

BICICLETAS PARA CRIANÇAS: SAÚDE, DIVERSÃO E TRÂNSITO



BICICLETAS PARA CRIANÇAS: SAÚDE, DIVERSÃO E TRÂNSITO

BICICLETAS PARA CRIANÇAS: SAÚDE, DIVERSÃO E TRÂNSITO

UM PUBLICAÇÃO DA TRANSPORTE ATIVO

REPRODUÇÃO AUTORIZADA DESDE QUE CITADA A FONTE.

TEXTO:

JOÃO GUILHERME LACERDA

REVISÃO:

DENIR MENDES MIRANDA

F. JOSÉ LOBO

ILUSTRAÇÃO E PROJETO GRÁFICO

MILLA SCRAMIGNON

Impresso em 2015 com o patrocínio do

Realização



SUMÁRIO

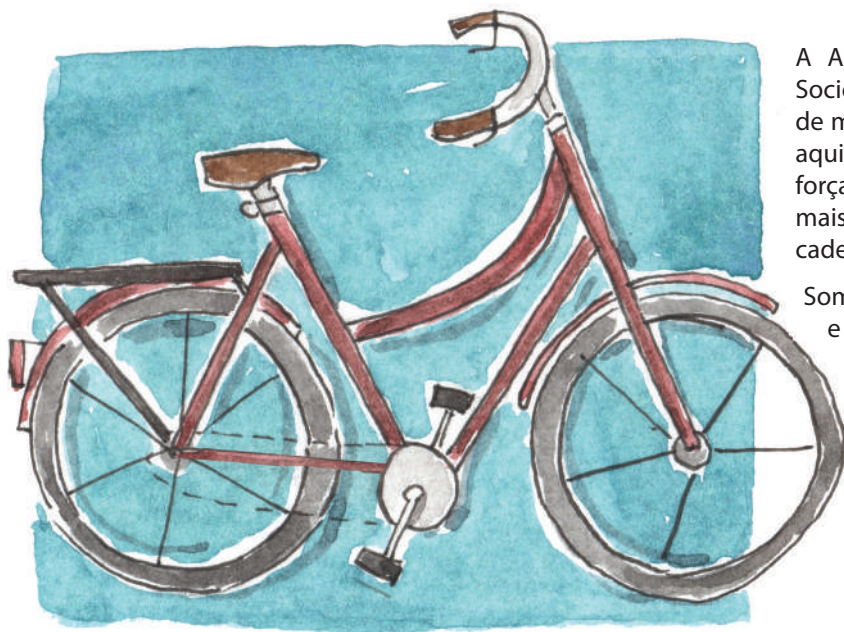
Introdução	06	Aprendizado para a mobilidade sobre rodas	33
Uma fábula sobre o nascimento da Cidade	07	Passo 1: Equilíbrio	
O direito das crianças à cidade	11	Passo 2: Virar e frear	
O dever de proteger os mais vulneráveis	12	Passo 3: Utilizar a força dos pedais	
Cidades como espaços de aprendizagem	14	Outros veículos para crianças	35
Como as crianças de Amsterdã garantiram	15	Parques de mobilidade e diversão	36
espaços para brincar		Mobilidade urbana na perspectiva da criança	37
Sedentarismo e a epidemia da obesidade	17	Há diversão no caminho	38
Para desmontar um ambiente obesogênico	19	Um plano de mobilidade	39
Invista nas brincadeiras	20	Receita saborosa de mobilidade escolar	39
Receita para escolas mais saudáveis	20	Idéias para aumentar os deslocamentos	
Dicas práticas para uma escola mais saudável	21	ativos nas escolas	40
Dicas para uma dieta (no uso do automóvel)	23	Por uma cidade de afetos	41
O tempo e o espaço para brincar	25	Como fazer um mapeamento afetivo	43
Espaço urbano livre para brincar	28	Perguntas prévias	44
Para reinventar a educação viária	29	O processo	44
A percepção de risco e medo	30	Reflexões pós-mapeamento	44
Humanização da comunidade escolar	31	O futuro urbano de nossas crianças	45
A caminhada como ferramenta de ensino	32		
Ônibus humano, o pedibus	32		
Breve receita para um pedibus	33		





AGRADECIMENTOS

Aos que pedalaram desbravando caminhos antes de mim, aos amigos que pedalam ao lado, ao Vicente pelos ensinamentos que sua infância me concede e em especial à Carolina, parceira maior nessa aventura de gerar vidas e prepará-las para o mundo.



SOBRE A TRANSPORTE ATIVO

A Associação Transporte Ativo é uma Organização da Sociedade Civil fundada em 2003 e voltada para a promoção de meios de transporte à propulsão humana, ou seja, tudo aquilo que permita a mobilidade das pessoas apenas pela força de seu corpo, sem auxílio de motores. Queremos mais bicicletas, pedestres, triciclos, patins, skates, patinetes, cadeiras de rodas nas ruas das cidades.

Somos um grupo de entusiastas, especialistas, consultores e autoridades da causa da propulsão humana, da mobilidade sustentável e da qualidade de vida.

Acreditamos na construção de cidades mais humanas e em um caminho com mais pessoas em mais bicicletas mais vezes.



INTRODUÇÃO

No olhar de cada criança há sempre o impulso pela descoberta, uma coragem de desbravar o desconhecido e absorver tudo que é belo no mundo. Preservar a sabedoria inata da infância é dever dos adultos e existem várias formas de fazê-lo.

A ambição desse livro está em buscar faíscas para relembrar boas memórias e ajudar na formação dos alicerces das gerações futuras. A experiência ao longo dos anos por vezes solidifica percepções e até mesmo inviabiliza transformações necessárias. Cada nova vida humana que chega ao mundo nos faz lembrar que nada está pronto.

Somos, e seremos sempre, capazes de inventar novas fábulas, descobrir soluções inéditas para velhos problemas, manipular o tempo e o espaço, escrever ensinamentos para o presente, desbravar os caminhos menos trilhados e acima de tudo, oferecer o nosso melhor para as futuras gerações honrando o que recebemos de nossos antepassados.

Entre o passado e o que está por vir, são as crianças que nos ensinam o valor de viver cada momento. A beleza está em juntar a pureza da infância com humildade e utilizar a sabedoria dos anos vividos para transformar para melhor as cidades ao nosso redor, dia após dia.

UMA FÁBULA SOBRE O NASCIMENTO DA CIDADE



Era uma vez a Cidade, de norte à sul, de leste a oeste em todos os lugares do planeta onde muita gente se juntou para viver bem perto, ela surgiu. As aldeias urbanas já tiveram muros, foram o lar de princesas e príncipes e até hoje continuam a ser centros de cultura e comércio.

Há muitos anos atrás, antes que a Cidade tivesse nascido, a humanidade vivia espalhada por campos e florestas, caçando animais e coletando espécies vegetais. Sempre caminhando em busca de alimento e construindo abrigos provisórios pelo caminho.

Dizem que a Cidade nasceu depois da descoberta da agricultura, quando as pessoas passaram a ser capazes de produzir bastante alimento em um único lugar. Eram pequenos grupos, chamados de aldeias onde todo mundo se conhecia.

O tempo passou, a bebê chamada Aldeia cresceu, tornou-se moça, mudou de nome para Vila. Ela agora tinha mais gente vivendo nela, casas, praças, ruas e igrejas. A Vila também cresceu rápido e logo virou Cidade.

Nascida pequena, a Cidade cresceu e quanto maior seu tamanho, mais pulsante ela era por dentro. Pessoas caminhando, cavalos, carruagens, carroças tudo se movia quase em total harmonia pelas ruas. Algumas mais estreitas, outras mais largas, mas sempre cheias.

Durante mais de 5.000 mil anos a Cidade e a humanidade viveram felizes, até que surgiu o motor. Primeiro era o carvão que produzia vapor e movia complexas engenhocas grandes e estáticas.

As pedras escuras eram queimadas e com a energia gerada moviam-se novas e misteriosas máquinas. Até que inventaram uma máquina que era capaz de queimar o carvão e puxar carruagens inteiras montadas em trilhos de aço. Era a Maria Fumaça, união do motor à vapor com as rodas e trilhos que impulsionou o mundo. Tudo agora ia mais rápido pela terra nos trens puxados pelos cavalos de vapor das locomotivas fumacentas.

O século XIX foi tempo de grandes invenções, mas certamente a mais impactante delas foi quando um alemão chamado Karl Benz inventou e foi capaz de produzir um novo tipo de carruagem. Ao invés do carvão que produzia vapor e impulsionava o trem, Benz criou uma carruagem impulsionada por um motor de combustão interna. Ao invés dos cavalos de verdade, que lançavam esterco e até mesmo morriam pelas ruas, uma máquina limpa agora seria capaz de levar pessoas e cargas com conforto e segurança pelas ruas.

Antes da carruagem do senhor Benz, uma outra invenção, mais simples e popular, ajudou a melhorar a qualidade das estradas e ruas. Era a bicicleta, transporte veloz para levar

homens e mulheres de um lugar a outro.

Em busca de mais conforto e segurança para circularem, os grupos organizados de ciclistas exerceram bastante pressão junto ao poder público para que o piso das estradas fosse adequado a suas velozes máquinas. Nas pistas mais lisas e bem cuidadas que cruzavam os países e cidades, os condutores das carruagens motorizadas também passaram a deslizar.



Os problemas da Cidade começaram só anos mais tarde, quando as carruagens motorizadas começaram a ficar cada vez mais populares. Agora a pressão por melhores condições de circulação deixou de vir dos grupos de ciclistas e passou a vir dos automobilistas.

No começo parecia uma boa idéia substituir os cavalos, com seus resíduos e eventuais cadáveres espalhados nas ruas, pela limpeza e modernidade dos motores à explosão. Mas logo uma grave consequência negativa apareceu. As novas carruagens e seus destemidos automobilistas passaram a atropelar e matar crianças e isso nenhuma família tolerava.

Impulsionados pela revolta de mães e pais, os jornais culpavam a irresponsabilidade e o desleixo com a vida alheia dos automobilistas pelas tragédias familiares cada vez que uma inocente criança perecia.

A Cidade agora precisava mudar, as máquinas pediam espaço. Era o tempo do progresso e a lentidão dos cavalos e das crianças soltas nas ruas precisavam ficar para trás. Homens poderosos que fabricavam automóveis aos milhões passaram a financiar mudanças em corações e mentes para garantir que seus produtos pudessem circular em segurança.

Ao invés de domar a velocidade do “touro” automóvel, a Cidade segregou os pedestres e ciclistas em espaços fora das ruas. Estava aberto espaço para que as crianças perdessem

espaço de brincadeiras, para que a Cidade, que nasceu e cresceu em função das pessoas que nela viviam, passasse a ser o espaço de circulação de máquinas motorizadas.

