

# **O trânsito e o transporte na cidade: caminhos propostos pelas crianças para uma maior mobilidade em Maringá, PR**

## ***Traffic and transport in the city: ways proposed by children for greater mobility in Maringá, PR***

Verônica Regina Müller\*

Fabiana Moura Arruda\*\*

\* Professora da Universidade Estadual de Maringá, no Departamento de Educação Física e do Programa de Pós-graduação em Educação, Mestre em Educação pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Doutora em Teoria da História da Educação Social Contemporânea e Pós-Doutorado pela Universitat de Barcelona. Coordenadora do PCA (Programa Multidisciplinar de Pesquisas, Estudo e Defesa da Criança e do Adolescente) e Coordenadora do Grupo de Pesquisa "Infância, Adolescência e Juventude". E-mail: veremuller@gmail.com.

\*\* Graduada em Educação Física pela Universidade Estadual de Maringá. Mestre em Educação pela Universidade Estadual de Maringá. Membro do Grupo de Pesquisa "Infância, Adolescência e Juventude". E-mail: fabiana\_uem@hotmail.com.

### **Resumo**

O objetivo deste artigo é analisar as opiniões e propostas das crianças para o transporte, trânsito e mobilidade urbana no município de Maringá, PR. Os resultados mostram que estão insatisfeitas com a falta de segurança, de respeito dos motoristas com a sinalização e com as regras do trânsito, bem como com as poucas oportunidades que têm de se deslocarem pela cidade. Suas sugestões indicam-nos que querem transitar com mais freqüência pelos espaços. Concluímos que é fundamental que o município ofereça às crianças possibilidades para que vivenciem suas experiências lúdicas, culturais e políticas em seus espaços, exercitando a sua autonomia, liberdade e participação. Mobilidade urbana é uma ação política que deve ser promovida pelo poder público para a efetivação da participação infantil no território urbano.

### **Palavras-chave**

Criança. Mobilidade urbana. Direitos.

### **Abstract**

The aim of this article is to analyze opinions and proposals made by children for transport, traffic and urban mobility in the city of Maringá, PR. The results show that they are unsatisfied with the lack of security, with drivers' disrespect with signaling and traffic rules, and with the few opportunities they have to move

around in the city. Their suggestions indicate that they want to move around in the city more frequently. We have concluded that it is essential that the city offers possibilities to children, in order to allow them to experience their playful, cultural and political experiences, exercising their autonomy, freedom and participation. Urban mobility is a political action that must be promoted by public authorities to realize children's participation in the urban territory.

### **Key words**

Children. Urban mobility. Rights.

## **Introdução**

A sociedade atual pode ser caracterizada pela diminuição dos espaços e patrimônios públicos, da solidariedade humana, bem como de laços de convivência entre pessoas e grupos sociais diversos (RIBEIRO, 2008), que, em outros tempos, naqueles locais, conviviam com possibilidades de encontros, trocas de experiências e relações sociais (PIRES, 2006). O receituário neoliberal, ao fomentar a privatização, mercantilização, liberalização do mercado e a redução da intervenção estatal na regulação econômica e social (SANTOS, 2005), gera a contínua diminuição do convívio social e de experiências nos lugares públicos, ao mesmo tempo em que promove o individualismo exacerbado.

Esse panorama geral da realidade ocidental hegemônica reflete-se na vida das crianças na cidade. Elas também sofrem com a falta de espaços públicos para suas práticas lúdicas e sociais e com outros diversos entraves à circulação e, conseqüentemente, ao exercício da cidadania. Sobre esse tema trata o presente artigo, que é fruto da investigação realizada com crianças nos anos de 2010 e 2011 por ocasião do Mestrado em Edu-

cação<sup>1</sup>. Nesse caso específico, centramos a discussão na relação entre criança, cidade e mobilidade. Dentre as perguntas orientadoras da fase de campo estiveram: De que vocês mais gostam na cidade? De que vocês menos gostam? Vocês têm alguma sugestão para Maringá? Salienta-se, portanto, que o estudo não tratou diretamente da mobilidade urbana, do transporte e do trânsito; essas categorias foram identificadas posteriormente durante a análise das falas dos sujeitos. A dissertação teve como objetivo principal analisar as opiniões das crianças para a cidade a fim de propor fundamentos conceituais e ações políticas para a potencialização da participação infantil no município de Maringá (ARRUDA, 2011).

