

**PARA QUEM SÃO AS NOSSAS CIDADES? ABORDAGENS SOBRE A  
MOBILIDADE URBANA NA PERSPECTIVA DA CRIANÇA**

**¿PARA QUIÉN SON NUESTRAS CIUDADES? APROXIMACIONES A LA  
MOVILIDAD URBANA DESDE LA PERSPECTIVA DEL NIÑO**

**WHO ARE OUR CITIES FOR? APPROACHES TO URBAN MOBILITY FROM  
THE CHILD'S PERSPECTIVE**

**Vinícius Polzin Druciaki**

Docente da Universidade Estadual de Goiás (UEG)

Doutor em Geografia

[vinicius.druciaki@ueg.br](mailto:vinicius.druciaki@ueg.br)

**Camila Souza Dantas Mota**

Pedagoga do Colégio Marista Goiânia

Mestra em Geografia

[prof.camiladantas@gmail.com](mailto:prof.camiladantas@gmail.com)

**RESUMO**

A dimensão humana tem sido frequentemente negligenciada no campo do planejamento urbano, comprometendo funcionalmente os espaços, e restringindo a mobilidade urbana aos sujeitos mais vulneráveis. Nesse sentido, o escopo central do presente trabalho busca dar visibilidade a criança enquanto sujeito na (da) cidade, enfatizando nas práticas de mobilidade urbana, apresentando um conjunto de subsídios para que seja possível repensar o espaço urbano. Em suma, conclui-se que a criança é negligenciada por quem planeja e produz a cidade, e que suas práticas de mobilidade urbana atuais fazem com que não seja possível viver a cidade na sua plenitude, afetando sobremaneira sua autonomia e desenvolvimento.

**Palavras chave:** Cidade. Mobilidade urbana. Criança. Autonomia.

**RESUMÉN**

La dimensión humana ha sido muchas veces descuidada en el campo de la planificación urbana, comprometiendo funcionalmente los espacios y restringiendo la movilidad urbana a los sujetos más vulnerables. En ese sentido, el alcance central de este trabajo busca dar visibilidad al niño como sujeto en (la) ciudad, con énfasis en las prácticas de movilidad urbana, presentando un conjunto de subsidios para que sea posible repensar el espacio urbano. En definitiva, se concluye que el niño es desatendido por quienes planifican y producen la ciudad, y que sus actuales prácticas de movilidad urbana imposibilitan vivir la ciudad en su plenitud, afectando en gran medida su autonomía y desarrollo.

**Palabras-llave:** Ciudad. Movilidad Urbana. Niño. Autonomia.

## ABSTRACT

Human dimension has often been overlooked in the field of urban planning, functionally compromising spaces and restricting urban mobility to the most vulnerable subjects. In this sense, the central scope of this work seeks to give visibility to the child as a subject in (of the) city, emphasizing urban mobility practices, presenting a set of subsidies to rethink the urban space. In short, it is concluded that the child is neglected by those who plan and produce the city, and that their current urban mobility practices hinder city life in its fullness, greatly affecting their autonomy and development.

**Key-words.** City. Urban Mobility. Child. Autonomy.

## INTRODUÇÃO

Para quem são as nossas cidades? A despeito da obviedade daquilo que deveria ser a resposta, ou seja, de que “são para todos”, o presente questionamento nos provoca ir além. Para que a cidade seja “para todos”, não basta estar e residir na mesma. Existem muitos fatores que comprometem a ideia de universalização aos diferentes espaços da urbe e seus respectivos usos, tais como: renda, faixa etária, nível de escolaridade, tipo e grau de deficiência, oferta de equipamentos públicos e privados, infraestrutura fixa e móvel disponível para a mobilidade, dentre outros.

Na esteira dos fatores elencados, há um elemento central: a concepção de cidade empregada ao longo do tempo. A partir do momento em que a inserção do automóvel parametrizou o processo de urbanização, a dimensão humana foi sendo negligenciada por planejadores e tomadores de decisão (GHEL, 2015). Os espaços, as edificações, e as vias urbanas passaram a atender à crescente motorização. Grosso modo, resultou em morfologias urbanas dispersas, distantes e desconectas. Além disso, Tonucci (2015) nos coloca que o processo de urbanização se destinou majoritariamente para atender ao cidadão adulto e produtor, o que tornou a dependência ao automóvel um fato consolidado.

