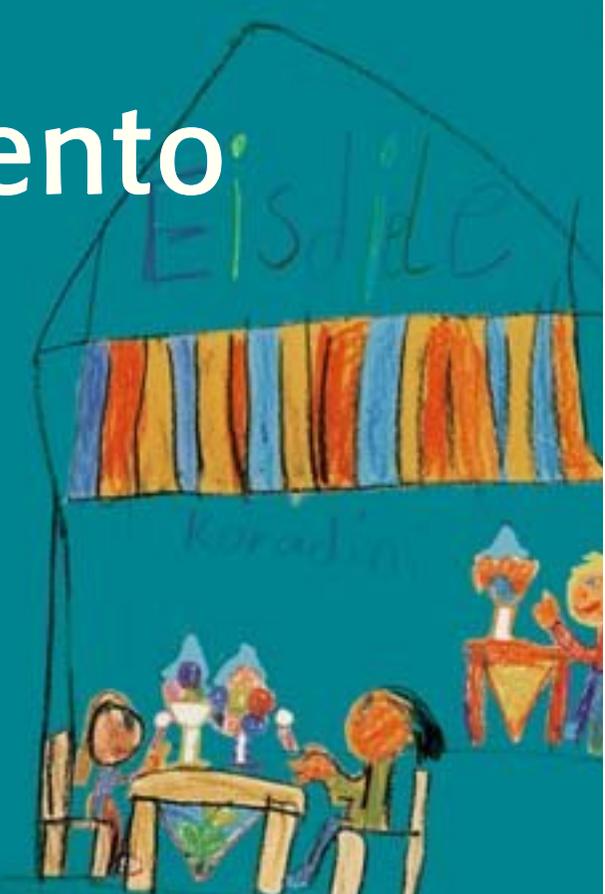


crianças em movimento



COMISSÃO
EUROPÉIA



Crianças em movimento

Primeira publicação em inglês, sob o título original
Kids on the move
pelo Diretório-Geral de Meio Ambiente

© Comunidade Europeia, 2002

Tradução ao português: © Associação Transporte Ativo, 2010
A Associação Transporte Ativo assume toda a responsabilidade pela tradução.



Direitos em língua portuguesa reservados com exclusividade

Reprodução autorizada desde que citada a fonte.

Tradução: Patrícia Casela

Revisão da tradução e edição final: Denir Mendes Miranda

Revisão geral: José Lobo

Colaboração: Eduardo Bernhardt, João Guilherme Lacerda

As informações foram atualizadas, quando possível - exceto dados e informações estatísticas - em virtude do original ter sido escrito em 2002.

Concepção e design do original: Hilgers, N. Munarriz (EUR-OP)

Foto: pelo designer e autor; reconhecimentos a Transport 2000 (p. 8), Pro Vélo (p. 12), Martin Leuzinger/VCS (Burgdorf, CH; pp. 25, 28, 29), EvoBus Austria (p. 27), Verkehrs-Club der Schweiz VCS (p. 28), Verkehrs-Club-Österreich (p. 30), Sustrans (p. 30), Ecole Van Belle (Anderlecht) (p. 36), Luc Degraer/GRACQ (p. 35), Sustrans (p. 35), Jacques Varlet/Energie-Cités (p. 37), Municipalité de Larissa (p. 42), Vélo Québec (p. 43)

Desenho p. 32: Erik Liebermann



Crianças em movimento



COMISSÃO EUROPEIA
Diretório-Geral
de Meio Ambiente



Margot **WALLSTRÖM**
*Comissária Europeia
de Meio-Ambiente*

Prefácio

Se você é um político local, um professor, um diretor, um pai, ou se você apenas se sente responsável pela forma como o meio ambiente está mudando ou preocupado com a mobilidade e saúde dos milhões de crianças da Europa e do mundo, então esta publicação é para você.

Compartilhamos o mesmo céu, o mesmo vento e a mesma água que nossas crianças. Como os adultos, as crianças também sofrem com os efeitos da poluição no ar que respiramos e na água que bebemos. Mas crianças não são "pequenos adultos". São mais vulneráveis aos efeitos da deterioração ambiental, principalmente em ambientes urbanos de pobreza e, portanto, pagam um preço mais alto pelo desenvolvimento não sustentável.

Entretanto, crianças não são apenas as vítimas inocentes da situação atual. Elas possuem um grande e não explorado potencial para criar um ambiente melhor e mais saudável. Falando por experiência própria, posso confirmar que são fortes e representam um papel fundamental ao defender a natureza.

Embora um grande número de declarações internacionais tenha sido feito, e convenções assinadas, as crianças e os jovens não costumam participar ativamente do planejamento ou do processo de tomada de decisão. Elas têm poucas oportunidades para influenciar o presente ou moldar o futuro. Em outras palavras, nós, adultos, temos uma grande responsabilidade – uma responsabilidade que devemos levar muito mais a sério do que temos feito.

Este manual contém alguns exemplos práticos do que autoridades e escolas têm feito para se tornar mais conscientes das necessidades de mobilidade e qualidade de vida das crianças. Alguns tomaram a iniciativa de reverter uma tendência particularmente infeliz: nos últimos 10 anos, o número de crianças que pedalam ou caminham para a escola reduziu significativamente. Espero que esses exemplos sejam úteis a vocês.

Este manual destaca uma iniciativa que lancei alguns anos atrás, com a ajuda de muitos parceiros: o Dia Europeu Sem Carro, que acontece anualmente em centenas de cidades no dia 22 de setembro. Ele dá às crianças a oportunidade de aprender e se envolver no debate sobre como contrapor os efeitos de um dos maiores riscos da sua rotina diária – o trânsito. As crianças adoram esta data, pois podem aproveitar, mesmo que por um dia, a liberdade de ir e vir na cidade sem ser constantemente lembrados sobre os perigos do tráfego motorizado.

Acredito que devemos criar um ambiente amigável para as crianças. Elas são os futuros defensores do meio ambiente. São os tomadores de decisão de amanhã. O que é bom para nossas crianças, é bom para a sociedade e para o planeta.



ZOO

Eisdile

Garage

Koradini

SUMÁRIO

1



CRIANÇAS E JOVENS NO AMBIENTE URBANO

Vale lembrar que a grande maioria das nossas crianças e jovens vive em cidades. Nas cidades, elas conseguem facilmente escolher entre uma grande variedade de oportunidades oferecidas na busca pela realização pessoal. Entre todos os deslocamentos, de 15 a 20% são feitos pelas gerações mais jovens!

Ainda assim, com muita frequência, nossas cidades parecem ter sido desenhadas sem que se levasse em conta as crianças e os jovens. Espaços públicos e meios de transporte – planejados por adultos saudáveis para no máximo outros adultos saudáveis – negligenciam as necessidades das crianças da mesma forma que negligenciam as necessidades

das outras “minorias”. Isso representa uma ameaça à independência das crianças e produz um efeito importante no seu desenvolvimento e bem-estar.

A deterioração do meio ambiente é percebida intensamente nas cidades, onde a poluição atmosférica e sonora são motivos de grande preocupação. Atualmente, sabemos que as crianças não são apenas pequenos adultos: são mais sensíveis que os adultos aos efeitos da poluição. A necessidade de que as autoridades locais tomem uma atitude para restaurar a qualidade do meio ambiente está se tornando, no mínimo, mais urgente.

Página 10

2



O QUE PODE SER FEITO?

Como podemos cuidar bem de nossas crianças? Será que nos encontramos em um impasse? É concebível um meio urbano fundamentado no princípio “é permitido crianças”? Na realidade, os tomadores de decisão e os representantes locais eleitos possuem uma variedade de amplas opções assim como uma grande quantidade de instrumentos a sua disposição.

Naturalmente, estamos pensando em primeiro lugar no caminho da criança para a escola. Essa abordagem se torna mais fácil pelo fato de que estamos falando de deslocamentos diários, focados no transporte coletivo de um grande número de crianças com trajetos claramente definidos. Um esquema conceitual está disponível para orientá-lo em uma abordagem muito proveitosa, e exemplos bem sucedidos que existem aos montes.

Porém, não devemos ignorar o fato de que a maioria dos deslocamentos feitos pelas crianças e jovens (atividades fora da escola, esportes, lazer, visitas, jogos, etc) não está relacionado à escola.

Página 20

3



ALGUNS EXEMPLOS

Os casos destacados neste capítulo ilustram até que ponto a municipalidade pode adotar o princípio “é permitido crianças” dando atenção especial às suas necessidades.

Isto pode variar desde envolver jovens no planejamento urbano e projetos de obras, até medidas de discriminação positiva em favor das crianças. Empresas de transporte público podem utilizar a internet como um investimento para persuadir as crianças a “adotarem” esse meio de transporte, ou podem organizar esquemas de treinamento projetados para ensinar às crianças como usar a rede de transporte da melhor forma. A polícia local pode transformar bairros em circuitos de treinamento, onde o motorista age como se fosse um ratinho de laboratório.

Finalmente, se o que faltar for criatividade, tudo o que temos que fazer é perguntar às crianças...

Página 38

4



RECURSOS

Existem inúmeras associações (de cidades, de pessoas, etc) trabalhando para proteger os direitos da criança que podem dar uma ajuda.

Este capítulo também lhe indicará inúmeras publicações, CD-ROMs e sites da internet, onde você encontrará argumentos e ideias necessárias para garantir a eficácia e o progresso rápido da sua busca para o desenvolvimento sustentável na sua cidade.

Página 50





INTRODUÇÃO

QUAIS DIREITOS PARA NOSSAS CRIANÇAS?

Em sua opinião, as provisões de espaços de lazer nas cidades se comparam, em importância, à atenção dada pelas autoridades públicas para estacionamentos e vias de tráfego? E quanto aos direitos das crianças à liberdade de ir e vir, acesso a lugares onde possam desenvolver sua vida social e cultural, seu conhecimento e bem-estar físico? Existe algo que garanta o direito das crianças a sua própria mobilidade? E qual é o peso desses direitos quando comparados à escolha dos adultos que preferem ir a qualquer lugar de carro, algumas vezes a qualquer custo?

Algumas coisas dispensam comentário: todos estamos conscientes de nossas obrigações para proteger as crianças de maus-tratos, abuso sexual e exploração econômica. É claro que parece rudimentar que devemos proteger a integridade moral, mental e física de uma criança contra os indivíduos que as têm sob seu "poder" de prejudicá-la. Também é razoável que haja uma garantia de direito à educação, por exemplo. O acordo das Nações Unidas sobre os Direitos da Criança, adotado em 1989, é prova inquestionável de que existe um consenso a respeito dos direitos fundamentais. Infelizmente, o direito de ir e vir ainda não é um deles.

Deixando de lado esses direitos fundamentais, porém, o que podemos fazer com o poder exercido pelo mundo adulto de abusar de suas prioridades, às custas das expectativas e, até mesmo da saúde e bem estar de nossas crianças?

Em um sábado de 1997, no Reino Unido, Darren, oito anos de idade, foi vítima de um acidente de trânsito quando ia, de bicicleta, visitar um amigo. Foi necessário que ativistas, em campanhas nacionais, que pediam ajuda aos pais devastados pela catástrofe, pressionassem a seguradora do motorista para que esta desistisse de reivindicar "os direitos do motorista" no tribunal.

Quais direitos?

O direito de deduzir que houve negligência por parte dos pais, ao afirmar que eles agiram com irresponsabilidade ao permitir que tal criança pudesse sair sozinho, de bicicleta, sem capacete. Portanto, se não tivermos cuidado, os pais serão censurados – de uma forma incriminatória e moralizante – por não ter providenciado um acompanhante, por permitir um meio de transporte considerado "inadequado" e por não ter fornecido equipamento de proteção. Em contraste, a desatenção e "distração" do motorista, a falta de ciclovias ou redutores de velocidade não são mencionadas: o meio é assim, só lamentamos pelas crianças. Diante desse tipo de lógica, todos os pedestres deveriam usar capacetes em breve, e os ciclistas teriam que ser encapsulados em roupas de proteção.

E sua cidade? Quantas crianças são vítimas de acidentes de trânsito todos os anos? A quantas crianças é negado o direito de ir e vir livremente?



"Precisamos repensar as cidades através dos olhos das crianças, à altura de 1 metro e 10 centímetros"

Walter Veltroni, Prefeito de Roma



CAPÍTULO 1

CRIANÇAS E JOVENS NO MEIO URBANO

Nos países da União Europeia, 70 a 80% da população vivem em áreas urbanas. Dependendo se as cidades foram planejadas tendo-os em mente, em torno de 70 a 80% das crianças e jovens vão, ou não, encontrar as condições adequadas que lhes permitirão alcançar a realização pessoal.

As cidades são lugares ideais onde as crianças podem se desenvolver, já que lá está a grande maioria dos serviços e centros de instrução. Por outro lado, porém, as cidades podem parecer hostis às crianças e jovens, que frequentemente se sentem excluídos dos espaços públicos e dos meios de transporte que são, na sua maioria, projetados e ajustados às necessidades dos adultos e automóveis.

Jovens: um quinto da população que depende da caminhada, da bicicleta e do transporte público para se locomover... ou da "carona dos pais".



QUESTÃO DE URGÊNCIA

Crianças e adolescentes até os 18 anos representam apenas 21% da população da União Europeia, com variações nacionais de 15 a 24%. Se incluirmos jovens até a idade de saírem da escola, que coincide com a idade de tirar a carteira de motorista, podemos concluir – sem contar os adultos que não andam de carro – que a mobilidade de um quinto da população da Europa é totalmente dependente de andar a pé, bicicleta ou transporte público... ou, onde aplicável, do carro dos pais.

Os hábitos adquiridos pelos jovens e crianças

geralmente persistem até a idade adulta. Tendo sido “treinados” para valorizar o carro dos pais ou condicionados a um meio que prioriza o carro como meio de transporte, esses cidadãos de amanhã terão uma tendência natural para ver o carro como ponto de referência.

Ainda assim, não há como negar o fato de que o direito das crianças de ir e vir apresenta um problema. As pessoas se movimentam nas cidades para ter acesso a vários lugares, para encontrar mercadorias e serviços, para se engajar em atividades cívicas, para enriquecer



Em quatro casos entre dez, os deslocamentos estão relacionados à escola.

Indo à escola

Uma pesquisa feita na cidade de York envolvendo 15.500 crianças que frequentam escola (66% da população escolar) sugere várias descobertas reveladoras.

No caso de alunos em idade de educação primária, 34% são levados para a escola de carro, mas apenas 15% apreciam esse meio de transporte. No total, 40% deles gostariam de ir para a escola de bicicleta, embora apenas 3% delas vão.

No caso de alunos da escola secundária, 15% são levados de carro para a escola. Porém, a atitude desses jovens reflete a preferência dos adultos em termos de facilidade e conforto: aproximadamente 20% deles escolheriam o carro como seu meio de transporte. Por outro lado, enquanto 8,5% atualmente vão de bicicleta, o uso desse meio de transporte poderia subir para 15%.

Quando questionados a respeito do que menos gostam nos deslocamentos para escola, aproximadamente 60% dos estudantes da escola primária responderam que se preocupavam, acima de tudo, com o fato de haver muito tráfego nas estradas, que os carros correm muito ou que tinham medo de sofrer um acidente. Entre os alunos da escola secundária, 48% disseram que havia muito tráfego, assim indicando que eles também consideraram o carro como o principal problema associado aos deslocamentos para a escola.

sua vida social e cultural, ou para obter educação intelectual, profissional ou artística, assim como esportes e atividades físicas, etc. No caso dos jovens, esse direito ao acesso nas cidades é crucial, se levarmos em conta que é desses jovens que o futuro econômico e social da nossa sociedade depende. Para se produzir adultos que possam integralmente cumprir seu papel na construção do futuro, é vital que eles tenham fácil acesso aos blocos de construção da vida.

Crianças e jovens frequentemente encontram um meio urbano que prestam pouca atenção às suas necessidades de transporte. Nas cidades, onde o volume e a variedade de atividades são maiores, oportunidades de acesso independentes a eles são restringidas por uma política de transporte que é ditada pelas necessidades e hábitos dos adultos, mais particularmente, adultos que possuem e utilizam carros.

CRIANÇAS E JOVENS EM MOVIMENTO

Entre todos os deslocamentos urbanos feitos, de 15 a 20% envolvem crianças e jovens (5-18 anos). Essa porcentagem corresponde, aproximadamente, à parcela da população que eles representam.

Durante a semana, sete deslocamentos em dez estão relacionados à escola. Se incluirmos finais de semana e feriados, percebemos que os

deslocamentos para a escola equivalem mais ou menos com os deslocamentos de recreação (se estimado que duas entre três crianças estejam envolvidas em atividades depois da escola) ou deslocamentos "pessoais" (consulta médica, visitas a familiares ou a amigos, etc) isto é, quatro deslocamentos entre dez.

Cada vez mais as crianças são acompanhadas por um adulto ou levadas de carro por um adulto.

No Reino Unido hoje, por exemplo, na faixa entre 5 e 10 anos, apenas uma em cada dez crianças vai à escola desacompanhada, em comparação a uma entre cinco há apenas dez anos.

De acordo com estimativas do Departamento de Meio Ambiente, Transporte e Regiões do Reino Unido (DETR), quase 20% da "hora do rush" da manhã é composta por crianças sendo levadas à escola de carro.

De acordo com uma pesquisa feita entre mulheres francesas com idade entre 25 e 49 anos, e apesar de 74% dizerem que a escola fica a menos de 5 km de casa, 46% costumam levar seus filhos de carro. Contudo, em torno de três entre dez destas mães indicam que poderiam encontrar uma alternativa perfeitamente aceitável se, numa eventualidade, não pudessem elas próprias ou alguém levar seus filhos de carro à escola.



Em Luxemburgo foi descoberto que 9,5% de todos os deslocamentos feitos por adultos (de 18 anos ou mais) fazem parte da categoria de acompanhantes; não pode haver dúvidas de que a grande maioria dos acompanhados é criança, sendo que três quartos dos deslocamentos com acompanhante é feito por adultos com idade entre 25 e 44 anos, i.e. por pessoas com idade parental.

CIDADÃOS ANSIOSOS COM O MEIO AMBIENTE

Nas mentes dos europeus, a municipalidade é o nível de autoridade que deveria ter o papel mais importante em garantir a proteção ambiental: 29% deixam a prioridade de ação ao nível de autoridade local, 22% preferem a ação a nível nacional, 10% a nível regional, e 7 e 24%, respectivamente, ao nível europeu e internacional.

Entretanto, entre 1995 e 1999, houve um declínio na confiança dos europeus com relação à habilidade das autoridades de tomar atitudes efetivas para proteger o meio ambiente.

Ao mesmo tempo, a população da União Europeia, particularmente aqueles que moram em cidades, passaram a demonstrar uma crescente ansiedade em relação ao estado do seu meio ambiente e o que

acontecerá no futuro.

Entre 10 fontes de ansiedade relacionadas às condições ambientais associadas aos aglomerados humanos, as duas principais fontes de ansiedade ligam-se fortemente ao meio urbano: o volume de tráfego, por um lado, e a qualidade do ar, por outro. A poluição sonora está em quinto lugar, depois dos problemas com desperdício e danos causados ao campo (zona rural).

A qualidade do ar, que em 1995 estava apenas em quinto lugar na lista de preocupações dos europeus, pulou para o topo da lista em 1999.

CRIANÇAS EM PERIGO

Os europeus colocam a saúde em segundo lugar no ranking de preocupações, abaixo do medo da violência (66 e 79% das respostas, respectivamente). Em uma lista de 11, o meio ambiente é a quinta preocupação (45% das respostas).

A qualidade do ar é reconhecida universalmente como uma ameaça real à saúde, mas o barulho também está sendo percebido, cada vez mais, como um problema para nossa saúde e bem estar.

Sabendo que as crianças são, geralmente, mais sensíveis à poluição que os adultos e

Gráfico 1.1

Problemas urbanos



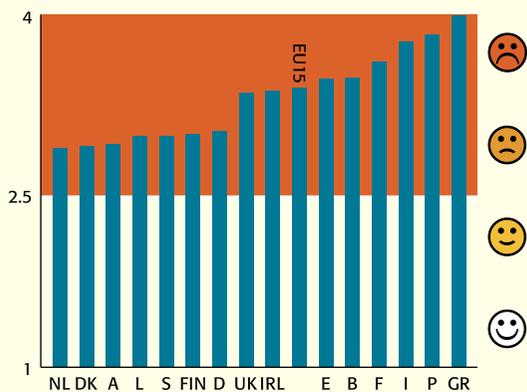
Fonte: Eurobarometer 1999 (51.1)

Os problemas urbanos lhe preocupam?

Para esta pergunta com quatro possibilidades de respostas, o ponto neutro é 2,5 e corresponde a "moderadamente preocupado". Em todos os Estados Membros, a população pode ser considerada como consciente, no mínimo, da existência de um problema e entusiasmada para ver como as autoridades vão responder.

Gráfico 1.2

Poluição do ar



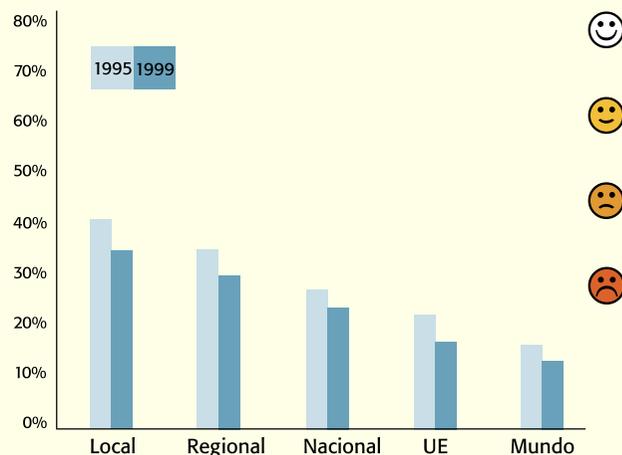
Fonte: Eurobarometer 1999 (51.1)

Você está preocupado com a poluição do ar?