O tempo passou, a Cidade cresceu bastante, ficou inchada. Agora ao invés de ser densa e fácil de ser percorrida a pé ou em bicicleta, ela se espalhava por longas distâncias, a escala humana ficou para trás. Os campos verdes de pastagens, colheitas e florestas perderam espaço para o concreto e o asfalto.

Muita gente ficou triste nessa nova Cidade. Sem espaços para brincar e dependendo de adultos condutores de motores para ir de um lugar a outro, as crianças ganharam peso e passaram a ser atormentadas pelo fantasma da obesidade. Brincar era atividade para ser feita em espaços confinados. A Cidade esqueceu a infância.

Ficou difícil encontrar terra para brincar na lama, árvores para escalar e parques para correr. O chão agora estava trancado por camadas de pedras. O verde sumiu, a terra ficou cinza. Para completar, as carruagens motorizadas que pareciam mais limpas que cavalos agora eram tantas que sujaram todo o ar da Cidade. Grossas nuvens de poluição marcavam o ar e sufocavam os pulmões das crianças.

O tempo passou tão rápido que a Cidade não conseguiu entender os caminhos que a fizeram triste e doente. Mas não

havia um vilão a ser derrotado, nem um super-herói capaz de resgatá-la do alto da prisão. A Cidade no começo do século XXI estava refém de si mesma, transformada pelo legítimo desejo das pessoas por progresso nas décadas anteriores.

Parecia que a mesma humanidade que havia criado a Cidade e a tornando o habitat humano por excelência saiu de cena e deixou todos os espaços para as máquinas.

Felizmente a doença começou a ser tratada. Aos poucos a Cidade entendeu que era feita das pessoas que nela viviam. A cura estava em entender que todo o concreto, asfalto e as máquinas estavam lá para garantir abrigo e movimento para quem na Cidade vivia.

O DIREITO DAS CRIANÇAS À CIDADE



A maternidade e a infância têm direito a ajuda e a assistência especiais.

Artigo 25º da Declaração Universal dos Direitos Humanos

Toda criança tem direito “ao descanso e ao lazer, ao divertimento e às atividades recreativas próprias da idade” é o que diz o artigo 31 da Convenção sobre os Direitos da Criança, promulgada pela Assembleia Geral nas Nações Unidas em 20 de Novembro de 1989 e ratificada pelo Brasil em 24 de setembro de 1990 (**DECRETO No 99.710, DE 21 DE NOVEMBRO DE 1990**).

A Constituição Federal Brasileira estabelece ainda em seu artigo 227 que:

É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem, com absoluta prioridade, 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, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão.

O artigo 4º do Estatuto da Criança e do Adolescente (**LEI Nº 8.069, DE 13 DE JULHO DE 1990**) vai além e estabelece que:

“A garantia de prioridade compreende (dentre outros): a preferência na formulação e na execução das políticas sociais públicas.”

Com base nos compromissos globais da Organização das Nações Unidas, as organizações que promovem o uso da bicicleta assinaram, durante a conferência Velo-City 2012, a “Carta de Vancouver sobre Crianças e Ciclismo”.

Após enumerar a prioridade da infância com base nos documentos ratificados pelos Estados Parte da ONU, a Carta de Vancouver¹ enumera os benefícios que a bicicleta traz para as crianças, reforçando que seu uso contribui para garantir necessidades e direitos infantis mundialmente.

Através da bicicleta, as crianças tornam-se ativas fisicamente e podem explorar suas comunidades e aprender sobre o ambiente em que vivem; o uso da bicicleta garante que as crianças tenham benefícios essenciais para o seu desenvolvimento físico e social.

O uso da bicicleta possibilita que as crianças explorem seus ambientes e terem acesso pleno às suas comunidades, desloquem-se por distâncias mais longas, vão até a escola, lojas, parques e outros locais importantes no cotidiano infantil.

Por meio do uso cotidiano da bicicleta e outros meios de transporte ativos, as crianças podem dar uma contribuição significativa para qualidade de vida, segurança e prosperidade de suas vizinhanças, bairros, cidades e o meio ambiente.

Em sua conclusão, a Carta de Vancouver busca pressionar a ONU para promover ativamente o uso da bicicleta através de políticas públicas voltadas para crianças e jovens.

Legalmente a infância está cercada de garantias universais e nacionais. Infelizmente basta um passeio por qualquer cidade brasileira para constatar a completa falta de prioridade na formulação e execução de políticas públicas em benefício das crianças.

O desafio portanto é mais da ordem prática: trata-se da efetivação de direitos já garantidos em convenções, decretos, estatutos e na Constituição Federal. O texto legal está pronto com definições favoráveis para que as crianças possam ter acesso à cidade e uma vida comunitária plena.

O dever de proteger os mais vulneráveis

Dados da Organização Mundial de Saúde (OMS) apontam que “as lesões ocasionadas no trânsito estão entre as primeiras causas de morte de crianças acima de cinco anos de idade.”

Estamos falhando com nossas crianças e jovens, privando-lhes do direito à vida ao insistir em um modelo de mobilidade

motorizada que, além de produzir graves consequências ambientais, é o mais presente fator de risco à integridade física para as pessoas menores de 17 anos.

Mesmo as soluções propostas atualmente são tímidas face ao desafio social e político que é a readequação da circulação urbana.

Até a invenção e popularização do motor à combustão interna, as ruas sempre foram espaços públicos de diversidade. Foram cerca de 5.000 anos de história urbana em que transitar na cidade era uma atividade compatível com o estar. Brincadeiras, feiras livres, cavalos e carruagens sempre conviveram dentro de uma certa harmonia.

Com a chegada das carruagens motorizadas, um choque de grandes proporções abalou toda a organização espacial de mais de 500 décadas e a partir dos anos 1930 consolidou o século XX como o século do automóvel. Mas foi um percurso acidentado. Como bem definiu Peter Norton em seu livro “Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City”:

“Antes que a cidade pudesse ser fisicamente reconstruída em nome do interesse dos motoristas, suas ruas precisaram ser socialmente reconstruídas como lugares que pertenciam aos motoristas de maneira inquestionável”.

A adoção de novas tecnologias, tal como o automóvel no século XX, tende a desestabilizar sistemas previamente estáveis. Foi justamente o que aconteceu com a introdução do automóvel que mudou a construção social das ruas que passou a ser defendida por mães e pais, polícia e associações comerciais. Do outro lado do embate estavam as forças da “motorcracia” que buscaram, com sucesso, promover a noção de progresso por meio da motorização e revolucionaram a percepção das ruas. Um conflito de perspectivas estava em curso na tentativa de prevenir ocorrências fatais no trânsito.

A “tecnologia social” utilizada por mães e pais era a da justiça, em que inconsequentes motoristas colocavam em risco as inocentes crianças. As forças da lei falavam em ordem, os operadores de bonde traziam à baila a lógica da eficiência e, para subverter o pensamento dominante, a motorcracia criou o sonho da liberdade.

A batalha foi sangrenta, com muitas pessoas simplesmente desistindo das ruas de maneira espontânea. Pedestres destemidos buscaram manter seus espaços e motoristas mais prudentes dirigiam devagar em áreas com crianças, mas a cada atropelamento o noticiário espalhava histórias com alta carga moral anti-automóvel.

Mas já nos anos 1930 a disputa simbólica estava encerrada. Mesmos as oposições à lógica motorizada passaram a ficar confinadas aos “espaços permitidos” pela motorcracia. Na era do automóvel que daí se seguiu, as medidas para diminuir o

número de mortos no trânsito passaram a ser: controle dos pedestres, normas de segurança escolares, multas contra direção agressiva, rodovias à prova de erros e, para resolver os congestionamentos, ampliações no sistema viário.

Retomar a cidade como espaço pertencente às pessoas é acima de tudo um resgate histórico, a revisão de um plano de motorização que falhou em seu propósito de progresso.

No escopo de ação da Década de Ação para Segurança Viária das Nações Unidas 2011-2020², foram propostas dez estratégias para a segurança de crianças no trânsito:

1. Controlar a velocidade;
2. Reduzir a direção sob efeito de bebida alcoólica;
3. Garantir o uso obrigatório de capacetes em ciclistas e motociclistas;
4. Usar mecanismos de retenção para crianças nos veículos;
5. Desenvolver a habilidade das crianças para ver e serem vistas;
6. Melhorar a estrutura viária;
7. Adaptar o design dos veículos;
8. Reduzir riscos para jovens condutores;
9. Prover cuidados apropriados para crianças lesionadas;
10. Supervisionar as crianças quando próximas das ruas.

Somente duas buscam readequar o ambiente urbano para o conforto e segurança infantis. Todas as demais alternativas são

medidas de adequação à realidade que aceitam o pressuposto criado no século XX de que as ruas pertencem aos motoristas.

Garantir o direito das crianças às cidades é portanto mais do que uma readequação e adaptação de infraestrutura, uma construção social.

Cidades como espaços de aprendizagem

O artigo 18 da Convenção sobre os Direitos da Criança estabelece que é dever dos Estados signatários assegurar “a criação de instituições, instalações e serviços para o cuidado das crianças”. A definição é pouco específica e tende a ser interpretada como estabelecimentos de ensino formal.

O aprendizado é um processo múltiplo que para muitas crianças funciona melhor fora do ambiente confinado das salas de aula. Investir na cidade como um espaço de aprendizagem é fundamental.

Alguns pontos levantados pela American Planning Association (Associação Estadunidense de Planejamento) lançam luz sobre como parques e áreas públicas de lazer nas cidades ajudam as crianças a aprenderem.

Parques urbanos, trilhas e pátios escolares naturais podem ser antídotos fundamentais para tendências não-saudáveis. Tais espaços podem motivar os mais jovens a aprenderem sobre ambientes naturais, trazendo a educação ambiental

para o centro das políticas públicas de governo. O aprendizado informal, programas não-formais e a instrução formal associados aos parques podem se complementar e aumentar o desempenho acadêmico.

Crianças estão sempre dispostas ao movimento e a explorar o espaço ao redor e descobrir o que há neles. Parques e espaços livres para brincar propiciam atividade física e aprendizado sem barreiras. Quanto mais rico em experiências for o espaço, maior será a possibilidade de aprendizado.

Espaços agradáveis de permanência acessíveis e próximos ajudam a construir o senso de pertencimento e identidade, os melhores antídotos contra a alienação social, vandalismo e violência.

