e o seu convívio no trânsito.	—

FONTE: BRASIL, Ministério das Cidades/ Conselho Nacional de Trânsito – Anexo da Resolução N° 722, de 06 de fevereiro de 2018 e Resolução N° 771, de 28 de fevereiro de 2019.

Nas Resoluções n° 722 (2018) e n° 771 (2019), percebemos que os títulos de cada ação proposta pelo órgão máximo executivo de trânsito têm como escopo o “homem”, o “veículo”, e a “via”. Desconsideram, dessa forma, a relação linear entre os temas e a sua apropriação, já que esses se organizam a partir da singularidade do sujeito.

Ademais, observamos que a Educação para o trânsito é prevista e imposta conforme a legislação. Contudo, a produção de material didático, quando existe, e o desenvolvimento pedagógico são atribuições de cada órgão de trânsito das esferas municipal e/ou estadual. Em nosso entendimento, essas esferas de governança apenas potencializam a utilização do automóvel na cidade em detrimento de uma mobilidade mais ativa e sustentável no espaço urbano. O uso pleno desses espaços pelos sujeitos, deveria ser a prioridade.

Além disso, não percebemos a busca por novas abordagens de reflexão sobre as condições presentes e as mudanças pelas quais têm passado as cidades, considerando a realidade do contexto atual.

Juntamos a essa discussão a necessidade de reflexão e avanço nas abordagens existentes na educação para o trânsito, para que haja uma conexão direta entre o que se propõe à dinâmica da cidade, ao ensino e aos diversos aspectos dessa dinâmica, nas escolas.

2.3.2 O Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (Detran/GO)

No âmbito estadual, o Decreto de nº 9.437 de 2019 instituiu a Escola Pública de Trânsito do Estado de Goiás (EPT/GO), sob o comando do Detran/GO. O objetivo da instituição é promover a educação para o trânsito em todo o estado de Goiás, seguindo as orientações dada pelo Senatran. As iniciativas de promoção da EPT/GO são destinadas aos 246 municípios de Goiás, envolvendo crianças, jovens e adultos.

Tabela 4 - Tabela de temas e ações definidos pelo Detran/GO por meio do EPT/GO

Período	Tema	Público-alvo
Agosto 2021	Campanha volta às aulas em faculdades	Faculdade Cambury, Faculdade Alfredo Nasser, FacUnicampis e UniAraguaia.
Agosto 2021	Orientação para um trânsito seguro na volta às aulas	Escola Estadual Andreino Morais; Colégio Ipê; Colégio Estadual Juscelino Kubitschek de Oliveira.
fevereiro 2021	Projeto “No Trânsito, o Sentido é a Vida”.	Desenvolvido em parceria com a Secretaria de Estado da Educação, capacitar professores do 6° ao 9° ano para ensinar noções de trânsito aos alunos da rede pública.
janeiro 2021	Blitz Educativa para Motociclista	Motociclista são abordados a importância do uso correto do capacete, do farol e do respeito aos limites de velocidade.
janeiro 2021	Campanha educativa de volta às aulas	Espaço Pedagógico Educacional; Escola Dimensão Raios do Sol; Colégio Intelectual Integral; Instituto Educacional Emmanuel; Colégio Goianiense Adventista; Colégio Progressivo; Centro Educacional Sesc; Colégio Santo Agostinho; Colégio Claretiano
2020 Dezembro	Panfletos no Ceasa	Orientar pedestres na Ceasa por meio de panfletos.
2020 Setembro	Blitz Educativa	Sede da SMT; Praça da Família em Aparecida de Goiânia;
2021 Abril	Detranzinho	Educação infantil e ao Ensino Médio
2021 Abril	Palestras: Direção Defensiva (Direção Segura) e relacionamento interpessoal,	Condutores profissionais e amadores
2021 Abril	Balada Responsável Educativa	Condutores e pedestres para a redução de acidentes.

FONTE: Site do Detran/GO, 2021.

Observamos que as iniciativas são direcionadas em sua maioria para a cidade de Goiânia. Assim como em âmbito nacional, as ações estaduais se baseiam na transmissão dos conhecimentos por meio de abordagens rápidas no trânsito (entrega de material), ou visitas a um espaço controlado de uma cidade em miniatura intitulada “Detranzinho”, geralmente em escolas. O objetivo dessa ação visa sensibilizar alunos

das redes pública e privada de ensino a praticarem e multiplicarem seu conhecimento, de modo a incentivar comportamentos seguros no trânsito. Ali as crianças também têm a experiência com um carrinho de controle remoto, no qual, elas guiam pela “cidade”, obedecendo as regras de trânsito que são acionadas inesperadamente, como por exemplo o sinal vermelho do semáforo.

A ação que até então apresenta um teor educativo, lúdico, acaba levando a criança a atitudes precoces enquanto condutora de veículo motorizado, completamente fora do contexto de suas faixas etárias.

Já o projeto “No Trânsito, o Sentido é a Vida” é uma iniciativa muito interessante e que foi proposta no ano de 2020. Até o momento não obtivemos mais informações da sua realização, uma vez que se trata de uma parceria com a Secretaria da Estadual de Educação-SEDUC - Goiás. A iniciativa consiste em formar professores da rede estadual por meio de um curso de 208 horas, podendo atuar também como instrutores e examinadores de trânsito. Essa proposta se assemelha muito com a experiência que existiu na Universidade Estadual de Goiás, entre os anos 2006 e 2019, que foi o Programa Educando e Valorizando a Vida-EVV.

2.3.3 Secretaria Municipal de Mobilidade (SMM)

A Educação para o trânsito na cidade de Goiânia é realizada pela Secretaria Municipal de Mobilidade (SMM), por meio da Gerência de Trânsito. Assim como os demais entes federados, a SMM tem autonomia para a realização das ações, tanto na área de engenharia e fiscalização, assim como na educação, sendo observada a repartição de competência. O Decreto nº 606, 01/2021 regulamenta o regime interno desta entidade, preconizando que

[...] assim como as atividades de formulação e execução da política municipal de trânsito e de promoção e participação em projetos e programas de educação e segurança do trânsito, observadas as legislações federal, estadual e municipal (grifo nosso) pertinentes (GOIÂNIA, 2021).

Nesse sentido, segue a tabela de iniciativas de educação para o trânsito, desenvolvidas na cidade Goiânia:

Tabela 5 - Temas e ações definidas pela SMM

Período	Tema	Público-alvo
Agosto 2021	Ações Educativas: volta às aulas	Auxílio aos pais e alunos na travessia segura das vias.
setembro 2021	Palestra sobre cidadania nas escolas	Socializar as crianças com as regras de cidadania
Setembro 2021	Seu olhar muda o trânsito – Empatia para ver e ser visto	Para condutores de veículos automotor e ciclistas
maio 2021	Respeito e Responsabilidade, pratique o Trânsito	151 ações em faixas de pedestres
Permanente On-line	Direção Defensiva	Curso de Direção Defensiva da Secretaria Municipal de Mobilidade

FONTE: Site da Prefeitura de Goiânia, Secretaria Municipal de Mobilidade, 2021.