Para esta pergunta com quatro possibilidades de resposta, o ponto neutro é 2.5 e corresponde a "moderadamente preocupado". Em todos os Estados Membros, a população pode ser considerada muito consciente da situação e ansiosa para que as autoridades encontrem soluções e ações concretas.

Gráfico 1.3

Pode-se fazer algo



Fonte: Eurobarometer 1999 (51.1)

As autoridades estão agindo efetivamente para proteger o meio ambiente?

Nenhuma autoridade está agindo efetivamente para proteger o meio ambiente. Preocupações crescentes entre os europeus são refletidas no nível de insatisfação em relação às medidas tomadas pelas autoridades públicas entre 1995 e 1999.

que sua necessidade de ar puro é maior ainda, pois seus corpos estão em crescimento, não pode haver dúvida de que a preocupação do europeu a respeito de questões de saúde é mais aguda com relação às crianças.

Hoje em dia, é difícil contestar que o ar poluído causa danos à saúde e que a maioria da população, embora relutante em alguns momentos, está finalmente a favor de medidas de proteção à saúde em geral, mesmo se isto inevitavelmente implicar mudanças em seus hábitos de transporte. Exigências de bom senso à parte, haveria também razões econômicas para se pegar o boi pelos chifres: na Suíça, um estudo feito pelo Departamento de Transporte e Energia do Ministério do Meio Ambiente revela que a poluição causada somente por automóveis particulares encarece os custos com saúde em 86 euros por habitante por ano. Essas descobertas são confirmadas por estudos de longo prazo conduzidos nos Estados Unidos e na Europa (*O custo externo do transporte*, ver pág. 56). Ainda assim são estudos conservadores: por exemplo, não incluem o custo do câncer, apesar de alguns poluentes atribuídos ao tráfego serem altamente cancerígenos, como indicado por um estudo americano de 1989 que mostra uma correlação entre a densidade do tráfego e a incidência de câncer entre as crianças (risco de leucemia três vezes mais alto se a criança mora em um lugar onde passam mais de



A integração de exercícios diários na vida das crianças é a melhor forma de perpetuar o hábito saudável de exercitar-se quando adultos.

10.000 veículos por dia, em comparação a lugares onde passam apenas 100 veículos (*Gesundheitsrisiko Auto*, ver pág. 57).

Doenças da infância

Quanto mais avançamos na área de pesquisas científicas, maior é a nossa preocupação com a saúde. Na área da mobilidade, mais particularmente, estamos descobrindo aos poucos os vários problemas que representam ameaça à saúde e ao bem estar das crianças.

Hoje, nos Estados Unidos, a obesidade afeta um quarto das crianças com idade entre 6 e 17 anos, isto é, 1,5 vezes mais que na década de 1960. Uma tendência parecida pode ser observada na Europa, com duas crianças, em cada dez, acima do peso.

Em crianças, a obesidade está mais ligada à falta de exercícios do que aos maus hábitos alimentares. No curto prazo, a obesidade infantil representa um grande problema para integração social. Em longo prazo, leva não apenas à obesidade na idade adulta, como também para um grande número de problemas de natureza muito séria, como doenças cardiovasculares, desequilíbrio hormonal, problemas nas articulações, etc.

Juntamente com a obesidade, muitas crianças sofrem com problemas advindos do excesso de peso e da pouca habilidade corporal

decorrente da falta de atividade física. Isso pode ter sérias implicações em seus corpos e autoestima.

Enquanto os exercícios podem, obviamente, resultar de atividades esportivas ou jogos, uma quantidade considerável desses exercícios pode ser associada a hábitos de locomoção formados na infância. Não se questiona que a integração de exercícios às atividades do dia-a-dia durante a infância é a melhor forma de garantir que uma quantidade suficiente de exercícios diários seja mantida na idade adulta. Em outras palavras, a tendência de levar as crianças a todos os lugares de carro vai contra a promoção de um estilo de vida saudável e ativo.

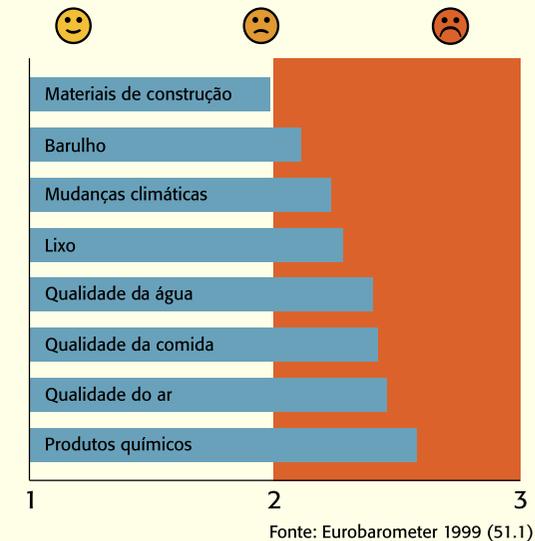
Problemas respiratórios

Crianças frequentemente transportadas de carro estão expostas a altos níveis de poluição dentro do carro, que excedem a concentração presente na atmosfera, onde os poluentes estão diluídos em um volume de ar muito maior e que é renovado muito mais rapidamente que dentro do carro.

Estudos comparativos da poluição experimentada por adultos mostram que ciclistas e pedestres, mesmo quando o volume de ar respirado é maior por causa do esforço físico em ritmo intenso, inspiram menos gases poluentes no total. E não são expostos a

Gráfico 1.4

Os riscos de danos à saúde



Até que ponto você acredita que os seguintes fenômenos poderiam afetar sua saúde no futuro?

Para esta pergunta com três possibilidades de resposta, o ponto neutro é 2 e corresponde a "moderado". Os europeus preocupam-se quase tanto com os riscos apresentados pela deterioração da qualidade do ar quanto se preocupam com problemas associados à poluição química e à crise que tem repetidamente abalado a agricultura e o setor de alimentos nos últimos anos.

Tabela 1.1

Média máxima de concentração de poluente inspirado por ciclistas e motoristas em uma hora na mesma viagem ao mesmo tempo

	Ciclistas ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Motoristas ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Monóxido de carbono (CO)	2.670	6.730
Dióxido de nitrogênio (NO_2)	156	277
Benzeno	23	138
Tolueno	72	373
Xileno	46	193

Fonte: The exposure of cyclist, car drivers and pedestrians to traffic-related air-polluants, Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Bruggen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67; 187-193)

Este estudo, assim como muitos outros, revela que motoristas estão sujeitos a altos índices de poluição. Mesmo quando levado em conta o esforço (um ciclista respira na média duas a três vezes mais que o motorista), o ciclista é o vitorioso na comparação, principalmente porque o exercício físico aumenta a resistência aos efeitos da poluição.

No Reino Unido, a Campanha Nacional da Asthma está encorajando os asmáticos a pressionar seus representantes eleitos a tomar uma atitude a respeito da qualidade do ar, para proteger sua saúde.

certas emissões que saem, não do cano de descarga, mas diretamente do compartimento do motor e ficam, portanto, concentradas no compartimento de passageiros. Além disso, o fato de que pedestres e ciclistas possuem um melhor estado geral de saúde os tornam mais resistentes aos efeitos da poluição.

O saudável efeito dos exercícios diários, tais como caminhar ou andar de bicicleta para a escola, são comprovadamente benéficos para o enorme número de crianças que sofrem de problemas respiratórios diretamente ligados à poluição atmosférica causada pelo tráfego. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), a poluição do ar é responsável, a cada ano, por 25 milhões de casos adicionais de doenças no sistema respiratório em crianças pelo continente europeu. Dióxido de nitrogênio (NO_2) aumenta tosse e congestão nas crianças, e o ozônio (O_3) reduz a capacidade dos pulmões, particularmente em jovens e mais ainda em crianças. As partículas microscópicas reduzem a capacidade dos pulmões e estão diretamente ligadas ao aumento de bronquite e asma. Esta última afeta cerca de 20% dos adolescentes e um estudo no Reino Unido mostra que sua incidência dobrou visivelmente entre 1974 e 1986. Entre 1971 e 1991, triplicou o número de adultos britânicos que foram ao médico com problemas relacionados à asthma.

Desenvolvimento mental e equilíbrio

Saúde mental é de suma importância. Muitas crianças e jovens sofrem de uma variedade de distúrbios mentais e emocionais que já foram claramente definidas e diagnosticadas (ansiedade, depressão, etc) possivelmente levando ao uso de remédios. Uma das principais vantagens do exercício físico é que ele combate a incidência e desenvolvimento de tais problemas. Estudos mostram que muitas vezes os exercícios físicos podem ter efeitos que se comparam favoravelmente aos efeitos da psicoterapia (*Physical Activity and Behavioral Medicine*, James F. Sallis, Neville Owen, Sage Publications, 1999). Isso pode ser explicado pelo fato de que atividades físicas afetam nossa autoimagem, autoestima e senso de realização – todos sendo fatores que influenciam o sucesso na escola ou o desenvolvimento de um comportamento antisocial.

➤ Crianças em movimento

O fato de as crianças serem acompanhadas no dia-a-dia até a escola ou para outros destinos, até sua adolescência, e mais particularmente o fato de que são, por rotina, levadas de carro passivamente, têm um grande impacto no seu desenvolvimento psicomotor:

- As crianças ficam dependentes de seus pais, e isso torna mais difícil para elas



"Não podemos mais aceitar que, por causa da poluição, nossas crianças devam ficar dentro de casa enquanto os carros saem das garagens"

Ekin Deligöz, membro do Bundestag

aprenderem a ter autoconfiança, enquanto ao mesmo tempo reduz sua capacidade de adaptação a situações novas.

- As crianças perdem muitas oportunidades de socialização (relações comuns com outras crianças com quem possam estabelecer laços, relações comuns com outros adultos no caminho para a escola, descobrir o ambiente, etc). Isso afeta o desenvolvimento psicossocial.
- Confinadas em um carro, as crianças se tornam apáticas e sem dinamismo; particularmente, isso afeta seus resultados escolares, dado que a falta de exercícios influencia o humor e a habilidade de concentração, como aparece na pesquisa que compara a eficiência no trabalho de pessoas que andam de carro, de um lado, e as que andam de bicicleta, de outro. No Reino Unido, o DTLR está financiando uma pesquisa sobre a ligação entre as habilidades cognitivas e o meio de transporte empregado (ver capítulo Recursos, pág. 56); dentro de um carro, as crianças são submetidas ao mesmo stress sofrido pelo motorista. Além disso, crianças muito jovens estão sujeitas a estímulos que são muito rápidos para elas: como não conseguem assimilar tais estímulos a tal velocidade, elas podem ficar frustradas e nervosas e é possível que percam a confiança em suas próprias habilidades.

↻ Brincando lá fora

Mesmo antes de chegarem à idade escolar, quando as questões de transporte terão que ser resolvidas, o

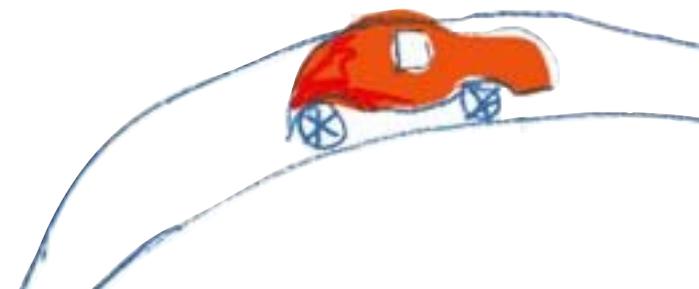
desenvolvimento psíquico e psicossocial pode ser seriamente afetado por um ambiente dominado pelo automóvel particular.

Um estudo de um grupo de crianças com cinco anos de idade, em Zurique, revela que crianças que brincam na rua, brincam mais e melhor que aquelas que são mantidas dentro de casa ou em um quintal e só podem sair à rua acompanhadas.

A pesquisa mostra que não é a personalidade dos pais ou a natureza do seu relacionamento com a criança (se são superprotetores ou não) que vai determinar se a criança pode brincar na rua ou não. O fato principal é o perigo que o tráfego representa.

Em um ambiente não dominado pelo carro (por exemplo, a existência de redutores de velocidade e/ou calçadas largas o suficiente que permita que crianças brinquem), as crianças podem aproveitar as vantagens do exercício psíquico e físico que o brincar fornece. É através do brincar – uma atividade essencial e favorita – que as crianças estabelecem laços, fazem amizades, aprendem a resolver conflitos, etc. O fato de seus filhos estarem brincando na rua resulta que seus pais acabam se conhecendo e se apoiando mutuamente. O estudo em Zurique mostra que as crianças que brincam na rua possuem um círculo de amizade maior e que, ao mesmo tempo, seus pais também acabam conhecendo mais gente. Enfatiza que o mero fato das crianças brincarem na rua é determinante, e que variáveis sociológicas e o caráter das crianças e seus pais não estão correlacionados a esse aspecto.





A importância do trânsito na vida de uma criança de cinco anos

Um estudo feito em Zurique (Suíça) enfoca as restrições sofridas por crianças que vivem em ruas inadequadas, onde o tráfego é um incômodo e uma ameaça ao brincar (National Research Programme, Lebensräume für Kinder "Espaços vivos para crianças", ver pág. 57).

O Gráfico 1.5 (ao lado) mostra a proporção de crianças de 5 anos que brincam regularmente na rua por uma hora, entre uma e duas horas, ou mais que duas horas, em seu bairro, acompanhadas por adulto ou não. Das que vivem em lugares inadequados, 50% nunca brinca na rua; por outro lado, mais de 50% das que moram em lugares adequados brincam na rua por mais de duas horas em seu bairro. A disparidade entre os dois grupos reflete o fato de que não é possível contar com a disponibilidade da companhia dos pais (50% dos casos que não brincam na rua) e que, mesmo que o pai esteja disponível, é por um tempo limitado (apenas 10% das brincadeiras na rua duram mais que duas horas): assim, aumentar o

número de parquinhos não será suficiente para contrapor os efeitos da supremacia do trânsito motorizado nas ruas. Além disso, existe uma relação clara entre a frequência e o tempo de duração do brincar na rua em termos de tipo de rua, e a frequência das interações que formam as habilidades sociais (brincar em um grupo grande, visitar outras crianças, conhecer, e falar com outros); contrariamente, a existência de fortes interações não depende da origem étnica, sexo, categoria socioprofissional. Por último, foi descoberto que pais de crianças que saem menos têm menos contatos com outros pais e estão, portanto, mais por fora quando se trata das necessidades de cuidados das crianças; aqui também existe uma correlação com o tipo de rua, e não com os outros tipos de variáveis convencionais.

O Gráfico 1.6 (próxima página) mostra os tipos de atividades ou jogos praticados por crianças que, normalmente, frequentam parquinhos apenas e os tipos de atividades e jogos de crianças que estão também acostumadas a brincar na rua. As últimas possuem uma variedade de experiências que é claramente mais diversa e rica.

Gráfico 1.5

Frequência com que as crianças (acompanhadas ou não) brincam regularmente por uma hora, entre uma e duas horas, ou mais de duas horas em seu bairro.

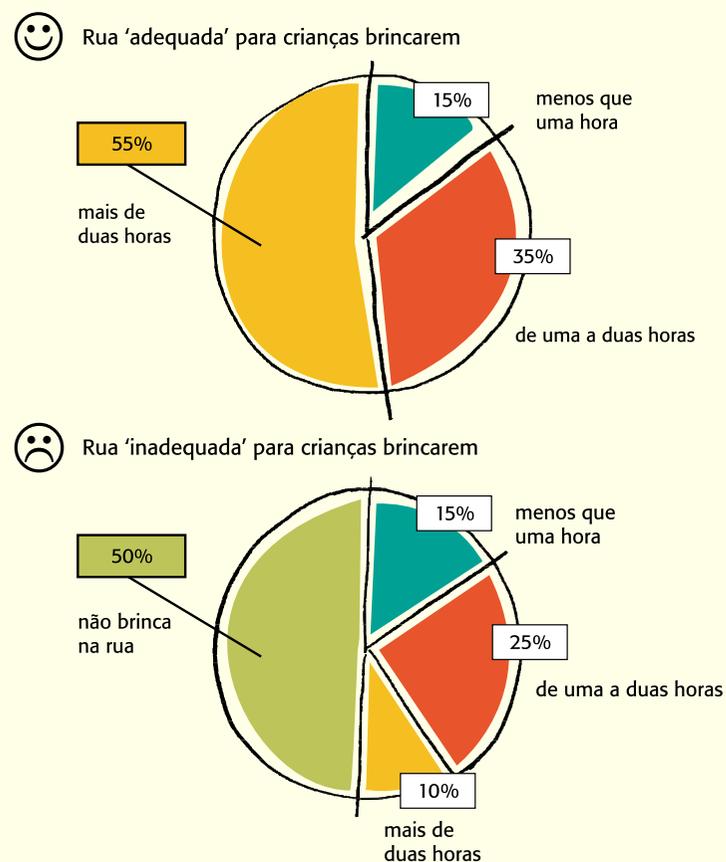
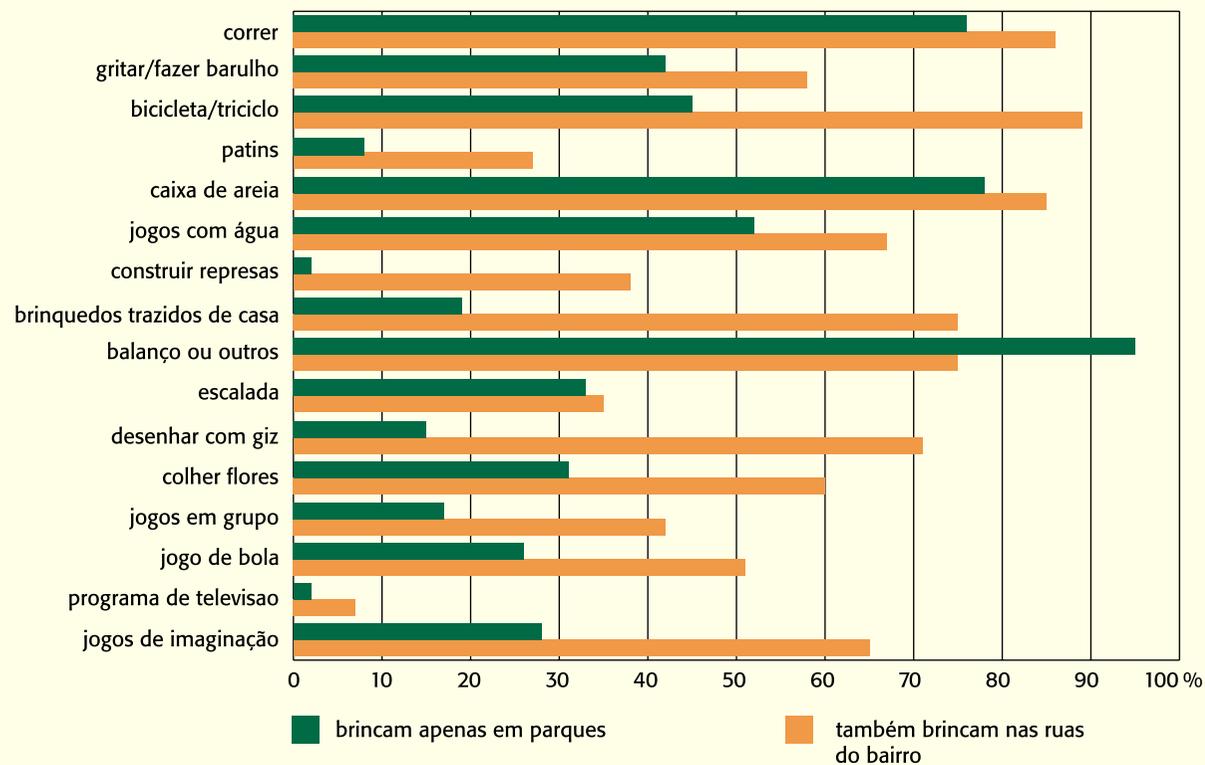




Gráfico 1.6

Jogos infantis abaixo de 5 anos de idade, em Zurique
Vários tipos de jogos são citados por crianças acostumadas a brincar em playgrounds ou também nas ruas



Barulho – uma forma de poluição

Na União Europeia, estimava-se, em 2002, que 80 milhões de cidadãos são expostos em casa a níveis de barulho que excedem 65 dB(A), um nível de barulho inaceitável e um risco em potencial a saúde, e que 170 milhões são expostos a níveis de barulho que constituem uma clara fonte de incômodo (Europe's Environment, the Dobbris Assessment; e o Green Paper of the European Commission, 1996 - ver pág. 58). Parte desse barulho é causada pelo tráfego nas vias. Na Holanda, por exemplo, 27% da população sofre com o incômodo causado pelo barulho dos automóveis, e existe um risco de que essa proporção aumente com o crescimento do tráfego previsto se as tendências continuarem as mesmas entre agora e 2030 (Inter-Noise 2001, Nijland, RIVM). Em Hygge, Suécia, uma pesquisa mostrou que o barulho é o segundo mais importante problema ambiental relatado por professores e alunos.

O barulho afeta as crianças e os jovens. É um fato comprovado que a exposição ao barulho crônico diminui o ritmo com que as crianças aprendem a ler (Inter-Noise 2001, Hygge). O barulho causa distúrbios do sono, e é provável que isto afete o desempenho escolar. Barulho na sala de aula afeta a concentração e a comunicação oral. Uma quantidade de estudos sugere que o barulho experimentado pelas crianças em casa aumenta a pressão sanguínea, mas as consequências ainda não foram avaliadas, e entre adolescentes expostos ao barulho invasivo do ambiente muitos desenvolvem distúrbios de comportamento.

A redução da velocidade e do fluxo de carros tem um efeito significativo na qualidade do som ambiente, já que o barulho de rolagem é a principal forma de poluição sonora causada por veículos nas cidades.