Por serem públicos e de livre acesso, parques possibilitam às crianças interações informais através da brincadeira que formam uma base para o aprendizado formal. A liberdade da descoberta ao ar livre é um motivador fundamental para desfrutar experiências multissensoriais que ativam os circuitos mentais das pequenas mentes em fase de descoberta.

Além da possibilidade de desfrutar de parques e locais de brincadeira, as crianças passam a valorizar e respeitar seus bairros ao se engajarem ativamente no desenho dos espaços de vizinhança. A participação e inclusão democrática

das crianças é aspecto fundamental da Convenção sobre os Direitos da Criança, além de terem garantido o direito ao brincar, tal como define o artigo 31, elas ainda tem também o direito de reunião e associação, aspecto fundamental para o fortalecimento dos valores democráticos, tal como estabelece o artigo 15.

Como as crianças de Amsterdã garantiram espaços para brincar

No começo dos anos 1970, as crianças do bairro operário De Pijp (O Tubo) viviam amontoadas em apartamentos pequenos e sem acesso a espaços públicos de lazer. A população total era de cerca de 40.000 pessoas em 1,2 km², uma densidade cinco vezes maior do que a média da cidade.

O documentário “Em nome das Crianças do bairro Pijp” produzido para uma televisão pública holandesa em 1972 mostra um drama comum a crianças urbanas ao redor do mundo. O menino Ronald Dam mora em uma rua cercada de carros por todos os lados. Para o lazer, foge com seu pai aos fins de semana para cidades no interior para ter liberdade de brincar.

Com a mediação dos adultos, as próprias crianças do bairro foram capazes de reverter a situação opressiva em que viviam e reconstruir os espaços públicos de circulação como ambientes de lazer e principalmente como espaços seguros

para a circulação e contemplação humanas.

Independente de quaisquer textos legais, a necessidade das crianças por movimento, socialização e espaços de cidadania se sobrepôs ao uso massivo das ruas como espaços de circulação e estacionamento motorizados. De maneira autônoma, foram protagonistas nas transformações que as tornaram donas dos espaços de convivência da cidade. Dessa maneira garantindo que parte da cidade passasse a servir ao interesse coletivo.

Dentro do momento histórico da Holanda, o desejo infantil por brincar e circular em segurança somou-se à revolta contra a morte de crianças no trânsito e também o impulso de diminuir a poluição ambiental. O clima favorável para mudanças foi construído por muitas mãos, mas certamente os desejos infantis por inclusão na cidade tiveram um enorme papel nas mudanças.

A história de como as ruas do De Pijp tornaram-se o espaço agradável que são hoje é um somatório de pressões e esforços no redesenho de políticas públicas que beneficiem as pessoas, em especial as crianças.

A receita do bolo precisa ser adequada às realidades locais, mas é bastante simples.

Ingredientes para preparar a massa:

- Invista em ruas de lazer para abrir espaços públicos de brincadeiras;
- Aplique 30 km/h como limite de velocidade em todas as ruas residências;
- Crie ou amplie espaços de circulação para pessoas (ciclovias, calçadas etc);
- Crie e amplie espaços de permanência (praças, parques, etc);

Ingredientes do recheio:

- Jogue infraestrutura permanente nos espaços de circulação e permanência criados;
- Realize aberturas permanentes de ruas para as pessoas;
- Construa pequenos parques e praças e o que mais a comunidade julgar necessário.

Resultado esperado:

- Rende porções crescentes de crianças felizes que irão crescer e frutificar.



SEDENTARISMO E A EPIDEMIA DA OBESIDADE



O bom desenvolvimento na infância precisa de exercícios regulares, atividades livres ao ar livre, passeios, pedaladas. A falta de acesso aos espaços públicos de qualidade somada à mobilidade motorizada é certamente um dos fatores que contribuem para a epidemia mundial de obesidade infantil.

Os dados da “Pesquisa de orçamentos familiares 2008-2009 : antropometria e estado nutricional de crianças, adolescentes e adultos no Brasil” publicada pelo IBGE³ deixam clara a evolução do sobrepeso entre os mais jovens.

“as crianças residentes em áreas urbanas ultrapassam o padrão internacional de referência, independente do sexo, enquanto as crianças residentes nas áreas rurais ainda não apresentam tal característica.”

Pelos dados oficiais, a população brasileira foi da desnutrição ao sobrepeso e obesidade. Na faixa etária em meninas e meninos dos 10 aos 19 anos:

“o excesso de peso foi diagnosticado em cerca de um quinto dos adolescentes, excedendo em seis vezes a frequência do déficit de peso”.

³ <http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=245419>

Em números, isso significa que 3,4% das crianças e jovens na faixa etária de 10 a 19 anos está com déficit de peso, enquanto 20,5% sofre de sobrepeso e 4,9% estão obesas. Para os menores, entre 5 e 9 anos, o drama se repete com ainda maior intensidade. O déficit de peso atinge 4,1% dessa população, o sobrepeso 33,5% e a obesidade 14,3%⁴. Os dados para menores de 5 anos foram inconclusivos por conta de distorções na medição de altura.

Somente o “The Journal of Pediatrics” tem mais de 915 artigos relacionados à obesidade infantil que tratam sobre causas e consequências. Há até um que comprova que crianças com sobrepeso tem maior propensão a utilizarem os serviços de emergência hospitalar do que obter cuidados médicos de rotina⁵.

A evolução dos números ao longo das décadas mostram que o retrato atual é acima de tudo uma tendência. E as consequências são gravíssimas, com efeitos imediatos e de longo prazo na saúde das crianças.

Efeitos imediatos na saúde⁶:

- Crianças e jovens obesas tem maior probabilidade de apresentarem fatores de risco para doenças cardiovasculares, tais como colesterol alto e hipertensão arterial. Nos Estados Unidos, 70% de jovens obesos entre 5 e 17 anos apresenta ao menos um fator de risco para doenças cardiovasculares.

- Adolescentes obesos tem maior incidência de pré-diabetes, a grande concentração de glicose no sangue que indica alto risco de desenvolver diabetes.
- Além do aumento de incidência de doenças crônicas não-transmissíveis, a obesidade na juventude e infância é também fator de risco para problemas osséos e nos ligamentos, apnéia do sono além de problemas sociais e psicológicos tais como estigmatização e baixa auto-estima.

Efeitos de longo prazo na saúde:

- Crianças e adolescentes obesas tem maior predisposição de se tornarem adultos obesos, o que aumenta os riscos de desenvolverem problemas de saúde, tais como doenças no coração, diabetes tipo 2, ataque cardíaco, diversos tipos de câncer e artrite óssea.
- Sobrepeso e obesidade estão associados a uma maior incidência de diversos tipos de câncer.

As causas da epidemia de doenças crônicas não-transmissíveis entre crianças cada vez mais jovens está intimamente relacionada a uma dieta rica em sódio, gordura e açúcar, como também a falta de atividades físicas. Além de se alimentarem mal, as crianças estão menos ativas.

Para desmontar um ambiente obesogênico

O aumento da incidência de sobrepeso e da obesidade infantis é tendência global que atravessa fronteiras e está presente em todas as camadas de renda dos países ricos e nas nações menos industrializadas. Uma evolução tão rápida das patologias relacionadas ao excesso de peso indica a completa falta de indícios de que houve alguma alteração genética recente, mas sim, que estamos vivendo em um ambiente obesogênico.

De acordo com a definição do professor de bioengenharia da Universidade da Califórnia, nos EUA, Bruce Blumberg:

“são os obesogênicos os responsáveis por contribuir no ganho de peso sem que o indivíduo tenha consciência de que está engordando”

O uso do termo também se aplica ao ambiente, quando os fatores ambientais ao redor do indivíduo contribuem para o ganho de peso. Com números alarmantes, os Estados Unidos da América podem ser definidos como uma nação obesogênica. Com 65% da população adulta acima do peso ou obesa e a tendência de que até 2030 a quase totalidade dos habitantes do país esteja nessa situação .

Muito entretenimento passivo por meio de telas somados a uma dieta hipercalórica, esse é o meio ambiente atual que nossas crianças habitam. Apesar da multiplicidade de fatores

responsáveis pelo atual quadro, o somatório do excesso de calorias somado à falta de atividades físicas regulares estão no topo da lista de causas.

Para que seja efetiva, a mudança precisa abarcar todos os diversos fatores de maneira simultânea, para tanto, é preciso estruturar ao redor das crianças um ambiente saudável. A dieta familiar e o nível de atividade física na rotina doméstica são indutores positivos de mudanças.



Invista nas brincadeiras

Tempo livre para brincar está em baixa nas rotinas infantis. O tempo se preenche com uma grade curricular desafiadora somada a um grande número de atividades extraclasse e principalmente de entretenimento passivo.

Brincar livremente requer basicamente tempo e espaço para desabrochar a criatividade infantil. Criar um ambiente propício no entanto é dever dos adultos ao redor, que precisam ceder às crianças condições mínimas para as brincadeiras e até, idealmente, participar das atividades. Brincar é fonte inesgotável de felicidade e as endorfinas liberadas são apenas o começo.

O manual de orientações para atividades físicas elaborado pelo governo estadunidense estabelece que as crianças precisam de no mínimo 60 minutos de atividade física pelo menos 3 vezes por semana¹⁰. O ideal é que sejam atividades divertidas e principalmente que os exercícios aeróbicos sejam vigorosos o suficiente para garantir um aumento do ritmo cardíaco e da frequência respiratória.

Passeios no parque, caminhadas até a escola e o uso da bicicleta e qualquer iniciativa que envolva o uso de modos ativos de transporte por parte das crianças e da família são estratégias para criar um ambiente familiar saudável.

Nos demais capítulos dessa publicação serão abordadas diferentes técnicas para que as famílias e as escolas possam incluir a brincadeira na rotina até mesmo nos deslocamentos e não apenas em espaços específicos para brincar.

Ao manter-se ativas, as crianças e as famílias irão reverter o círculo vicioso bioquímico que promove a obesidade. Menos atividade é igual a um sono de pior qualidade que muitas vezes significa um desbalanço hormonal que induz ao aumento do apetite e a um cansaço constante que desencoraja as atividades físicas. Os problemas se avolumam e tem impactos inclusive no desenvolvimento cognitivo¹¹.

Receita para escolas mais saudáveis

O Centro para o Controle e Prevenção de Doenças (Center for Disease Control and Prevention - CDC), com sede em Atlanta nos Estados Unidos é uma agência governamental para a promoção da saúde e combate a epidemias. Como parte de seus esforços no combate à obesidade infantil e suas consequências, eles elaboraram uma série de documentos e instruções para enfrentar os efeitos negativos do sobrepeso infantil. Um deles é o Guia para saúde nas escolas¹¹, uma receita simples que adaptamos aqui para melhorar o ambiente escolar.