De modo geral, a educação para o trânsito tem prioritariamente a perspectiva de utilização da via por meio do veículo automotor individual, seja o público infantil, adolescente, jovem ou adulto. Porém, observou-se que as iniciativas realizadas pela SMM não se limitaram apenas a veículos e ruas. Também se concentrou em normas de convívio social e vida comunitária.

É evidente a desarticulação entre as esferas de governança federal, estadual e municipal. Inexistente uma proposta segmentada e pautada na criança, voltada a ser criança na cidade, circulando e ocupando os espaços públicos, proporcionando laços efetivos com o espaço a que ela pertence, tendo como objetivo proporcionar nela o desejo de querer cuidar e participar da cidade de uma maneira ativa.

CAPÍTULO 3

3 A CONSTRUÇÃO DA AUTONOMIA DA CRIANÇA POR MEIO DA MOBILIDADE E A CONQUISTA DA CIDADE

O objetivo deste capítulo é contribuir para que a cidade de Goiânia tenha mais espaços ocupados por crianças. O que implica em uma perspectiva que combine oportunidades de caminhar com a permanência da criança (em ficar em pé, brincar, sentar-se, vivenciar), tendo como base a criança e o princípio democrático da cidade para todos e todas. A intenção é ressaltar o que é característica base da cidade (o encontro e a troca) em que todas as crianças, assim como todas as pessoas sejam bem-vindas, indiscriminadamente.

Contudo, não adianta colocar banco na praça, ou rebaixar a guia da calçada sem garantir ao espaço público condições para vivência. Do mesmo modo, há que se pensar nos caminhos que interligam, que levam aos espaços públicos. Por se tratar do espaço urbano, e público, é inadmissível que na cidade possa existir espaços diferentes para públicos diferentes. Isso porque a inserção da criança para brincar encontra-se cada vez mais condicionada a locais privados e padronizados.

Infelizmente, não estamos avançando na direção para garantir a mobilidade autônoma da criança na cidade. Temos de um lado algumas iniciativas interessantes. Em contrapartida, há muitas outras que não estão caminhando de forma decisiva para entender a amplitude do tema. Não se trata de idealizar uma nova cidade, mas sim de questionarmos: onde estão as crianças nos espaços públicos da cidade, sejam os de permanência, ou de circulação? O que é possível fazer para o retorno da autonomia da criança nesses espaços? Como Goiânia pode se espelhar em alguns exemplos bem-sucedidos?

Essas indagações representam uma mudança de paradigma possível, a qual será desenvolvida no presente capítulo.

3.1 Espaços integrados, e não segregados: a cidade segura para a criança, é também para todos nós

Iniciamos essa seção com uma pergunta: como criar noção de espaço público para a criança? É importante ressaltar que identificar o espaço público é uma tarefa difícil até para um adulto. Superar tal fato carece melhorar a vivência do sujeito na cidade, gerando assim novas experiências. Esse é um dos caminhos para apropriação desse conteúdo.

Para aumentar as experiências no espaço urbano, a criança, o pai, a mãe (ou responsável), precisam sentir-se seguros. São vários os fatores que contribuem para o sentimento de insegurança nos espaços públicos. Como vimos anteriormente, perpassa pela violência urbana, seja aquela relacionada à delinquência, seja no que se refere ao trânsito, em que pesem muitos veículos nas ruas com velocidade incompatível com a agilidade da criança.

Toda essa insegurança conduz a sociedade à busca por espaços cada vez mais restritos, adaptados, monitorados e segregados.

As opiniões mudam a partir de experiências de crime, elas mostraram de forma muito clara que a experiência de violência sempre provoca mudanças. Geralmente, a experiência de um crime violento é seguida de reações como cercar as casas, mudar de endereço, controlar as atividades das crianças, contratar seguranças, não sair à noite, evitar áreas da cidade assim por diante (CALDEIRA, 2000, p. 33).

Todas essas restrições modificam o nosso olhar, gerando assim novas sensações e relações com a cidade. Com o tempo, fomos nos defendendo, construindo lugares que trazem sensação de mais segurança. Assim, a lógica da classe média tornou o espaço público cada vez mais abandonado, ao passo que o espaço privado incrementa seu *status* de lugar “seguro para as nossas crianças”.

Para entender essa modificação, Francesco Tonucci faz uma analogia entre as histórias infantis em que o cenário geralmente se passa em uma floresta, sendo esse o local de muitas ameaças e perigo para a criança ir sozinha. E a cidade foi por muito tempo o local próprio para a criança, já que oferecia espaço comum para compartilhar com várias pessoas, realizando todo tipo de atividade, serviço e comércio.

Com essa movimentação, a cidade ganha olhos e quando se tem crianças nas ruas, a todo momento um adulto procura saber onde elas estão, o que estão fazendo, sempre tem alguém para dar notícias do acontecimento.

Nos dias atuais, muita coisa mudou. O lugar hostil, perigoso, injusto e proibido para crianças andarem sozinhas ainda existe, porém é a cidade que vem ganhando tais características. Os muros mais altos, ruas esvaziadas, lugares abandonados são situações que obrigam os adultos a tomarem tal decisão e, com isso, as experiências das crianças na cidade diminuem ano a ano. Devolver a autonomia da criança para as ruas é maior que o desafio.

[...]foco do livro de sua autoria Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo, geraram uma proximidade de moradias entre diferentes classes sociais. Porém, elas se mantêm separadas por “muros e tecnologias de segurança, e as pessoas tendem a não circular ou interagir em áreas comuns.” (Caldeira, 2000 apud MEYER; ZIMMERMANN, 2020, p. 37)

Contudo, importante ressaltar que além do espaço privado para a criança, os espaços públicos atuais que são destinados para a criança passaram pelo processo de modificação, em que resultou em *design* de *playgrounds*, ou praças com brinquedos padronizados, sendo comuns em várias cidades ao redor do mundo. Esses espaços determinados para a criança e escolhidos por adultos têm como principal premissas diminuir o risco da criança. A despeito da proteção frente à violência urbana, para muitas crianças são esses os únicos locais que a levam a ter uma experiência com a cidade.

E no caso, frequentar apenas esses espaços se tornam impróprios para desenvolvimento pleno da autonomia, já que são locais distantes de casa e para uma criança menor precisa da companhia de um adulto para acompanhá-la. A padronização dos parques é uma outra questão, já que todos têm terreno plano, escorregador, balanço, ou seja, o ato de brincar nesse espaço é pré-definido pelo adulto.