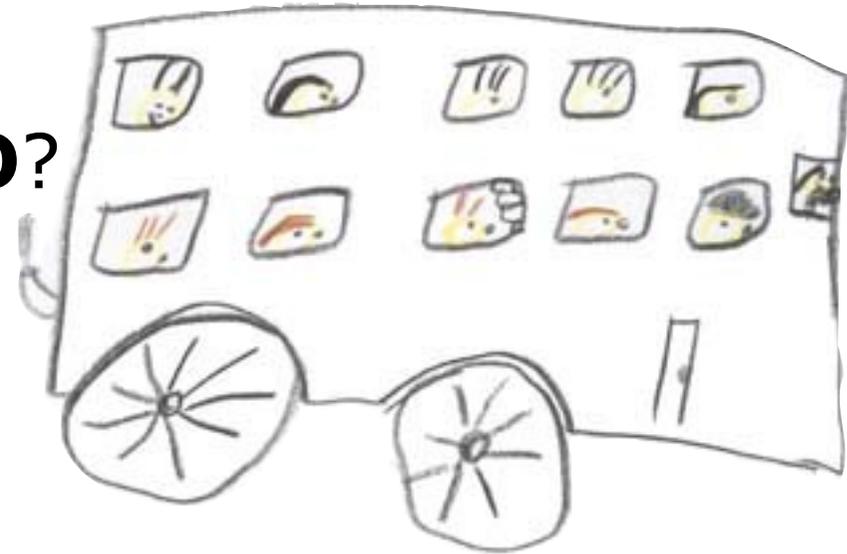




CAPÍTULO 2

O QUE PODE SER FEITO?

As descobertas relatadas no capítulo anterior demonstram não apenas a importância do ambiente urbano como um espaço vivo para as crianças e jovens, como também, do ponto de vista do gerenciamento da mobilidade, o quanto o ambiente é inadequado para suas necessidades. Os jovens estão tendo sua independência colocada em questão e sua saúde em risco. Até mesmo a base do seu desenvolvimento psicossocial, em um nível tão básico como sua habilidade de brincar, está sendo ameaçada pela predominância de carros nas cidades.



Porém, essa inadequação das cidades às necessidades dos jovens e crianças não é um fato imutável da vida no mundo moderno. As cidades não são, por definição, um lugar hostil às crianças. Longe disso! Existem muitos exemplos de cidades onde aos seus habitantes – sejam eles crianças, adultos ou aposentados – é dado um espaço próprio, em termos do que é humanamente e economicamente aceitável, por meio da redefinição do lugar a ser destinado a transporte particular por carro (ver Capítulos 3 e 4). No Reino Unido, em poucos anos de programas realizados entre 1995/96 e 2000/01, a proporção de crianças em idade escolar de 6 a 11 anos transportadas de carro caiu de 37 para 36%, enquanto a proporção correspondente de crianças no grupo de 11-16 anos caiu de 21 para 19%.

Os avanços que podem ser feitos nos caminhos para a escola certamente encontrarão apoio na mídia. Além disso, uma abordagem sobre mobilidade e meio ambiente que dê prioridade a crianças e jovens terá a vantagem de reduzir qualquer oposição que exista.

Não haverá reclamações das crianças ou pais, e poucos grupos de oposição terão coragem de atacar uma política que busca defender os direitos das crianças.

As páginas seguintes mostram, de forma esquemática, o conteúdo conceitual de um programa de ações que promove mobilidade, baseado no princípio “é permitido crianças”. Apresentam uma visão geral do que pode ser feito, através de uma política de transporte que ofereça às crianças e aos jovens sua parcela de mobilidade e bem-estar nas cidades. Entre as ideias apresentadas, todos vão encontrar sua própria prioridade em um programa que adapta as cidades às necessidades das crianças.

Seguindo neste capítulo, uma série de exemplos mais específicos procura dar o que pensar, ilustrando a criatividade mostrada por certas cidades, frequentemente com o suporte das próprias crianças. Esses exemplos vão demonstrar como a participação das crianças pode ser a medida de sucesso, tanto na prática quanto em termos de mídia.



Seu bônus ...

Tabela 2.1

Conteúdo conceitual de um programa de mobilidade baseado no princípio “é permitido crianças”

1 DECISÕES DE PRINCÍPIO

1 Reconhecimento político da realidade do problema: a mobilidade das crianças é um fator de qualidade de vida para adultos e crianças e, portanto, um fato que vai determinar se sua cidade é atraente ou competitiva.

➔ Tal declaração de princípio não vai apenas dar o tom perante a mídia e todos os envolvidos, mas vai também encontrar ressonância unânime em grande parte do espectro político.

2 Comprometimento político: como expressão de reconhecimento do problema, sua cidade poderá determinar objetivos (redução pela metade do número de vítimas, promoção de meios de transporte que beneficiem as crianças no caminho para a escola, etc), associar-se a um grupo de cidades ativamente envolvidas, formar um comitê político multipartidário do assunto.

➔ Estabelecer essas ações iniciais gerais vai fornecer uma estrutura para preparar e facilitar ações específicas.

2 MEDIDAS ESTRUTURAIS

3 Legitimação das ações: Visando garantir a percepção correta dos problemas, das expectativas e linhas mais efetivas de ação em termos de objetivos políticos, a melhor solução é uma pesquisa geral abarcando alunos de todas as escolas; essa enquete vai ajudar a focar a atenção na mobilidade das crianças não apenas no caminho para a escola (40% de todos os deslocamentos), como também deslocamentos feitos por outros motivos.

➔ Uma enquete em larga escala vai se referir a três grupos simultaneamente: às crianças, ao estabelecimento educacional e aos pais. Em si, isto é uma medida para aumentar níveis de consciência, com o bônus de criar um acúmulo de boa vontade favorável, dado que é essencial trabalhar com os campeões da sua causa adotada.

4 Estrutura: para garantir a coordenação de longo prazo de várias ações, é necessário não

apenas colocar alguém no comando (ou criar uma secretaria) como também criar um fórum que reúna todos os envolvidos a intervalos regulares.

➔ Essas estruturas, mesmo que pareçam difíceis, são a melhor forma de aproveitar toda a energia que possa contribuir para a promoção de um projeto de longo prazo em larga escala.

Medição dos resultados: Avaliações são necessárias para monitorar com eficiência os resultados alcançados (ver, por exemplo, os projetos sobre indicadores do desenvolvimento sustentável) ou apontar os ajustes a serem feitos num programa.

➔ Um programa de avaliação pode servir como incentivo para garantir maior participação no programa de ação, graças a um certo espírito de competição que pode ser suscitado entre os jovens.

3 Ações

5 Planejamento e design urbano: cidade adensada (planejada para pequenas distâncias), introdução de medidas especiais no entorno das escolas, introdução de medidas especiais nas adjacências dos bairros (áreas com limite de velocidade de 30 km/h, banimento do tráfego de passagem), adaptação da infraestrutura nas ruas principais.

➔ Uma abordagem baseada em medidas fundamentais desse tipo vai beneficiar simultaneamente vários grupos alvos (segurança de crianças e adultos, qualidade de vida para moradores locais, melhoramento de acesso a lojas e empresas nas proximidades, etc).

6a. Organização de um campeonato interescolar (p.ex. um plano de mobilidade para alunos e professores, etc).

➔ Organizar um campeonato requer energia, mas também é estimulante, e... sempre há um vencedor na sua cidade!

6b. Participação em eventos já existentes (Na cidade sem

meu carro no dia 22 de setembro, Dia da Caminhada Para a Escola, Semana do Trânsito, etc).

➔ Os eventos já existentes fornecem uma base bastante fácil de encaixar-se – e trazem consigo recursos, suporte, o benefício da experiência de outras pessoas e cobertura da mídia.

6c. Organização de experimentos-piloto (convidar as crianças a irem de bicicleta para a escola, organizar uma caminhada, etc).

➔ Um alto nível de eficiência pode ser alcançado com essas ações, que podem servir como um canal de boa vontade e proporcionar experiência que poderá ser reproduzida mais tarde em larga escala.

6d. Participação em competições já existentes (temas: caminhos para a escola, escola e meio ambiente, etc).

➔ O dispêndio de energia é mínimo e pode meramente envolver, por exemplo, dar suporte a uma escola que esteja entrando em uma competição nacional.



Conteúdo conceitual de um programa de mobilidade baseado no princípio “é permitido crianças”

O objetivo da tabela 2.1 é ilustrar os diferentes níveis onde a atenção deverá ser focada e vincular as ações a uma base conceitual subjacente.

Existe um sério risco, quando embarcamos em um programa de ação, de irmos direto às ações individuais e depois descobriremos, no meio do caminho, os prós e os contras que envolvem as decisões de princípio e medidas de apoio.

Não é necessário, de início, ter um programa que seja altamente estruturado e totalmente desenvolvido em todos os níveis. Com frequência tudo o que se terá serão os recursos e a energia para se iniciar uma ação específica, com apoio apenas de voluntários. Porém, seguindo alguns passos básicos para preparar o terreno, dando importância a outros aspectos, pode muito bem ser possível ajudar esse experimento em virtude de ter lhe dado um quadro político e estrutural de referência.

Vamos tomar como exemplo a experiência da caminhada para a escola. A tarefa do voluntário responsável por organizar esse evento será facilitada se houver legitimação política apresentando o experimento à prefeitura do bairro e assegurando que seja levado até níveis superiores, com o apoio de alguém que deseja contribuir para o sucesso do projeto. Ação nessas duas frentes ajudará a abrir muitas portas e muitas mentes. Ao mesmo tempo servirá como sinal de reconhecimento, que dará aos voluntários mais ânimo para seguir adiante.

Este pequeno gasto com esforço adicional criará um “quadro” para o presente trabalho em andamento, tornando-o mais significativo. Dissipar a impressão de isolamento ajudará a assegurar que a operação corra bem, especialmente quando a ação é gradual durante um longo período de preparação e implementação. Participar em uma competição ou evento existente irá fornecer precisamente o tipo de vantagens associadas a um quadro pré-estabelecido.



Tabela 2.2

Se no planejamento do trânsito existe um conflito entre as necessidades dos ciclistas/pedestres/transporte público e necessidades dos motoristas, qual delas deve ter prioridade?

	+ 	+ 	+ 
Bélgica	77,8	86,7	74,3
Dinamarca	86	87	78,6
Alemanha	72,1	81,1	85,1
Grécia	71,5	85,4	85,7
Espanha	66,3	88,9	90,5
França	69,2	81,2	75,8
Irlanda	68,3	75,4	67
Itália	78,4	89,5	89,5
Luxemburgo	71,1	82,1	84,8
Holanda	86,6	85,5	84,9
Portugal	54,8	86,4	90,1
Reino Unido	75	86,8	82,6
Europa (12)	73,1	85,1	83,8

A favor: + = ciclistas + = pedestres + = transporte público

Fonte: Eurobarometer 1991 (excluindo Áustria, Finlândia, Suécia)

As principais iniciativas para solucionar os problemas associados ao trânsito

Em torno de 24% dos europeus ainda acreditam que construir ruas é necessário para solucionar os problemas de tráfego. Por outro lado, a mesma proporção de europeus pensa que deveriam ser impostas restrições para estacionar no centro das cidades, enquanto 42% acreditam que o tráfego deveria ser severamente restringido. Mais uma razão, assim, para cumprir as exigências fortemente expressas para a melhoria das três alternativas ao carro: transportes públicos, caminhada e a bicicleta.

Tabela 2.3

Em sua opinião, qual das seguintes abordagens resolveria com maior eficiência os problemas ambientais relacionados ao tráfego em áreas urbanas?

- ➔ Melhorar o transporte público 68,3%
- ➔ Criar mais áreas para pedestres 45,7%
- ➔ Limitar drasticamente o tráfego de carros. 42,2%
- ➔ Criar mais ciclovias 32%
- ➔ Diminuir consideravelmente as áreas de estacionamento no centro das cidades 24,1%
- ➔ Construir mais ruas principais em áreas urbanas. 23,8%

Tabela 2.4

Como você avalia as ações das autoridades públicas na área de controle de tráfego?

	satisfatório	muito favorável aos carros	muito contrário aos carros
Bélgica	21,5	53	25,5
Dinamarca	44,9	35,4	19,7
Alemanha	22,5	49,3	28,1
Grécia	21,9	54,3	23,8
Espanha	28,4	50,6	21
França	32,5	47,1	17,7
Irlanda	36,2	48,3	15,5
Itália	16	56,7	27,3
Luxemburgo	33,2	48	18,8
Holanda	30,2	43,7	26,1
Portugal	36,3	46,2	17,5
Reino Unido	29,7	49,4	20,9
Europa (12)	26,9	49,5	23,6

UM AMBIENTE URBANO BASEADO NO PRINCÍPIO "É PERMITIDO CRIANÇAS"

De cada dez europeus, sete consideram a proteção ambiental e o controle da poluição como problemas imediatos e urgentes, e apenas cinco entre dez cidadãos pensam que grandes mudanças precisam ser feitas em nosso modo de viver e em como nos desenvolvemos, se quisermos parar a deterioração do meio ambiente.

Uma cidade que dá assistência às crianças é uma cidade que satisfaz as necessidades legítimas de saúde e qualidade de vida de todos os habitantes. Várias autoridades mostraram o caminho decidindo satisfazer as necessidades do

tráfego motorizado apenas até o ponto em que elas não interfiram no direito a um ambiente limpo. Em muitos casos, a maioria dos pais está esperando por iniciativas que possibilitem que as crianças brinquem na rua, antes mesmo que elas possam se deslocar sozinhas principalmente para a escola.

De forma a encontrar uma maneira mais efetiva de resolver os problemas ambientais associados ao tráfego nas cidades, precisamos descobrir uma combinação de medidas de incentivo e medidas de restrição (geralmente conhecidas como "morder e assoprar"). A melhor abordagem, entretanto, é criar um programa que gradualmente introduza medidas como: incentivo ao respeito por pedestres, ciclistas e transporte público por meio de fiscalização

policial; nova destinação dos espaços urbanos pela redução de estacionamento ou criação de espaços exclusivos para pedestres – mesmo que apenas durante o dia – no caso de ruas que formam uma rede; maior velocidade para o transporte público pela redução dos espaços destinados aos carros e criação de zonas reservadas para o transporte público; melhorias no sistema de estacionamento rotativo nas áreas comerciais pela introdução de estacionamento pago; etc.

Evidentemente, muito cuidado deverá ser tomado quanto à comunicação com o público. A tarefa de comunicação é essencial, mesmo já se sabendo que as medidas de melhoramento das condições de vida mais urgentemente esperadas pela população nas cidades - e enfatizadas por



pesquisas - estão relacionadas à melhoria do transporte público, criação de ciclovias e restrições ao tráfego (ver Eurobarometer).

Redução de velocidade

Carros representam uma ameaça mais letal para nossas crianças que todas as outras formas de agressão juntas. Para cada vítima de violência, três crianças são mortas nas vias. Em países da OECD, 41% das mortes de crianças abaixo de 14 anos de idade são causadas por acidentes de trânsito; de cada dois casos em três a criança era ciclista ou pedestre, e de cada caso em três, passageiro de carro. A estimativa para casos de morte por violência é de 14%.

A gravidade dos ferimentos e o risco de morte aumentam de acordo com a velocidade do impacto. Em cidades e bairros onde existe limite de velocidade de 30 km/h, exceto em vias maiores, foi registrada uma redução na frequência e gravidade dos acidentes envolvendo pedestres ou ciclistas, e a frequência dos acidentes foi reduzida entre 20 e 80%. Consequentemente, a redução da velocidade em qualquer caso reduz a gravidade dos ferimentos sofridos por todas as vítimas de acidente de trânsito, e oferece muito mais benefícios do que medidas isoladas como a implantação do uso compulsório de capacetes pelos ciclistas.

Gráfico 2.1

Crianças com idades entre 1 e 14 anos mortas em acidentes de trânsito na União Europeia

(crianças mortas/100.000/ano)



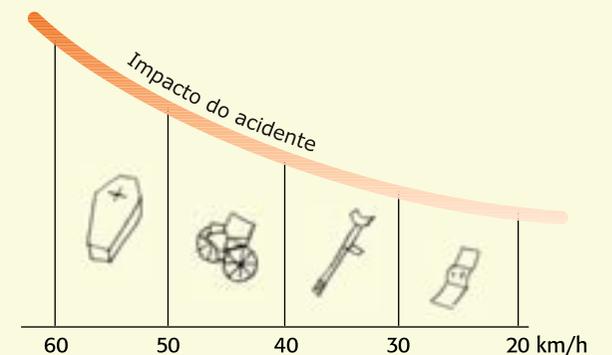
Fonte: children aged between 1 and 14 killed in road accidents (Child Deaths by Injury in Rich Nations, p. 10) (UNICEF)

Acidente de trânsito é a principal causa de mortalidade em crianças. Para cada três crianças mortas em acidentes, uma é vítima de um ato de violência. Em um caso entre três, as vítimas de acidente são passageiros de um carro. Entre ciclistas e pedestres, meninos estão excessivamente representados. Existe evidência que essa situação está melhorando, considerando o número de vítimas de acidentes de trânsito, mas isso também é consequência, pelo menos em parte, do fato de que as crianças estão se "expondo" menos porque cada vez mais são transportadas de carro. Mesmo assim esse "benefício" aparente cobra um preço caro em termos de qualidade de vida (perda da independência, enfraquecimento da saúde física e mental). Uma revisão radical das políticas de transporte e segurança se faz necessária.



Gráfico 2.2

Relação entre velocidade e gravidade dos acidentes



A velocidade do impacto é exponencialmente associada ao risco sofrido pela vítima. Reduzir a velocidade é a melhor forma de se garantir a segurança.

Adolescentes e ciclomotores

Em países do sul da Europa, os ciclomotores são um meio de transporte comum entre os adolescentes até 14 anos. Eles são, com frequência, apreciados pelos jovens e podem parecer uma solução ideal, mais baratos que carros e mais adequados para longas distâncias que as bicicletas.

Mas os ciclomotores, principalmente os equipados com motores de dois tempos, são barulhentos e poluem o ar (benzeno, compostos orgânicos voláteis, material particulado).

Além do mais, ciclomotores têm um histórico catastrófico de segurança. Esse meio de transporte é claramente muito mais perigoso que a bicicleta, em qualquer país. No ano 2000, na Itália, onde o ciclomotor é mais usado, houve 45.000 acidentes, com 45.000 feridos (dos quais 43% tinham menos de 20 anos de idade) e 574 mortes (das quais 30% tinham menos de 20 anos de idade).

Essa situação é notavelmente causada pela velocidade atingida por esse tipo de veículo e pelo fato de que podem, geralmente, ser usados sem treinamento específico de segurança nas ruas.

Não há como dizer que os ganhos com a segurança, que resultam da redução da velocidade, entram em conflito com as "necessidades" do tráfego motorizado: a redução da velocidade não tem efeito sobre a acessibilidade aos bairros e tem efeito mínimo sobre a média da velocidade no trânsito. De fato, os momentos em que o tráfego é levado a parar ou a diminuir a velocidade nas cidades, frequentemente tem a ver com manobras de estacionamento, semáforos, cruzamentos, etc. Em Graz (Áustria), onde o princípio da "cidade 30km/h" foi adotado (50km/h é permitido apenas em vias principais), medidas específicas colocadas em prática durante a elaboração do plano de redução de velocidade mostraram que, onde o limite de velocidade de 30km/h foi imposto, é apenas quase um minuto o tempo adicional em um deslocamento que levaria 15 minutos. Esse argumento foi utilizado com bom resultado na campanha de sensibilização feita antes da introdução do limite de 30km/h, realizado em apenas uma noite, na véspera do início do ano escolar: em Graz, a lei dos 30km/h foi colocada em prática sem grandes gastos de instalação – com exceção dos sinais e marcos de trânsito – mas por meio de controle de radar associado a uma grande campanha de sensibilização e informação.

Tem sido possível demonstrar que a redução de velocidade e as medidas para acalmar o trânsito trazem benefícios para o comércio local

e para o centro das cidades: os moradores são incentivados a fazer suas compras perto de casa (cfe. pesquisa realizada em 1991 pelo Deutsches Institut für Urbanistik envolvendo 38 localidades). Ir a lojas, ir ao correio, buscar um sapato que foi consertado... essas são tarefas típicas que podem ser confiadas a uma criança em um meio que oferece proteção – e são tarefas que dão à criança senso de responsabilidade e sentimento de autoconfiança.

Reduzindo o volume de tráfego

Reduzir o tráfego significa, primeiramente e principalmente, redirecioná-lo para certas vias principais e banir os carros das áreas residenciais e áreas sensíveis, tais como centro de cidades e áreas vizinhas a escolas.

O fechamento de vias ou a implantação de circuitos fechados ao fluxo de tráfego, por exemplo, aumenta muito a segurança das crianças em movimento ou a brincar. O tráfego de carros pode ser restrito a, essencialmente, trânsito local, resultando em um volume de tráfego bem menor e mais lento se comparado ao trânsito normal.

De preferência, o volume de tráfego deveria ser reduzido em larga escala como parte de um planejamento geral de trânsito. Entretanto, as reduções também podem ser confinadas em



áreas específicas de forma experimental. Assim, ruas de acesso a escolas poderiam ser fechadas de manhã e à tarde para se evitar congestionamento causado pelos carros dos pais (com a provisão, se necessário, de zonas de espera em ruas adjacentes), ou um sistema de trânsito de mão única também poderia ser imposto nesses horários. Do mesmo modo, poderia ser possível banir o tráfego das ruas, e até mesmo das vias principais, em determinadas horas, em determinados dias ou até mesmo durante certos períodos do ano (férias escolares) para permitir que as crianças brinquem nas ruas dos bairros ou andem de bicicleta, caminhem ou andem de patins por toda a cidade.