Nosso intuito foi trazer as opiniões e sugestões das crianças para o lugar em que vivem. Buscamos, em consonância com Borba (2005):

[...] revelar a criança na sua positividade, como ser ativo, situado no tempo e

---

<sup>1</sup> A dissertação se intitula "A cidade pensada pelas crianças: conceitos e ações políticas para a consolidação da participação infantil", de autoria de Fabiana Moura Arruda (ARRUDA, 2011) e orientada pela professora Dra. Verônica Regina Müller do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Estadual de Maringá.

no espaço, nem cópia nem oposto ao adulto, mas sujeito participante, ator e autor na sua relação consigo mesmo, com os outros e com o mundo. (BORBA, 2005, p. 17).

De acordo com Müller *et al* (2007), conhecendo mais sobre as crianças, podemos entender melhor sobre seus mundos e trazer mais elementos teóricos para intervir nas práticas com elas para um mundo mais justo e solidário. Desse modo, além do estudo e da denúncia da situação de exclusão social, política e cultural na qual se encontram as crianças, buscamos refletir e propor ações junto com elas para a construção de uma cidade melhor para todos, pois entendemos que o nosso compromisso e responsabilidade social é de reflexão, análise e procura de alternativas que propiciem uma vida mais digna às pessoas com direitos violados.

A seguir apresentamos os caminhos metodológicos percorridos para a realização da pesquisa com as crianças na cidade de Maringá, que foi fundada em 1947, localiza-se na região noroeste do Estado do Paraná, com uma área total de 487,73 km<sup>2</sup>. A população no ano de 2010 era de 357.117 pessoas e, em relação aos habitantes com menos de 15 anos, os dados indicam que existem na cidade 34.014 meninos e 32.522 meninas, representando 18,63% da população total (IBGE, 2010).

### **Caminhos metodológicos**

A pesquisa caracteriza-se como qualitativa (MINAYO, 1996). A fase de campo foi realizada com 21 crianças e adolescentes

de duas escolas de Maringá, sendo dez da 5<sup>a</sup> série de uma escola estadual e onze da 6<sup>a</sup> série de uma escola particular. A faixa etária dos sujeitos pesquisados foi de dez a quinze anos, de ambos os sexos. As crianças participantes foram as que demonstraram interesse e tiveram a autorização assinada do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido<sup>2</sup>.

Referimo-nos aos sujeitos da pesquisa como crianças, pois optamos por adotar a linguagem do Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) (1989) que considera crianças os seres humanos com até dezoito anos. No decorrer do trabalho, apresentamos somente as iniciais dos nomes e as respectivas idades dos sujeitos pesquisados, assim como preservamos os nomes das instituições escolares, fazendo alusão a elas como escola estadual (E.E.) e escola particular (E.P.).

A posição adotada por nós durante a fase de campo foi a de ouvir as crianças e trazer seus pontos de vista para a pesquisa, baseando-nos na fundamentação teórica e metodológica da Sociologia da Infância, que defende as crianças como sujeitos, ao invés de objetos da pesquisa. Trata-se de reconhecer que possuem histórias, experiências, culturas e conhecimentos que merecem ser escutados (SARMENTO, 2002; ALDERSON, 2005; CHRISTENSEN; JAMES, 2005; SOARES, 2005; TOMÁS, 2006; MÜLLER, V, 2007), o que não significa deixar de levar

---

<sup>2</sup> O número do parecer de aprovação do Comitê Permanente de Ética em Pesquisa com Seres Humanos (COPEP) da Universidade Estadual de Maringá (UEM) é: 0015.0.093.000-11.

em consideração o contexto social, político, cultural e econômico no qual estão inseridas.

A técnica adotada para fase de campo foi o grupo focal (MACEDO, 2000). Realizavam-se conversas coletivas, com temas pré-estabelecidos de acordo com os objetivos da pesquisa, e mediadas pelas investigadoras. Embora houvesse uma temática anteriormente elaborada, a discussão era aberta a outros assuntos, que no momento da reunião emergiam entre os sujeitos pesquisados (MACEDO, 2000).

Ao todo foram feitos seis encontros com os grupos focais, três em cada turma no mês de março de 2011, durante as aulas de Educação Física. O princípio que orientou a decisão sobre os assuntos a serem tratados nos encontros com as crianças foi a ideia de que as opiniões delas sobre a cidade seriam fruto de seus saberes e vivências. Assim, decidimos oferecer conhecimentos novos para que tivessem mais elementos para considerar em suas apreciações. A nossa intenção foi detectar obstáculos para a realização das propostas das crianças, de modo a contrastar se o que diziam é contemplado ou não na legislação em vigência.