Nesse sentido, os grupos fora do padrão “cidadão adulto e produtor”, colocado pelo autor supracitado, ou seja, as crianças, gestantes e lactantes, os jovens, os idosos, as pessoas com deficiência, são os mais vulneráveis e expostos a hostilidade urbana. Se tomarmos o contexto das crianças por exemplo, vemos que o ambiente construído a partir da lógica do automóvel revelou-se como uma ameaça, já que desconsidera o seu universo específico, as suas características, idade, desenvolvimento e sua mobilidade na cidade. Salvo exceções, nem se cogita a capacidade de que as crianças possam participar do “desenho” do espaço em que vivem, tampouco suas práticas de mobilidade, ou seja, o como, por que e por onde

ir e vir. Há que se ir para além da negligência da dimensão humana nos planos urbanísticos, já que por muito tempo, a criança foi ignorada enquanto sujeito histórico capaz e racional.

Diante da contextualização exposta, o presente artigo tem como escopo central dar visibilidade para a criança enquanto sujeito na (da) cidade com ênfase nas práticas de mobilidade urbana, apresentando um conjunto de subsídios para que seja possível repensar o espaço urbano e como o mesmo vem sendo (re)produzido. A metodologia dessa consistiu em uma pesquisa teórico-bibliográfica e documental, com abordagem crítica. No que tange aos conceitos teóricos, buscou-se contribuições na literatura do Urbanismo, da Geografia, dos Transportes e da Pedagogia. No que se refere a pesquisa documental, buscou-se algumas legislações vigentes relacionadas ao nosso objeto e sujeito da abordagem, bem como exemplos empíricos que contribuíssem para a análise e reflexões.

De antemão, é importante frisar que a perspectiva de uma “cidade para as crianças” não consiste na reivindicação de mais equipamentos infantis de lazer, muito menos numa visão ingênua. Trata-se de uma provocação e um convite para se pensar como poderiam ser os espaços, seus usos e, principalmente como acessá-los tendo como parâmetro a criança em todas as suas dimensões de desenvolvimento.

## **A CIDADE “MODERNA” E PARADOXAL**

Os caminhos propostos para a cidade moderna (entendida aqui a partir da inserção do automóvel), pautam-se majoritariamente na lógica mercadológica. Seus espaços de circulação e de permanência ignoram (parcial ou totalmente) as idiosincrasias da dimensão humana. Isso resulta em um enorme dispêndio de tempo empregado nos deslocamentos, no incremento vertiginoso da motorização individual, na expansão urbana insustentável, em impactos ambientais na atmosfera, nos recursos hídricos e no solo, na segregação socioespacial (imposta e espontânea), dentre outros problemas.

Em nosso ponto de vista, não há objeto de investigação a ser estudado que escape da análise da cidade enquanto locus da produção capitalista, e que a mesma é um grande negócio. Olhar por essa lógica nos traz a base estrutural para que seja viável avançar nos desdobramentos ao qual nos propusemos neste artigo.

Posto isso, é impossível desconsiderar o papel do automóvel<sup>1</sup> como elemento determinante na estruturação das cidades, ainda que grande parcela da sociedade não seja detentora de um. A grande questão é que ao adotá-lo como matriz de mobilidade urbana de pessoas, existe um emaranhado de nuances interrelacionadas, conforme nos coloca Maricato (2008).

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

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

Na contramão desta lógica, Gehl (2015) traz de forma muito simples e enfática a ideia de que as cidades *são para pessoas*, cuja função cultural e social precípua é a de promover o “local de encontro e fórum social”. Essas funções se encontram ameaçadas, ou gradualmente desprezadas em decorrência da profunda inversão de sentido paulatinamente acentuadas ao longo do tempo. Isso resultou na inibição e no desestímulo do uso da cidade pelas pessoas, tal como deveria ocorrer.

Nessa mesma perspectiva, Jacobs (2011)<sup>2</sup> alertou para a inversão de papel das ruas, das vias de circulação e dos demais espaços públicos que foram perdendo vida e matando a vitalidade da cidade.