Redes planejadas pensando nas crianças

➔ Transporte público

Muitas coisas podem ser feitas para tornar o transporte público atraente para pais com crianças, crianças passeando sozinhas ou adolescentes e jovens.

A disponibilidade de veículos com piso baixo e plataformas desenhadas para facilitar o acesso de crianças pequenas ou pais com carrinhos de bebê é absolutamente essencial, já que tais veículos também satisfazem as necessidades de muitos outros grupos de

pessoas com dificuldades (idosos, pessoas com problemas de locomoção, pessoas carregando coisas pesadas, doentes, deficientes visuais – até mesmo pessoas carregando mala, etc). A mesma lógica se aplica em casos de acesso ao metrô ou plataformas elevadas (elevadores, escadas rolantes, escadas com rampas para carrinhos de bebê). Tudo que contribui para o conforto e facilidade dos passageiros passa a ter significado especial no caso das crianças (abrigos, iluminação apropriada, frequência do serviço, tentativa de reduzir a lotação nos veículos, vigilância, etc). Entretanto, além dessas necessidades técnicas, cuidado deve ser tomado para não se ignorar a importância da comunicação.

Crianças e pais com crianças precisam se sentir queridos, bem-vindos e levados em consideração.

A comunicação pode tomar muitas formas. A mais simples consiste em expor o quadro de horários nas escolas, por exemplo. Também existe espaço para divulgação direcionada aos jovens usuários, ou pedir aos passageiros que deem prioridade às crianças ou aos pais. Algumas empresas de transporte público operam ônibus especialmente adaptados ou decorados no início e no fim do dia escolar ou em certas rotas.



Ônibus decorado de acordo com o que as crianças querem



Bicicletários nas estações de trem e pontos de ônibus

... e ainda assim muito tempo para os deveres de casa: publicidade para o sistema de transporte público de Viena





Precisamos nos ajoelhar para poder ter uma ideia melhor das ruas vistas através dos olhos de uma criança. Quando se tem menos de um metro de altura, o campo de visão é bastante diferente: a visibilidade precisa ser totalmente desobstruída (por exemplo, proibir o estacionamento dentro da área de, pelo menos, 5 metros de distância de uma faixa de pedestre).

Representação de um carro em proporção a uma criança de 5 ou 6 anos.



Acima de tudo, providências devem ser tomadas para garantir que haja tarifas especiais para crianças. As crianças deveriam poder viajar de graça, pelo menos até a idade em que elas não têm permissão para viajar desacompanhadas. Vale a pena avaliar se o passe livre não poderia ser estendido até o ensino secundário, até os 14 ou 15 anos, que é a idade em que os alunos começam a frequentar escolas fora do seu próprio bairro, quando passariam a usar um cartão específico – que poderia também cobrir as atividades não relacionadas à escola. O governo de Bruxelas (Bélgica), por exemplo, já tomou uma decisão relacionada a isso.

🔗 **Faixas de pedestre, espaço livre e áreas de lazer**

Caminhar é o meio de transporte básico para se chegar onde se quer, para todos e cada um de nós. Mesmo nas cidades existe um número significativo de pessoas que andam a pé, principalmente porque acham que todas as suas necessidades do dia-a-dia podem ser satisfeitas nos próprios bairros. Normalmente, caminhar corresponde entre 25 e 35% de todos os deslocamentos no meio urbano, dependendo do tamanho da cidade, de sua estrutura e da função da bicicleta.

Na maioria dos casos as crianças são “puros” pedestres, elas frequentam lugares que são

firmemente tricotados no tecido urbano (especialmente estabelecimentos educacionais, esportivos e culturais), e suas vidas tendem a ser orientadas para os bairros onde também moram seus colegas de escola e amigos, bem como lojas essenciais onde seus pais podem mandá-los para fazer alguma tarefa.

Ver a cidade através dos olhos de uma criança pode, de fato, nos abrir os olhos: precisamos considerar a situação pelo ponto de vista das crianças e então, tendo abandonado nosso poder de adulto, podemos começar a entender como nossas cidades estão repletas de armadilhas para nossas próprias crianças.

Então passaremos a entender porque devemos dar atenção sistemática para garantir: estacionamento de carros sempre a vários metros de distância das faixas de pedestres; canteiros para permitir que pedestres atravessem a rua em dois tempos; semáforos operados por pedestres em interseções complicadas; prioridade dada às crianças quando programar os semáforos; alargamento de calçadas não apenas nas interseções, como também nos pontos de ônibus; rampas em cada ponto de travessia de pedestre (para beneficiar não apenas carrinhos como também crianças que podem estar pedalando pela calçada); áreas de pedestres livres retirando bancos e sinais de



trânsito; calçadas confortáveis e seguras para pedestres em ambos os lados da rua, mesmo quando houver obras; ruas em bom estado e sem áreas onde podem se formar poças; instalação de equipamentos para prevenir estacionamento irregular e invasão por veículos de entrega na ausência desses equipamentos de monitoramento; etc.

Se as calçadas servem de caminho para pedestres, é igualmente verdadeiro dizer que elas servem como áreas para brincar e socializar. A largura da calçada é proporcional à largura da rua? Existe alguma área maior ou mini espaços públicos ligando cada rua? Medidas foram tomadas para reduzir a velocidade do tráfego para tornar possível, sem que haja perigo indevido, brincar e andar de bicicleta na rua?

Devemos lembrar-nos de considerar os patins, e até mesmo skates e patinetes, que ficam em algum lugar entre meio de transporte e brincadeira. Enquanto os patins são muito populares entre as crianças e os jovens, às vezes percebemos que as leis de trânsito não os levam em consideração... ou que as empresas de transporte público não permitem que sejam transportados dentro de seus veículos! Mesmo assim, uma vez que a superfície das calçadas seja melhorada e as ciclovias sejam adaptadas, os patins deixarão de estar restritos ao lazer para se tornarem meios de transporte muito eficientes em longas e curtas distâncias,

preferidos por alguns mais do que a bicicleta.

➔ Locais para andar de bicicleta e treinar

Crianças adoram andar e brincar de bicicleta. A bicicleta é simultaneamente uma forma de jogo, uma ferramenta de independência e um meio de se desenvolver habilidades físicas e psicomotoras.

O código de trânsito permite que crianças andem de bicicleta na calçada até certa idade, abaixo da qual não lhes é permitido andar de bicicleta na rua. Este fato deve ser levado em consideração na provisão de calçadas em locais específicos nas proximidades das escolas ou áreas de esporte e recreação.

Em bairros, a redução da velocidade e da quantidade de estacionamentos disponíveis em locais públicos possibilitaria que o uso da bicicleta se proliferasse e estimularia as crianças a irem de bicicleta até locais próximos.

Na cidade como um todo, claro, é nas vias principais e nas ciclovias que o uso da bicicleta é permitido e incentivado. A abordagem mais lógica seria equipar as vias principais com infraestrutura cicloviária e, ao mesmo tempo, fazer o possível para desenvolver uma rede paralela de rotas tranquilas, especificamente em ruas locais permeando vários bairros: essa é a abordagem adotada em Colônia (Alemanha), por exemplo.



Invertendo as prioridades. Na Bélgica, as leis de trânsito dão prioridade aos pedestres que indicam a intenção de atravessar em locais de travessia protegida. Dessa forma, é a calçada que se torna "contínua", enquanto no passado a superioridade foi atribuída à via e, portanto, ao tráfego de veículos. Essa medida é reforçada pelo fato de que em caso de acidente, o motorista belgo é presumido responsável pela morte de um pedestre ou ciclista ou por qualquer ferimento provocado. Esta inversão da prioridade dada aos automóveis também ocorreu em vários outros países com a (re) introdução do tráfego de mão única para veículos, onde aos ciclistas é permitido trafegar em ambas as direções, ou com a introdução do limite de velocidade de 30km/h. Esses exemplos de remoção de barreiras institucionais são a expressão de uma mudança radical em favor dos chamados meios de transporte limpos (que não agredem o ambiente).



Mais da metade dos pais que levam os filhos para a escola de carro voltam direto para casa.



Não deveria existir um lugar na sua cidade onde a vida seja mais difícil para as crianças, pais com carrinhos de bebê (ou para quaisquer outras pessoas com mobilidade reduzida).



Pedalar é um meio de transporte bem adaptado para as meninas, dando a elas sensação de independência, liberdade e segurança. No tráfego elas se comportam com mais prudência que os meninos.

É importante lembrar o fato de que os ciclistas jovens são os mais vulneráveis. Esses "filhotes de lobo" possuem características que os colocam entre dois grupos de adultos, as "lebres" e as "tartarugas": costumam ter a energia e velocidade dos primeiros, mas a habilidade de rua (nível de atenção, antecipação, etc) do segundo, sem sua prudência e circunspeção. Além do mais, as estatísticas mostram que os meninos, geralmente mais desligados e com maior tendência para quererem se mostrar do que as meninas, são maioria entre as vítimas de acidente com bicicleta. Então, os equipamentos e as instalações devem ser adaptados a esses "filhotes de lobo" o tanto quanto possível, principalmente em locais onde a maioria dos usuários serão esses jovens.

Além da atenção que deve ser dada às instalações, é absolutamente essencial que um treinamento de habilidades seja oferecido. Aprender a andar de bicicleta de forma segura é um objetivo complexo que requer um programa que se estenda por vários anos escolares (ver capítulo Recursos, pág. 57). Obviamente, a forma mais fácil de organizar e perpetuar tal processo de aprendizagem será por meio da escola.

A segurança dos ciclistas depende, principalmente, da habilidade de lidar com as situações que podem ocorrer no trânsito, do domínio técnico da bicicleta e senso de segurança. Esse senso de segurança é um fator importante:

medo (bem como a ausência dele) é um péssimo professor. Um ciclista "medroso" será incapaz de ser cuidadoso porque sua mente estará ocupada com outras coisas e não com andar de bicicleta com cuidado e prestar atenção no trânsito e no ambiente. Na Áustria, por exemplo, de cada 4 crianças entre os 10 e 12 anos, 3 fazem uma prova organizada pela polícia - prova da obsessão pelas bicicletas nessa idade. Das que fizeram a prova, 62% "sentem-se seguras"; entre as outras, a proporção é de 52% - mas existe um bom motivo para se pensar que aí estão incluídos os ciclistas destemidos, que são, de fato, mal informados a respeito dos riscos reais e não querem ser submetidos aos olhos críticos de um especialista de trânsito.

A segurança dos ciclistas também depende de um bom conhecimento e entendimento das regras que governam a preferência. Uma pesquisa feita na Áustria (Universidade Técnica de Viena e o Instituto de Seguranças nas Ruas) indica que é aí que se encontra uma das principais fontes de perigo (é também verdadeiro no caso de adultos). É essencial que, no treinamento de crianças, elas aprendam essas regras e as coloque em prática. Isto nos traz a questão das instalações dos equipamentos ao longo das ruas, que devem indicar com clareza a ordem de prioridades todo o tempo. A esse respeito, pesquisas tenderiam a sugerir que uma revisão das regras seria benéfica (por exemplo, foi provado que a informação



Pare! Área de pedestres, crianças brincando

fornecida por meio de marcos nas vias, sistematicamente indicando a prioridade, no Reino Unido, é muito mais legível que informações fornecidas em letreiros).

Deve ser enfatizado que, uma vez que a teoria e a técnica de andar de bicicleta foram dominadas, é fundamental que haja instrução de prática na rua, e não em circuitos de treinamento. Esse método tem sido aplicado em Luxemburgo há muitos anos.

A necessidade de se treinar instrutores em número suficiente raramente é considerado. Devemos mencionar Wallonia, que acaba de organizar uma "Escola para Instrutores de bicicleta da Wallonia" (*Ecole wallonne de moniteurs de vélo*).

York (175 000 habitantes) emprega 12 instrutores de meio-expediente, isso equivale ao orçamento de dois postos de tempo integral.

Esses instrutores são treinados por um período de cinco a seis semanas. Durante o treinamento, um instrutor, acompanhado por um ou dois pais, pode ficar encarregado por até seis crianças. Os pais ficam mais do que satisfeitos em pagar pelas instruções uma média de 15 euros por criança, algumas vezes durante vários anos consecutivos, nos casos onde "revisar" se faz necessário para garantir que os hábitos se tornem totalmente arraigados. Recentemente, York também começou a oferecer aulas para grupos familiares.

Ruas e lugares para brincar e se encontrar

As ruas são regularmente fechadas para o tráfego, em certos dias, para dar espaço para as feiras. Por que não seria possível, então, fechá-las temporariamente para que as crianças possam brincar na rua nos finais de semana ou durante os feriados e períodos de férias? Em alguns casos, uma medida temporária desse tipo

é até mesmo incorporada nas leis de trânsito (Bélgica). Ainda melhor, em bairros calmos de caráter predominantemente residencial, as ruas podem ser completamente remodeladas para incorporar medidas de redução de velocidade. O trânsito e o estacionamento não são proibidos, mas ficam em segundo plano em relação às necessidades dos pedestres, especificamente, das crianças brincando. Esse modelo específico (áreas residenciais) existe no Código de Trânsito da Holanda – onde o chamado modelo *woonerf* foi criado – no Reino Unido (*home zones*) e na Bélgica (*zone résidentielle*).

Com relação a outros lugares, que ficam localizados em áreas que servem como pontos de interseção para vários bairros, não há lógica em transformá-las em áreas de estacionamento. Elas devem permanecer desobstruídas e úteis, sobretudo como áreas onde as crianças podem brincar.

Pesquisa feita em York com crianças em idade escolar mostrou que mais de 20% dos acidentes alegados pelas crianças, a caminho da escola, ocorreram na frente da escola.



INDO PARA A ESCOLA

Mobilidade própria para crianças em idade escolar como parte de um programa

Há muito que se ganhar por ter uma política de caminhos para a escola.

Crianças em idade escolar, e suas demandas por mais independência, são um meio dinâmico de se levar a mensagem até os pais.

Frequentemente rápidas para se envolverem em projetos associados ao meio ambiente, as crianças também recebem grandes benefícios ao participarem de um projeto de mobilidade centrado na sua escola. Estudar elas mesmas os problemas do caminho para a escola e buscar possíveis soluções, participar da organização de painéis, e repassar as informações aos pais lhes dão oportunidades não apenas para treinamento intelectual como também treinamento para se tornarem cidadãos ativos.

Um projeto bem elaborado e inspirador vai automaticamente se beneficiar da colaboração essencial dos pais, que estarão prontos para assumir tarefas voluntárias na preparação e execução do projeto e podem também servir de ponte para o resto da população.

Gerenciar os caminhos para a escola é uma operação complexa (ver esquema adiante,

págs. 34-35). Indicar uma pessoa para ser responsável pela política de mobilidade dentro de uma escola ou dentro de um governo torna possível canalizar, de forma mais eficiente, os interesses dos pais e das crianças dispostas a se envolver. É, também, o melhor ponto de partida na busca de financiamentos para uma operação básica de longa duração.

No Reino Unido, por exemplo, orçamentos, publicações e pessoas responsáveis por promover transporte ativo entre as crianças estão fazendo sua parte ajudando a estabelecer uma política de nível local. A cidade de York foi ainda mais longe: alocando cerca de 15.000 euros para uma pesquisa com alunos (envolvendo 15.000 crianças), não apenas estabeleceram as bases para uma ação sistemática como também demonstraram claramente a importância dada às crianças e aos jovens.

Instalações seguras no acesso às escolas

As áreas de acesso direto às escolas são decisivas nas mentes de pais e crianças. É aqui que se forma a impressão a respeito da segurança da criança quando está a caminho da escola.

Melhorar a segurança na frente das escolas é com certeza uma prioridade. A presença de



A travessia em dois tempos torna mais fácil e mais seguro para as crianças atravessarem a rua: deveriam existir sistematicamente em todos os acessos para a escola. Idosos e pessoas com dificuldade de locomoção também seriam beneficiadas.

supervisores de trânsito no início e no final do dia escolar aumenta a segurança. Entretanto, a confiança nessa supervisão não pode justificar a falta de instalações ou redução do volume de tráfego e velocidade.

Além da criação de calçadas mais largas, nas quais é proibido estacionar, da instalação de semáforos, e da criação de canteiros centrais que permitam a travessia em dois tempos, também é essencial eliminar o perigo imposto pelos carros dos pais das crianças que vêm trazer e buscá-las na escola. Se for possível mudar esse sobe-e-desce de filhos para outro lugar, através de sinalização móvel, p. ex., então a melhor forma de se colocar todas as crianças no mesmo patamar é tornar totalmente impossível parar na frente das escolas: a criação de um local para se deixar e buscar os filhos na escola em outra rua, por exemplo, vai prevenir engarrafamentos na entrada da escola, e a prática de trazer as crianças de carro, enquanto não for proibido, não será mais considerado tratamento preferencial.

Começando com a caminhada...ou de patins

Caminhar é uma boa opção para crianças que moram entre 1 e 2 km da escola.

Existem muitos casos hoje em dia de crianças sendo trazidas e buscadas na escola a pé – “*pédibus*”, em português; *walking bus* em inglês; lembra um pouco as *massed ranks* dos

anos 60, porém dessa vez organizados pelos próprios pais.

Esse tipo de iniciativa pode ser lançada rapidamente, pois não requer nenhum tipo de instalação na cercania da escola. Na essência, essa forma simples de colaboração dos pais requer um investimento modesto em termos de tempo dos pais. Tudo que a escola precisa fazer é permitir que os pais se encontrem para distribuir as tarefas num sistema de rodízio. O funcionamento deste *pédibus* pode ser garantido pelo fornecimento de um telefone de emergência, ou um telefone celular, para que um membro da equipe possa entrar em contato com outros voluntários em caso de alguma eventualidade.

Naturalmente, será possível adicionar alguns “extras”, como um carrinho para transportar mochilas escolares (o carrinho poderia ser decorado na forma de um animal pelas próprias crianças!), ou capas fluorescentes, ou aumentar a supervisão policial em determinadas interseções difíceis de atravessar com um grupo de crianças. E por que não considerar a organização de um *pédibus* de patins in-line, com mochilas fluorescentes?

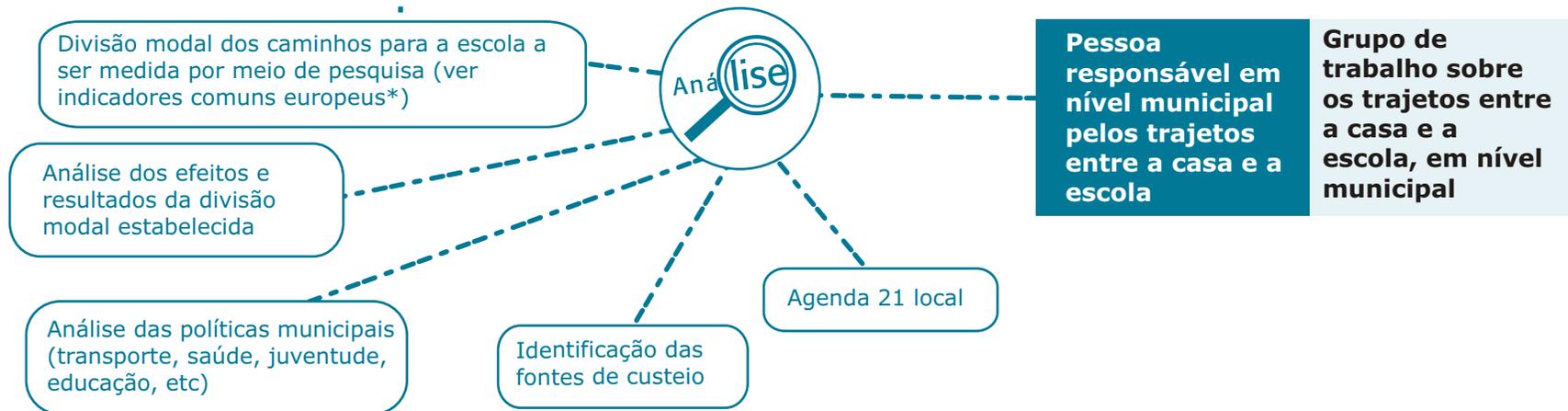
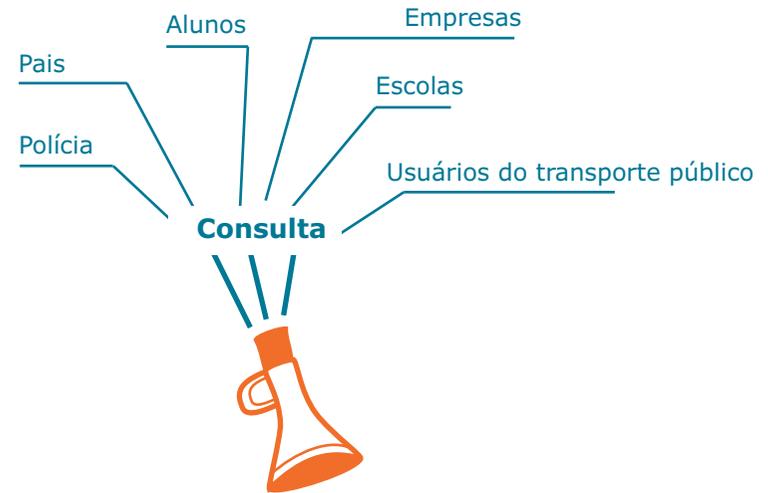
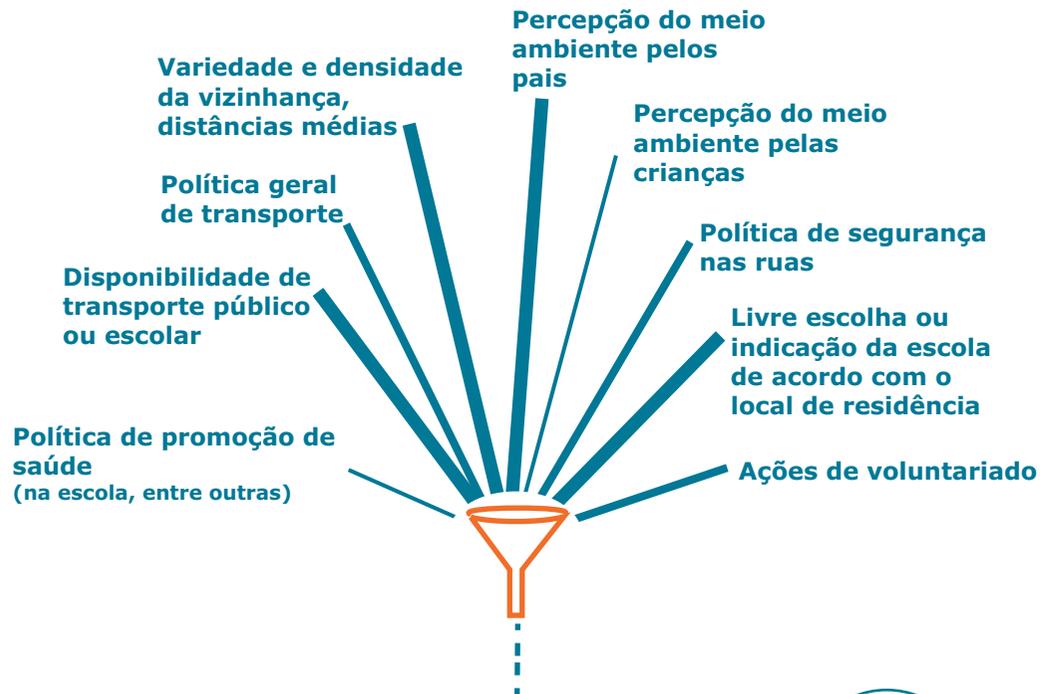
Removendo obstáculos para o uso das bicicletas