Os grupos focais aconteceram de maneira lúdica por meio de apresentações das pesquisadoras, com o uso de *slides*, por elas elaborados, com os seguintes conteúdos: direitos da criança e do adolescente; experiências de participação infantil em diferentes cidades pelo mundo<sup>3</sup>; e a Rede

de proteção e atendimento às crianças no município formada pelos poderes executivo, legislativo e judiciário, Conselho Tutelar, Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente, organizações de defesa dos direitos humanos, movimentos sociais, escolas, polícia, bombeiros e abrigos. Após as exposições, foram realizadas discussões acerca do que as crianças consideram bom, ruim e como deveria ser a cidade.

Os grupos focais foram filmados para o registro e a transcrição das conversas visando à análise das informações obtidas. Após as transcrições, categorizamos as conversas, baseando-nos na análise de conteúdo de Bardin (1979).

Elaboramos dois quadros que representam as opiniões das crianças; um em relação ao que entendem como ruim; e outro para as suas sugestões de como deveria ser o transporte e o trânsito. Especificamos a quantidade de vezes que cada opinião foi identificada nas falas dos sujeitos. Ao lado das críticas, colocamos a contagem e uma legenda. Decidiu-se não separar as opiniões por cada instituição escolar. Eventualmente se chamará a atenção para o que é exclusivo da E.E. e da E.P.

Durante a fase de campo, não induzimos as crianças a responder acerca de quaisquer temas; a conversa com elas foi aberta, e as categorias foram formuladas pelas pesquisadoras, posteriormente,

<sup>3</sup> As experiências apresentadas e discutidas com as crianças foram: a) Cidade da Criança (Fano, Itália); b) Cidade Amiga da Criança (Buenos Aires, Argen-

tina); c) Orçamento Participativo Criança (Sevilha, Espanha; Goiânia, Recife e Icapuí, Brasil); d) Câmara Mirim (Ipatinga, Brasil); e) Conferências dos Direitos da Criança e do Adolescente (Cidades brasileiras).

durante a fase de classificação das respostas. Sublinha-se que todos os quadros exibidos neste trabalho foram elaborados pelas investigadoras.

A estratégia metodológica para a análise das opiniões e sugestões dos sujeitos pautou-se na busca por uma explicação transdisciplinar por meio das teorias da Sociologia, Antropologia Urbana e História das cidades. Além disso, partiu-se do fenômeno investigado para estabelecer relações com o contexto geral, voltando-se ao particular, com a intenção

de compreender a realidade investigada de maneira aprofundada. A seguir, apresentamos as opiniões e propostas das crianças para o transporte e trânsito na cidade, com vistas à ampliação da mobilidade urbana.

### **O que pensam as crianças sobre o trânsito e o transporte em Maringá**

As críticas das crianças em relação ao transporte e trânsito foram feitas somente por sujeitos da escola particular, que citaram quatro itens, totalizando 16 respostas:

<b>TRANSPORTE/TRÂNSITO</b>
1) Pessoas que não respeitam a sinalização (1 vez: E.P.)
2) Pessoas que dirigem alcoolizadas (1 vez: E.P.)
3) Poucas lixeiras no ônibus coletivo (2 vezes: E.P.)
4) Os lixos dos ônibus coletivos tirados poucas vezes ao dia (2 vezes: E.P.)

#### **Quadro 1 – Opiniões das crianças acerca do que consideram ruim no transporte.**

O que identificamos como ruim para as crianças quanto ao transporte e trânsito refere-se às relações humanas (falta de respeito), ao comportamento dos adultos e à negligência das pessoas e do poder público para com o patrimônio público. De forma geral, suas reclamações centram-se na falta de respeito dos motoristas com a sinalização e com as regras do trânsito. Além disso, consideram ruim a falta de lixeiras e a pouca frequência da retirada dos lixos nos ônibus coletivos. Nota-se que as crianças da escola estadual que, possivelmente, também utilizam-se desse serviço, não demonstraram apreensões com o transporte na cidade.