O primeiro instrumento que entra em ação para a realização de um jardim, de um parque infantil, é o guindaste. Segundo os adultos as crianças gostam de jogar em terreno plano, sem se importar que o espaço horizontal pode ser interessante para elas, desta forma eles permitem que sejam facilmente

monitorados. A criança deve jogar sob vigilância! Um segundo aspecto preocupante é que os adultos dizem às crianças como as brincadeiras devem ser realizadas nesses espaços. Nós, adultos, esquecemos rapidamente que brincar está ligado ao prazer, e prazer - vamos tentar pensar sobre nossas experiências de prazer adulto - o mal é combinado com controle e vigilância. As instalações são destinadas a brincadeiras repetitivas e banais, como balançar, deslizar e dar virar, pensando que a criança é mais como um hamster do que um explorador, um pesquisador, ou um inventor. São brinquedos para jogos específicos, que devem ser usados assim como os adultos pensam; e como as crianças se cansam rapidamente deles, então, para torná-los diferentes e novos, eles tentam usá-los de uma forma pouco ortodoxa, e os jogos tornam-se perigosos ao saltar do carrossel em movimento; desce em pé no escorregador, balanço suspenso por uma única corda no balançar como corsários ao embarcar ou pendurar nas duas cordas com suas cabeças para baixo. Esses pacotes de jogos são todos iguais apenas porque representam um estereótipo: a presença de escorregadores, redes e carrosséis garantem que o adulto pai perceba facilmente que o gerente adulto usou dinheiro público para realizar um serviço para seu filho. Quer as crianças gostem ou não é algo que importa pequeno (TONUCCI, 2015, p.8)

Figura 19 - Parque da Praça do Garavelo, Goiânia/ GO



Fonte: Jornal Dia on-line, praça do Garavelo, Goiânia/GO

Garantir a segurança urbana para a criança sem segregá-la dos espaços de vivência é possível. Podemos encontrar exemplos no relatório *Cities Alive: Designing for Urban Childhoods*, de 2017, onde indicam princípios chaves para o planejamento da cidade “amiga da criança”. Trata-se de uma perspectiva para além de ‘parquinhos’, apresenta experiências de ruas e espaços que se integram para oferecer oportunidades voltadas à infância bem-sucedida. Para isso, o planejamento “deve ser

baseado em evidências e centrado no usuário. Considerar e compreender o contexto da perspectiva de uma criança irá gerar soluções inovadoras e adequadas ao seu propósito” (ARUP, 2017, p. 55, tradução nossa).

Assim, o espaço tem que combinar o livre acesso e a mistura de uso, tal como elementos naturais, equipamentos lúdicos, pedagógicos, de desenvolvimento motor, espaços livres, permitindo assim, que crianças e todas as outras pessoas realizem atividades compartilhadas.

No relatório são apontados 7 (sete) grupos de benefícios para as crianças, incluindo todas as outras pessoas das cidades. São benefícios como saúde e bem; economia de local; segurança; comunidade mais forte; natureza e sustentabilidade; resiliência; catalisador para melhorar a cidade. Nesses grupos de benefícios, cada um é exemplificado por experiências bem-sucedidas em diversos países. O Brasil se apresenta no grupo “segurança”, Projeto Criança Fala, idealizado pela Empresa de Consultoria e Assessoria em Projetos Sociais e Urbanos Cria Cidade, na cidade de São Paulo, dando importância à voz e ao olhar da criança para elaborar e executar políticas públicas.

Essa experiência é muito semelhante ao que acontece em algumas cidades italianas como, por exemplo, a bem-sucedida experiência de democracia participativa intitulada “Conselho das Crianças” (TONUCCI, 2015, p. 24). Trata-se de uma instância consultiva e deliberativa, em que esses membros (todas crianças representantes de diversas escolas, elegidas por sorteio), são estimulados a se expressarem livremente por meio de grupo de estudos, de soluções e ideias aos espaços reais da cidade, dentre outros. Logo, colaborando e participando, juntamente com os técnicos (engenheiros e arquitetos), desenvolvem projetos de intervenção urbana cuja concepção é voltada à dimensão da criança. No caso, a criança contribuiu através de desenho, onde,

[...] conheceremos as necessidades e desejos das crianças, que eles provavelmente não serão capazes de ser traduzidos na prática como eles expressaram, mas que fornecerá indicações valiosas para os projetistas encarregados de realizar o esboço, projeto. Podemos ter certeza de que se as crianças participarem do projeto da cidade, elas vão sentir, hoje como crianças, amanhã como adultos, “deles”, a cidade para cuidar e defender, como todos nós fazemos em nossa casa (TONUCCI, 2015, p. 25).

Além de modificar o espaço para a criança, isso implica em aquisição de pertencimento, de inclusão, de estabelecer vínculo com a cidade. Assim, a criança como sujeito pode se posicionar e participar de forma ativa.

Aqui se abre outro tema que tem algumas cidades da nossa rede como modelos. Uma muito emblemática e importante é Pontevedra na Espanha. É uma cidade que não é tão grande, com cerca de 85 mil habitantes, na região da Galícia (entre Santiago e Vigo). É uma cidade que nesses últimos 20 anos tem mudado totalmente a sua mobilidade. E tem mudado porque o prefeito e seu gabinete são pessoas muito evoluídas (TONUCCI, 2021, p. 12).

A evolução mencionada pelo prefeito de Pontevedra parte da dimensão de que fazer política é uma ciência ligada a interesses. Porém, instigar a participação da criança com elaboração de argumentos e novas ideias para os espaços públicos é a base para a construção da vida em sociedade.

Nesse caso, as propostas desenvolvidas com as crianças se apresentam mais eficazes. Isso porque são criados canais de comunicação que transcendem as expectativas do *para* e *pelos*, atrelando desde o início, a ideia de um planejamento urbano mais participativo. Para isso,

- Os adultos mostram curiosidade e disposição para aprender, incentivando as crianças a se expressarem;
- Os adultos ouvem as crianças em audiências e aprendem com elas;
- Os adultos constroem diálogos com as crianças. (MEYER e ZIMMERMAM, 2020, p. 52).

Na Itália existem alguns modelos assim como, a título de exemplo, os Conselhos Comunitários de Crianças, desde 1960, que foram iniciativas das prefeituras juntamente com a Unicef. As propostas que se posicionam como inovadoras são aquelas incentivadas na escola, começando por aquelas que fazem parte do seu cotidiano. Trata-se de colocar na discussão da criança questões básicas, como a casa, a rua, o jardim, a vizinhança que não deixam de ser decisões primordiais e sociais básicas.

3.2 Reorganizar o espaço público: alguns exemplos possíveis para Goiânia

Reorganizar a cidade para a criança, é possível? Essa é uma pergunta desafiadora, neste trabalho não será possível responder e trazer uma resposta

satisfatória. Porém, muitas mudanças já estão acontecendo e sabendo da importância das cidades no desenvolvimento, no comportamento e na saúde das crianças, é possível em um curto prazo, realizar intervenções que minimizem a exclusão vivenciada por elas.

Já que reorganizar toda a cidade depende de um encadeamento de ações que estão centradas no Plano Diretor, em leis complementares, vontade política. Propomos reorganizar o espaço público, pois partimos de ações pontuais e que são possíveis de serem realizadas na cidade de Goiânia.