Levar crianças para a escola de bicicleta (em

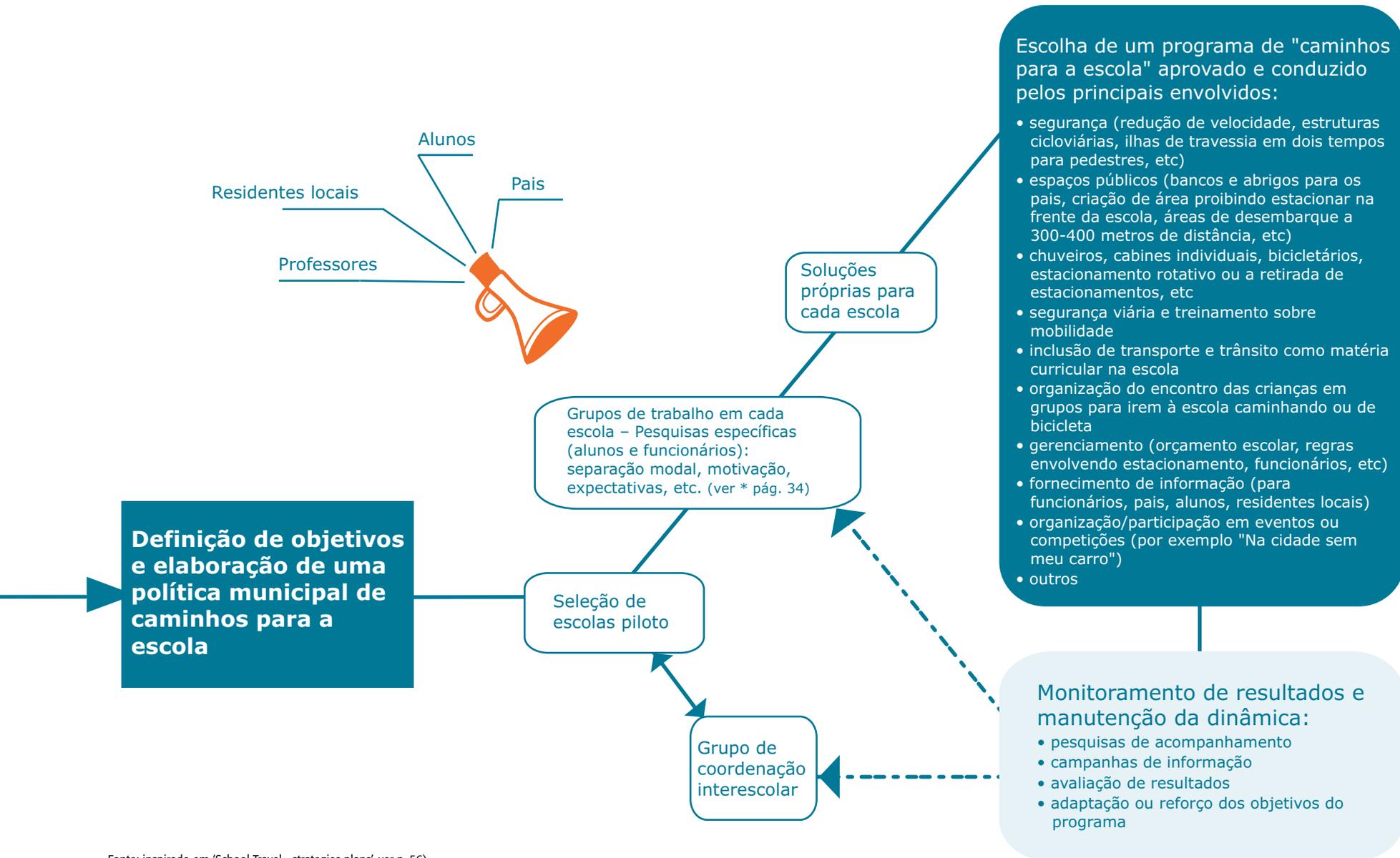
inglês usa-se o termo *cycling bus*) – muito popular entre as crianças e altamente eficiente tendo em vista a velocidade desse meio de transporte nas cidades – requer certa organização. Como no *pédibus*, existe uma obrigação de garantir serviço contínuo, sempre tendo em mente que o número reduzido de pais que andam de bicicleta é um risco que pode impor limitações. Também existe o medo dos pais que, por não terem experiência com bicicleta, acham difícil imaginar esse tipo de solução. Além disto, devemos considerar que a bicicleta representa um investimento que os pais querem que seja propriamente protegido contra furto.

Dependendo da idade das crianças que desejam fazer parte nesta pedalada em grupo, algum treinamento precisa ser ministrado. A escola deverá providenciar estacionamentos de boa qualidade para bicicletas, bem vigiado e, de preferência, coberto. Compartimentos para guardar equipamento (capas, capacetes, etc) também poderiam ser providenciados. Os livros poderiam ser deixados na escola. Uma vez que o sistema tenha sido estabelecido, deve-se pensar em ter colaboração ativa da polícia (se possível de bicicleta): isso daria a vantagem considerável de tranquilizar os pais e conceder credibilidade oficial à iniciativa, e ao mesmo tempo instilar respeito e prudência nos motoristas que seguem atrás das crianças ou cruzam seus caminhos.

CAMINHOS PARA A ESCOLA



* Pesquisa sobre caminhos para a escola: ver os indicadores comuns europeus (capítulo Recursos, p. 58)



Devagar! Você está se aproximando da minha escola!



O custo de acompanhar alunos no caminho para a escola e na volta para casa.

O principal motivo para se acompanhar uma criança até a escola é protegê-la do perigo. Mas qual é o custo social desse "serviço", necessário por causa do risco imposto pelo trânsito? Existem vários pontos de referência que vão ajudar a se ter uma ideia da extensão de tais serviços oferecidos, livre de custos, por pessoas buscando "compensar" o perigo. Em uma cidade de 9.000 habitantes, na Áustria, por exemplo, foi possível calcular que um serviço de escolta representa, em média, duas horas por semana, por criança até a idade de 12 ou 13 anos. No Reino Unido, o custo social de 1.356 milhões de horas de acompanhamento, em 1990, deve ter variado entre 15 e 25 bilhões de euros. Na Suíça, tomando de 40 a 60 milhões de horas de acompanhamento por ano, e posto que apenas metade é atribuída a um perigo percebido, o custo social desse serviço é da mesma ordem de magnitude do custo social dos engarrafamentos. Ainda que esses números precisem ser refinados, eles são suficientes para disparar os alarmes. Eles também vão aumentar ainda mais os custos sociais do trânsito motorizado.

Fonte: Institutionnelle Hindernisse in Fuss und Veloverkehr" (Swiss Federal Research Programme N° 41 — Transport and environment)

Oferecendo transporte público atraente

Deve haver poucas dúvidas com relação a quanto o transporte público é inadequado às necessidades das crianças. As seguintes perguntas devem ser feitas: As paradas estão bem equipadas com abrigo? As travessias são perfeitamente seguras? As paradas estão bem situadas em relação à escola? As rotas estão bem adaptadas às escolas, cuja localização na cidade não é determinada pela lógica da distribuição radial, mas, com frequência, pela lógica da distribuição periférica? Os veículos estão desenhados de forma que até uma criança pequena pode relaxar, e não ser espremida entre adultos? Há necessidade de algum monitoramento, no início e no final das aulas, para se evitar fenômenos como brigas e ataques físicos? Os pontos de ônibus fornecem estacionamento para bicicletas?

Em determinados casos, a introdução de ônibus escolares que prestam um serviço específico (no início e no final das aulas, rotas que passam por estabelecimentos de esportes ou culturais usados pela escola) pode ser uma solução atraente, na cidade ou no campo.

Também precisamos ver a questão dos custos. A compra de várias passagens pode pesar no orçamento familiar (famílias de pais solteiros, famílias grandes, famílias de baixa-renda). O valor da passagem é atraente? As passagens

incluem todos os dias de aula e o período de férias?

Desencorajando o uso do carro

Medidas para promover os chamados meios de transporte ativos (caminhar, pedalar, transporte público e intermodalidades) não são totalmente efetivas, a menos que façam parte de um pacote coerente de medidas combinadas, incluindo possíveis restrições ao uso dos carros para transporte escolar. Naturalmente, não é possível colocar tudo em seu devido lugar de uma só vez, exceto quando existe vontade política junto a recursos financeiros compatíveis ao projeto em questão. A melhor abordagem é ter um calendário para orientar as várias medidas a serem introduzidas a cada seis meses ou com intervalos anuais, por exemplo.

Esse quadro de horários é necessário para se preparar o terreno para a introdução, com o máximo de eficiência e o mínimo de resistência, de medidas focadas nos motoristas.

Essas medidas restritivas podem variar em intensidade, indo de uma simples proibição de parar nas imediações da escola, até o completo fechamento da rua com a criação de uma área de espera para os pais a certa distância da escola; passando pela introdução de estacionamentos pagos enquanto se



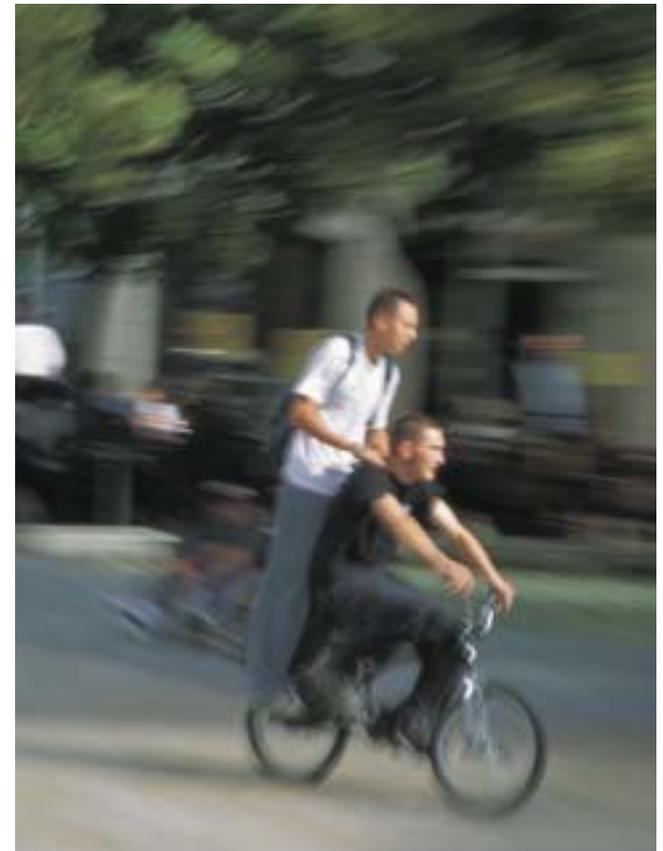
aguarda a imposição do banimento total de estacionamentos para carros na região da escola.

Estimulando a carona

Às vezes acontece das crianças serem levadas de carro para a escola por não haver alternativa (escola é muito longe para ir de bicicleta ou a pé, não há transporte público, não existe a possibilidade de se organizar "cycling bus", etc). Uma minipesquisa pode ajudar a apontar as famílias envolvidas. A escola então poderá escrever aos pais que, na teoria, poderiam organizar um esquema de caronas, se forem vizinhos. Os pais que desejarem experimentar essa fórmula podem se organizar para dividir custos e tarefas. Dar assistência na organização das caronas seria uma forma inteligente de tornar mais aceitável as medidas focadas em desencorajar o uso do carro para levar as crianças para a escola (ver item anterior).

A carona pode também ser baseada no uso de táxis, especificamente os veículos com oito e dez lugares. Como resultado, pais seriam completamente liberados das responsabilidades do transporte escolar, mas teriam que pagar pelo serviço. Normalmente, é possível obter uma taxa preferencial se o número de corridas para a escola por ano chegar a 300, principalmente se a escola concordar em ser intermediária. O preço da corrida dividida entre quatro ou cinco famílias pode acabar sendo viável, levando-se em conta a economia de tempo e a possibilidade de abandonar o carro da família.

A existência de um esquema de *car sharing* ("veículos compartilhados" em todos os bairros e disponíveis para contratação, por hora ou período, por assinantes do esquema) oferece possibilidades adicionais e vantagens à prática da carona.







CAPÍTULO 3

ALGUNS EXEMPLOS

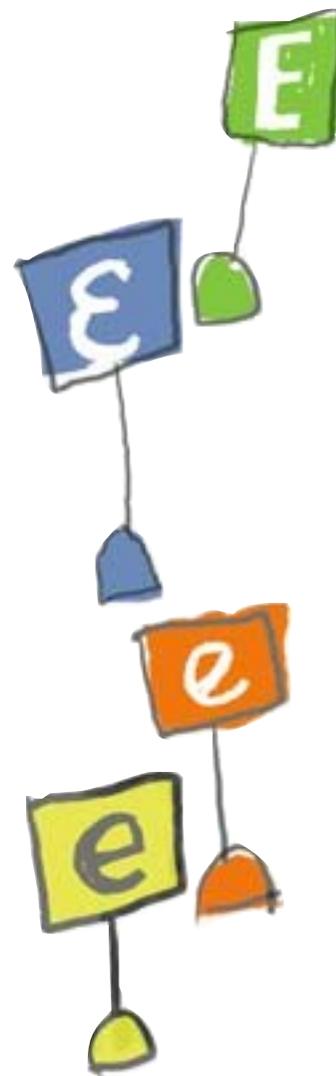
Um bom número de cidades já ganhou inspiração das crianças e jovens, que são testemunhas de exemplos, aos quais dão um brilho especial, e podem chamar sua atenção. Seria uma pena não perceber as redes que estão surgindo gradualmente e que fornecem um canal de comunicação particularmente rico.

Em particular, a pequena seleção de tópicos e exemplos expostos aqui* poderá ser útil para ajudar a decidir qual "sabor" você gostaria de dar ao seu programa. Para isto, não esqueça que, a longo prazo, você pode pegar o melhor de cada ideia se você se programar para organizar um pacote inteiro de medidas combinadas que complementam umas às outras à medida que são implementadas.

Quanto a formular uma política estratégica desenhada para levar em conta crianças e jovens no contexto de uma política de mobilidade, a melhor abordagem é operar simultaneamente (possivelmente combinando-as, quando houver oportunidade) as quatro seguintes plataformas estratégicas:

- E = EDUCAÇÃO = educação/informação**
- E = ENGENHARIA = planejamento ambiental/urbano**
- E = ENCORAJAMENTO = incentivo/discriminação positiva**
- E = ENCARGO = controle/regulamento (fazer cumprir)**

***Nota:** o texto original em inglês foi escrito em 2002.
As informações foram atualizadas, quando possível.



OUVINDO AS CRIANÇAS E JOVENS

Assembleias para crianças e jovens

Saber a opinião de crianças e jovens por meio de pesquisas não é a única forma de incluí-los no processo participativo. Um caminho – quiçá menos focado, mas simbolicamente mais efetivo – de lhes ensinar cidadania e ouvir seus pontos de vista consiste em criar um parlamento de jovens e crianças. Esses "órgãos" de consulta têm uma durabilidade e regularidade que confere uma dimensão vivida no processo participativo.

Existem assembleias municipais, por exemplo, em Helsinki (Finlândia), Lille (França) e Londres (Reino Unido) (onde uma resolução sobre mobilidade de crianças e jovens foi dirigida diretamente ao primeiro ministro...). Na Suécia, existe um parlamento de crianças e jovens de nível nacional. Na Itália, o primeiro encontro do Congresso Nacional de Crianças e Jovens, organizado em 1994 em Bologna e assistido por mais de 300 participantes, apresentou à classe política como um todo uma resolução pedindo, entre outras coisas, redução de velocidade nas cidades, ciclovias e calçadas livres de carros.

Planejamento urbano com base na participação

Em Leipzig (Alemanha), as crianças têm uma estrutura que lhes envolve diretamente em planejamento de instalações urbanas.

Em Empoli (Itália), o desenvolvimento mestre e o plano diretor da cidades são baseados nos princípios de desenvolvimento sustentável, necessidades dos jovens e qualidade de vida. Participação é direcionada para crianças e jovens com o objetivo de discutir tópicos como o uso das terras públicas, questões fundamentais da educação, um centro de exibição e atividades para jovens, bem como diretrizes futuras para a administração e o desenvolvimento da cidade. Questões organizacionais são resolvidas por laboratórios pilotos em pequena escala (três nas escolas primária e secundária, um em cada estabelecimento de ensino médio, um fora do ambiente escolar e dois envolvendo adultos). Houve o fortalecimento da ligação entre os habitantes e a administração, com residentes reivindicando posse dos projetos. Os habitantes e os jovens fizeram contribuições significativas de aspecto qualitativo da implementação detalhada de certos projetos, desse modo transcendendo uma abordagem baseada somente em considerações quantitativas e técnicas. E uma via principal foi transformada em uma rua residencial com tráfego reduzido...

Informações:

<http://www.cittasostenibili.minori.it/index.html>

Pesquisa realizada pela Internet

Uma pesquisa nos moldes da realizada na cidade de York, envolvendo quase toda a população escolar, obviamente fornece resultados muito sofisticados e confiáveis (ver pág. 12). Para contrastar, uma pesquisa feita em um site da Internet, ainda que não possa oferecer tamanha representatividade, oferece certas vantagens: a pesquisa é contínua e de fácil atualização, podem ser feitas comparações ao longo do tempo, e um questionário pode ser dividido em várias partes, com uma seção quantitativa para fins estatísticos, e um anexo qualitativo para registro de opiniões, percepções, etc.

O *Young Transnet* (*National Children's Bureau - NCB*, Reino Unido) é um projeto ambicioso que levou mais de três anos para ser desenvolvido. Ele incentiva crianças a contribuírem para um site na internet e as convida a participarem de uma pesquisa computadorizada sobre suas escolhas de meios de transporte para a escola, com a finalidade de criar uma base de dados nacional. Os professores também são considerados grupo alvo. Os resultados das pesquisas e referendos podem ser vistos na rede e podem ser consultadas pelos tomadores de decisões e planejadores urbanos para orientar seu trabalho. O site inclui alguns jogos ligados à

Para finalizar, nós queremos poder tomar decisões relacionadas a problemas que nos dizem respeito!

(última frase da resolução final adotada pelo Primeiro Congresso Nacional de Crianças e Jovens, Bologna (Italia), 1994

mobilidade. Um jogo, chamado "Imagine Londres" e apoiado pelo Fundo da Monarquia, incentiva os jovens a contribuírem com ideias na questão do transporte na capital. Uma calculadora de carbono possibilita que ciclistas façam a conversão dos quilômetros cobertos pela bicicleta, no equivalente em economia de gases do efeito estufa!

Ampliando esse experimento, o NCB lançou um referendo em 12 línguas direcionado às crianças, aos jovens e a escolas de toda Europa (Netd@ys 2001).

Em Berlim, a abordagem é completamente diferente: a cidade foi "reconstituída" em um site da Internet especificamente dedicado a crianças e jovens, onde eles podem se envolver na construção, decidindo que tipos de atividades o site deveria ter, como se mover dentro do site, e quais melhorias são necessárias do ponto de vista dos mais jovens.

Informações:

<http://www.ncb.org.uk/>



“Mentiroso!”

Crianças dão um puxão de orelhas na prefeitura!

As crianças possuem poder de persuasão que os adultos não podem alcançar. Elas possuem um certo “direito pré-decretado” de não embromar e ir direto ao ponto. Foi assim que um oficial romeno recebeu uma reprimenda, ao estilo “verde”, de um grupo de crianças com idade entre 10 e 15, prontas para fazer qualquer coisa para alcançar seus objetivos ambientais...

O que eles queriam exatamente? Para dizer em linguagem simples: bom transporte público, instalações para pedestres e ciclistas, liberdade para brincar na rua, espaços públicos onde o estacionamento seja proibido, o tipo de ambiente que poderia garantir que as crianças não teriam os pais o tempo todo no pé sempre que pisassem na rua. Todas estas ideias foram cristalizadas em torno de um “pecado original” cometido pela municipalidade: o projeto de transformar em uma avenida de quatro pistas a pacata rua onde a escola estava – sem providenciar ciclovias e tornando as calçadas mais estreitas para dar espaço ao tráfego.