A insegurança também esteve presente nos depoimentos dos sujeitos quando citam o transporte/trânsito na cidade. As suas preocupações com a falta de segurança no trânsito são coerentes com a realidade local. De acordo com matéria divulgada no Jornal Paraná TV<sup>4</sup>, o ano de 2010 foi o mais violento da história de Maringá no trânsito. Segundo

<sup>4</sup> PARANÁ TV. Maringá amarga recorde de mortes no trânsito. Maringá, 28 dez. 2010. Disponível em: <<http://www.rpctv.com.br/parana-tv/2010/12/maringa-amarga-recorde-de-mortes-no-transito/>>. Acesso em: 17 jun. 2011.

dados da Secretaria de Trânsito<sup>5</sup>, naquele ano, ocorreram 6.709 acidentes, com 157 mortes, dentre vítimas de acidentes e de atropelamentos. Essa situação preocupante deixou o município em primeiro lugar no Estado, superando a capital Curitiba.

Autores como Tonucci (1997), Granados (1998) e Dyckman (1977) oferecem subsídios teóricos para a explicação do trânsito na sociedade atual, focando em alguns fatores que contribuem para tal situação, dentre eles: a questão do tráfego nas cidades priorizar as máquinas; a preferência dos indivíduos ao transporte individual e não ao coletivo; e a despreocupação do mundo adulto e do poder público com as crianças no trânsito.

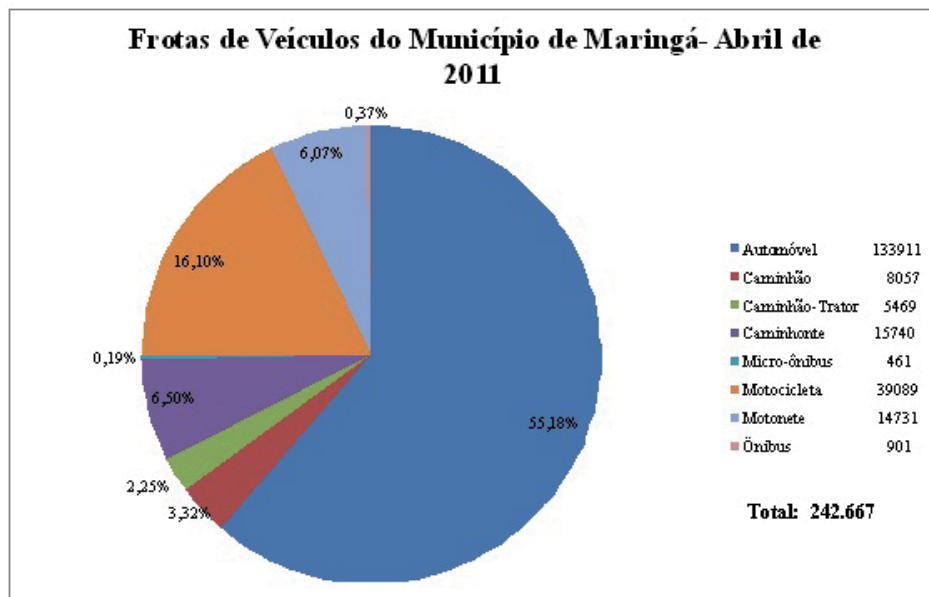
O quadro histórico em que o trânsito foi adquirindo os contornos que apresenta hoje nos remete aos processos de industrialização e de urbanização a partir do século XIX, momento em que a circulação de veículos nas cidades começou a ser considerada um problema sério (DYCKMAN, 1977). No decorrer do século XX, com o aumento da industrialização e da população nas zonas urbanas, a frota de transportes continuou a crescer por todo o mundo (BASTOS et al., 2005). Em decorrência, têm-se pelas cidades uma quantidade expressiva de diversos meios de condução, assim como de comportamentos inadequados, acarretando na ampliação de

acidentes de trânsito em todo o mundo (GRANADOS, 1998).

A preferência dos indivíduos por transportes particulares, que contribui de forma significativa para o aumento da frota de veículos, assim como da poluição, foi estudada por Dyckman (1977). O autor aponta que uma série de fatores leva as pessoas a preferirem os automóveis aos veículos coletivos, tais como: "Conforto, conveniência, intimidade, lugar para sentar, liberdade de horário e um número de satisfação indefiníveis, tudo isso redundando a favor do uso privado do automóvel" (DYCKMAN, 1977, p. 154). Além desses fatores, nós acrescentamos a falta de políticas municipais de incentivo ao transporte público em Maringá (ARRUDA, 2011). O grande número de veículos particulares no município pode ser verificado nos dados a seguir do Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN-PR)<sup>6</sup> a respeito da frota de veículos em Maringá, referentes ao mês de abril de 2011:

<sup>5</sup> Portal da Secretaria de Trânsito de Maringá: <<http://www2.maringa.pr.gov.br/sistema/arquivos/166b79ba7247.pdf>>. Acesso em: 19 abr. 2011.