Iniciamos com o Programa Rota Escolar Segura da cidade de São Paulo. Esse projeto visa prevenir acidentes com crianças nas áreas escolares, incentivando a utilização de rota a pé realizada pelos estudantes paulistanos, tendo como objetivos:

- Melhorar a visibilidade das crianças nas travessias de pedestres (propondo travessias elevadas e avanços de passeio junto às travessias);
- Propiciar maior segurança aos alunos próximo aos portões de entrada e saída das escolas (extensões de passeio, áreas de interação);
- Aumentar a utilização das faixas de pedestres pelos estudantes: propor distâncias menores entre travessias, reduzir a extensão da travessia, implantar focos semafóricos para pedestres, iluminar as faixas;
- Implantar sinalização de redução de velocidade (30 km/h) acompanhada de dispositivos moderadores de tráfego, tais como: rotatórias, travessias elevadas, lombadas físicas, chicanas estreitamento de pista. (GST, 2019, p. 12)

Nessa proposta, as crianças se reúnem e seguem o caminho para a escola a pé, sempre em grupo e com um adulto monitorando e supervisionando o trajeto. O projeto envolveu 33 escolas (todas públicas), com estudantes entre 7 a 19 anos. O estudo foi dividido em 5 (cinco) setores, e buscou entender o nível de violência no trânsito nos espaços escolhidos, identificando a existência, ou não, do mobiliário urbano dos locais, no caso da ocorrência de acidente de trânsito, o local, a hora e os tipos de acidentes recorrentes.

A intenção foi entender “onde as crianças estão”. Para isso, foi realizada uma pesquisa por meio de questionário nas escolas envolvidas. Os resultados que destacamos são: “o trajeto casa-escola é feito majoritariamente a pé (65,8%), seguido do transporte escolar (13,3%), do transporte público, ônibus e/ou metrô (10,0%) e, por último, do carro particular (9,1%)” (GST, 2019, p. 31). A equipe pesquisadora elencou as vias mais utilizadas no percurso casa-escola com as seguintes questões: o que acharam da estrutura do espaço que as crianças percorriam; as condições das

calçadas; o que acharam da velocidade dos veículos nas ruas; se já tinham presenciado alguma violência nas ruas.

Assim, após a coleta e tabulação dos dados, o órgão municipal de trânsito realizou uma vistoria nos pontos indicados na pesquisa, verificando as condições seguras, ou não, para o ato de caminhar das crianças. A reestruturação do caminho incluiu estratégias para a redução de velocidade dos veículos nas ruas e outras implementações, tais como:

[...] uma chicana, através da mudança da trajetória dos veículos em ambos os sentidos, criando uma sinuosidade das faixas de rolamento com estreitamento da pista. A sinalização foi complementada com a implantação de canteiro central que serve como divisor de pista e apoio para os pedestres e, ainda, travessia elevada, elemento que além de contribuir para reduzir a velocidade, torna os pedestres e principalmente as crianças mais visíveis aos motoristas. Foram previstas também faixas de pedestres [...] bem como os rebaixamentos de guias junto a todas as travessias, placas de advertência de área escolar com fundo verde limão juntamente com a advertência de faixa elevada e placas de regulamentação de velocidade 30km/h. [...] foi proposto ainda o remanejamento do ponto de ônibus existente no local para evitar que os coletivos obstruam a faixa de travessia de pedestres e o fluxo de veículos quando parados. (GST, 2019, p. 39)

Dessa forma, foram realizadas intervenções em todos os pontos, assim como intervenções temporárias para medir o grau de eficácia antes e depois. Essa verificação passou a ter a participação da população local por meio de um cartaz exposto com a pergunta: “Como você prefere essa rua? Assim?” Com uma imagem ilustrando como a rua era (sem sinalização e sem o movimento de crianças e adultos). “Ou assim?” com uma imagem atual com crianças e adultos atravessando a rua com sinalização, conforme podemos observar na Figura 20.

Figura 20 - Rota Escolar Segura

Fonte: Foto retirada do Relatório Rota Escolar Segura: Conjunto Habitacional José, 2019, p.57

A proposta se preocupou em identificar a criança no espaço urbano, a sua necessidade e dificuldade. A partir daí, com o diagnóstico da demanda apontou-se as situações positivas e as negativas do percurso. Resultou em uma proposta que trouxe significado à mobilidade da criança, repensando a segurança e todo o caminho delas. Não só as crianças foram beneficiadas, mas toda a população local, já que intervenções dessa natureza promovem a mobilidade a pé mais segura para todas as faixas etárias.

Outra experiência semelhante acontece na cidade de Barcelona, na Espanha. Nessa proposta, a criança vai até a escola de bicicleta, em grupo e com segurança. O projeto é intitulado de *Bicibus*, e acontece todas as sextas-feiras (Figura 21). Mesmo a cidade de Barcelona, na condição de referência mundial em mobilidade urbana, notadamente, a ativa por meio de uma rede cicloviária, a criança não tem autonomia para utilizar tal espaço. O receio dos responsáveis é que a ciclovia não ofereça segurança à criança nos outros dias da semana, já que os veículos passam muito próximos às bicicletas.

Figura 21 - Famílias formam 'Bicibus' na ida para a escola



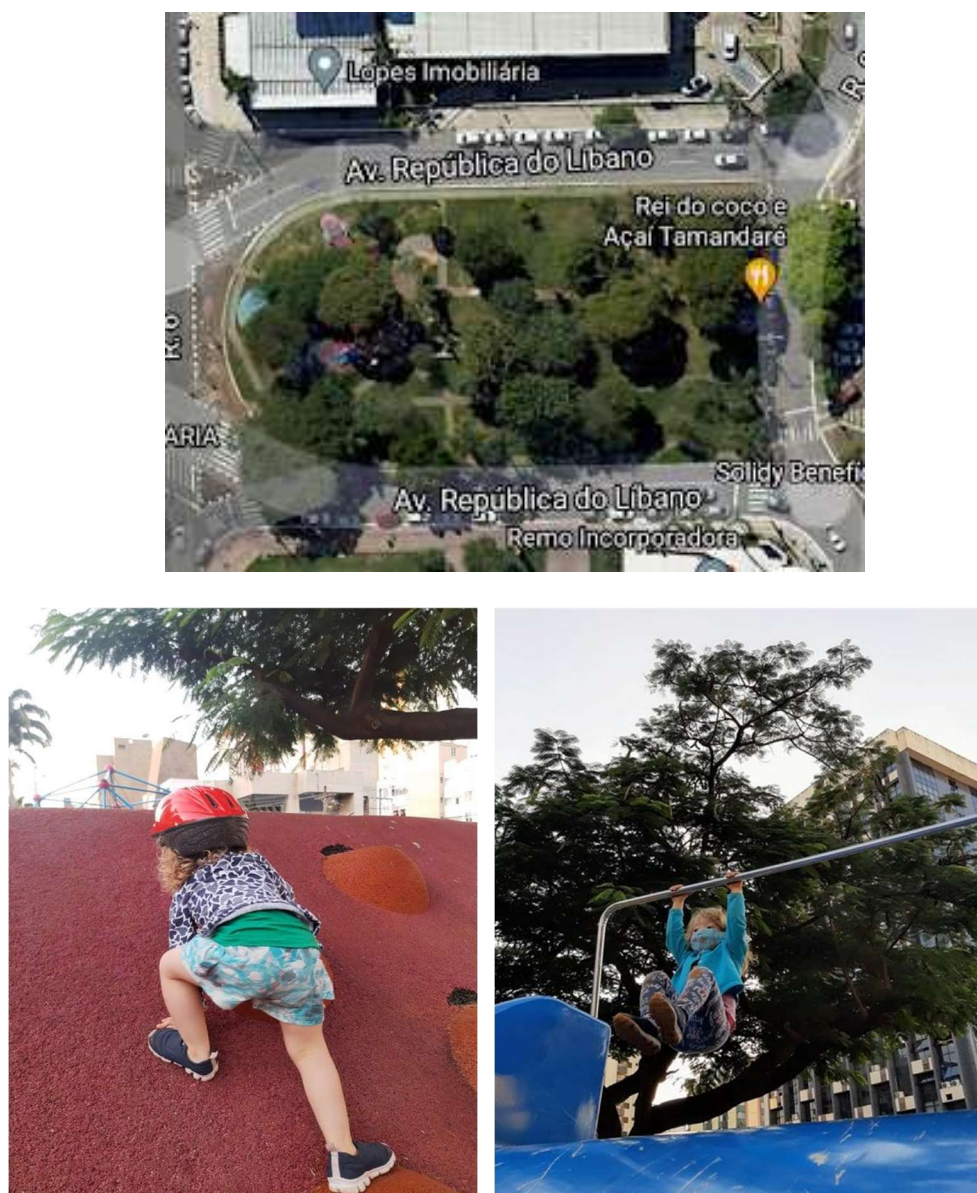
Fonte: Jornal *El País*, 2021.