O que havia começado como uma demanda inocente em defesa de interesses específicos acabou como uma ação em que jovens demonstravam uma motivação e um comprometimento digno de ativistas adultos, conseguindo até atrair seus professores e pais a

lutarem pela causa! Recebendo apenas suporte logístico de duas ONGs, os jovens evoluíram suas próprias análises, suas próprias perguntas sobre transporte e problemas ambientais, e suas próprias estratégias organizacionais para delegação de tarefas, comunicação e avaliação.

Uma carta enviada pelas crianças sobre esse famoso projeto ficou esquecida sem resposta durante semanas. Um dia nossos ativistas ecologistas decidiram espontaneamente leva-la até a prefeitura da cidade! O diretor do departamento de planejamento urbano, desacostumado a se engajar em diálogo e percebendo que nenhum acordo havia sido feito, tentou, num primeiro momento, enganá-las. Mas o que podem alguns funcionários fazer quando estão diante de 15 crianças que silenciosamente aguardam uma resposta? Para se livrar dessas crianças cansativas, uma promessa foi feita de que elas seriam recebidas na tarde seguinte.

Trinta crianças foram a esse encontro apenas para perceber que haviam sido enganadas: então decidiram se reunir na mesma hora no dia seguinte na frente da casa do indelicado diretor. Cercado dentro de casa, esse cavalheiro chamou a polícia...que achou muito divertido ser chamada para um resgate em tais circunstâncias. Pessoas paravam para ver o que estava

acontecendo. A imprensa foi alertada. Um debate começou na calçada, e o diretor de planejamento urbano desistiu: os planos seriam revistos!

Mas as crianças, que já estavam com raiva, o pressionaram com outras perguntas. Por que estavam construindo garagens no parque atrás da escola?! Resposta: não haveria novas garagens no próximo mês... Réplica das crianças: Então podemos pichar ilegal se alguma nova garagem for construída? E podemos demoli-las? Meu irmão conhece alguns demolidores... E os carros estacionados nas calçadas em frente à escola? Podemos andar sobre eles porque estão estacionados de forma ilegal?! E por que não pune os policiais por não fazerem nada sobre isso?! ...

Não muito tempo depois, algumas crianças de outra escola escreveram para o prefeito: no dia seguinte um funcionário da prefeitura foi até essa escola para discutir a carta!

Informações:
<http://www.ccn.ro>

"In town,
without my car!"



DIAS SEM CARRO

Dia Europeu sem Carro, 22 Setembro

No final de 2001, 30 países da Europa apoiaram esse evento através de suas autoridades locais.

Lançado pela Comissão Europeia do Meio Ambiente, Sra. Wallström, com base na experiência adquirida na França e na Itália, o Dia Europeu Sem Carro reuniu pelos últimos dois anos milhares de cidades que, especialmente para a ocasião, demarcaram parte de seu território para meios de transporte ecologicamente corretos. Esse dia, que se mostrou altamente popular junto ao público (satisfação de mais de 80%), cria oportunidade para debater ou experimentar, em situações favoráveis, outros meios de transporte que não o próprio carro. Também possibilita às autoridades

municipais terem uma ideia melhor a respeito da reação das pessoas sobre problemas tais como novas vias de acessos, planos de tráfego, novas rotas de ônibus, ciclovias, redução no número de estacionamentos, etc. Vale notar que, pouco a pouco, as autoridades locais vêm usando este dia como uma oportunidade para anunciar medidas permanentes na área da mobilidade sustentável. Da mesma forma, várias cidades deram ênfase aos deslocamentos feitos pelas crianças.

Assim, Larissa (Grécia, 150.000 habitantes), uma cidade que participa ativamente na promoção da "cidade sem carro", dedicou às crianças grande parte de seu ambicioso programa de ação no 22 de setembro.

Crianças e jovens estavam entre os principais alvos da campanha, com 25.000 folhetos sendo enviados. Graças a uma loteria gigante, 400 crianças ganharam bicicletas novas, e mais 20 bicicletas foram doadas principalmente para crianças portadoras de necessidades especiais. Um passeio pela cidade foi organizado em benefício delas e, durante um festival de uma semana focado em bicicletas, conseguiram descobrir 10km de novas ciclovias e 750 novos estacionamentos para bicicletas.

As escolas foram envolvidas em massa no



planejamento e preparação dos dias sem carro. Resultado? Na tarde do dia 22 de setembro de 2000, as crianças organizaram uma demonstração atraente cujo tema foi: "E os outros 364 dias?..."

A prefeitura, não estando contente em começar as preparações para o 22 de setembro do próximo ano, decidiu organizar "domingos sem carro". Houve três domingos deste tipo entre setembro de 2000 e setembro de 2001. Um deles foi inteiramente dedicado ao tópico "Crianças e o meio ambiente".

Informações:

<http://www.22september.org>

No Brasil: <http://www.ruaviva.org.br>

Montreal: o "Dia-B"

Vélo Québec, a principal organização envolvida em defender e promover bicicletas na província de Quebec, é famosa por organizar o evento anual *Montreal Island Tour*, que vem reunindo milhares de ciclistas por mais de 20 anos. O evento tornou-se rapidamente tão importante que Vélo Québec criou um ramo autônomo, o Montreal Island Tour, para organizar o tour na ilha e outros eventos.

Dez anos atrás outro mega evento foi lançado, o Tour das Crianças, exclusivamente voltado para crianças entre 6 e 12 anos de idade: pais não são permitidos!



É muitíssimo bem sucedido: entre 8.000 e 10.000 jovens ciclistas participam todos os anos.

O Montreal Island Tour também tem campanha social de marketing, direcionado a incentivar as crianças da escola primária a irem para a escola de bicicleta. Atualmente cerca de 4% das crianças da região de Montreal usam bicicleta para ir à escola (embora 66% pedalem durante a semana como hobby!). A maioria das escolas na verdade desencorajam pedalar para a escola!

Batizada de "Dia-B", essa ação é um enorme evento da mídia, que envolve alguns patrocinadores importantes, mídia profissional, vários ministros e agências governamentais bem como a cidade de Montreal. Esse evento também engloba uma mobilização de professores, pais e crianças em idade escolar. Para fazer impacto nas escolas, os organizadores fazem uso de vínculos desenvolvidos especialmente na organização do Tour das Crianças.

O Dia-B acontece durante a Festa da Bicicleta de Montreal (*Montreal Bicycle Party*), uma semana inteira dedicada às bicicletas na cidade, começando com o Tour das Crianças (último domingo de maio) e terminando com o Tour da Ilha (primeiro domingo de junho). O primeiro Dia-B, que foi um teste, aconteceu em primeiro de junho de 2000. Foi um enorme sucesso ainda que tenha sido direcionado às empresas. O evento de 2001 incluiu escolas primárias na

promoção de bicicletas como meio de transporte.

Em 2002, o Dia-B foi uma das mais importantes datas no calendário de atividades escolares no distrito de Montreal. Nas escolas, o Dia-B é oportunidade para se organizar atividades com o tema bicicleta e tudo que está relacionado a isso, uma ótima maneira de conscientizar mais as crianças sobre mobilidade ecológica. Quanto às empresas, o objetivo é aumentar, durante o verão, o número de pessoas indo trabalhar de bicicleta.

Em outubro de 2005, Vélo Québec lançou o programa *On the move to school!*. Desde o início do período letivo 2008-2009, 75 escolas – mais de 25 000 estudantes em seis regiões de Quebec – fazem parte do programa.

Informações:
<http://www.velo.qc.ca>

Bimbimbici – crianças reconquistam as cidades de bicicleta

Domingos sem carro tem sido organizados desde 1996 na Itália. Em 2001, cerca de 150 cidades proibiram a circulação de carros em determinadas partes da cidade. Entre essas cidades estavam Roma, Bologna, Nápoles e Palermo.

Entretanto, somente há pouco tempo professores começaram a falar em mobilidade

sustentável como uma matéria que poderia ser ensinada há alguns anos atrás. A Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) teve um papel importante nessa conscientização.

Desde 2000, FIAB vem fazendo uma nova campanha chamada Bimbimbici. E direcionada a crianças de 3 a 11 anos de idade, que são consideradas mais abertas ao tipo de mensagem ensinada nessa campanha. Em 2001, o tema escolhido foi intitulado "Segurança no caminho para a escola" (inspirada no *Safe routes to school* promovido por Sustrans no Reino Unido).

Aproximadamente 40 municípios, incluindo Roma, Nápoles, Bologna e Ferrara participaram deste evento, um longo passeio pela cidade, tradicionalmente organizado em um domingo de maio, independente do tradicional domingo sem carro. Para essa segunda edição, 11 municípios decidiram organizar o próprio evento ao mesmo tempo em que contavam com a ajuda dos voluntários do FIAB. O Ministro do Meio Ambiente e a Agencia Nacional de Proteção do Meio Ambiente (ANPA) mais uma vez apoiaram essa iniciativa baseada em trabalho voluntário.

O evento é uma oportunidade para muitas pessoas voltarem a pedalar. Mas, além da festa da bicicleta Bimbimbici, a FIAB dá a professores e alunos a oportunidade de fazer parte de um projeto de conscientização educacional sobre meios alternativos de transporte.



Algumas cidades decidiram incluir este treinamento no currículo e financiar esse trabalho em suas escolas. Em outros lugares, sessões reduzidas para 10 horas acontecem fora das horas escolares. Mas em quatro escolas primárias, esse treinamento dura 90 horas, que são incluídas no currículo escolar! O material desenvolvido para essas aulas fica guardado nas escolas. "Bimbibici" já se tornou tradição: em 2011 vai acontecer a 12ª edição.

Informações:

<http://www.bimbibici.it>

ESTACIONAMENTOS NO SUBSOLO, CRIANÇAS NA SUPERFÍCIE

Particularmente, reduzir o tráfego envolve o fechamento de ruas para evitar o tráfego de passagem. É bastante incomum, porém, que uma decisão seja tomada com o objetivo de eliminar uma avenida (e todas as vagas de estacionamento) para transformar todo o espaço público em espaço dedicado a atividades lúdicas, relaxamento e área verde, particularmente no coração da cidade, onde não existem lojas para justificar a presença de pedestres.

Barcelona tem bastante desses novos espaços públicos que antes eram ruas convencionais. Existem estacionamentos apenas no subsolo, nas garagens dos prédios. A única rua disponível para carros serve somente para permitir acesso

às entradas desses estacionamentos e passagem para ciclistas. Tanto espaço ganho para a vida urbana, especificamente através do incentivo para que crianças brinquem em seus bairros.

PENSE PEDESTRE, PRINCIPALMENTE NO ENTORNO DAS ESCOLAS

Em Ercolano (Itália), um programa intitulado "Mudando a cidade para atender às necessidades das crianças" incorporou dois objetivos prioritários: melhorar as condições das crianças que andam a pé, criando uma rede de caminhos seguros cobrindo todos os destinos conhecidos entre as crianças; e fazer na união desses caminhos, uma série de micro espaços verdes destinados a brincar e relaxar.

Os gerentes de lojas também envolveram-se nesse projeto, principalmente nas proximidades das escolas, que são considerados lugares onde parte da vida emocional e social das crianças está concentrada.

Sob um "Plano Diretor de Rede", é definida a orientação para a gradual reorganização da cidade, por meio da combinação de medidas simbolicamente poderosas (priorização de pedestres nas ruas, destinação de áreas para brincar onde um limite de velocidade de 10km/h é imposto, entorno das escolas completamente revisado, ruas secundárias com limite de 30km/h) e micro-medidas (qualidade dos

materiais, iluminação, sinalização, jardins, mobília de rua) espalhadas por toda a cidade e aplicadas quando novas áreas de construção forem abertas.

De acordo com as recomendações do Green Paper sobre o Meio Urbano e o Comunicado sobre as políticas urbanas da Comissão Europeia de 1988, a Rede é, acima de tudo, o produto de uma abordagem transversa e intersetorial, na forma de um projeto de comitê associado composto por consultores e departamentos administrativos.

Naturalmente, as crianças também fazem parte do projeto: um questionário enviado a 1500 crianças de escolas primárias mostrou que elas sentiam que eram consideradas menos importantes que os carros... E foi pedido a esses pequenos pupilos que dessem sua opinião a respeito dos prédios escolares, como parte de um projeto de educação em arquitetura e espaços verdes!

Informações:

Guia de cidades sustentáveis para a infância e crianças, 1998

<http://www.cittasostenibili.minori.it>



CAMPANHA DE ADEÇÃO AO TRANSPORTE PÚBLICO, FOCADA NOS JOVENS

Em Essen (Alemanha), a empresa de transporte público EVAG está usando várias ferramentas para atrair jovens clientes e ganhar sua lealdade.

Por um lado, a EVAG está propondo uma campanha para atrair jovens de 12 a 14 anos. Um dos objetivos é reduzir o vandalismo. Certamente, familiarização e "identificação" com o transporte público produz um efeito na percepção de um meio de transporte que "tenta acompanhar" os jovens. Existem vantagens em adotar um ônibus (fotos e nomes das crianças em exposição no ônibus, realização de excursões escolares com ele, festas no dia do aniversário do ônibus, envolvimento na manutenção do ônibus, etc) e também responsabilidades (distribuição de presentes para os passageiros em dias especiais tais como o aniversário do ônibus, ou quando há melhorias no quadro de horários, etc).

Por outro lado, um site foi desenvolvido para jovens com mais de 15 anos. O objetivo é não apenas mantê-los informados a respeito dos serviços de transporte público como também saber dos comportamentos desses jovens em relação à mobilidade. O site inclui mapas apontando os destinos mais populares para os jovens, com detalhes de como chegar lá por

transporte público; um quadro de horários personalizado e serviço de informação sobre ônibus noturnos, uma lista de convidados de uma discoteca que oferece descontos aos usuários do transporte público, artigos de revistas, uma "caixa de surpresas" (clicando em um botão, informações aleatórias podem ser obtidas sobre lugares ou atividades incomuns), um questionário e links para outros sites não comerciais.

Informações:

http://www.evag.de/evag_macht_schule0.html

MUITO ANTES DA AUTOESCOLA, APRENDER A UTILIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO

Em Hamburgo, as alternativas ao carro, além de serem objeto de estudos em sala de aula, são também objeto de experimentos na prática. Em particular, as crianças são encorajadas a descobrir e testar o transporte público através de ralis e viagens de descobrimento, onde eles experimentam como é viajar sozinho.

A cada ano, em torno de 70% das crianças das escolas de Hamburgo com idades entre 9 e 13 participam desse tipo de programa. Entre as idades de 14 e 16, os alunos voltarão sua atenção à questão da mobilidade, usando um manual publicado juntamente pelo Departamento de Educação da cidade e as empresas de transporte público. O transporte é

abordado dentro do contexto de várias matérias na escola: geografia, ciências, política, ensino religioso, filosofia. Ao final do ensino médio, os jovens adultos serão novamente chamados a entrar no assunto a partir de projetos de pesquisas sobre assuntos gerais tais como "viajar para longe" ou "uma visão do futuro".

Informações:

<http://www.hamburger-bildungserver.de/welcome.htm>

IR DE TRANSPORTE PÚBLICO, POR (QUASE) NADA

Existe uma tradição mais ou menos universal a favor do passe estudantil com preços reduzidos. Porém, esses passes são muitas vezes vistos como gastos desnecessários (assim sendo, as crianças levadas à escola de carro), ou o custo da passagem é um obstáculo por si só, principalmente quando há vários filhos ou a situação familiar é precária (desemprego, baixa renda, separação ou divórcio e as pressões que isso impõe no orçamento familiar).

Com o objetivo de baixar ainda mais o patamar de acesso ao transporte público certificando-se que todas as crianças e jovens tenham um passe, a Cidade de Bonn planeja a compra coletiva dessas passagens por todas as suas escolas. O ponto chave de tal planejamento é um desconto substancial (50%) sobre o preço



normal de um passe estudantil! – como uma empresa negociando preços especiais para seus empregados.

ÔNIBUS + TÁXIS = TRANSPORTE PÚBLICO

O que poderia ser mais natural que um sistema cooperativo entre as empresas de transporte público, por um lado, e taxis, do outro lado, com o objetivo de garantir mobilidade para os jovens, em total segurança e por um preço modesto, durante uma pequena hora do dia?

Essa ideia surgiu com a percepção de que é preferível eliminar serviços nas rotas mais esparsamente utilizadas nas horas da manhã. Oferecendo um serviço alternativo de taxi-lotação (ou táxi-ônibus) partindo de pontos determinados no centro da cidade, mas permitindo ao usuário acesso de acordo com a demanda, é possível, por um orçamento equivalente, fornecer um serviço que os usuários valorizem mais. O custo adicional (preço da viagem: em torno de 2,5 euros) é compensado pela qualidade do serviço (flexibilidade, segurança, horários até 0h30 durante a semana e até 3h da manhã em "dias de sair"...).

Tal sistema – com muitas variantes dependendo da situação local (tamanho e forma da cidade) – existe em muitas cidades, principalmente na Áustria e na Alemanha.

Informações:

Salzburger Stadtwerke (Verkehr) e UITP

EXPERIMENTE UMA VEZ E SERÁ FISGADO

As pessoas geralmente não associam levar os filhos pequenos para a creche de bicicleta. Não obstante, o potencial existe! Essa é a conclusão alcançada pelo município de Odense (Dinamarca).

Odense é uma cidade genuinamente amiga das bicicletas, onde mais de 60% das crianças nas escolas andam de bicicleta. Essa experiência positiva foi transmitida para York seguindo um exercício vencedor nas escolas. Os jovens estudantes ingleses, tendo sucumbido aos prazeres de sua independência sobre duas rodas, lançaram sua própria campanha pelo direito de ir à escola de bicicleta! Esse fato é ainda mais surpreendente quando se considera que, dentro das leis da Dinamarca, uma avaliação prévia sobre segurança relacionada às viagens de ida e volta da escola teria que ser feita no caso de cada aluno. Isso significa que Odense está bem suprida em termos de lugares para andar de bicicleta e por todo lugar aplicam os princípios do limite de velocidade e redução de tráfego – tudo isso serve para criar um meio suficientemente seguro que permite também que as bicicletas afirmem-se como meio de transporte para os jovens.

Com isso, o município disponibilizou, livre de custos, 10 trailers para o transporte de crianças pequenas. O objetivo é permitir que os pais experimentem o equipamento antes de terem que considerar a compra de um equipamento tão caro que, devemos sempre mencionar, oferece a vantagem de melhorar consideravelmente as oportunidades oferecidas pela bicicleta tanto como um meio de transporte do dia-a-dia quanto um veículo de lazer. Um terço das 150 creches na cidade fez parte da operação. A campanha afetou não menos que 3000 crianças e seus pais por um período de vários meses – e os ciclistas de Odense devem certamente ter sentido o impacto econômico.

Outra campanha que deve ser mencionada é o "Fun Family Cycling", que procura se aproximar dos adultos por meio de seus filhos, e o "Cycle Duckie" (Pato Donald de bicicleta) mascote de uma maciça campanha que, em termos de popularidade entre certas crianças, rivaliza com Papai Noel!

Odense também está focando fortemente nos jovens adultos (17-25 anos) com sua campanha *Life Style* que se dirige especificamente aos dois sexos por meio de diferentes slogans.

Informações:

<http://www.odense.dk/web4/cyklisternesby.aspx>



A RUA COMO CIRCUITO DE TREINAMENTO

Sobre a questão do treinamento, o ponto que deve ser defendido é que a única forma de promover aprendizagem ativa consiste em levar as crianças para andar de bicicleta na rua, e não em circuitos de treinamento.

Um estudo feito no Reino Unido forneceu evidência científica dos erros que as crianças gravam quando "aprendem" a andar de bicicleta no parque, onde nada corresponde à realidade (a largura das ruas, a complexidade das situações e a variedade de manobras feitas por motoristas, posição e legibilidade da sinalização, presença de veículos de vários tipos, presença de pedestres, etc).

A cada ano, em Rumst (Bélgica), a polícia organiza sessões de treinamento para desenvolver habilidades na bicicleta para crianças com idades entre 12 e 13 anos. Desde meados dos anos 80, a parte prática do treinamento tem acontecido nas ruas sob reais condições de tráfego.

Um bairro relativamente calmo, onde mesmo um aspirante a ciclista é confrontado com várias situações críticas, é transformado em uma "área de aprendizado" por um dia inteiro. Residentes locais, pais de alunos e oficiais da administração municipal são motivados pela polícia a cooperar no exercício. Sinalização é colocada nas ruas de

acesso ao bairro advertindo os motoristas sobre a situação inusitada. Modificações e adições são feitas na sinalização de trânsito em vários locais, de forma a criar uma situação hipotética que pode não existir na prática (interseções com prioridade mista, ruas de mão única com ou sem isenção de ciclistas, ciclovias, etc); naturalmente, residentes locais recebem notificação antecipada sobre essa situação excepcional.

Habilidades e conhecimento são testados simultaneamente. A única instrução dada é a de andar livremente por todo o bairro passando por vários pontos de controle e retornar ao ponto de partida quando a sirene tocar ao final do teste. Instruções surpresa são dadas a cada uma das crianças quando se aproximam de um dos pontos de controle (dobre à esquerda na interseção, vire onde pode ser uma rua fechada, ande próximo a veículos estacionados para verificar se os ciclistas mantêm uma distância segura das portas dos carros que podem abrir a qualquer momento, etc). Por outro lado, inspetores itinerantes ficam monitorando os movimentos dos jovens ciclistas, sem que eles saibam.

Reprovações não são raras, o que prova, sem dúvida, a qualidade desse teste. Acontece com frequência das crianças serem reprovadas nos exercícios por suas bicicletas não estarem adaptadas ao seu tamanho (bancos muito altos,

espaço entre o freio e o guidom muito grande para mãos pequenas) – o que deveria servir para lembrar os pais que a bicicleta não é um brinquedo, mas uma ferramenta que deve ser adaptada à criança.