---

<sup>1</sup> Quando nos referimos ao “automóvel”, trata -se de enfatizar a lógica e a cultura do transporte individual motorizado, uma vez que envolve outros tipos de veículos como camionetes e camionetas, e sobretudo as motocicletas.

<sup>2</sup> Jane Jacobs por meio do seu clássico “Morte e Vida de Grandes Cidades”, de 1961, precedeu Gehl, servindo de grande referência para as obras do mesmo, principalmente no livro “Cidade para Pessoas”.

[...] As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais”. Ao se pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona (JACOBS, 2011, p. 29).

E ainda completa:

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

Portanto, a cidade, sendo uma (re)produção humana, tem dimensão para o movimento da vida humana, dando assim a sua forma e pistas de uma necessidade que ora é dada em um contexto histórico, ora retrata as necessidades elencadas conforme a vida contemporânea as define. Há uma infinidade de elementos, nuances, e processos que se desdobram no amplo temário *cidade e urbano*.

Para Cavalcanti (2012), baseada na contribuição de Henri Lefebvre, a cidade possui ao menos três elementos de compreensão. O primeiro se refere a *produção*, o qual se refere a vida cotidiana das pessoas no campo do trabalho, da escola, pela busca de lazer, etc. Isso orienta a produção do espaço urbano. O segundo elemento seria o da *circulação* de pessoas e objetos, sendo condição intrínseca à produção e a existência da cidade. Por sua vez, o terceiro elemento se refere a *moradia* enquanto necessidade básica da condição humana, questão essa que está muito condicionada a lógica dos agentes que produzem o espaço urbano. Percebe-se que é impossível estabelecer uma análise que não relacione os três elementos. Em nosso caso, buscamos entender a dinâmica da cidade com um olhar a partir do segundo, que é a circulação de pessoas, o que trataremos aqui a luz do conceito de mobilidade urbana.

## **MOBILIDADE URBANA ENQUANTO PRÁTICA SOCIAL NA CIDADE**

A mobilidade de pessoas na cidade resulta da consubstanciação de vários elementos da relação entre a cidade, indivíduos ou grupos sociais, e do ambiente de circulação. Para tanto, se faz imprescindível diferenciarmos alguns conceitos por vezes difusos, uma vez que são intrínsecos entre si quando materializados na circulação da cidade. Tratam-se dos

conceitos transporte, trânsito e mobilidade urbana. Por vezes são tratados de forma dissociada, sem clareza, repercutindo em ações equivocadas por parte dos tomadores de decisão, bem como da sociedade.

Iniciando pelo conceito de *transporte*, trata-se do conjunto de vias, pontos, meios de locomoção e legislação vigente que caracterizam um modo de transporte. Segundo ANTP (2013), há duas classificações possíveis para os modos de transporte. A primeira se refere ao uso direto, ou seja, se é individual ou coletivo. Já a segunda se baseia na natureza legal de cada forma de transporte, ou seja, se é privado ou público, como podemos observar em Figura 1.

**Figura 1 - Formas e Veículos de Transportes de Pessoas**



Fonte: ANTP, (2013, p.21)

Para Gutierrez (2012), o transporte é um vetor no território pelo qual ocorre a mobilidade, que por sua vez é uma prática social. Compõe o transporte a estrutura fixa e móvel. A estrutura fixa abrange as vias, pontos de ônibus, bicicletários, terminais e estações, quando é o caso. Por sua vez, os objetos móveis são o automóvel, ônibus, bicicleta, etc. A confluência dessas estruturas permite a fluidez de bens e pessoas pelo espaço (Vasconcellos, 2012).

No que diz respeito ao conceito de *trânsito*, Vasconcellos (2010) resume-o como o conjunto dos deslocamentos diários diante da movimentação geral de pedestres e veículos, sob um conjunto de normas que visem a organização e a segurança da circulação nas vias. Para o Código de Trânsito Brasileiro (CB), no artigo 1º “considera-se trânsito a utilização

das vias por pessoas, veículos de animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL, 2016, p. 7).