Porém, o percurso do *Bicibus* ainda se restringe às escolas do centro da cidade. O projeto é bem simples, existem apenas 3 (três) pontos de parada e o ingresso das crianças no grupo pode acontecer a qualquer momento. Muitas são as crianças que aguardam não só com bicicleta, mas com patins, patinetes, *skates*, acompanhadas pelos seus pais ou responsáveis, ou não. Esse grupo ocupa as duas faixas de circulação nas ruas por onde passam, tendo o apoio da prefeitura que cede duas viaturas para escolta e controla o trânsito.

Para as duas propostas foi considerado o trajeto mais comum que a criança realiza: o caminho de casa até a escola (vice e versa). Em ambas, a companhia de um adulto com a criança foi dimensionada. A área de transição foi outro fator primordial para o incentivo da mobilidade da criança para chegar até o local pretendido.

Para exemplificar, tomemos o espaço de um parque infantil localizado no setor Oeste, em Goiânia, na Praça Estado da Palestina. A escolha desse parque se faz necessário, pois ele tem estrutura diferenciada, com morro e uma área verde bastante atrativa e lúdica para a criança.

Figura 22 – Mosaico: Parquinho da Praça Estado da Palestina, St. Oeste, Goiânia/GO



Crédito: Vinicius Druciaki, 2021.

Ainda que seja um dos poucos espaços públicos lúdicos de Goiânia, pergunta-se: como se chega a tais espaços? Quais meios estão disponíveis e para quem é possível ir até esse ou outros espaços? os caminhos são contínuos ou descontínuos? Aos que vivem há alguns metros, é possível ir a pé, a despeito de passarem por movimentadas vias. Quem mora em um raio de até 1.500 metros já encontra muitas dificuldades para usufruir desse espaço, já que as vias e a estrutura de circulação desestimulam a caminhada. Quando extrapolamos esse raio, nos deparamos com

outra questão: quantos bairros e setores dispõem de equipamentos semelhantes, para que se evitem grandes deslocamentos?

Diante disso, o uso do automóvel para se chegar até esses espaços (para quem tem), torna-se uma prática de mobilidade comum ao passo que poderia ser realizado a pé ou por bicicletas. E para completar, as vias carregadas que circundam essa praça tornam esse lugar inseguro para as crianças, levando em conta o grau de autonomia e o senso de perigo que possuem.

Mas, por que as pessoas hoje querem que a segurança seja dada, e não a pensam como algo a ser conquistado por meio de uma intervenção? Por que essa exigência de haver garantia de 100% de segurança no caminho para um playground para que a criança possa sair sozinha de casa? E se fosse escolhido um outro caminho até lá? (MEYER; ZIMMERMANN, 2020, p. 38)

Essa consciência de segurança conquistada é um tema a ser redimensionado tanto para aqueles que projetam e tomam decisões para a cidade, assim como para as pessoas que utilizam os espaços.

3.3 Ampliar as abordagens educativas, tendo como eixo todas as possibilidades de deslocamento na cidade por meio de priorizar a autonomia da mobilidade da criança

A necessidade em ampliar as abordagens educativas da mobilidade da criança se dá, por ela não se encaixar na proposta atualmente executada pelas instituições de trânsito do nosso país. Contudo, ampliar esse modelo tem a ver com o que entendemos como qualidade de vida na cidade.

Diante disso, questionamos e colocamos em discussão, o fato de que as abordagens relacionadas ao tema “trânsito” são desenvolvidas aleatoriamente, sem cronograma e avaliação de ações, e sempre dando prioridade ao automóvel nas vias pelas entidades do SNT. Isso porque as concepções de trânsito e mobilidade são completamente distintas, embora relacionadas, conforme tratado no capítulo 1.

A título de ilustração, seguem alguns exemplos de como os professores da Educação Básica tratam do assunto enquanto tema transversal. Em 2010, a pesquisa “Projeto Rumo à Escola” (2010), desenvolvido pelo Denatran e Unesco, com 225

escolas, 19 mil professores e 280 mil alunos. O estudo envolveu estudantes do Ensino Fundamental I e II (1º ao 9º), em quinze (15) capitais brasileiras. O objetivo era conhecer a realidade educacional e suas condições para trabalhar com a temática trânsito na transversalidade, a partir da percepção dos alunos sobre o Projeto Rumo à Escola.

Essa pesquisa demonstrou a facilidade dos professores em desenvolver atividades com temas transversais diversos, mas ressaltou a dificuldade de “entendimento dos professores (...) em visualizar o trânsito fora do tradicional conceito (homem – veículo – via)” (SOUZA, 2010, p. 72). Uma das questões do projeto de pesquisa, realizado junto aos alunos, na faixa etária de 6 e 15 anos, é a seguinte: “qual a primeira coisa que lhe vem à cabeça quando ouve a palavra trânsito?” Como resultado:

Ao se fazer a verificação dos resultados individualizados por categoria, observa-se um elevado número de representações voltadas para o semáforo, a via e o meio de locomoção, a sinalização com placas e pedestres, que juntas somaram 82,9% das imagens apresentadas nos desenhos. (...) O trânsito fica restrito ao espaço do trinômio “homem”, “veículo” e “via”, vistos quase sempre de forma negativa ou como um mal necessário. Quando agrupados, a dimensão “acidentes” também toma proporções de destaque, chegando a quase 60% (SOUZA, 2010, p. 61).

Na pesquisa, chegou-se à conclusão de que “quando se trata do tema trânsito, percebe-se a possibilidade de apoio técnico e parceria dos órgãos públicos e instituições privadas” (SOUZA, 2010, p. 61) que por sua vez tem uma visão conservadora a respeito da utilização e compartilhamento da via e dos demais espaços públicos.