Informações:

K. Vanderlinden, Polícia de Rumst

REVOLUÇÃO DAS BICICLETAS PARA JOVENS IMIGRANTES

Em Tilburg (Holanda), o Centro para Mulheres Estrangeiras (*Centrum voor Buitenlandse Vrouwen*) organizou um programa de treinamento com bicicletas especificamente focado em meninas de famílias imigrantes.

Essas crianças são frequentemente privadas de mobilidade independente, e a bicicleta pode ter um papel importante em ajudá-las a alcançar a independência, ou até mesmo a emancipação.

As principais características desse grupo são certa fragilidade social (famílias imigrantes, ou até mesmo refugiados, e pouquíssimos recursos, especificamente no que diz respeito ao transporte), falta de exercícios físicos e consequentemente dificuldades para dominar uma bicicleta, e, finalmente, uma acentuada preferência por parte dos pais por manterem suas filhas em um ambiente essencialmente feminino.

De fato, esse trabalho é baseado em investimentos já feitos para ajudar jovens meninos que, mesmo não sendo submetidos às mesmas atitudes restritivas que as meninas, também não conhecem bem uma bicicleta, pois ela não faz parte do seu meio cultural.

Informações:

Centrum Buitenlandse Vrouwen Tilburg
<http://www.steunpuntfiets.nl/>

“PÉDIBUS” E “ÔNIBUS-BICICLETA”

Na conurbação de Grenoble (França), uma escola primária localizada no subúrbio foi escolhida para uma experiência sobre caminhos para a escola, moldada na campanha *Safe routes to School* (Sustrans, Reino Unido).

Em espaço urbano relativamente favorável (terreno plano, distâncias curtas, tráfego leve, ambiente seguro), aproximadamente 50% dos alunos que moram a menos de 400m da escola e cerca de 80% dos que moram a menos de 900m de distância iam à escola de carro! O principal motivo apresentado para não se acompanhar as crianças até a escola de bicicleta ou a pé foi o tempo adicional que levaria. Porém, metro por metro, medidas no chão revelaram que o tempo gasto era o mesmo, independente do meio de transporte. A pesquisa feita com os pais também revelou que, à medida que as crianças crescem, elas continuavam a serem levadas a escola de carro pelo hábito, e não por algum perigo (tráfego) ou falta de segurança (medo de algum ataque).

A proibição de estacionar a menos de 50m da escola, a construção de estacionamentos para bicicletas, um projeto educacional nas salas de aula e uma campanha direcionada aos pais, a introdução de um grupo de bicicletas (*cycling bus*) e grupo de caminhada “pédibus” (ver pág. 33) foram apenas algumas das medidas simples que ajudaram a mudar velhos hábitos. Motoristas desenvolveram uma atitude positiva em prol da segurança e da necessidade de praticar um certo grau de disciplina nos arredores das escolas. O resultado é impressionante: em menos de 2 anos, o uso do carro caiu pela metade e praticamente todos esses trajetos agora são feitos de bicicleta.

O princípio dos grupos de caminhada ou de bicicleta é simplesmente um suporte para o antigo hábito das crianças saírem juntas, mas agora sob a supervisão dos pais. A escola ajuda pais que moram no mesmo bairro a se unirem e tomarem os passos organizacionais necessários para garantir que haja um serviço de escolta contínuo para levar as crianças, que combinam um local de encontro específico. Dependendo do tamanho do grupo e a forma de deslocamento, um ou mais adultos deverão estar disponíveis. Graças ao telefone celular, é fácil notificar a pessoa responsável pelo pédibus se alguma criança vai se ausentar por doença ou se vai se atrasar em um dia específico. A escola também precisa estar preparada para assumir de repente, se acontecer de (excepcionalmente) um pai não poder participar naquele dia e não conseguir substituição.

Com mesmos objetivos, a ADTC (Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes de la région grenobloise) realiza ações educativas nas escolas, concursos e um programa específico *À pied et à vélo vers l'école*.

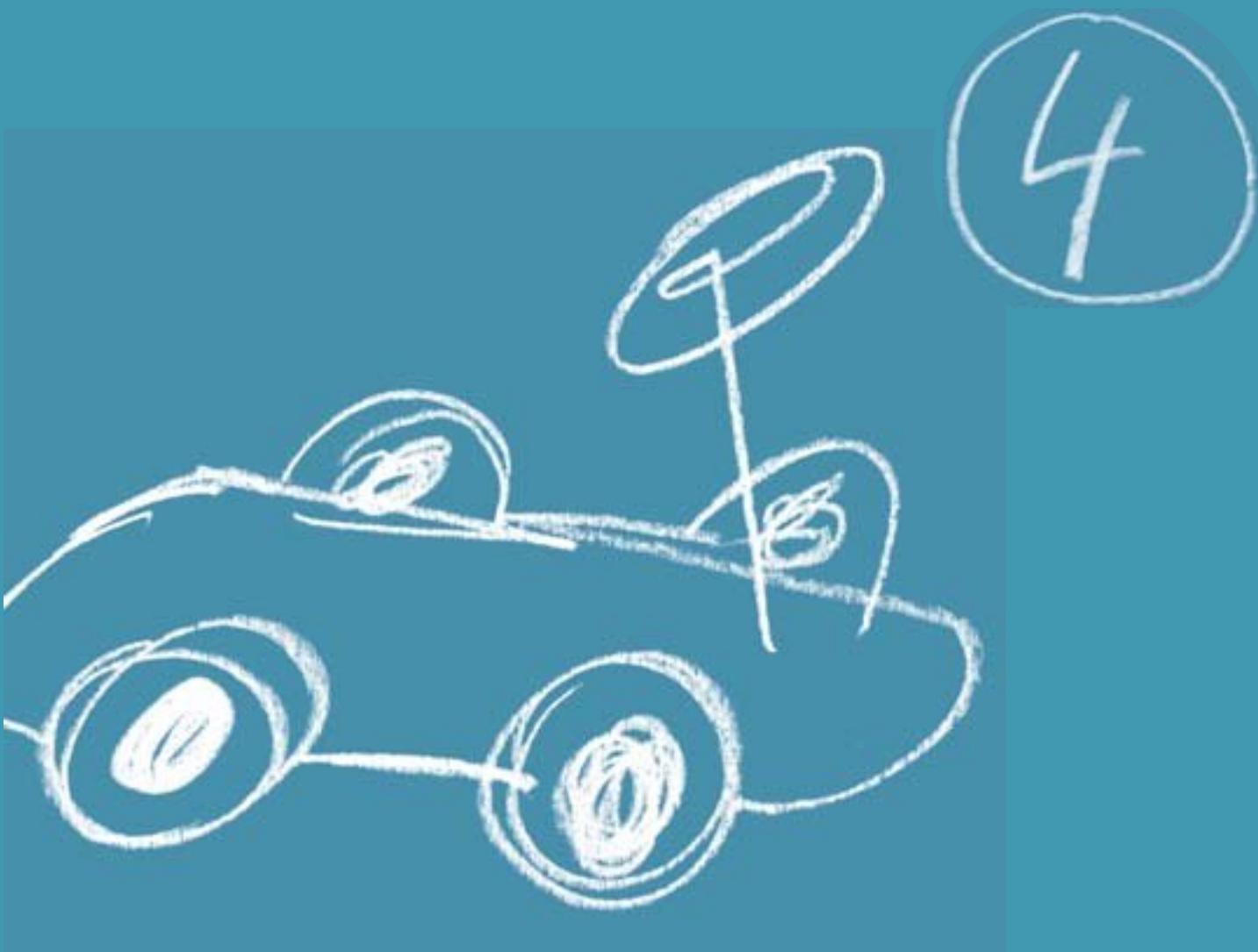
Informações:

<http://www.adtc-grenoble.org/>
<http://www.saferoutestoschools.org.uk>

TIRE TRÊS CARROS E TERÁ ESPAÇO PARA ESTACIONAR 52 BICICLETAS

Em Leicester (Inglaterra), um experimento comparativo, envolvendo três escolas que optaram por diferentes soluções para conseguir bicicletários, destaca os atrativos dos estacionamentos na rua:

- Existe espaço: os estacionamentos de bicicleta devem substituir os estacionamentos de carro, devem ser ampliados conforme a demanda, e não devem competir pelo espaço com os pedestres, isso seria um mau sinal de competição entre os meios de transporte ativos; com frequência, bicicletários ficam restritos em termos de espaço e oportunidade para expandir se for escolhida a área das escolas como local de instalação.
- Estacionar na rua é uma medida de "alta exposição" porque é muito visível.
- Bicicletários de uma escola podem ser usados por outros usuários em outros momentos, o que não seria o caso se ele estivesse dentro da escola.



CAPÍTULO 4

RECURSOS

Endereços para contato e sites da Internet

**Campanha das cidades sustentáveis da Europa**

Mais de 1200 municípios se uniram à Campanha das cidades sustentáveis da Europa, lançada na Conferência de Aalborg em 1994, seguida da adoção da Agenda 21 pela União Europeia e Estados Membros no Rio Eco-92. Uma dúzia de redes de comunidades locais estão envolvidas na Campanha das Cidades Sustentáveis.

<http://www.sustainable-cities.eu>

Cidades sem Carro

As cidades sem carro são uma rede de cidades que trocam experiências e informações sobre uma política de mobilidade para a promoção ativa de alternativas ao carro. A rede desenvolveu várias áreas de atividade (uma delas envolvendo bicicletas) e com frequência organiza seminários.

<http://www.eurocities.eu>

Cidades Saudáveis (Organização Mundial da Saúde - OMS)

Consiste de mais de 90 cidades, em vários países da Europa. Os critérios para adesão renovam-se a cada 5 anos.

<http://www.euro.who.int>

Cidade para ciclistas

Esse clube Europeu de cidades amigas da bicicleta é formado por 31 municípios comprometidos em seguir uma política ativa de promover as bicicletas.

http://www.ecf.com/54_1

A Aliança Climática das Cidades Europeias

Essa aliança envolve mais de 1500 municípios que criaram planos para combater as mudanças climáticas que vão além do compromisso assumido em acordos internacionais: esses municípios buscam reduzir sua produção de CO2 em 50% em vez de 8% como considerado pela União Europeia. A Aliança criou um catálogo de medidas e indicadores de desenvolvimento sustentável. Em sua página na internet, disponibiliza várias informações e ferramentas relacionadas com aquecimento global, mobilidade sustentável e energia

<http://www.klimabuendnis.org>

Euronet — Rede Europeia para a Infância

Um dos princípios que baseia a Euronet é que as crianças têm o direito de ter suas necessidades e interesses considerados prioridade pelas autoridades locais, regionais e nacionais e pelas instituições Europeias e internacionais. A Euronet é uma coalizão de redes e organizações a defender os interesses e direitos das crianças como definidos na Convenção sobre os Direitos da Criança da ONU. Como resultado do trabalho da Euronet, e pela primeira vez na história da União Europeia, o Tratado de Amsterdam de 1997 se refere especificamente às crianças.

Em assembleia geral realizada em 2009, a Euronet foi dissolvida. Entretanto, sua página na internet continua funcional como fonte de pesquisa e arquivo, com vasta biblioteca de acesso gratuito.

<http://europeanchildrensnetwork.org>

Nota: As informações deste capítulo foram atualizadas, quando possível, em virtude do original ter sido escrito em 2002. Foram mantidos apenas os endereços da internet.

European Cyclists' Federation - ECF (Federação Europeia de Ciclistas)

A ECF é uma federação de associações que trabalha para promover o uso da bicicleta. Frequentemente, seus membros publicam seus próprios trabalhos ou organizam programas de treinamento. Além disso, a ECF e seus membros podem fornecer detalhes sobre associações locais ou colocá-lo em contato com cidades que já possuem experiência promovendo o uso da bicicleta, especialmente entre as crianças e os jovens.

<http://www.ecf.com>

European Federation of Allergy and Airways Diseases Patients Associations - EFA (Federação Europeia de Alergia e Doenças Respiratórias)

<http://www.efanet.org>

Energy Cities (Associação europeia de autoridades locais por uma política de energia sustentável a nível local)

Criada em 1990, representa mais de 1.000 cidades em 30 países europeus

<http://www.energy-cities.eu>

European Parents Association (Associação Europeia de Pais)

A EPA apóia a participação e a colaboração dos pais nos processos educacionais, por meio de treinamento, pesquisa e disseminação de informações.

<http://www.epa-parents.eu>

FEVR — Federação Europeia de Vitimas do Trafego

<http://www.fevr.org>

ETSC — European Transport Safety Council (Conselho Europeu de Segurança de Transporte)

<http://www.etsc.eu>

Forum Europeu da Juventude

Essa associação é uma federação das associações nacionais da juventude não apenas dos Estados membros da União Europeia como também da maior parte dos países da Europa.

<http://www.youthforum.org>

International Play Association - IPA (Associação Internacional pelo direito de Brincar)

<http://www.ipaworld.org>

ISDE — International Society of Doctors for the Environment

(Sociedade Internacional dos Doutores pelo Meio Ambiente)

ISDE é um grupo de associações internacionais de médicos pelo meio ambiente. A organização internacional e seus membros buscam fornecer informações ao público, médicos e políticos sobre várias relações entre o meio ambiente e a saúde (poluição atmosférica, sonora, poluentes químicos, mudanças climáticas, etc).

<http://www.isde.org>

INCHES — International Network on Children's Health, Environment and Safety (Rede Internacional pela saúde da Criança, Meio ambiente e Segurança)

Tem como missão promover um meio ambiente saudável e equilibrado para proteção das crianças.

<http://inchesnetwork.net>

International Association of Public Transport - UITP (Associação Internacional de Transporte Público)

Plataforma mundial de cooperação, desenvolvimento e compartilhamento de conhecimentos sobre transporte público.

<http://www.uitp.com>

Transport and Environment (Transporte e Meio ambiente)

Federação de associações que busca promover proteção ambiental através de uma política de transporte sustentável e acessibilidade.

<http://www.transportenvironment.org>

Centro de Pesquisa Infância e Sociedade

Esse centro preparou um quadro com uma estrutura que providencia diretrizes para o envolvimento de crianças no planejamento urbano.

<http://www.ndo.be/kinds/index.htm>
[endereço descontinuado]

Rede Europeia de Cidades Amigáveis para Crianças

<http://www.childfriendlycities.eu>

Veja também a rede de cidades da Unicef:

<http://www.childfriendlycities.org>

Sites da internet criados pela União Europeia

ou por iniciativa ou com o suporte dos Diretórios Gerais de Meio Ambiente ou Transporte e Energia da Comissão Europeia:



Meio ambiente para Jovens Europeus

http://ec.europa.eu/environment/youth/index_pt.html

Boas práticas nas áreas de administração urbana e sustentabilidade

http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm

Cordis - Community Research and Development Information Service

(Serviço de Informação sobre Pesquisa e Desenvolvimento Comunitários)

Apresenta navegação temática e possui seção específica sobre transporte

<http://cordis.europa.eu>

ELTIS - European Local Transport Information Service (Serviço Europeu de Informações Sobre Transporte Local)

<http://www.eltis.org>

EPOMM - European Platform On Mobility Management (Plataforma Europeia para Gestão da Mobilidade)

<http://www.epomm.eu>

LEDA - Legal and Regulatory Measures for Sustainable Transport in Cities (Medidas Legais e Reguladoras do Transporte sustentável nas Cidades):

Pesquisa sobre a promoção da sustentabilidade no transporte urbano por meio de medidas regulatórias e legislação

<http://cordis.europa.eu/transport/src/ledarep.htm>

Indicadores Europeus de desenvolvimento sustentável

Esses indicadores, que foram elaborados pelo grupo de especialistas em meio urbano da Comissão Europeia, em consulta com os representantes das autoridades locais,

deve tornar possível medir qualquer progresso obtido por uma autoridade local na área de desenvolvimento sustentável. O conjunto de indicadores cobre especificamente transporte, em particular o transporte escolar (indicador B.6). A escolha dos pais em permitir que os filhos se desloquem de bicicleta ou a pé é diretamente influenciada pela percepção dos pais tanto da segurança nas ruas e quanto da segurança pessoal. Tal escolha também afeta diretamente a qualidade do meio ambiente. As pesquisas devem medir não apenas a escolha do meio de transporte, como também os motivos que envolvem aquela escolha, e portanto as bases para possíveis mudanças. As séries estatísticas precisam estar baseadas em pesquisas anuais. Nota: No contexto do programa de pesquisa Tapestry, várias questões são colocadas, especificamente, a formulação de questionários voltados para as crianças, que requerem uma abordagem muito diferente da adotada com os adultos.

http://ec.europa.eu/environment/urban/common_indicators.htm

MOST — Projeto pelo desenvolvimento e acesso às estratégias de gerenciamento da mobilidade envolvendo mais que 30 parceiros trabalhando em mais ou mais ou menos 20 casos concretos.

Provider — Um dos resultados deste projeto foi a criação do portal *Schoolway.net*, com ferramentas úteis para planejar e implementar medidas de gestão de mobilidade nas escolas. O portal foi redesenhado pelo projeto *CONNECT*.

Tapestry — Projeto de pesquisa que busca a melhor forma de organizar campanhas de informação ou projetos de comunicação visando estimular ou apoiar a escolha de meios sustentáveis de transporte. A pesquisa incorpora três linhas: promoção de alternativas ao carro, marketing de transporte público e destaca temas relacionados à saúde e meio ambiente.

<http://www.eu-tapestry.org>

LIFE — Financial Instrument for the Environment (Instrumento para Financiamento do Meio Ambiente)

<http://ec.europa.eu/environment/life/index.htm>

Outros sites da Internet



Department for Transport, Reino Unido

O portal do DfT disponibiliza guias, projetos e pesquisas, entre elas uma que estuda o vínculo entre o modo como as crianças vão para a escola e o desenvolvimento de suas capacidades cognitivas.

<http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/schooltravel/>

Walking for Health (Caminhando pela Saúde)

Informações sobre estudos patrocinados pelo *Walking your Way to Health Initiative (Reino Unido)* na *Oxford Brookes University* e na *Loughborough University*.

<http://www.wfh.naturalengland.org.uk>

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE

A OMS tem promovido diversas ações voltadas para o melhoramento da saúde das crianças por meio da implementação de políticas de transporte que incentivem a caminhada e a bicicleta em integração com o transporte público.

Transport, environment and health

(Transporte, meio ambiente e saúde)

http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/87573/E72015.pdf

Children's health and environment

(Saúde na infância e meio ambiente)

<http://www.who.int/ceh/en/>

Transport, Health and Environment Pan-European Programme - The PEP

(Programa Pan-Europeu para o transporte, a saúde e o meio ambiente)

<http://www.thepep.org>

Charter on Transport, Environment and Health

(Carta de Transporte, Meio ambiente e Saúde)

<http://www.euro.who.int/en/who-we-are/policy-documents/>

Declaração da Terceira Conferência Ministerial sobre o Meio ambiente e a Saúde (1999)

<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health>

Review of the scientific evidence of the effects of transport on health (2000)

Custos de saúde pública decorrentes da poluição atmosférica causada pelo tráfego (Áustria, França e Suíça)

http://www.airimpacts.org/document/local/who_pm10.pdf

Recomendações sobre a poluição sonora:

<http://ec.europa.eu/environment/noise/home.htm>

Série de artigos intitulados *Transport, environment and health in Europe: evidence, initiatives and examples* (Transporte, meio ambiente e saúde na Europa: evidências e exemplos).

<http://www.kids-and-bikes.de>

Esse site (em alemão) permite que você baixe um programa de educação em ciclismo para crianças.

Documentos/ CD-ROMS/Vídeos



Best practice to promote cycling and walking (Melhores práticas para se promover andar de bicicleta e a pé), 1998

Esse livreto expõe os resultados do programa Adonis (*Analysis and development of new insight into substitution of short car trips by cycling and walking*). As conclusões estão ilustradas com vários exemplos de medidas tomadas pelas cidades da Europa.

<http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=7134>

Mobirom, CD-ROM

Jogos interativos para familiarizar crianças e jovem com as questões de mobilidade (em inglês, holandês e alemão).

Energy Kids on their way to school, CD-ROM

Seis relatórios com fotos que combinam aventura, amizade e independência no caminho para a escola, além de informações sobre vários projetos (em inglês, alemão e italiano).

Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) & Austria Mobility Research (AMOR), Graz (Austria)

Velo-city 2010

A edição 2010 da conferência da Federação Europeia de Ciclistas aconteceu em Copenhague. Entre os tópicos da programação, as crianças tiveram destaque em 1 mesa redonda, 6 comunicações e 1 estante principal. Nas edições anteriores do Velo-city também encontra-se material específico sobre o tema crianças e mobilidade.

<http://velo-city2010.com>

Velo-city2009

Apresentações da Subplenária 1.2 - Cycling to school

<http://www.velo-city2009.com/assets/files/VC09-subplenary-1.2.pdf>

Velo-city2007

Apresentação: *Establishing a Culture of Cycling in the Childhood* (Estabelecendo a cultura da bicicleta na infância)

http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/eu/velocity/presentations/velocity2007_tu3e2_long.pdf

The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities (Tornando o Transporte Urbano mais Verde: Planejamento para andar a pé e de bicicleta nas cidades do Ocidente), 1997 - 2nd ed.

ISBN 04-719-6993-1

Este livro, considerado a bíblia do assunto, à sua época, apresenta os princípios do transporte sustentável, visualiza várias questões relacionadas ao transporte, meio ambiente, sociedade, economia, etc, analisa os obstáculos encontrados no caminho do desenvolvimento do transporte sustentável e do conceito de gerenciamento de mobilidade, descreve estratégias para o desenvolvimento do mercado e a promoção da bicicleta e fornece vários exemplos de como essas estratégias

são colocadas em prática.