<sup>6</sup> Informações disponíveis na página eletrônica do Departamento de Trânsito do Paraná: <<http://www.detrans.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=311>>. Acesso em: 10 maio 2011.



**Figura 1** – Frota de veículos em Maringá no mês de abril no ano de 2011.

Fonte: Departamento de Trânsito do Paraná - DETRAN-PR, 2011.

Observa-se que o número de automóveis supera a quantidade total dos demais transportes. Em segundo lugar, estão as motocicletas. Este dado permite-nos identificar que os veículos particulares são majoritários no município. Tal situação acarreta o aumento do fluxo de trânsito com veículos individuais enquanto que o transporte público coletivo é deixado em segundo plano, além da ampliação da poluição e do risco de acidentes. A escolha por meios de transporte particulares relaciona-se com o individualismo exacerbado da sociedade atual e com o descuido do governo com as questões públicas, pois não há, em Maringá, uma política urbana que incentive o uso de transportes públicos e menos poluentes.

Tonucci (1997) e Granados (1998) identificam que um dos problemas do tráfego nas cidades é a transformação destas em locais onde os automóveis são dominantes, ou, “senhores das cidades”, nas palavras de Tonucci. Para os autores, a predominância de automotores produz poluição, perigo e a ocupação dos espaços públicos por eles, criando “[...] um espaço urbano desumanizado, que favorece a marginalização e a desintegração social [...]” (GRANADOS, 1998, p. 137, tradução nossa).

Romano (2010), ao falar sobre o trânsito em Maringá, aponta que, de forma geral, a preocupação do poder público tem sido o fluxo dos veículos, e não das pessoas. Essa constatação vai ao encontro do que Tonucci (1997) e Granados (1998)

identificaram em seus trabalhos, ou seja, que o desenvolvimento urbano é, fundamentalmente, planejado “[...] em função do tráfego e não das pessoas [...]” (GRANADOS, 1998, p. 137, tradução nossa), com o predomínio de medidas que privilegiam os veículos motorizados (FARIA; BRAGA, 1999).

Com esta situação, segundo Faria e Braga (1999), as crianças que transitam pela cidade são as mais prejudicadas. Pudemos observar essa situação na fala de uma criança:

– Igual quando a gente vai passá na rua, ali da Pernambucanas, que a gente vai passá, a gente olha pra um lado, olha pro outro, então isso confunde às vezes as pessoas!. (M. V., 11).

Ou seja, a atenção em ruas e avenidas é dada para que as máquinas possam circular melhor, enquanto que para os indivíduos restam a má sinalização e os transportes públicos de baixa qualidade. O transporte e a mobilidade urbana são garantidos para as máquinas e mercadorias, mas não para as pessoas (TONUCCI, 1997; GRANADOS, 1998).

A violência do trânsito e as dificuldades de mobilidade implicam diretamente a violação de dois direitos da criança garantidos no Estatuto da Criança e do Adolescente:

Art. 4 – É dever da família, da comunidade, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e

à convivência familiar **e comunitária**. (BRASIL, 1990).

Art. 16 – O direito à liberdade compreende os seguintes aspectos:

I - ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários ressalvadas as restrições legais (BRASIL, 1990).

Maringá proporciona às crianças, de forma extremamente limitada, o que Magnani (2003, p. 86) aponta como uma das características da vida urbana, que é proporcionar às pessoas oportunidades para que “[...] estabeleçam seus trajetos, estruturem seus circuitos, façam suas escolhas”, criando redes de sociabilidade, em seu cotidiano. Como vimos nos depoimentos dos sujeitos, a mobilidade deles está restrita no município. Ou seja, têm poucas possibilidades de constituírem seus trajetos. As crianças têm escassas chances de se deslocarem pelas regiões, de transitarem entre espaços e equipamentos, de modo a conhecer o município e realizar o exercício das escolhas entre os lugares que transitam. Assim, tornam-se praticamente invisíveis nos locais urbanos, pois as ruas são, para elas e seus familiares, inseguras e pouco acolhedoras. Tal situação confirma as análises de Magnani (2002) sobre a população adulta.

Não tendo possibilidades de experiências de mobilidade por Maringá, conhecem e vivenciam pouco o patrimônio cultural disponível. As crianças não estão, portanto, circulando de um lugar a outro, construindo tanto suas trajetórias de trânsito pela cidade como de exercício para a vida, o que aprendem quando se relacionam com os outros, adquirindo



confiança para realizar os seus trajetos (NÚÑEZ, 2003; 2009).