Por sua vez, o conceito de *mobilidade urbana* é a expressão da dinâmica de movimento da população canalizada na cidade, onde confluem fluxos da mobilidade cotidiana e eventual (daqueles que estão de passagem). Em Druciaki (2014), apresentamos a ideia de que o processo da mobilidade de pessoas, no espaço geográfico, constitui um horizonte amplo de interações, pois a natureza do movimento varia no tempo e no espaço.

Para Gutierrez (2012), além de constituir um deslocamento orientado (com origem e destino), a mobilidade urbana é uma prática social. Seria a “performance” sobre o território. Trata-se das práticas de deslocamentos, onde há fatores que implicam nas decisões do indivíduo ou grupo. A autora enfatiza esse termo por defender a tese de que muitas abordagens sobre mobilidade urbana escondem os reais problemas ocorridos ao nível do indivíduo ou do grupo social, cujos fatores tem relação com o lugar da cidade onde vive, o meio de transporte de que dispõe, e a condição social.

Assim, nem toda viagem computada entre origem-destino significa que a pessoa ou grupo logrou atingir seu objetivo. Portanto, a mobilidade enquanto prática social resulta na capacidade de deslocamentos de pessoas nas cidades, cujas variáveis são tão complexas quanto as que constituem a própria cidade (Kneib, 2012).

Corroborando as ideias supracitadas, Vasconcellos (2013), nos coloca que mesmo que se tenham instrumentos e técnicas que quantifiquem a origem e destino das viagens, muitas não são possíveis. Exemplo disso são os deslocamentos que começam e terminam apé, as viagens realizadas através de meios de transportes não oficiais, e as viagens que não são feitas. *Ibidem* (2013) denomina de “mobilidades desprezadas”, seja no sentido da preocupação e no planejamento a partir das opções de políticas públicas, seja no que concerne as mobilidades que são relegadas no cotidiano das cidades.

Posto isso, entendemos que a adoção do modo individual motorizado como matriz principal de mobilidade não somente reduziu segurança, como também alterou o movimento, significados e possibilidades da cidade. Nesse sentido, os grupos mais vulneráveis que dispõe de pouca autonomia, como por exemplo as crianças, passaram cadavez mais a serem passivas em detrimento de ativas no contexto da cidade.

Na seção posterior abordaremos mais detalhadamente as características desse tipo de sujeito e sua relação com a mobilidade e a cidade.

## A CRIANÇA COMO SUJEITO DE DIREITO NA CIDADE

Segundo IBGE (2021), estima-se que 82% das crianças brasileiras vivem em cidades. Logo, as práticas de mobilidade da criança condicionam e até mesmo determinam o tipo de relação que se constrói com o ambiente urbano. Ao focalizar a mobilidade da criança na cidade, percebemos a necessidade de um maior aprofundamento teórico sobre o *direito da criança de ser criança*. Para tanto, faz-se necessário diferenciarmos os conceitos de *criança* e *infância*.

O conceito de criança está relacionado a uma etapa da vida. Já o conceito de infância se volta ao contexto histórico, social e cultural constituído e modificado, já que a infância faz parte de uma categoria geracional "marcada pela diversidade, pela cultura e pelas identidades" (REMENCHE, *et al*, 2010, p. 48). Essa distinção é fundamental para compreender a construção dos direitos das crianças. À medida que o sentimento de infância foi percebido e reconhecido, foram surgindo legislações de proteção à infância. Somente a partir do século XIX que a concepção de infância foi se ressignificando à medida em que a criança foi sendo reconhecida como ser de afeto, de relações sociais e biológicas, ao passo que foi afastada do mundo do adulto.

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

Nesse sentido, julgamos oportuno apresentar a trajetória histórica dos direitos da criança desde a criação das primeiras leis no âmbito internacional, até a chegada no Brasil, conforme demonstrado no quadro 1.

**Quadro 1. A Construção dos direitos das crianças: da visão conservadora para sujeito-criança**

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

**Fonte:** UNICEF, (2021). Organização: dos autores.

A Declaração dos Direitos da Criança de 1956, e a Convenção Internacional dos Direitos da Criança propõem avanços significativos para considerar a criança como um ser de liberdade, opinião, escolha, direitos, deveres.