- Separe os ingredientes para desenvolver, implementar e avaliar as políticas alimentares e de atividades físicas na escola;
- Semeie um ambiente escolar que seja fértil para o desenvolvimento de uma alimentação saudável e muita atividade física;

- Garanta uma merenda e opções de alimentação saudáveis dentro do perímetro escolar;
- Prepare um terreno sólido centrado em um programa de educação física de qualidade;
- Adicione preciosos insumos no currículo que façam crescer o conhecimento dos alunos em relação à atitudes, habilidades e experiências que lhes garantam uma vida de hábitos alimentares saudáveis e muita atividade física;
- Supra as deficiências dos estudantes com serviços de acompanhamento médico, psicológico e social para ajudar na prevenção de doenças crônicas;
- Estabeleça um sistema de manejo junto às famílias e à comunidade na promoção de iniciativas que promovam atividades físicas e alimentação saudável;
- Plante muito bem estar, junto ao corpo de funcionários e professores;
- Garanta a presença de preciosos profissionais na área de educação física, educação para a saúde, nutricionistas, psicólogos e toda uma equipe comprometida a fazer florescer um ambiente saudável na escola.

Dicas práticas para uma escola mais saudável

Além das orientações gerais para um ambiente escolar que promova a saúde, o CDC oferece também um pequeno folheto com conteúdo voltado aos professores¹².

Vale adaptar essa receita em sala de aula.

Água, ingrediente primordial

- Permita aos estudantes livre acesso ao bebedouro durante todo o período escolar e também que carreguem garrafas d'água para dentro de sala;
- Comunique aos responsáveis que as crianças poderão trazer garrafas d'água para escola, vale informar também que o ideal é água pura, sem gás, sem sabor, sem açúcar, sem cheiro, sem cor;
- Avise sempre à equipe de manutenção sobre problemas e mau funcionamento dos bebedouros



¹² <http://www.cdc.gov/healthyschools/npao/pdf/tips-for-teachers.pdf>

Espalhe pitadas de atividade física em sala

- Misture pequenas doses de movimento em intervalos regulares do ensino acadêmico. Cerca de 5-20 minutos de atividades físicas nas pausas programadas;
- Organize sessões de leitura ou de exercícios durante as quais os alunos devem caminhar pela sala e fazer determinados movimentos de acordo com os verbos citados ou algum outro combinado;
- Incorpore as caminhadas ao ar livre nas aulas de ciências;
- Jogue pitadas de conhecimento sobre saúde, bem estar e movimento nas aulas e tarefas de matemática, ciências ou redação;
- Agregue conhecimentos e ideias dos professores de educação física ao currículo aplicado em sala de aula.



Prepare cada dia na escola com bastante recreio

- Faça do recreio um belo recheio para ser apreciado durante todo o dia;
- Tempere o dia com ao menos 20 minutos por dia de atividade física livre;
- Fermente o recreio para que as crianças possam ser o mais ativas possível;
- Deixe disponível equipamento para brincadeiras à gosto, cordas para pular, bolas;
- Mesmo que as crianças fiquem enfiadas por conta das condições climáticas ou da falta de espaço, promova atividades físicas nos espaços fechados;

Um dos resultados esperados é que as crianças tenham um melhor rendimento escolar, mas nem só de ingredientes se faz uma boa receita. É preciso ainda atenção às políticas governamentais relacionadas à saúde na escola e principalmente, a promoção de modelos positivos de comportamento por meio dos exemplos. Engajar as famílias e toda comunidade escolar na promoção de atividades físicas e na alimentação saudável é fator fundamental para que o resultado esperado seja alcançado.

Passo a passo para uma dieta (no uso do automóvel) ¹³

Essa é uma atividade destinada ao todo da comunidade, mas que pode ser proposta pelos estudantes do ensino médio. A proposta é lançar um desafio para que as pessoas que tenham carro, passem um mês sem usá-los. Isso pode ser feito por conta dos eventos do Dia Mundial Sem Carros ou em qualquer outra época em qualquer lugar do mundo. Segue uma explicação mas abrangente:

1. Uma Dieta sem Carro (em inglês: Low Car Diet - LCD) é um convite informal para convidar as pessoas para abrirem mão de seus carros durante um mês.
2. Qualificações mínimas dos participantes: Ter um carro, concordar em manter um pequeno diário (honesto!) durante um mês (ou ao menos enquanto estiver participando do desafio, e sim vale “roubar”, mas tem de ser as claras)
3. O programa pode ser lançado durante as comemorações da próxima semana da mobilidade
4. O ideal é que o desafio para participar da Dieta Sem Carro seja feito por um grupo de organizações locais, empresas e grupos de interesse. Operadores de transporte público, companhias de taxi, clubes de ciclistas, ambientalistas, hospitais, planos de saúde, grupos locais interessados na qualidade do ar, qualquer profissional ou empresa que possa se beneficiar da iniciativa também pode ser um parceiro em potencial. Até mesmo famílias que se importem. É uma lista extensa e ainda podemos contar com os Alcoólicos Anônimos, grupos de tratamento

de drogas e grupos antitabagistas, afinal eles tem uma longa experiência em mudança de comportamento.

5. Um quiosque numa área pública onde as pessoas possam se informar sobre o que vem a ser uma “Dieta Sem Carro” é uma boa idéia. Dentro de uma estratégia para atrair pessoas, vale organizar uma série de atividades e atrações para chamar a atenção.
6. Conscientizar já é um enorme passo. Afinal, quantos na sua cidade sabem o que vem a ser essa dieta? Ou ainda, sabem as vantagens de se diminuir o uso do automóvel?
7. É de grande valia ter a imprensa local como um importante aliado, talvez até como um dos parceiros. Eles poderiam inclusive oferecer prêmios.
8. Uma idéia é convidar os jornais locais, rádios e TVs (importantes amigos em potencial e sempre com fome de assuntos locais) para visitar o quiosque regularmente. Lá eles poderiam acompanhar o termômetro digital que mostra (a) quantas pessoas vieram conversar (b) se inscreveram no desafio. Além disso, poderiam haver entrevistas com os organizadores e com pessoas que resolveram arriscar participar do desafio.
9. A cobertura da imprensa durante o pré-lançamento da campanha é fundamental.
10. Dentro da campanha de divulgação, vídeos feitos para o desafio da dieta podem dar suporte a idéia. Vale mergulhar no site da Transporte Ativo e buscar outras referências sobre cidades para pessoas e com menos carros.

¹³<http://ecoplan.org/carfreedays/general/diet-portuguese.htm>

Os pormenores

Prêmios

Vamos começar pelos prêmios. Uma perspectiva interessante para fazer a coisa girar é oferecer um número considerável de prêmios e que eles sejam variados além de relacionados ao tema. (Isso provavelmente deixa de fora o sorteio de um automóvel 0km). Para que a coisa ganhe visibilidade, naturalmente é interessante envolver empresas e outras partes interessadas em fazer esse maravilhoso evento pela cidade.

Qual o propósito?

Qualquer um que se disponha ao desafio e permaneça fiel a ele por um mês inteiro merece crédito e recompensa. Naturalmente a recompensa mais importante é o que eles estarão fazendo por si e pelas suas famílias, pela comunidade e seus vizinhos. Seriam líderes e modelos a serem seguidos, em tempos em que estamos tão carentes de ambos.

Os participantes deveriam ser encorajados a manter um pequeno e simples diário onde por 3 ou 4 minutos todos os dias eles escreveriam sobre o andamento do desafio. O diário em si deveria ter aproximadamente uma página por dia e bastante espaço para comentários e observações.

O importante é tentar e mais do que isso, fazê-lo em público. Um grande adicional à campanha é que os participantes compartilhem seus diários na internet para que viessem a público seus problemas, medos, conquistas,

eventuais desavenças com a idéia e atitudes de todo o desafio. É preciso motivar as pessoas desde o começo a saber que não é um desafio simples e que se decidirem começar e desistir depois não é uma grande tragédia. Nem todo mundo que decide parar de fumar ou começa uma dieta consegue sucesso na primeira tentativa.

A verdadeira “vitória” da iniciativa seria que ao menos um ou mais pessoas da família optassem por um estilo de vida mais centrado na mobilidade ativa, no transporte público e menos dependente do carro.

Para marcar o fim do desafio, exatamente um mês depois do lançamento, o grande relatório público seria divulgado talvez com uma mesa redonda ou um debate. Nesse momento vale convidar o prefeito, o editor-chefe do jornal da cidade, o chefe da associação comercial. Fazer um grande estardalhaço e lembrar de se divertir e fazer com que seus filhos tenham orgulho de você.

O TEMPO E O ESPAÇO PARA BRINCAR



Brincar é atitude que se faz menos com a razão e mais pelo prazer, exatamente por esse motivo, devemos permitir às crianças que se divirtam e que o façam da maneira que preferirem. Esse conceito, defendido desde John Locke, expõe a importância de respeitarmos as crianças e seu tempo próprio.

Locke foi um dos inventores do conceito de infância, algo que antes do século XVII simplesmente não existia. Crianças, durante milênios, foram tratadas como pequenos adultos e deviam simplesmente se adequar às dinâmicas sociais adultas.

Quando passamos a olhar com atenção para o período de vida que vai do nascimento à puberdade, é possível um mergulho na formação humana e foi isso que muitos filósofos, pesquisadores e educadores passaram a fazer depois de Locke.

Nos estudos sobre comportamento infantil, as brincadeiras são parte fundamental. O brincar se caracteriza por atividades livres com regras moldáveis de acordo com a vontade dos participantes e pela ausência de qualquer objetivo externo à atividade em si. Fica clara portanto a distinção com os jogos ou competições esportivas, que tem por princípio regulamentos que são rígidos e impostos para que ao final da atividade sejam definidos ganhadores.

Brincar é tão importante que é um atalho fundamental para o mundo interno das crianças. Basta lembrar dos tratamentos psicológicos direcionados aos pequenos que utiliza de elementos lúdicos para acessar traumas.

Desafios grandes demais para pessoas tão jovens são superados pela brincadeira que exerce papel fundamental ao funcionar como uma escada, que pode ser escalada passo a passo até se chegar ao topo e atingir a superação.

Seres humanos são mamíferos extremamente dependentes de cuidados, demoram muitos anos até estarem aptos a sobreviver de maneira independente. Em seu livro “The Evolution of Childhood: Relationships, Emotion, Mind” (A evolução da infância: relacionamentos, emoções, mente), o antropólogo e neurocientista Melvin Konner aponta que brincadeiras podem ser a forma principal que a natureza encontrou para desenvolver os nossos cérebros.