À venda na [livraria Barnes and Nobles](#)

A League Table of Child Deaths by Injury in Rich Nations (Tabela das Mortes de Crianças por Ferimentos em Nações Ricas), 2001

Compila dados sobre a mortalidade infantil nos países da OECD (Organização pela Cooperação Econômica e Desenvolvimento) e destaca a gravidade dos acidentes de trânsito nas estatísticas gerais e as diferenças entre os vários países (a cada 100.000 crianças com idade entre 1 e 14 anos, na Suécia o índice é 2,5 mortes e 8,7 em Portugal).

Centro de Pesquisa Innocenti (Unicef) <http://www.unicef-irc.org/publications/289#document>

Greenways (Vias Verdes)

A Associação Vias Verdes da Europa (European Greenways Association) foi criada com o objetivo de desenhar uma rede de caminhos para fornecer infraestrutura adequada à mobilidade não motorizada.

<http://www.aevv-egwa.org>

The external costs of transport - Accident costs and environmental and congestion costs in Western Europe (O custo externo do transporte – Custos ambientais de acidentes, de congestionamento na Europa Ocidental), **2004**

Esse estudo atualiza e completa estudos anteriores, e traz novas descobertas que desenham um cenário bem mais triste que o aceito há alguns anos atrás. Em 1995, o custo externo do transporte, não incluindo os custos dos congestionamentos, chega a 530 bilhões de euros (7,8% do PIB), dos quais 91,5% são atribuídos ao transporte rodoviário (passageiros e mercadorias). A esse valor deve-se adicionar 128 bilhões de euros em custos de congestionamento atribuídos exclusivamente ao transporte rodoviário (isto é 1,9 % do PIB). Em 2004 o estudo foi atualizado e está disponível online.

http://www.cer.be/media/INFRAS%20Study_EN.pdf

Relatório STAG

O relatório feito pelo School Travel Advisory Group (STAG,) monitora o desenvolvimento que afeta as idas e vindas da escola na Inglaterra (existe

um relatório parecido na Escócia) e chama atenção para todas as medidas envolvidas. Esforços até esta data, longe ser tão popular, tem resultado em uso reduzido de veículos para levar e trazer as crianças à escola entre 1995 e 1996 e 2000 e 2001.

<http://home.wmin.ac.uk/transport/projects/stisumm.htm>

A Safer Journey to School

Guia direcionado de modo particular a professores e pais, para planejamento de caminhos para a escola, como forma de reduzir a dependência do carro. Produzido pela Transport 2000 Trust

<http://publications.education.gov.uk/default.aspx?PageFunction=productetails&PageMode=publications&ProductId=SRTS99&>

School Travel - Strategies and plans - A best practice guide for local authorities (Viagens à escola - estratégias e planos - Um guia de melhores práticas para as autoridades locais), **1999**

Esse documento ilustra com clareza o que está envolvido na elaboração de

uma política de caminhos para a escola por um lado, e por outro, os reais planos para o transporte escolar. Contém vários exemplos de medidas concretas, seguidos de comentários práticos para facilitar sua transposição.

<http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/schooltravel/localauthorities/schooltravelstrategiesandpla5745>

Increasing bus use for journeys to school - A guide to best practice within existing legislation (Aumentando o uso do ônibus para ir e vir da escola — Um guia para melhores práticas dentro da legislação existente), **2001**

Ainda que direcionado em parte para a legislação vigente no Reino Unido, esse relatório exaustivo fornece uma grande variedade de exemplos e ideias inovadoras.

<http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/schooltravel/localauthorities/increasingbususeforjourneyst5743>

Personal Security Issues in Pedestrian Journeys (Segurança pessoal de pedestres em seus itinerários), **1999**

Esse relatório está baseado em uma

pesquisa feita em sete tipos de bairros diferentes. Enfoca o "senso de segurança" percebido por vários grupos de pedestres (crianças, mulheres/homens, imigrantes, idosos) e como isso influencia a escolha dos meios de transporte. As estratégias de transporte de pedestre adotadas por várias cidades também estão ilustradas, com destaque para os caminhos da escola (York, Edinburgh, Glasgow, etc).

<http://www.dft.gov.uk/pgr/crime/personalsecurity/personalsecurityissuesinpede3005>

Grass Routes

Os Desafios "Grass Routes"(rotas de gramados) são organizados e financiados pelo RAC Motoring Services, uma empresa privada que providencia serviços de emergência para motoristas. O folder de informações inclui uma dúzia de cartões com informações sobre todos os aspectos do currículo escolar no qual o transporte pode ser usado como uma ferramenta educacional.

<http://www.roadsafetyawards.com/national/view.aspx?winnerid=26>

Improving bicycle safety (without making helmet use compulsory) - Melhorando a segurança para bicicletas (sem tornar o capacete obrigatório), **1998**

Esse pequeno livro bastante informativo esclarece todos os argumentos a favor e contra o uso do capacete. Defende uma abordagem para a segurança nas ruas que antecipa as causas dos acidentes em vez de tratar seus sintomas. Leitura essencial para quem quer chegar a uma opinião razoável sobre a recomendação de tornar obrigatório o uso do capacete para pedestres e motoristas ou, por outro lado, sobre a recomendação de reforçar uma redução geral de velocidade em áreas urbanas.

<http://www.ecf.com/misc/filePush.php?mimeType=application/msword&fullPath=http://www.ecf.com/files/2/12/16/helmetgb.doc>

Concern for Europe's tomorrow (Preocupação pela Europa de amanhã), **1995**

<http://www.euro.who.int/en/what-we-publish/abstracts/concern-for-europes-tomorrow.-summary>

Municipal Climate Protection Profiles, 2000

Relatório sobre atividades da Climate Alliance of European Cities (Aliança Climática das Cidades Europeias)

Walking and cycling in the city - WHO Report, Series Town Planning (Caminhando e andando de bicicleta pela cidade — relatório OMS, Series Town Planning), **1998**

Transport, environment and health (Transporte, meio ambiente e saúde), **2002**

Esta brochura feita pela ISDE, baseada no trabalho da OMS (ver artigos sobre transporte e meio ambiente no web site da OMS), busca apresentar ao público em geral, de forma fácil de entender, as conclusões de pesquisas científicas sobre a ligação entre saúde e transporte.

http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/87573/E72015.pdf

Presentation aids on the topic "Going to school by bicycle" (Apresentações de apoio ao tópico "Indo à escola de bicicleta")

Fédération Française des Usagers de la Bicyclette — FUBicy

Na página da Fubicy encontram-se as publicações: "Le velo et l'enfat" e "Envie d'école à vélo".

<http://www.fubicy.org/spip.php?article273>

Mobilitätsmanagement für Schulen — Wege zur Schule neu organisieren (Gestão da Mobilidade para Escola — novas abordagens para se chegar à escola), **2001**

Esse excelente documento analisa profundamente todos os aspectos do caminho para a escola e providencia vários exemplos inovadores. À venda na página da VCÖ por 25 euros, apenas em alemão:

<http://www.vcoe.at/start.asp?b=104&ID=2819>

Jugend & Mobilität (Jovens e a Mobilidade), **1999**

Essa brochura feita pelo VCÖ é extremamente completa e muito bem documentada. Destaca características específicas exigidas pelo transporte de jovens e coloca varias razões (segurança, saúde, custos sociais e individuais) que tornam mais fácil a

substituição o carro pelas alternativas Disponível apenas em Alemão.

Verkehrsclub Österreich (VCÖ)

Gesundheitsrisiko Auto (O carro: um risco para a saúde), **1995**
ISBN 3-92-5499-87-3

À venda na livraria Amazon por 17 euros

Lebensräume für Kinder (Espaços vivos para crianças)

Relatório Nº 70 do Programa Nacional de Pesquisa Cidade e Transporte (Suíça)

Theoretische und praktische Ansätze zur Mobilitäts- und Umwelterziehung im Kindergarten (Abordagens teóricas e práticas para a mobilidade e educação ambiental no jardim de infância)

Esse folheto ilustra o papel potencial da bicicleta junto a outros exercícios de controle motor para crianças de escola primária. Inclui uma seção geral sobre desenvolvimento infantil e saúde, do ponto de vista da mobilidade.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) - <http://www.adfc.de/>

Searching for evidence-based research literature on asthma, 1999

Folheto publicado pela Campanha Nacional da Asma (Reino Unido)
Veja também: folheto com dúvidas frequentes sobre asma

<http://www.asthma.org.uk>

York school travel survey report 2000

Bom exemplo de como reunir informações sobre os hábitos e exigências das crianças nas escolas. Na internet, está disponível um conjunto completo de outros documentos sobre uso de meios de transporte sustentáveis para a escola.

http://www.york.gov.uk/transport/Road_safety/schoolroutes/

Energie-Cités Info

Suplementos Nº 17, sobre qualidade do ar (abr/1999) e Nº 20, sobre o Dia Europeu Sem Carro (Out/2000).

Safe Routes to School

Projeto da Sustrans, no Reino Unido, que busca encorajar crianças por

meio de um leque de ações práticas e educacionais. Oferece assinatura de Boletim periódico, por email.

<http://www.sustrans.org.uk>

Comissão Europeia

EU Focus on Clean Air (A União Europeia aposta no Ar Limpo), 2000
ISBN 92-828-4804-3

The Air Quality Framework Directive — Clean air for Europe's cities (Diretiva sobre a qualidade do ar - Ar puro para as cidades da Europa), 1998
ISBN 92-828-1600-1

Informações gerais sobre as obrigações que recaem sobre as conurbações de pelo menos 250 000 habitantes (100000 habitantes em certos Estados Membros): acesso comum, implementações de medidas no caso dos valores limites e limiares de alerta serem excedidos, publicação pela Comissão Europeia de uma "lista negra" de cidades onde a qualidade do ar é inadequada.

Towards a local sustainability profile: European common

indicators (Rumo a um perfil de sustentabilidade local: indicadores da Comissão Europeia), 2000
ISBN 92-828-9493-2

http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/local_sustainability_en.pdf

Cycling: the way ahead for towns and cities, 2000
ISBN 92-828-8099-0

Esse livretinho de informação geral sobre bicicletas expõe em detalhes todos os motivos para se promover uma política de cidades amigáveis para bicicletas, e possui vários exemplos de como essa política foi implementada com sucesso.

N.E.: Traduzido para o português com o título **Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro**

http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf

European Sustainable Cities (Cidades europeias sustentáveis)
<http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/rport-en.pdf>

Relatório sobre o meio urbano por um grupo de especialistas 1996 (240 pp.)
ISBN 92-828-4199-5

Meio ambiente europeu, Informe Dobris. Copenhagen: Agencia Ambiental Europeia, 1995.

<http://www.amazon.com/Europes-Environment-Assessment-Philippe-Bourdeau/dp/9282654095>

Política futura de combate ao barulho. Livro Verde da Comissão Europeia - COM(96) 540 final. Comissão Europeia, 1996.

<http://ec.europa.eu/environment/noise/greenpap.htm>

Livro Verde sobre o meio ambiente urbano — COM(90) 218 final. Comissão Europeia, 1990

http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com90218final_en.pdf

Marco de atuação para o Desenvolvimento Urbano Sustentável na União Europeia — COM(1998) 605 final. Comissão Europeia, 1998.

http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/framework_pt.pdf

Uma grande quantidade de informação adicional sobre a União Europeia está disponível na internet e pode ser acessada pelo servidor Europa (<http://europa.eu>).

Alguns eventos de melhoramento



A organização de eventos populares, cujo tema seja a mobilidade infantil (reuniões organizadas pela escola ou que envolvam toda a cidade, ou um dia para ir à escola de bicicleta, etc) é uma boa ferramenta de comunicação com o público e para promover a consciência popular. Naturalmente, pode-se operar de forma independente no contexto da própria cidade. Contudo, é mais fácil reunir forças com outras cidades ou participar de eventos que já foram testados em outros lugares.

Na maioria dos países existem eventos habituais ou ocasionais nos quais sua cidade pode participar e dar ênfase às crianças. Alguns exemplos de tópicos abordados são, segurança nas ruas (por exemplo, Road Safety Week no Reino Unido), um "dia sem carro" na escola (como por exemplo Autofreies (Hoch) Schultag na Alemanha), um dia ou semana "de ir trabalhar de

bicicleta" (para serem usados com a equipe de professores, como já foi visto na região de Flemish na Bélgica, Reino Unido, e Dinamarca), uma semana do "pédibus" (Walk to School Week no Reino Unido), uma semana que combine vários tópicos (National Bicycle Week no Reino Unido), domingo sem carro na Itália, um dia do transporte público (dia do trem, ônibus, bonde na Bélgica), um dia "de volta ao selim" para as crianças (Bimbibici na Itália), etc.

Como saber mais? Entre em contato com a associação de membros nacionais em seu país, as várias federações europeias ou internacionais (ver a lista de endereços), sua associação de cidades e municípios, o órgão responsável pela segurança nas ruas no seu país, o Ministério dos Transportes ou o Ministério do Meio ambiente, etc.

In town without my car! - Na cidade sem meu carro (Dia Europeu sem Carro, 22 de Setembro)

(ver p. 42)

Esse dia, que se tornou um evento pan-europeu, oferece uma oportunidade rara de se testar a

solução para ir à escola sem usar o carro dos pais. Também promove a oportunidade de se debater sobre temas e atividades para as crianças pela Europa. Em certos países, material educacional encontra-se disponível para ajudar a preparar esse dia, com a colaboração de alunos, que respondem de maneira ótima. A ocasião dá oportunidade para exposições e trocas entre as classes. As crianças são convidadas a participarem de vários tipos de brincadeiras: passeios para "descobrir a cidade", aprender a andar de bicicleta, difundindo a consciência sobre a questão da poluição, ou até mesmo "plantando as sementes" em locais públicos no centro da cidade!

Um "Manual europeu" para as autoridades locais contém recomendações e informações sobre como organizar o evento.

Informações:

<http://www.22september.org>
No Brasil: <http://www.ruaviva.org.br>

Caminhando para a escola (Dia internacional, primeira metade de outubro)

Por vários anos, Dias de Caminhar para a Escola vem sendo organizados

principalmente em países de língua inglesa. Em 2001, os países participantes foram Irlanda, Reino Unido, Canadá, Austrália, Nova Zelândia e Estados Unidos.

Especificamente, o site fornece:

- exemplos de programas nacionais, ideias e recursos coletados em vários lugares;
- links para sites que lidam com tópicos relacionados;
- contatos em vários países;
- prospectos para download;
- controle de qualidade dos movimentos a pé;
- links para várias escolas, assim possibilitando que professores e alunos façam contato e troquem ideias e experiências.

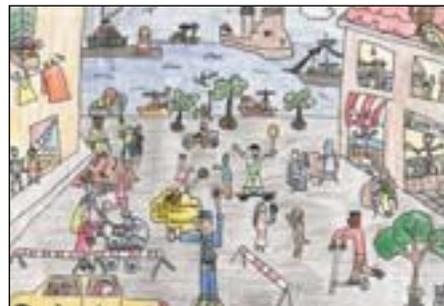
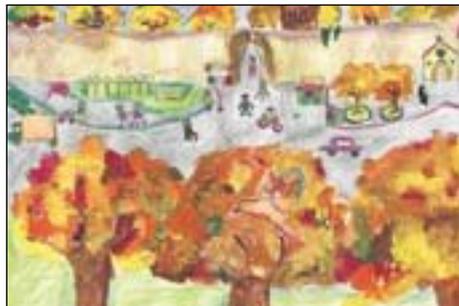
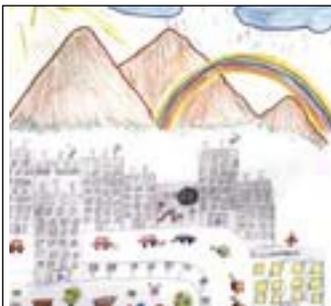
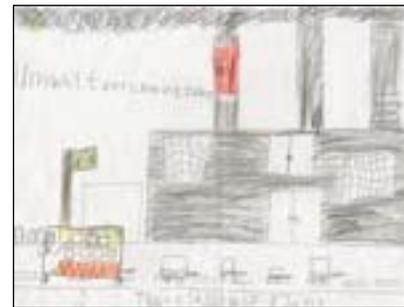
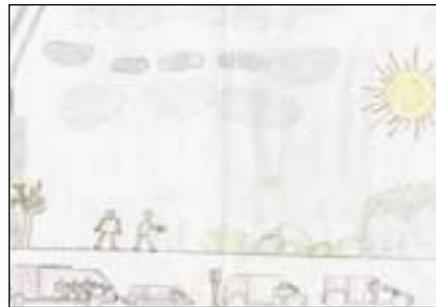
Informações:

<http://www.iwalktoschool.org>

Os desenhos abaixo foram escolhidos entre os inscritos no concurso de desenhos DG Environment in the children's drawing da Green Week (Semana Verde) 2001.

DG ENV agradece com carinho aos jovens artistas:

Denise Aßmann, Jessica Franke, Tanja Galdipuor, Kevin Löffler, Eleni Pantzartzi, Raffaele Scarlatti, There Schulz, Sofia Sironi.



ÍNDICE DE ASSUNTOS

- Acalmia do tráfego 17, 31, 44
- Acidentes 9, 25, 28, 29, 32, 55
- Ações 22, 23, 34, 39
- Asma 15
- Atividade física 15
- Autoridades públicas 13, 14, 24, 42
- Bicicleta 11, 24, 29, 30, 33, 42, 43, 46, 47, 48, 55, 57, 58
- Brincar na rua 17-19, 29, 31
- Calçadas e travessias 17, 28, 29, 33
- Campanhas 35, 42, 43, 45, 46, 48, 51
- Câncer 14
- Carona 37
- Carro 12, 17, 18, 21, 25, 26, 28, 36, 42, 49
- Ciclomotores 26
- Comunicação 24, 27, 47, 59
- Custos sociais 14, 36, 56
- Cycling bus (grupo de ônibus) 33, 48
- Desenvolvimento sustentável 13, 22, 40, 43, 51
- Dia sem carro 42, 51, 59
- Direito das crianças 9, 41, 51
- Escolas 12, 21, 32, 34, 44, 46, 48, 56
- Estacionamentos 44, 48
- Eventos 22, 35, 42-43
- Instalações de segurança 28, 29, 32, 33, 35
- Internet 40, 53
- Jogos infantis 17, 28
- Jovens 5, 11, 16, 21, 26, 39, 45
- Meio ambiente 5, 13, 24, 52, 53
- Meios de transporte 21, 34
- Mulheres 47-48
- Obesidade 14, 15
- Ônibus 27, 36, 45
- Opinião pública 13, 24
- Orçamentos 12, 14, 36, 57
- Pais 9, 12, 17, 18, 24, 27, 31-34, 37, 48
- Parlamento infantil 39,
- Parquinhos 18
- Participação 22, 34, 40
- Patins 29, 33
- Pedestres 24, 25, 28, 29, 44, 47, 56
- Pédibus (grupo de caminhada) 33, 47, 59
- Pesquisas e questionários 12, 17, 22, 24, 32, 34, 39, 40, 44
- Políticas públicas 21-23, 34-35
- Poluição atmosférica 13, 14, 16, 58
- Poluição sonora 13, 15, 19, 54
- Problemas urbanos 13
- Publicações 55
- Redes 51
- Redução de velocidade 17, 19, 22, 25, 26, 29, 33, 35, 57
- Saúde 14, 24, 15, 54, 57
- Segurança 25, 26, 28, 29, 48, 53, 56
- Tráfego 12, 26, 44
- Transporte público 24, 27, 36, 37, 45, 46
- Treinamento e habilidades 29, 47

Dados bibliográficos

Comissão Europeia

Crianças em movimento / Comissão Europeia; tradução Patrícia Casela ;
revisão Denir Mendes Miranda. Rio de Janeiro : Associação Transporte
Ativo, 2010.

62 p. : il.

Título original inglês: Kids on the move. Luxembourg: Office for Official
Publications of the European Communities, 2002. ISBN 92-894-1887-7

1. Transporte e trânsito. 2. Crianças. I. Casela, Patrícia; Miranda, Denir
Mendes. II. Associação Transporte Ativo. III. Título



O futuro pertence às crianças? Mostre que sim! Tome a iniciativa hoje para mudar amanhã o modo como sua cidade cresce com as novas gerações

- 1** Confira as tarifas do transporte público para crianças. Elas são genuinamente preferenciais? Até que idade as crianças podem viajar sem pagar?
- 2** Consulte as estatísticas de acidentes envolvendo crianças na sua cidade nos últimos dez anos – ou desde o nascimento do seu primeiro filho, se ele tiver idade acima de 10 anos.
- 3** Tenha uma ideia do número e tamanho total das ruas onde a velocidade máxima tenha sido ajustada levando em conta a presença de crianças (isto é, 30 km/h).
- 4** Colete documentação geral sobre mobilidade infantil.
- 5** Escolha alguém para orientá-lo sobre os sites relevantes na Internet.
- 6** Escreva para todas as escolas em sua cidade e lhes envie uma cópia dessa brochura. Sugira uma reunião com as escolas que queiram se unir a você para promover ativamente a criação de condições apropriadas que possibilitem que as crianças se locomovam com maior independência.
- 7** Busque, entre todas as campanhas existentes, uma que possa incluir sua cidade (ver pg. 51).
- 8** Escolha um membro do seu grupo para ser responsável pelos “caminhos para se chegar à escola” e delegue a tarefa inicial de fazer uma pesquisa entre os alunos (ver pg. 21 e 58).
- 9** Escolha alguém do seu grupo para ser responsável pelo tema “crianças e a mobilidade” e organizar uma reunião inicial do grupo de trabalho composto pelos órgãos de planejamento de sua cidade, órgãos de trânsito, o setor de educação, as universidades, as associações de pais, os representantes dos jovens, (movimentos juvenis, centros de juventude, etc), o setor de saúde e as ONGs e associações da sociedade civil (ver pg.21).
- 10** Tome a iniciativa de organizar um parlamento infantil e um parlamento juvenil.