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

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

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

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

Nesse sentido, as crianças são de fato esquecidas, acarretando consequências futuras tanto para a cidade, quanto para a criança. Segundo Castro (2001), a falta de participação da criança nas decisões da cidade inviabiliza a construção do sentimento de pertencimento daquele lugar, restando-lhes apenas o prazer de observar como é o espaço.

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

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

Nesse caso, a cidade ideal não pode ser uma utopia, mas sim concebida a partir das necessidades também da criança, tornando-se assim uma cidade real e acessível a todas as pessoas. Portanto, a inserção da criança na sociedade por meio da família e da escola é construída a partir da convivência e da experiência produzidas no espaço urbano, isto é: as ruas, praças, parques, calçadas, nos equipamentos urbanos, onde a vida em comum é construída.

Posto isso, voltamos a enfatizar a mobilidade enquanto prática social com uma questão bastante simples: como ir? Por onde ir?

## **A MOBILIDADE URBANA COTIDIANA E A SUA AUTONOMIA: POR UMA CIDADE PARA AS CRIANÇAS**

A mobilidade cotidiana corresponde ao deslocamento no dia a dia nas cidades, conforme abordamos na segunda seção deste artigo. Logo, a mobilidade cotidiana da criança passa pela tomada de decisão dos seus responsáveis ao elegerem o percurso e o modo pelo qual a mesma irá ocorrer.

Dependendo dos fatores que incidem, as práticas de mobilidade ficam restritas ao deslocamento em si, o que nos leva a questionar: qual é o nível de interação e apreensão da criança com a cidade durante o deslocamento? A casa e a escola são os pontos de partida de destino mais comuns para as crianças. Nesse sentido, como a criança vai para a escola? A resposta poderia ser apenas a indicação de qual meio de transporte a criança utiliza na sua prática de viagem, ou seja, se vai a pé, por bicicleta, transporte coletivo urbano, motocicleta, automóvel, etc. No entanto, seria apenas um indicativo inicial para entendermos como a criança percebe e apreende sobre a cidade e seu espaço.

Um fenômeno sintomático nas cidades é a aparente diminuição das crianças caminhando, indo a pé para as escolas (já que mencionamos esse exemplo), concentradas em espaços públicos, mas sobretudo utilizando da rua enquanto local de encontro, de brincadeira. A redução do tempo de permanência da criança no espaço da cidade, ou os entraves para se chegar até eles, indicam que a utilização espontânea das ruas sofre alguma interferência. Mas por que isso ocorre?

Podemos iniciar apontando a precariedade da infraestrutura das calçadas das cidades brasileiras. Segundo o IBGE (2010), apenas 69% dos domicílios possuem calçadas no entorno dos lotes e residências, e quando se leva em conta a acessibilidade (no sentido dos dispositivos para as pessoas com algum tipo e grau de deficiência), essa taxa cai para 4,7%. Outro fator que contribuiu para comprometer a mobilidade cotidiana da criança é o grande fluxo de veículos na via somada à alta velocidade regulamentada nas mesmas, além daquelas praticadas por condutores imprudentes. A título de ilustração, o número de pedestres que vieram a óbito no Brasil em 2019, envolvendo sujeitos menores de 1 ano a 19 anos, soma-se a 3.156 vítimas de acidentes no trânsito (DATASUS, 2021).

Posto esses fatores, soma-se a insegurança pessoal motivada pela delinquência e seus respectivos crimes. Sobre isso, cumpre observar que o próprio esvaziamento dos caminhos e espaço reforçam essa sensação. Do contrário, quando espaços são densamente ocupados, inverte-se a lógica. Jacobs (2011) chama toda essa movimentação espontânea pelas pessoas de “olhos para rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua” (JACOBS, 2011, p. 35).

Diante da problemática exposta, quais são os caminhos possíveis? As iniciativas que visam romper o paradigma da cidade motorizada e segregada para as crianças precisam reunir um conjunto de elementos que passam por: intervenções urbanísticas nas vias e nos espaços públicos; melhorias de equipamentos públicos na escala do bairro que atraiam as crianças; projetos pedagógicos que reestabeleçam o sentido de cidade com práticas de mobilidade ativas e seguras; criar mais condições para uso e permanência dos espaços da cidade, dentre outros.