Por mais contraditório que possa parecer, o brincar “combinando grande gasto de energia e risco com uma aparente falta de propósito, é um paradoxo da biologia evolutiva”, afirma Konner ¹⁴.

Experiências vividas ao longo da infância deixam marcas indeléveis, para o bem e para o mal. A bicicleta, para quem descobriu as pedaladas bem cedo, é certamente uma dessas marcas.

Movendo-se pelas próprias forças, impulsionando os pedais, segue alguém que permanece brincando.

É justamente de mais alegria e diversão livre que nossas cidades precisam. Nas palavras do escritor inglês H.G. Wells:

“Toda vez que vejo um adulto em uma bicicleta, eu já não me desespero quanto ao futuro da raça humana.”

Para superar a infraestrutura urbana que hoje é desfavorável para crianças, as de fato bem como os adultos de alma infantil, o desafio deve ser encarado por etapas.

A transformação do tempo

Faz-se urgente a aplicação de uma perspectiva infantil da velocidade nas cidades. Os passos das pernas curtas e as proporções e fragilidade dos corpos infantis nos trazem a clareza de que o gigantismo e velocidade motorizadas são elementos por demais destruidores para que sejam utilizados sem parcimônia.

A analogia perfeita é a do touro solto na loja de porcelana. Colocam-se grades para que as louças fiquem presas em suas estantes, as faixas de pedestre funcionam como pinguelas entre prateleiras altas, sem qualquer garantia de segurança. Já o semáforo funciona como uma simples luz cuja função é domar toneladas em movimento para que o touro automóvel não derrube estantes ou pisoteie louças desprevenidas

Brincar livre é um elemento fundamental para o desenvolvimento humano e além disso, traz para a cidade uma perspectiva de riscos controlados e adequados por faixa etária.

A transformação dos espaços

Os aprendizados da vida em geral se fazem por erros e acertos e as crianças precisam de mais espaço para errar dentro da cidade. Calçadas amplas para correr e tropeçar, tráfegar com patins e patinetes, ciclovias para ir de bicicleta, amplas praças para experimentar a natureza etc.

Antes de adequar a infraestrutura de circulação e descanso, é preciso reinventar a convicção de que ruas, avenidas, parques e praças são áreas desprezíveis, de passagem veloz rumo ao conforto doméstico. É preciso dar a devida importância à brincadeira como veículo urbano fundamental. Brincar quebra a rigidez e subverte regulamentos de acordo com os interesses de quem participa da cidade.

Está aí uma definição de democracia que alguns já na adolescência absorvem. As regras (ou leis) são consensos voluntários que funcionam para o propósito da brincadeira e podem ser alteradas livremente se os participantes assim consentirem.

A convenção social das ruas como espaço de circulação motorizada, construída ao longo do século XX, nos trouxe

aos impasses da imobilidade e insegurança urbanas. Circular tornou-se atividade congestionada, lenta, poluída, enfadonha e arriscada.

Os dilemas urbanos da nossa época talvez sejam os responsáveis por levar a humanidade para sua idade adulta simbólica, um tempo em que não se está mais “em crescimento”, mas uma realidade madura de individualidades bem definidas com respeito e cuidado por si mesmo bem como das pessoas ao redor.

Seremos capazes de habitar grandes aldeias gigantescas, mas que não cobrem um alto custo. Podemos viver sem que a circulação tenha a perda de vidas humanas como efeito colateral, e onde a dependência de combustíveis fosseis gerem poluição local e aquecimento global.

Nas palavras do filósofo e educador Rudolf Steiner:

“A natureza faz do homem um ser natural, a sociedade faz dele um ser social, somente o homem é capaz de fazer de si um ser livre”.

O último passo para a adequação dos espaços urbanos para as crianças é a efetiva mudança física. São ações locais que promovem ciclos de mudanças positivas, algo bem distante da reinvenção utópica de cidades construídas a partir do zero.

Tal e qual na bicicleta, precisamos brincar de maneira ativa nas cidades, deixar de lado a passividade de encarar tudo como pronto e ir em busca de experimentações com a realidade ao nosso redor.

Espaço urbano livre para brincar

O livreto “Crianças ao ar livre”¹⁵ é uma compilação de textos do programa “Free Range Kids” da organização britânica Sustrans e traz algumas sugestões de como promover transformações físicas no espaço urbano. Abaixo um apanhado das inspirações contidas no texto original.

A infância é o tempo para desenvolver a independência, explorar, divertir-se, descobrir amizades, ralar os joelhos e, geralmente, aprender sobre a vida. Hoje nossas cidades negam o tempo da criança e as removem do espaço urbano, negando-lhes até mesmo o direito de ir e vir.

É preciso garantir que as crianças possam novamente ser educadas livres e ao ar livre. Crianças à solta são crianças e jovens que desfrutam de liberdade quando saem pela porta da frente de sua casa. Eles têm a confiança necessária para ir de um lugar a outro de forma independente, brincar ao ar livre e explorar sua comunidade local, e têm as habilidades, oportunidades e apoio para fazer isto com segurança.

Crianças à solta tem tudo a ver com recolocar o direito de andar de volta no coração da vida das crianças. Hoje, o horizonte de liberdade de uma criança de oito anos é de poucas dezenas de metros, ou, em muitos casos, dentro do

seu jardim ou quarto de dormir.

Tal conjuntura está pronta para ser transformada. Existem atitudes que podem ser tomadas hoje e que são capazes de conceder mais liberdade às crianças agora. A união da comunidade a pressão junto ao poder público são os primeiros passos.

Garantir espaços de trânsito e permanência adequados para as crianças torna possível uma nova geração de crianças mais saudáveis. Para isso é preciso garantir a redução do limite de velocidade do trânsito motorizado, a construção de caminhos seguros para a escola e espaços livres para brincar.

Crianças que vão de bicicleta ou a pé para a escola todos os dias são mais propensos a alcançar os níveis recomendados de atividade física diária de uma hora por dia para as crianças. Se existisse uma droga ou medicamento que tivesse um efeito semelhante ao exercício físico, seria considerada como uma “droga maravilha” ou “cura milagrosa”.

Brincar ao ar livre e fora de casa é um desejo de diversas crianças e atividade comum ainda hoje em ruas de menor movimento, onde o tráfego passa mais lentamente. A proporção de pais que proíbem jogar na rua aumenta significativamente quando o tráfego é mais pesado e a velocidade dos veículos é maior.



PARA REINVENTAR A EDUCAÇÃO VIÁRIA



Educar as crianças para compartilharem o espaço de circulação desde cedo é a melhor política de segurança viária de longo prazo. Uma educação para o trânsito longe da lógica que temos hoje e em favor da mobilidade humana.

Incorporar ao currículo escolar iniciativas que contemplem a mobilidade na perspectiva da criança é certamente uma das primeiras medidas suaves a serem tomadas. A sequência lógica é que a educação para a humanização do trânsito ganhe espaços físicos próprios. Os exemplos europeus de formação de condutores são inspiradores. O treinamento de futuros motoristas na Holanda e Alemanha, por exemplo, é mais extenso, denso e caro do que o realizado no Brasil e em outras partes do mundo¹⁶. A ênfase é acima de tudo na atenção que o futuro condutor precisa ter para evitar colisões com pedestres e ciclistas. Conduzir de maneira tal que minimize os riscos aos mais vulneráveis é o ponto central, mesmo que os pedestres atravessem fora da faixa, o ciclista esteja na contramão etc. No papel, a legislação brasileira é bastante similar.

Já em seu artigo 29, o Código de Trânsito Brasileiro define:

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

¹⁶ <http://www.transalt.org/sites/default/files/news/magazine/034Fall/18europe.html>

O artigo 269 vai além e estabelece o dever do poder público de se fazer cumprir o respeito à vida:

§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

As taxas de ocorrências fatais no trânsito brasileiro demonstram que a mensagem escrita no papel na forma de lei não foi capaz de fazer o trajeto até as ruas, avenidas e estradas.

Reinventar a maneira como se ensina sobre educação viária é acima de tudo uma necessidade de saúde pública. Por esse motivo o exemplo europeu de incorporar a mobilidade no currículo escolar aponta o caminho necessário. O direito de conduzir veículos motorizados precisa de mais do que experiência prática e treinamento para a execução da tarefa de saber acelerar, frear, manobrar e fazer curvas com precisão.

A percepção de risco e medo




A distorção em relação às medidas que promovem a segurança viária e às que apenas mascaram problemas de uma mobilidade doente é um desafio de percepção que

precisa ser encarado com urgência¹⁷.

As placas que buscam chamar a atenção de motoristas sobre a presença de crianças nas ruas ou sobre áreas escolares são um excelente exemplo.

As placas de “Crianças Brincando” são um sintoma, ao invés da cura, um sinal de que algo maior está fora de prumo, seja a falta de “cultura de segurança” ao volante, privilégio ao fluxo motorizado em detrimento a qualidade de vida urbana, ou um desenho viário inadequado ao contexto.
Tom Vanderbilt, em artigo na revista Slate¹⁸

O volume II do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Contran tem 3 exemplos de sinalização para “proteger” crianças e “promover a segurança” no entorno de escolas.

Área escolar	Área escolar	A-33a	
Passagem sinalizada de escolares	Passagem sinalizada de escolares	A-33b	
Crianças	Crianças	A-34	

Todas as placas têm como função advertir o condutor do veículo da existência, adiante, de alguma interferência. Seja o trânsito de escolares, travessia de pedestres com predominância de escolares ou área adjacente utilizada para o lazer de crianças.

¹⁷ http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/seoul/P10_DiPietro.pdf
¹⁸ http://www.slate.com/articles/life/transport/2011/05/little_yellow_dangerous.single.html

O princípio de utilização da placa “Crianças” é que:

Deve ser utilizado junto às áreas de recreação infantil, tais como: parques, quadras de esportes, jardins etc., quando essas forem próximas à via e desprovidas de barreira física, podendo acarretar a travessia repentina de crianças. (Grifo nosso).

Placas são desenhos generalizáveis, que podem ser compreendidos sem ajuda de um texto específico. São portanto excelentes para o trabalho de pré-alfabetização infantil¹⁹. Infelizmente a sinalização vertical padrão hoje no Brasil ainda não é um bom exemplo, pelo simples fato de estarem contidas no manual de “advertências”, um indicador de problemas na percepção sobre circulação viária e segurança.

Mais grave ainda é a maneira pela qual a engenharia de tráfego lida com os mais vulneráveis, sejam crianças, pedestres adultos ou ciclistas.