Nesta abordagem, as ações se limitam em temas e regras de trânsito e o significado das placas de sinalização que são destinadas aos motoristas. Essa abordagem classificamos como visão conservadora para a criança, já que desqualifica as capacidades da criança e tolhe as possibilidades de desenvolvê-la o direito à rua, a brincar, à cidade.

E como ampliar o tema trânsito para mobilidade? O autor Francesco Tonucci, 2005, nos apresenta algumas possibilidades no seu livro “Cidade Para Crianças”. Sua proposta amplia não só as abordagens da educação para trânsito, mas também as do Educação Básica. A exemplo, a “educação ambiental” em que a criança é envolvida em projetos de preservação dos rios, da fauna e flora, reciclagem. Podemos partir na

proposta de “ajudar os alunos a conhecer e controlar o ambiente que vivemos” (TONUCCI, 2005, p.52), já que a cidade é o ambiente que também sofre com a degradação.

Se as crianças vão para a escola sozinhas acabam conhecendo a vizinhança e seus personagens de referência, como o guardião, o empresário, o idoso; acabam por saudá-los à medida que passam, reconstruindo assim um tecido de solidariedade que pareceria irremediavelmente perdido. Crianças que vão para a escola sozinhas experimentam os diferentes climas das diferentes estações, o sol e a chuva, a neve e o nevoeiro, experimentando um prazer que nós, adultos, aparentemente já esquecemos, o prazer de usar o guarda-chuva e as sapatinhas, e saber de maneiras diferentes, com luzes diversos, com cheiros diferentes, o próprio ambiente envolvente. (TONUCCI, 2005, p.53)

Nessa dimensão, as crianças são retiradas dos espaços por diversos fatores, sobretudo por conta da violência urbana e o medo motivado pelos veículos automotores nas ruas. Superar essa proposta de ensinar é um propósito que é possível. E tem que partir de reflexões iniciadas em sala de aula e ampliada para a vivência. É claro que nem todas as crianças vão para a escola a pé, mas é possível promover o dia e tornar isso um evento, a exemplo da proposta apresenta “Rota Escolar Segura”. As crianças podem escrever uma carta pedindo apoio ao prefeito da cidade, assim como endereçada ao secretário de trânsito da cidade.

A partir dessa experiência as crianças pode ampliar sua relação com os elementos no seu caminho, tais como: observar os espaços apropriados para uma caminhada segura, a vizinhança, o sentimento e a emoção em realizar esse percurso com a turma, o que mais chama atenção, quais os conflitos, o que falta e o que está diferente no percurso nos mobiliários urbanos, enfim, permita que esse momento torna-se uma laboratório de estudos e investigações.

É importante pensar em uma rede de integração entre a escola e a cidade, mediante uma proposta pedagógica que extrapole os muros da escola para utilizar o meio urbano e social como agente educativo. Afinal, a escola não é a única via de aprendizagem, mas sim uma entre muitas possibilidades de se adquirir conhecimento. A escola integrada com os espaços público – ruas, parques, praças, museus – promove a participação e alfabetização urbana das crianças. A cidade vem a se tornar cidade educadora. (BRASIL, 2010, p. 106).

A importância dessa atividade está em proporcionar uma relação das pessoas com a cidade, sem ter uma máquina (automóvel) para intermediar. Demonstrar para

a criança que a cidade está em constante transformação, e a direção dessa transformação pode e deve ser modificada. Não significa que o automóvel deverá ser descartado, que a utilização dos parques e *playground* deverá ser abandonado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho, resultado de diálogo pedagógico-geográfica à luz dos estudos sobre cidades, buscamos dar visibilidade para as cidades enquanto recorte espacial (com ênfase em Goiânia); para a mobilidade urbana enquanto fenômeno, prática social; e para a criança enquanto sujeito, sendo que a dimensão da educação foi o eixo condutor nessa relação. Logo, a trajetória percorrida nesta pesquisa apontou para um caminho positivo possível, que deve ser aprimorado e continuado.

A revisão teórica que sistematizamos nos permitiu compreender o que faz a cidade ser uma cidade, no que tange ao conceito de mobilidade urbana, bem como o significado da criança enquanto sujeito. Essa, que deveria ser mais ativa, protagonista e visibilizada, acaba sendo relegada em um ambiente que não a prioriza. A criança não precisa ser definida. Precisa ser compreendida em todas as suas dimensões em pleno processo formativo – psíquico, cognitivo, biológico, social e cultural. A cidade tem um papel fundamental, quase que determinante, por meio de suas representações e produções no processo formativo de uma criança, que é ensinar por meio de seus elementos uma concepção de ambiente socialmente construído e de coletividade, ou se mostrar como um ambiente hostil, e ensinar a lógica do individualismo e da fragmentação.

Portanto, entendemos que a mobilidade urbana deve ser pensada como um atributo democrático e saudável das cidades, tornando acessível os benefícios da urbanidade a toda a sociedade. Buscamos jogar luz sobre a ampliação das possibilidades de mudanças significativas no aspecto da mobilidade urbana em Goiânia, cujo espaço tem se projetado na contramão da perspectiva de uma cidade voltada para pessoas.

Uma cidade viva, segundo Jane Jacobs, é aquela que se tem movimento espontâneo das pessoas nas ruas e nas calçadas. Já o oposto, caminha para morte dela. E é o que presenciamos, os veículos automotores individual ocupam o maior percentual das áreas públicas da cidade, seja em movimento ou estacionado. Poderíamos dizer que Goiânia, ou parte dela, “está morta”, fazendo analogia com a autora?

A mobilidade é um ato essencial à vida na cidade. Mas não se trata de qualquer mobilidade, pois trata-se daquela em que todos podem compor diversas práticas

sociais de deslocamento com as mesmas condições de acesso, seja aos meios de transportes, aos lugares, e com direito à escolha por qualquer modo.

Também enfatizamos que a investigação do tema não foi despretensiosa, pois sabemos que o deslocamento tranquilo, seguro e adequado enfrenta dificuldades de diversas ordens, além de não ser a única solução para os problemas referentes à mobilidade urbana na cidade.

Logo no início do trabalho, foi questionada a mobilidade urbana diante da transformação da cidade de Goiânia e analisamos a concepção dessa que foi projetada a fim de que não houvesse problemas de circulação de pessoas, e, durante algum tempo, isso parece inquestionável. No entanto, a dinâmica da cidade deu outro rumo à situação. Já que optamos pela pesquisa bibliográfica e documental, essa estratégia possibilitou a compreensão de que o processo de crescimento e expansão da cidade levou a ações ligadas às políticas públicas de mobilidade urbana, as quais valorizam mais os veículos automotores, em detrimento dos (as) cidadãos (ãs) que utilizam o transporte coletivo, a bicicleta, ou andam a pé. Isso ocorreu mesmo diante do Plano Diretor de 2007, o qual preconiza equalizar, significativamente, a desproporção entre os modos de mobilidade.

Diante disso, consideramos que o impacto negativo da situação da mobilidade urbana com prioridade no veículo privado em Goiânia segue a lógica nacional estadual, desde iniciativas como regulamentação do uso e manutenção da calçada, implementação e ampliação das ciclovias; os investimentos em infraestruturas no transporte coletivo, até as iniciativas educacionais.