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

Um projeto que podemos mostrar se trata do *Programa Rota Escolar Segura*, da cidade de São Paulo. Esse projeto visa prevenir acidentes com crianças nas áreas escolares, incentivando a utilização de rota a pé realizada pelos estudantes paulistanos.

Nessa proposta, as crianças se reúnem e seguem o caminho para a escola a pé, sempre em grupo e com um adulto monitorando e supervisionando o trajeto. O projeto envolveu 33 escolas (todas públicas), com estudantes entre 7 a 19 anos. O estudo foi dividido em 5 (cinco) setores, e buscou entender o nível de violência no trânsito nos espaços escolhidos, identificando a existência, ou não, do mobiliário urbano dos locais. No caso da ocorrência de acidente de trânsito, o local, a hora e os tipos de acidentes recorrentes. A intenção foi entender “onde as crianças estão”. Para isso, foi realizada uma pesquisa por meio de questionário nas escolas envolvidas. Os resultados que destacamos são: “o trajeto casa- escola é feito majoritariamente a pé (65,8%), seguido do transporte escolar (13,3%), do transporte público, ônibus e/ou metrô (10,0%) e, por último, do carro particular (9,1%)” (GST, 2019, p. 31).

**Figura 2: Rota Escolar segura na cidade de São Paulo**

Fonte: GST, (2019).

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

Outra experiência semelhante acontece na cidade de Barcelona, na Espanha. Nessa proposta, a criança vai até a escola de bicicleta, em grupo e com segurança. O projeto é intitulado de *Bicibus*, e acontece todas as sextas-feiras (Figura 3). Mesmo a cidade de Barcelona, na condição de referência mundial em mobilidade urbana, notadamente, a ativa por meio de uma rede cicloviária, a criança não tem autonomia para utilizar tal espaço. O receio dos responsáveis é que a ciclovia não ofereça segurança à criança nos outros dias da semana, já que os veículos passam muito próximos às bicicletas.

**Figura 3** - Famílias formam ‘Bicibus’ na ida para a escola

Fonte: Blanchar e Battista, (2021).

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

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

Portanto, há caminhos possíveis e experiências exitosas que podem orientar a tomada de decisões, bem como as práticas cotidianas. Notem como são simples os projetos que vão na contracorrente. Todos visaram resgatar e fomentar algo imprescindível nessa fase crucial(a infância) de desenvolvimento cognitivo, psíquico, motor, social e cultural: a autonomia e o senso de pertencimento ao lugar.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Afinal, as nossas cidades são para as crianças? A provocação que orientou este trabalho demandou muita reflexão a luz de conceitos, teorias, experiências práticas e caminhos possíveis. Grosso modo, afirmamos que as cidades não têm sido para crianças. Seo paradigma da cidade mercadológica persiste na negligencia da dimensão humana, promovendo cada vez mais fragmentação, dispersão, e a motorização individual, as crianças tem tal dimensão ainda mais negada. Quando nos deparamos com iniciativas que contrariam esse processo, ocorrem de modo muito fragmentado e descontínuo no tecido urbano. Cabe a nós darmos mais visibilidade.

A revisão teórica e documental que sistematizamos nos permitiu compreender alguns elementos essenciais, como o que faz a cidade ser uma cidade, porque a mobilidade urbana consiste em uma prática social, bem como o significado da criança enquanto sujeito ativo no contexto urbano. Essa, que deveria ser ainda mais ativa, protagonista e visibilizada, acabasendo relegada em um ambiente que não a prioriza, ou pior: não as incluem.

A criança não precisa ser definida: precisa ser compreendida em todas as suas dimensões em pleno processo formativo – psíquico, cognitivo, biológico, social e cultural. De nada adianta empreender incomensuráveis esforços de compreensão deste sujeito se nãoo relacionar intrinsecamente com o seu ambiente, e este ambiente não pode se restringir a privação do lar, da escola e de espaços de lazer.