O manual de sinalização de áreas escolares publicado pelo Denatran em 2000²⁰ traz a palavra “perigo” e suas derivações nada menos do que 13 vezes. Chega a mencionar o perigo que as bicicletas oferecem às crianças, mas trata principalmente dos riscos que as crianças oferecem à si mesmas “por falta de compreensão do perigo”. Há por fim a mais grave das percepções, a aceitação de que a infraestrutura viária representa riscos incontornáveis:

A localização da escola dentro da malha viária urbana é de fundamental importância para a segurança dos escolares. Assim, no planejamento de um novo prédio escolar, deve-se tentar localizá-lo em via com baixo volume de tráfego e que permita o acesso sem a necessidade de travessias em vias perigosas.

É essa lógica de planejamento urbano que ainda chega às auto escolas e instituições de ensino regular. O aprendizado coletivo de que toda travessia precisa ser segura ainda está por ser feito. Felizmente existem muitos bons exemplos de como transformar mentes para que se modifique a infraestrutura em favor das crianças.

Humanização da comunidade escolar

O contato das crianças com a mobilidade em geral vem por meio de treinamentos sobre como se portar no trânsito. Desde aulas sobre “como atravessar a rua com segurança”, até mesmo simulações com miniveículos em estruturas construídas na escala infantil.

As crianças, e os adultos também, mesmo quando devidamente informadas e treinadas, não agem de maneira correta todas as vezes. A segurança viária tem portanto o dever de prever erros e garantir que nenhum deles tenham consequências graves. Em tese é o que diz a legislação de trânsito.

¹⁹ <http://revistaescola.abril.com.br/educacao-infantil/4-a-6-anos/olha-placa-497177.shtml>

²⁰ <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/AreasEscolares.pdf>

Na prática ainda há muito por ser feito para garantir uma mobilidade saudável e segura para as crianças. Menos velocidade e menos trânsito motorizado são as necessidades primordiais.

Advertências e alertas por meio de placas são medidas inócuas. A solução portanto é garantir a presença massiva de crianças nas ruas, certamente a melhor maneira de informar aos motoristas que a fragilidade também tem lugar nas ruas e que é dever de todos proteger a vida.

A caminhada como ferramenta de ensino

Caminhar é divertido e interessante, é possível descobrir os detalhes ao longo do caminho e fazer novas amizades na vizinhança. As crianças adoram andar ao lado dos amigos, em especial nas idas e vindas da escola.

O exercício matinal acalma, deixa os pequenos felizes e ajuda na concentração, mantendo os alunos focados na aprendizagem em sala²¹.

Mas de todos os benefícios de ter os deslocamentos a pé como ferramenta de ensino, está a construção da independência infantil, dever da família e da escola para com a infância. O domínio crescente sobre o caminho, com o controle sobre quando parar para observar e quando seguir mais rápido são fundamentais. A presença do adulto como guia funciona como uma teia de segurança em caso

de imprevistos, a garantia de segurança que a criança precisa para explorar o mundo dentro das suas possibilidades.

Oferecer a alegria e diversão de jornadas escolares à pé pode ser uma pequena aventura, algo que irá deixar marcas positivas para toda a vida. Afinal:

O motivo mais importante de ir de um lugar ao outro é ver o que está no caminho.

Norton Juster²²

Ônibus humano, o pedibus

Uma iniciativa européia de grande sucesso para educar crianças e a comunidade são os “pedibus”, ou literalmente, ônibus pedestres. Uma idéia simples de ser realizada e que produz resultados excelentes.

O dia-a-dia corrido pode ser uma dificuldade constante para que os adultos possam ir caminhando com suas crianças até a escola. Uma excelente solução é definir um esquema de rodízio na escolta dos alunos. Duas ou três famílias podem, de maneira alternada, serem responsáveis pelas caminhadas coletivas.

Talvez uma das primeiras consequências seja a construção da independência. Crianças pequenas que caminham regularmente para a escola acompanhadas de um adulto responsável são capazes de apreender aos poucos o

ambiente urbano e a lógica das ruas, pavimentam o caminho para jornadas independentes quando forem mais velhas.



Breve receita para um pedibus

Um pedibus de sucesso precisa ter algumas similaridades com o transporte regular de ônibus para ser um sucesso. É preciso seguir um trajeto definido, ter pontos de parada conhecidos. Além disso, podem também ser utilizado um uniforme que dê mais visibilidade às crianças (coletes refletivos, talvez) e mochilas com rodinhas são fundamentais para facilitar a jornada.

Alguns ingredientes pré-preparo são:

- treinamento com os voluntários sobre segurança viária e a definição de uma rota recomendada pelas autoridades de trânsito;
- um índice de cerca de 8 crianças por condutor é recomendável para crianças do ensino fundamental;
- os pais precisam assinar autorizações especiais e garantir que suas crianças entendam a importância de seguir e respeitar as orientações dos guias;

Começar simples é sempre a melhor solução. As novas amizades e a diversão irão com o passar do tempo garantir o sucesso das caminhadas. Logo será possível adicionar mais ingredientes e até mesmo lançar uma grande campanha de incentivo. Algumas informações de qualidade, em inglês, podem ser acessadas no site Walking School Bus²³, iniciativa National Center for Safe Routes to School²⁴.

Aprendizado para a mobilidade sobre rodas

A experiência da mobilidade ativa na mais tenra infância é inspiradora também para os adultos, mas ajuda a criar a vontade dos pequenos em ganhar autonomia. O primeiro contato é carregar as crianças em cadeirinhas para bicicleta,

²³ <http://www.walkingschoolbus.org>

²⁴ <http://www.saferoutesinfo.org>

um prazer que pode se estender até os 3 anos, com tranquilidade. Soluções alternativas podem ainda ajudar a prolongar esse método de transporte.

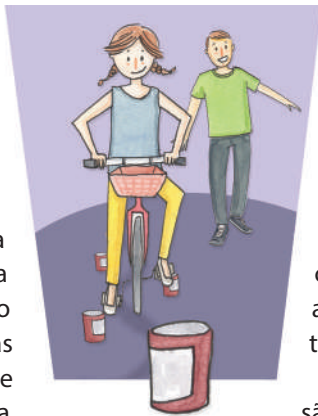
Até que chega aquele pedido de presente: bicicleta. A mãe tenta dissuadir, o pai fica nervoso, a avó oferece um videogame, mas a menina insiste: quero uma bicicleta. O mundo tem salvação²⁵.

O desafio então passa a ser ensinar a criança a utilizar esse potente veículo para desbravar a cidade. A melhor maneira da criançada aprender é dominar etapa por etapa e o maior problema dos pais é a ansiedade, que cria expectativas do filho ou filha dominar a técnica já na primeira pedalada, nas primeiras horas.

É preciso tranquilidade e paciência para evitar gerar conflitos. Cabe a quem ensina aplaudir cada avanço, por mínimo que seja. Uma breve receita para ensinar uma criança a pedalar segue.

Passo 1: Equilíbrio

Equilíbrio é a chave. Antes de tudo, a criança tem que aprender e ter equilíbrio em cima da bicicleta. Por isto, as rodinhas são o pior inimigo de quem está aprendendo a pedalar. Porque elas se transformam em muletas, e a experiência de tirá-las é bastante traumática e sobretudo dolorida.



Pegue a bicicleta e retire manetes e cabos de freio além dos pedais. Usar os freios é algo que se aprende depois e as manetes vão distrair ou causar ansiedade fora da hora.

Abaixe o selim até que a criança consiga colocar a planta dos pés no chão. Caso isso não aconteça, a bicicleta está grande para a criança. Importante ressaltar, não basta encostar a pontinha do pé, é preciso plantá-lo firme no chão. Isto dará a segurança necessária na hora de parar. Agora deixe seu filho ou filha se divertir com esta bicicleta impulsionada pelos pés no chão. Vá com eles até uma calçada levemente inclinada e deixe-os buscarem o equilíbrio ladeira abaixo.

A melhor para aprender a flutuar em duas rodas é através das bicicletas de equilíbrio. Basicamente modelos prontos na configuração acima. Mais sobre elas ainda nesse capítulo.

Passo 2: Virar e frear

Depois de aprendido o equilíbrio, o próximo passo é aprender a virar e parar. Recoloque os manetes e cabos de freio. Coloque latinhas para a criança desviar delas. Mas sempre impulsionando a bicicleta sem os pedais. Ensine a usar os freios, a ter noção de velocidade e distância.

Infelizmente, as bicicletas infantis brasileiras são de péssima qualidade e os freios quase nunca

funcionam corretamente. As bicicletarias fazem o melhor possível – mas se for uma bicicleta comprada em loja de brinquedo, tenha paciência: o freio provavelmente nunca vai funcionar direito; mas como está sem pedais, a criança vai saber parar com os pés. Para crianças de 6 a 8 anos, existem bicicletas melhores. Como a coordenação motora é melhor nesta faixa de idade, basta tirar os pedais, deixando os freios.

Passo 3: Utilizar a força dos pedais

A última etapa para quem está aprendendo a andar de bicicleta é, por incrível que pareça, usar os pedais.

Depois de ter equilíbrio, aprender a virar e frear, chega a hora de alcançar a verdadeira liberdade que a bicicleta dá. Com pedais, coroas e catracas, o esforço de se deslocar é extremamente minimizado, e alcança-se uma distância bem maior. É a união da força com o equilíbrio.

Recoloque os pedais na bicicleta. Deixe o selim ainda baixo. Depois de alguns dias ou minutos, a criança consegue unir o equilíbrio que já tem com a força necessária para tocar os pedais. Vá subindo o selim aos poucos, até atingir a regulação correta. Para crianças, o ideal é sempre tocar o chão com os pés, mesmo com a pontinha. Se o selim chegou no ponto máximo e os joelhos ficam muito curvos, é chegada a hora de comprar uma bicicleta maior.

Outra dica, não segure ou impulsione a criança pelas costas ou

guidão; ela tem que superar as etapas por ela mesma. Para dar apoio, acompanhe-a andando/correndo ao lado da bicicleta.

Outros veículos para crianças

Diversos veículos com rodas ajudam as crianças a ganharem autonomia e capacidade de deslocamento. No geral a maior restrição é a habilidade motora e o tamanho de quem vai aprender²⁶.

Os **patinetes** são veículos simples e práticos para ganhar contato com a velocidade que só as rodas propiciam. São ideais para crianças que já tem equilíbrio suficiente para correrem de maneira autônoma. A principal recomendação é encontrar o tamanho adequado e começar com os veículos dotados de três rodas, que são mais estáveis.