Para a realização da pesquisa houve alguns contratemplos decorrentes do período da pandemia, tais como dificuldade em ir a campo para realizar a pesquisa em escolas públicas goianienses, assim como na mudança das estratégias para coleta de dados na cidade de Goiânia. Apesar desses contratemplos, a pesquisa contribuiu nos seguintes aspectos:

- Na importância da reconquista do espaço público, principalmente da rua e da calçada para as crianças e a vitalidade da cidade;
- Na mudança de perspectiva de pensar a cidade a partir da mobilidade da criança;

- Para pensar além do espaço físico isolado (parque, *playground*) e padronizado para as crianças;
- Para a diminuição das barreiras na cidade que freiam o desenvolvimento da criança;
- Para a sensibilização e revisão do papel que a cidade tem para as crianças;
- Avançar nas propostas de educação para os profissionais da área de trânsito, assim como para a geografia urbana.

Em suma, espera-se que o presente trabalho de pesquisa estimule e provoque novas abordagens do tema, ampliação dos enfoques e dos lugares. A compreensão do espaço urbano, da produção de sentidos e significados no mesmo e dele em nós, das formas de mobilidade, e da relação com a criança, cumpre sobremaneira um importante papel social na produção do conhecimento, e, quem sabe, no acúmulo de forças para o pleno direito à cidade.

REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, Thalys. **Goiás tem a maior alta de ciclistas feridos em acidentes do Brasil**. Revista Metrôpoles: set/2021. Disponível em:

<<https://www.metrolopes.com/brasil/goias-tem-maior-alta-de-ciclistas-feridos-em-acidentes-do-brasil>> Acesso em 10/10/ 2021.

ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos. **Gestão da Mobilidade Urbana**. Curso de Gestão da Mobilidade Urbana, 2013. São Paulo. Parte I.

ARAGALL, Francesc. **Conceito Europeu de Acessibilidade**. Tradutor: Stella Pamplona Chaves (SNRIPD), 2003 – Disponível em:

<<http://www.crefito10.org.br/cmslite/userfiles/file/ACESSIBILIDADE/Conceito%20Europeu%20de%20Acessibilidade.pdf>> Acesso em: 30/07/2020.

ÁRIES, Philippe. **História social da criança e da família**. Rio de Janeiro: LTC, 1981.

ARUP, Foresight, Research and Innovation and Integrated City Planning Teams. **Cities Alive: Designing for Urban Childhoods**. December, 2017.

BJÖRKLID, Pia & GUMMESSON Mats. **Children's Independent Mobility in Sweden**. Stockholm and Borlänge, 2013.

BRASIL. Agência Nacional de Notícias (IBGE). **Censo 2010 revela: mais da metade dos domicílios situavam-se em locais sem bueiros**. Editoria: Geociência. Publicado em: 25/05/2012. Disponível em:

<<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/14220-asi-censo-2010-revela-mais-da-metade-dos-domicilios-situavam-se-em-locais-sem-bueiros>> Acesso em: 16/10/2021

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Coordenação de Edições Técnicas, 1988. 119 Páginas.

BRASIL, Brasília, DF, 16 de julho de 1990. **Estatuto da Criança e do Adolescente**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069compilado.htm>. Acesso em: 11/10/2021

BRASIL, Brasília, DF, 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm> Acesso em: 11/10/2021

BRASIL. Departamento de Trânsito do Distrito Federal. **Código de Trânsito Brasileiro. Lei 9.503**. Brasília: Detran/DF, 2016

BRASIL. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Básica. **Diretrizes curriculares nacionais para a educação infantil** / Secretaria de Educação Básica. – Brasília: MEC, SEB, 2010.

CALDEIRA, Teresa Pires. **Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34/ Edusp, 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 8 ed., 2° reimpressão, São Paulo: Contexto, 2009.

CASTRO, Lúcia Rabelo. Da invisibilidade à ação: crianças e jovens na construção da cultura. In: _____. (Org.). **Crianças e jovens na construção da cultura**. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2001. p. 19-46, Disponível em: <file:///C:/Users/aless/Downloads/1_-_Crianças_e_Jovens_na_Construção_da_Cultura.pdf> Acesso em: 30/07/2021.

CAVALCANTI, Lana de Souza. **O Ensino de Geografia na Escola**. Campinas, SP: Papirus, 2012. p. 45-47.

COVRE, Maria de Lourdes Manzini. **O que é Cidadania**. 3° edição, São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

CMTC - Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo. Concessão dos Serviços do Sistema Integrado de Transporte da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos da Região Metropolitana de Goiânia, Anexo I.13 – **Apresentação do Plano Diretor Setorial de Transporte Coletivo da RMG**. 2007.

DETRAN/GO. **Goiás Transparente**. Disponível em: <<https://www.goias.gov.br>> Acesso em: 11/10/2021

DIAS, Mariana Simone; FERREIRA, Bruna Ramos. **Espaço público e infâncias urbanas: a construção de uma cidadania contemporânea**. Revista Bras. Estudos Urbanos Reg. V.17, n°3, p.118-133, Recife, set/dez. 2015

DINIZ, Anamaria. **Goiânia de Attilio Corrêa Lima (1932-1935): ideal estético e realidade política**. 2007. p. 239, Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

DRUCIAKI, Vinicius Polzin. **Transporte Público Metropolitano nas Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá Sob a Ótica**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista.

DRUCIAKI, V. P.; FERREIRA, E.R.; OLIVEIRA, R. R. (Orgs.) **Geografia e Transportes. Estudo sobre Circulação, Mobilidade e Acessibilidade**. Rio Claro: UNESP/IGCE, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2011.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa**. 61 ed. Rio de Janeiro/ São Paulo: Paz e Terra, 2019.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**, tradução Anita Di Marco. 2° ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **Vida nas Cidades:** como estudar, tradução Anita Di Marco. 1º ed. São Paulo: Perspectiva, 2018. 184p.

GOIÂNIA, **Diário Oficial**, Órgão de Divulgação dos Poderes Executivo e Legislativo, n. 466, Quarta-Feira, 30 de junho de 1976, p.7.

GOIÂNIA, Câmara Municipal de Goiânia. Lei Complementar nº 169, de 15 de fevereiro de 2007. **Uso da bicicleta e o sistema cicloviário.**

GOIÂNIA, Câmara Municipal de Goiânia. Lei nº 9.742, de 20 de janeiro de 2016. **Programa Vou de Bike e o Selo Empresa da Bike.**

GOIÂNIA. Secretaria Municipal da Casa Civil. Lei Complementar Nº 324, de 28 de novembro de 2019. **Construção, modificação, adaptação, manutenção e outras intervenções nas calçadas do Município de Goiânia.**

GOIÂNIA. Secretaria Municipal da Casa Civil. Lei Complementar Nº 171, de 29 de maio de 2007. **Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Município de Goiânia.**

GOIÂNIA, Prefeitura de Goiânia. **O Sistema de Bicicletas Compartilhadas Gyndebike KIDS.** Disponível em: <<https://www.mobilicidade.com.br>>. Acesso em 10/10/2021.