Nesse sentido, a cidade tem um papel fundamental, ousaríamos dizer determinante por meio de suas representações e produções no processo formativo de uma criança. Esse processo consiste no ensinar por meio de seus elementos uma concepção de ambiente socialmente construído e de coletividade. Só assim existe um caminho possível para se combater a lógica do individualismo e da fragmentação que permeia as cidades.

Uma cidade com mais pessoas em suas ruas e espaços, em que todas as condições e limitações não sejam barreiras, significa vitalidade, sustentabilidade e sobretudo mais equidade. Nesse processo, as crianças são imprescindíveis.

Eu gosto de dizer que as crianças são um indicador ambiental bastante sensível. Como vocês sabem, os indicadores ambientais são estes animais ou plantas quedesaparecemse há contaminação, se o ambiente está doente, como por exemplo, os vagalumes, as andorinhas, entre outros. Bom eu creio que as crianças têm mais ou menos a mesma função. Se elas desaparecem da cidade, significa que a cidade está doente, comprometida. (TONUCI, 2015, p. 7).

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

## REFERÊNCIAS

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

ARAGALL, Francesc. **Conceito Europeu de Acessibilidade**. Tradutor: Stella Pamplona Chaves (SNRIPD), 2003 – Disponível em:  
<<http://www.crefito10.org.br/cmslite/userfiles/file/ACESSIBILIDADE/Conceito%20Europeu%20de%20Acessibilidade.pdf>> Acesso em: 30/07/2020.

BLANCHAR, Clara; BATTISTA, Gianluca. **Famílias que van juntas a la escuela en bicicleta: así se organiza un ‘bicibús’**. El País, Madrid, 09 jun.2021. Disponível em [https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2021-06-09/familias-que-van-juntas-a-la-escuela-en-bicicleta-asi-se-organiza-un-bicibus.html?event=go&event\\_log=go&prod=REGCRART&o=cerradoam](https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2021-06-09/familias-que-van-juntas-a-la-escuela-en-bicicleta-asi-se-organiza-un-bicibus.html?event=go&event_log=go&prod=REGCRART&o=cerradoam)

BRASIL. Agência Nacional de Notícias (IBGE). **Censo 2010 revela: mais da metade dos domicílios situavam-se em locais sem bueiros**. Editoria: Geociência. Publicado em: 25/05/2012. Disponível em:  
<<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/14220-asi-censo-2010-revela-mais-da-metade-dos-domicilios-situavam-se-em-locais-sem-bueiros>> Acesso em: 16/10/2021

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

BRASIL, Brasília, DF, 16 de julho de 1990. **Estatuto da Criança e do Adolescente**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8069compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069compilado.htm)>. Acesso em: 11/10/2021

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

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

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

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

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

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

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

GUTIÉRREZ, Andrea. **Qué és la movilidad?** Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. In: Revista Bitácora Urbano Territorial. v.21, n.2. Bogotá. P.61-74. 2012.

KNEIB, Erika C. **Mobilidade Urbana e Qualidade de Vida: do Panorama Geral ao Casode Goiânia**. In: Revista UFG. Goiânia. Ano XIII, .12. 2012.

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

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

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

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

MARICATO, Ermínia. **O automóvel e a Cidade**. Disponível em:  
<http://doisesquerdos.wordpress.com/2009/02/24/o-automovel-e-a-cidade/>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2023.

MEYER, Bernhard; ZIMMERMANN, Stefani. **Cidades para brincar e sentar [livro eletrônico]:** uma mudança de perspectiva para o espaço público. Tradução Gerhard Brodt. 1<sup>o</sup> ed. São Paulo: Instituto Alana, 2020. Disponível em:

<[https://criancaenatureza.org.br/wp-content/uploads/2020/12/Livro-Cidade-para-Brincar-e-Sentar-v-final\\_-\\_pag-dupla.pdf](https://criancaenatureza.org.br/wp-content/uploads/2020/12/Livro-Cidade-para-Brincar-e-Sentar-v-final_-_pag-dupla.pdf)> Acesso em 10/10/ 2021.

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

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

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

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

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

UNICEF; **História dos direitos da criança.** 2021. Disponível em:

<<https://www.unicef.org/brazil/historia-dos-direitos-da-crianca>> Acesso em: 30/06/2021.