Já as **bicicletas sem pedal** são o brinquedo ideal para aprender a lidar com o equilíbrio necessário para aventuras futuras. São pequenas, simples, leves e permitem que a criança ganhe confiança com os pés firmes no chão ao mesmo tempo em que oferecem a possibilidade de fazer curvas e ganhar velocidade sobre duas rodas ao simplesmente dobrar os joelhos. Os primeiros impulsos podem começar ao redor dos dois anos, mas o principal limitador é o tamanho do veículo, que precisa ser adequado à altura do pequeno ou da pequena aprendiz.

²⁶ <http://www.sustrans.org.uk/change-your-travel/children-and-families/cycling-kids/teaching-your-child-ride>

Solução pouco comum nas ruas e ciclovias brasileiras, os **trailers com pedal** são dispositivos que se acoplam às bicicletas adultas e permitem que as crianças passem no ritmo dos adultos. Elas podem tanto pedalar e ajudar a ganhar velocidade, quanto podem simplesmente aproveitar a carona.

Triciclos são a melhor maneira de ganhar familiaridade com os pedais sem qualquer preocupação com o equilíbrio, é só pedalar e seguir em frente. É diversão garantida.

Um estágio intermediário que ainda é bastante comum são as **bicicletas com rodinhas**, basicamente bicicletas infantis com o apoio traseiro para que a criança possa se familiarizar com o veículo sem preocupações com o equilíbrio. Ainda hoje são a forma mais comum de aprendizado, mas também a maneira mais demorada de ganhar autonomia sobre duas rodas. Como já foi explicado, pedalar é a parte menos importante, já que o segredo está em equilibrar o veículo em movimento. No entanto, quem quiser usar essa configuração, vale lembrar que o ajuste correto é manter as rodinhas levemente afastadas do chão para garantir um pouco de oscilação e ao mesmo tempo assegurar que o freio tenha um bom desempenho ao diminuir a velocidade da roda traseira.

Parques de mobilidade e diversão

Espaços para vivência da mobilidade em escala infantil são raridade no Brasil, mas na Holanda e Dinamarca tais espaços tornaram-se bastante comuns a partir dos anos 1950 e seguem populares até hoje. Afinal, em ambos os países muitas crianças com 6 anos já vão de bicicleta até a escola.

O parque de trânsito é um parque público com uma cidade em tamanho infantil onde as crianças podem se mover em um ambiente seguro²⁷.

A idéia é que crianças em idade escolar tenham o acompanhamento de uma equipe de educadores e possam utilizar uma variedade de veículos, bicicletas, skates, patinetes etc. A busca é ensinar sobre o trânsito através dos mais diferentes olhares.

Ter o ensino da bicicleta como parte do currículo escolar é um objetivo de longo prazo fundamental para aumentar a segurança viária como um todo e principalmente incutir nas futuras gerações o respeito à vida como parte fundamental do bom funcionamento da cidade.

Antes de alcançar grandes objetivos, precisamos dominar cada etapa neste desafio coletivo de garantir ruas e avenidas seguras para o deslocamento infantil.

MOBILIDADE URBANA NA PERSPECTIVA DA CRIANÇA



A velocidade da criança em seu transitar e como o tempo infantil fortalecem transformações necessárias na cidade. Através dos passos de uma criança, os adultos podem visualizar uma perspectiva urbana distinta. A lentidão é uma afronta ao tempo motorizado e o transitar infantil primeiro tensiona o ambiente das calçadas e deixa clara a perspectiva de guerra e massacre brutal que o motor urbano representa para a vida. Só pela ciência da tensão é possível visualizar a necessidade de mudança.

Transitar é a ação que pela rotina reordena o ambiente. Os adultos que saem às ruas acompanhados por crianças reinventam o espaço urbano. A ciência de como nossos usos definem o ambiente é o primeiro passo para a transformação.

“As pessoas sabem que existem bairros tristes e bairro agradáveis. Mas estão em geral convencidas de que as ruas elegantes dão um sentimento de satisfação e que as ruas pobres são deprimentes, sem levar em conta nenhum outro fator.”

Guy-Ernest Debord, Les lèvres nues nº 6. 1955, in “Apologia da deriva” por Paola Berenstein Jacques²⁸

Flanar é verbo próprio das crianças que praticam a arte sem conhecer suas origens. E os movimentos quase erráticos da infância que se desloca nas ruas é a síntese da paz no trânsito que tanto se defende através de discursos e publicidade, mas cuja prática parece complexa²⁹.

²⁸ <https://books.google.com.br/books?id=ztEF2jaz-oMC&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q&f=false>

²⁹ <http://transporteativo.org.br/wp/2009/11/25/breve-fabula-caminhos/>

Primeiro a grávida, depois um pai ou mãe com uma criança de colo são responsáveis por exacerbar a lentidão e fragilidades humanas, ambos não tem a mesma agilidade de adultos jovens que podem correr ao atravessar ruas ou manter um ritmo veloz de caminhar.

Tal qual uma cadeira de rodas, o carrinho de bebê é uma excelente ferramenta de planejamento urbano, permite entender a necessidade de rampas de acesso às calçadas

nas esquinas, de amplitude e qualidade no piso, bem como são extremamente sensível às grandes angulações que, por desleixo com o pedestre, proprietários de imóveis deixam acontecer nas calçadas. Por fim, circular com rodas e em baixa velocidade torna as pessoas mais expostas aos veículos que entram e saem de garagens, cada acesso para o automóvel a um lote é como uma travessia nas ruas. As estantes da loja de porcelana além de expostas aos touros nas ruas ainda tem de lidar com pisos irregulares, ângulos desfavoráveis e possíveis ataques de fúria vindo de dentro dos prédios.



Há diversão no caminho

Meios de transporte ativos são aqueles que dependem do esforço físico individual de quem vai de um lugar a outro. Caminhar é portanto a mais antiga e popular maneira de viajar. Por conta da velocidade e eficiência, a bicicleta também não fica atrás, além de contar com o adicional “vento no rosto”.

Promover as caminhadas junto as crianças é uma boa tarefa que pode começar em casa. A melhor maneira de fazê-lo é garantir que seja prazeroso, feito com liberdade e tranquilidade.

Caminhar é acima de tudo uma atividade divertida, mas é preciso garantir certas condições para que as crianças possam desfrutar dos passeios, mas o primeiro passo certamente é transformar o caminho em brincadeira. Alguns ingredientes para uma receita de sucesso são³⁰:

- Escolha um destino agradável, um parque, um praça, uma floresta ou até mesmo a casa de um amigo;
- Escolha caminhos repletos de curvas e atrativos, ao invés de um caminho longo, reto e entediante;



- Faça jornadas fotográficas do caminho;
- Organize uma caça ao tesouro. Desafie as crianças a encontrarem árvores, flores, animais ou prédios e nomes de ruas diferentes;
- Encoraje seu filho ou filha a convidar um amigo;
- Leve o cachorro da família junto, ou peça emprestado o cão do vizinho;
- Chute pedras, folhas e pule em poças;
- Desafie as crianças a evitar pisar nas linhas da calçada;
- Desbrave novos caminhos.

Um plano de mobilidade

Uma rotina de deslocamentos que tem a escola como destino precisa ser agradável para estudantes, família e toda a comunidade. Infelizmente esse não é o cenário, mas a mobilidade escolar é um problema passível de solução.

As causas são complexas, mas investir para que mais alunas e alunos cheguem nos locais de estudo à pé ou em bicicleta é acima de tudo uma necessidade. Quebrar as barreiras requer medidas de incentivo e restrições. Uma política de “cenoura e chicote” que ao fim resulta em um ganha-ganha³¹.

Um plano de mobilidade escolar³² requer melhorias no acesso para pedestres e ciclistas, promoção de caronas e incentivos para que as famílias utilizem meios alternativos

de transporte sempre que possível. A receita para uma boa mobilidade envolve vários ingredientes para se obter um resultado saboroso.

Receita saborosa de mobilidade escolar

Para uma boa mobilidade é preciso dos ingredientes, em uma ampla variedade³³. A lista pode começar por:

- Campanhas promocionais, eventos especiais e concursos para envolver toda a comunidade escolar na redução do uso do carro;
- Avaliar as barreiras ao trânsito de transportes ativos e promover mudanças que equacionem os problemas e quebrem resistências;
- Estacionamento para bicicletas, skates, patinetes etc.
- Incentivos para pedestres e ciclistas e educação viária;
- Organizar “Ônibus humanos”, ou pedibus, em que um grupo de adultos caminha com as crianças para ir e vir da escola;
- Promoção de caronas compartilhadas junto à comunidade escolar;
- Incentivar o uso do transporte público;

³¹ <http://www.vtpi.org/winwin.pdf>

³² http://www.saferoutesinfo.org/sites/default/files/resources/dft_sustravel_pdf_504076.pdf

³³ <http://www.vtpi.org/tdm/tdm36.htm>

- Uma política restritiva de estacionamento para automóveis;
- Medidas de moderação e redução do tráfego ao redor da escola;
- Encorajar as famílias motorizadas a estacionarem longe da escola e caminhar o percurso final (essa medida reduz congestionamentos e promove a segurança do entorno, além de ser uma atividade física gratuita);
- Produzir um guia de acesso multimodal, que descreve de maneira simples como chegar à escola caminhando, pedalando ou através do transporte público.
- Realizar uma pesquisa junto à comunidade escolar para determinar os padrões de deslocamento que enumere os motivos da escolha por determinado modal além das barreiras e oportunidades para a mudança.

A lista pode continuar até chegar na necessidade de envolver o poder público quanto às regras para a construção de novas escolas. Preservar escolas de fácil acesso, localizadas no miolo de bairros residenciais é o primeiro passo. Assim a comunidade consegue ter acesso através das caminhadas e bicicletas, escolha difícil de ser realizada em instituições isoladas em áreas ermas.

Por fim, é preciso pensar em comunidades voltadas para famílias com crianças. Uma iniciativa que requer adaptações

nos planos diretores estratégicos, uma necessidade legal para as cidades brasileiras com mais de 20.000 habitantes³⁴.

São no entanto as pitadas iniciais de mudança em um grande número de escolas que serão capazes de adoçar os gestores públicos e produzir mudanças azeitadas que culminem em uma cidade melhor.

Ideias para aumentar os deslocamentos ativos nas escolas

Um bom plano de mobilidade escolar irá chegar a conclusão de que a comunidade precisa de mais viagens feitas à pé, em bicicleta ou outros meios de transporte ativos. Idéias já implementadas no Reino Unido e compiladas pela Sustran podem ajudar a inspirar pequenas revoluções em prol das crianças.