GOIÂNIA, Prefeitura de Goiânia. Decreto Nº 606, de 25 de janeiro de 2021. **Regimento Interno da Secretaria Municipal de Mobilidade.**

GST, Gerência de Segurança de Tráfego. **Rota Escolar Segura:** conjunto habitacional José Bonifácio. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2019. 77 p. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/1017533/bt-63-07-02-20-.pdf>> Acesso em 23/09/2021

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes:** do direito à cidade à revolução urbana; tradução Jéferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de amanhã.** Tradução: Marco Aurélio Lagonego, Introdução: Dácio Araújo Benedito Otoni. São Paulo, Estudos Urbanos, Série Arte e Vida Urbana, Hucitec. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4184586/mod_resource/content/1/SEMIN%C3%81RIO%204%20_%20HOWARD%2C%20Ebenezer%20-%20Cidades-jardins%20do%20amanh%C3%A3.pdf> Acesso em 26/07/2021

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Brasileiro de 2010.** População de Goiânia por região. Disponível em: <<https://www.goiania.go.gov.br/shtml/seplam/anuario2012/arquivos%20anuario/3%20DEMOGRAFIA/3.1%20Popula%C3%A7%C3%A3o/3.1.22%20Popula%C3%A7%C3%A3o%20de%20Goi%C3%A2nia%20por%20regi%C3%A3o.pdf>> Acesso em 10/10/2021

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE 2011

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil: uma primeira aproximação/IBGE**. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2017

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **População de Goiânia por região**. Disponível em:

<<https://www.goiania.go.gov.br/shtml/seplam/anuario2012/arquivos%20anuario/3%20DEMOGRAFIA/3.1%20Popula%C3%A7%C3%A3o/3.1.22%20Popula%C3%A7%C3%A3o%20de%20Goi%C3%A2nia%20por%20regi%C3%A3o.pdf>> Acesso em: 02/09/2021

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **População nos Censos Demográficos, segundo os municípios das capitais - 1872/2010**. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6>> Acesso em: 02/09/2021

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Relatório brasileiro para o Habitat III. ConCidades. Brasília. IPEA, 2016

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**; tradução Carlos S. Mendes Rosa. 3° ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**; tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2011.

LENCIONI, Sandra. **Observações sobre o Conceito de Cidade e Urbano**. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, n° 24, p. 109 - 123, 2008.

MANSO, Celina Fernandes Almeida. **A URBS e os seus problemas: uma lição de urbanismo na trajetória profissional do Armando Augusto de Godoy**; orientador: Rodrigo Faria, Brasília, 2018. Disponível em: <file:///C:/Users/aless/Downloads/2018_CelinaFernandesAlmeidaManso.pdf> Acesso em: 30/09/2021.

MAPBIOMAS. **Área Urbanizada Nos Últimos 36 Anos**: Destaques do mapeamento anual das áreas urbanizadas no Brasil entre 1985 a 2020. Coleção 6, 2021 – Disponível em: <https://mapbiomas-br-site.s3.amazonaws.com/MapBiomias_Infra_Urbana_Novembro_2021_04112021_OK_Alta.pdf> Acesso em: 12/11/2021

MARICATO, Ermínia. O automóvel e a cidade. [Apresentação]. Ciência e Ambiente, 2008.

MERINO, E.; PRADO, F.H.; RUTZ, N. Determinação do índice de caminhabilidade urbana. In: Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 16, 2007, Maceió: ANTP.

MEYER, Bernhard; ZIMMERMANN, Stefani. **Cidades para brincar e sentar [livro eletrônico]:** uma mudança de perspectiva para o espaço público. Tradução Gerhard Brodt. 1º ed. São Paulo: Instituto Alana, 2020. Disponível em: <https://criancaenatureza.org.br/wp-content/uploads/2020/12/Livro-Cidade-para-Brincar-e-Sentar-v-final-_pag-dupla.pdf> Acesso em 10/10/ 2021.

MOBILIZE - **Relatório Final Campanha 2019.** Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br>> Acesso em: 10/10/2021.

NASCIMENTO, Maria Letícia B. **(In)visibilidade das Crianças e (N)as Cidades:** há crianças? Onde estão? Educação em Foco. Juiz de Fora, p. 737-754. 2018.

PREFEITURA DE GOIÂNIA. **Secretaria Municipal de Mobilidade.** Disponível em: <<https://www.goiania.go.gov.br>> Acesso em: 10/10/2021.

RATTON, Eduardo. **Manual do ciclista:** dicas, direitos e deveres [recurso eletrônico] / Eduardo Ratton, Amanda Christine Gallucci Silva. Curitiba: ITTI/UFPR: FUPEF, 2020.

REMENCHE, Maria de Lourdes Rossi; SILVA, Nancy de Fátima; BARRICHELLO, Danielle Regina; LIMA, Cláudia de; ULER, Arnilde Marta; PEREIRA, Kátia Helena Alves. **Projeto Marista para o Ensino Fundamental.** Província Marista do Brasil Centro-Sul. São Paulo: FTD, 2010 (Coleção currículo em movimento; v.3)

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado,** fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. Hucitex. São Paulo, 1988.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **O espaço do Cidadão.** 7ed., 2. reimpr, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SCHÖLLGEN, Werner. **Anthropologische Gesichtspunkte zur erkehrserziehung. Zeitschrift für Verkehrssicherheit.** München, 1985, p. 99-112.

SOUZA, José Leles. **Sobre a forma e o conteúdo da educação para o trânsito no ensino fundamental;** orientador Antônio Clovis Pinto Ferraz. São Carlos, 2010.

TONUCCI, Francesco. **La Ciudad de Los Niños: um modo nuevo de pensar la ciudad.** Editorial Losada S. A. Bueno Aires. Argentina. 2015

TRIGAL, Lorenzo López; Fernandes, José Alberto Rio; SPOSITO, Eliseu Savério; FIGHERA, Delfina Trinca. **Diccionario de geografia aplicada y profesional: terminologia de análisis, planificación y gestión del territorio.** Universidade de León, 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; **A cidade, transporte e o trânsito.** Eduardo Vasconcellos. São Paulo: Prolivros, 2005.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; **O que é trânsito**. Editora e Livraria: Brasiliense, São Paulo, 2010.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013.

UNICEF; **História dos direitos da criança**. Disponível em: <<https://www.unicef.org/brazil/historia-dos-direitos-da-crianca>> Acesso em: 30/06/2021

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de amanhã**. Tradução: Marco Aurélio Lagonego, Introdução: Dácio Araújo Benedito Otoni. São Paulo, Estudos Urbanos, Série Arte e Vida Urbana, Hucitec. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4184586/mod_resource/content/1/SEMIN%C3%81RIO%204%20_%20HOWARD%2C%20Ebenezer%20-%20Cidades-jardins%20do%20amanh%C3%A3.pdf>- Acesso em 26/07/2021

Revista crescer. Mãe e bebê são feridos, após acidente com caminhão
<https://revistacrescer.globo.com/Saude/noticia/2020/07/mae-e-bebe-sao-feridos-apos-acidente-com-caminhao.html>