Primeiro os pés

É fundamental que as crianças possam entrar com segurança na escola, sem que seja necessário se esgueirar entre os veículos que entram e saem. O ideal é uma entrada dedicada para ciclistas e pedestres, com uma divisão clara entre ambos caso o acesso seja compartilhado. É recomendável também uma porta ampla em que vários alunos possam entrar ao mesmo tempo com tranquilidade. Mesmo nos casos em que

entradas dedicadas são difíceis ou até impossíveis, soluções alternativas podem ser implementadas de forma a garantir que chegar e sair do ambiente escolar não seja um salve-se quem puder.

Na escola Waingel Copse, na cidade inglesa de Reading, por exemplo, os motoristas precisam esperar 15 minutos na saída escolar até que o último pedestre ou ciclista tenha deixado a escola.

Diminuir o peso dos livros

Carregar livros pesados pode ser um fator de inibição para as viagens em modos ativos. Garantir espaço suficiente para que as crianças possam guardar material escolar é uma medida muitas vezes invisível. É possível ainda organizar as lições de casa para que não seja necessário transportar muito peso diariamente.

Travessias seguras

Cruzamentos movimentados podem ser um grande impedimento para que os pais caminhem até a escola ou permitam que seus filhos e filhas vão estudar a pé. Atuar junto ao poder público para que agentes de trânsito promovam a segurança na travessia de pedestres é um dos caminhos. Outro, é organizar, em sistema de rodízio, voluntários junto a

comunidade escolar que possam se comprometer a exercer a função de agentes de trânsito, garantindo que os motoristas ao redor da escola conduzam seus veículos com prudência, em especial nos locais de travessia.

Por uma cidade de afetos

O ato de enxergar a mobilidade aos olhos das crianças, tratando a infância como tempo de aprendizado e descoberta ajuda a expandir perspectivas e sair de círculos viciosos.

A mobilidade que se faz no tempo das máquinas e desumaniza a cidade é um problema passível de ser resolvido. O transitar veloz e motorizado é uma construção social e está longe de ser fato consumado da vida urbana.

Por meio do olhar da criança, é possível ver a cidade pelo seu lado afetivo. Desde as memórias que perduram, por exemplo a casa onde nascemos, até os caminhos cotidianos. Árvores e postes, quando olhados de baixo para cima representam estruturas que rumam ao infinito, assentadas firmes no chão. Cada pedrisco, ou mudança na calçada é detalhe sutil da colcha de retalhos que é a cidade e que por vezes pode parecer grande demais para ser compreendida.

O olhar infantil tem cuidado especial com detalhes, atenção ao caminho sem preocupação com o destino. Vive o presente imediato sem o peso do passado e angústia pelo futuro. Esse aprendizado inato, que muitos perdem na vida

adulta, quando reavivado traz consigo valores fundamentais para humanização dos ambientes de circulação.

"A geografia, por exemplo, explica a ação determinante de forças naturais gerais, como a composição dos solos ou os regimes climáticos, sobre as formações econômicas da sociedade, e, por isso, sobre o conceito de mundo que esta pode ter. A psicogeografia seria o estudo das leis exatas e dos efeitos precisos do meio geográfico planejado conscientemente ou não, que age diretamente sobre o comportamento afetivo dos indivíduos."

Guy-Ernest Debord, *Les lèvres nues* nº 6. 1955, in *"Apologia da deriva"* por Paola Berenstein Jacques

Outro nome usado por Debord e seu grupo intelectual para a psicogeografia é a geografia afetiva. Talvez o maior símbolo desse movimento por um resgate dos espaços pelos sentimentos que despertam seja a colagem *"Naked City"*³⁵, também obra do filósofo com título homônimo a um filme noir estadunidense de 1948. Outro exemplo visual interessante é a colagem fotográfica de Ralph Rumney chamada *"Psicogeography Map of Venice"*³⁶ na qual o artista apresenta um recorte de fotos suas na cidade italiana de Veneza, todas acompanhadas por comentários.

Os questionamentos filosóficos e artísticos da cidade trazidos por Debord e seu grupo da Internacional

Situacionista³⁷ foram um grande passo no questionamento do ordenamento urbano da cidade³⁸. Mais do que um espetáculo arquitetônico de belos prédios cercados de ruas e avenidas, o tecido urbano se costura através das emoções e vivências das pessoas. O flunar situacionista de Debord transmuta-se em uma ode à deriva, deslocamento que está longe de ser viagem, passeio ou simples contemplação.

"Uma ou várias pessoas que se lançam à deriva renunciam, durante um tempo mais ou menos longo, os motivos para deslocar-se ou atuar normalmente em suas relações, trabalhos e entretenimentos próprios de si, para deixar-se levar pelas solicitações do terreno e os encontros que a ele corresponde."

Guy Debord. Texto publicado no nº. 2 da revista *Internacional Situacionista* em dezembro de 1958. Segunda tradução (espanhol – português) por membros do *Gunh Anopetil* em 19 de março de 2006.³⁹

As modernas ferramentas de mapeamento e georreferenciamento presentes em dispositivos móveis permite mergulhar de maneira ainda mais profunda na cidade e compartilhar os sentimentos do ser urbano.

³⁴ <http://brbl-dl.library.yale.edu/vufind/Record/3590760>

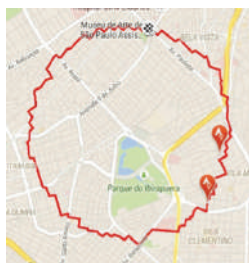
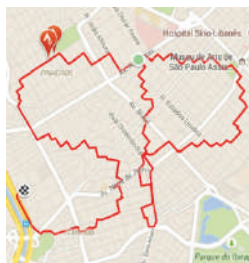
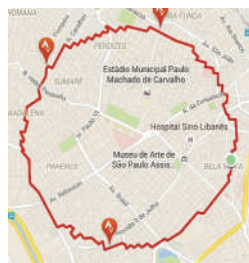
³⁵ <http://www.ryanraffa.com/parsons/blog/urban-drifts/>

³⁷ <http://guy-debord.blogspot.com.br/2009/06/manifesto-internacional-situacionista.html>

³⁸ <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.035/696>

³⁹ http://pt-br.prototype.wikia.com/wiki/Teoria_da_Deriva

Como fazer um mapeamento afetivo



Com o GPS é possível desenhar na paisagem concreta de ruas e avenidas.
Imagens: Mario Amaya/Strava

Um excelente exemplo de psicogeografia é de Ryan Raffa, que fez uso da tecnologia para mergulhar nos sentimentos que Nova Iorque lhe trazia. Ele foi capaz de visitar as cinco regiões da cidade (boroughs) num total de 18 pedaladas que perfizeram uma distância de 321km percorridos em 44h e 12 minutos. Foram 1.217 fotos tiradas, 3 pneus furados e 3 tombos tudo com temperaturas que variaram entre -5°C e 22°C⁴⁰.

“Crescendo em uma família de pessoas ativas, estava todo o tempo ao ar livre, correndo, pedalando na época da escola, faculdade e além. Ao invés de estar em um ginásio ou confinado em uma determinada arena, as ruas eram o meu espaço de exercícios físicos; a vizinhança era meu campo de jogo.”

É dessa maneira que Raffa se apresenta e apresenta seu projeto de mapeamento afetivo. Nas corridas cotidianas nas ruas, ele sempre acabava por se perguntar porque da escolha em virar à esquerda ou à direita e os motivos que o faziam se sentir atraído por determinados bairros e não outros.

Décadas antes, os Situacionistas Internacionais já faziam as mesmas perguntas nas ruas de Paris. Caminhar à deriva pela cidade por vezes é uma necessidade antes de ser um conceito filosófico.

⁴⁰ <http://www.ryanraffa.com/parsons/blog/urban-drifts/>

Perguntas prévias

- Quais reflexões o traçado do GPS de uma deriva irão traçar na construção de um mapeamento psicogeográfico?
- Quais aspectos positivos ou negativos, dos arredores serão revelados durante a deriva?
- Quais são as características semelhantes nas diferentes regiões da cidade? Alguma dessas diferenças irá se refletir no mapa psicogeográfico?

O processo

Para cada deriva, basta escolher uma direção inicial e então permitir que os arredores, tais como a arquitetura, os sons, cheiros e a sensação geral do espaço guiem os próximos passos. É importante deixar de lado os motivos tradicionais para os deslocamentos (ir à escola, por exemplo) e deixar-se levar pelas atrações do terreno e os encontros no caminho.

Tirar fotografias dos prédios que chamam a atenção e tem efeito emocional, positivo ou negativo, é importante também. As fotos servem tanto ao propósito de ajudar a construção futura do mapa psicogeográfico, quanto também como referência geoespacial. O próprio ato de parar para fotografar muda completamente a velocidade da deriva e fornece mais um elemento errático.

Um blog, ou um diário em papel com anotações frescas de cada saída são um recurso interessante na contribuição do mapeamento. A soma das coordenadas do GPS, fotografias tiradas e as descrições das experiências é material rico.

Reflexões pós-mapeamento

As primeiras saídas em geral são o momento em que surgem mais perguntas ao invés de respostas, já que a trilha dos afetos é acima de tudo um caminho e menos um destino.

- Que outras informações além do GPS podem ser capturadas que ajudem na criação dos mapas psicogeográficos?
- Quais outros retratos surgem do mapeamento sonoro? Como eles se comparam aos levantamentos já feitos?
- Existem padrões nos dados levantado e esses padrões existem em outros cenários urbanos?
- A bicicleta deixa a pessoa mais suscetível às interferências das ondas e movimentos do tráfego? Qual a diferença entre pedalar e caminhar para a produção dos mapas?
- Quais informações podem ser agregadas ao incluir o mapeamento sonoro?
- Como o trabalho realizado dialoga com os trabalhos feitos por outros psicogeógrafos?

Existe uma série de ferramentas para mapeamento que podem ser utilizadas para mapeamento afetivo. Mas tal como as cidades, a tecnologia está sempre à serviço das pessoas como um suporte para as grandes realizações.

O FUTURO URBANO DE NOSSAS CRIANÇAS

Vivemos em cidades com dilemas e dificuldades que parecem insolúveis. Felizmente em cada nascimento de uma criança, surge uma miríade de possibilidades para enfrentar desafios.



Serão os mais jovens humanos que nos darão inspiração para modificar o presente, mas acima de tudo, através dos ensinamentos da infância reinventaremos o planeta urbano com mais humanidade.

Modificar estruturas rígidas requer maleabilidade, e a humildade de ser pequeno. Assim pode ser com nossas cidades, aparentemente tão rígidas e definitivas, mas aptas à transformação. Alguns dos passos sugeridos estão nesse livro, mas como nas receitas aqui contidas, o importante é a diversidade e principalmente a sensibilidade de praticar valores humanos.

Patrocínio



Realização