Para Faria e Braga (1999) a insegurança presente no trânsito para as crianças e adolescentes está relacionada com a forma como as cidades são projetadas e construídas. “Os administradores não levam em conta as características e o olhar das crianças e dos adolescentes” (FARIA; BRAGA, 1999, p. 101). Um dos exemplos é o semáforo. As autoras sinalizam que o tempo destinado para a travessia das ruas e avenidas com sinais desconsidera as necessidades das crianças. Ou seja, que elas têm um tempo de percepção e velocidade diferentes dos adultos, por seu tamanho natural e por sua condição biológica. Porém, nos municípios “[...] nem sempre há tempo suficiente para garantir uma travessia segura a estes usuários, que precisam correr para conseguir completar

a travessia” (FARIA; BRAGA, 1999, p. 102).

É perceptível a inadequação das cidades, de forma geral, para as crianças, sendo que no trânsito isso é ainda mais visível. As crianças, muitas vezes, sequer enxergam as placas e sinalizações que auxiliam os adultos na circulação pela cidade. Essa constatação mostra-nos como os espaços urbanos são pensados, predominantemente, para o mundo adulto e não para as crianças, como analisam Castro (2004), Redin (2007), Müller, F. (2007) e Tomás e Müller (2009).

### **Crianças e suas sugestões: caminhos para a ampliação da mobilidade na cidade**

Ao todo foram identificadas nove sugestões<sup>7</sup> das crianças a respeito de como deveria ser o transporte e o trânsito na cidade de Maringá, totalizando 11 respostas:

---

<sup>7</sup> O total de sugestões das crianças para a cidade foi 89 e versaram sobre escola, cultura, lazer e esportes, meio ambiente, segurança, obras públicas, comunicação, transporte/trânsito, assistência social, respeito, liberdade e participação.

### TRANSPORTE/TRÂNSITO – DEVERIA SER – 11 vezes

1) Mais lixeiras nos ônibus coletivos (1 vez: E.P.)
2) Rodoviária Mirim (1 vez: E.P.)
3) Bicicletas para todos para não poluir a cidade (1 vez: E.P.)
4) Bicicleta elétrica para as crianças se deslocarem com mais rapidez (1 vez: E.P.)
5) Mais ciclovias (1 vez: E.P.)
6) Carro econômico movido à bateria (1 vez: E.P.)
7) Táxi de graça para as crianças (3 vezes: E.E.)
8) Jardineira (ônibus que visita os pontos turísticos da cidade) só para crianças (1 vez: E.E.)
9) Jardineira que leve as crianças, mas que as deixe brincar nos locais em que para (1 vez: E.E.)

### Quadro 2 – Propostas das crianças para o transporte/trânsito.

Em termos gerais, as crianças da escola particular focam suas sugestões para a área do *transporte/trânsito* relacionadas com o meio ambiente, quando citam: mais lixeiras nos ônibus coletivos, bicicletas para todos para não poluir a cidade e carro econômico movido à bateria. Além disso, propõem mais ciclovias, bicicletas elétricas para se deslocarem com mais rapidez e uma Rodoviária Mirim, que tivesse ônibus menores só para crianças, sem adultos.

Já os sujeitos do colégio estadual recomendam que haja táxi de graça só para crianças, jardineira (ônibus de passeio) só para as crianças e que as deixe brincar nos lugares que visitam. Ou seja, não querem apenas conhecer rapidamente os espaços, mas também anseiam se apropriar deles em suas práticas lúdicas.

Pudemos perceber que, em muitas proposições a respeito do transporte/trânsito, existe o desejo das crianças em se deslocarem com mais frequência pela cidade. Evidencia-se a aspiração delas

para que o município proporcione mais mobilidade às pessoas.

A mobilidade urbana não foi uma categoria explícita nos depoimentos das crianças, ou seja, não falaram esta palavra; mas, a partir de suas falas, elaboramos essa categoria para análise. A mobilidade é uma questão prática, que diz respeito ao *como ir*, ou seja, como chegar aos espaços e atividades da cidade.

Os depoimentos das crianças evidenciam que querem transitar mais pelos espaços urbanos. Ou seja, desejam mais oportunidades para circular pela cidade, seja a pé, de ônibus, seja de bicicleta. Além disso, demonstram a necessidade de realizar seus trajetos sem a presença de adultos:

– Podia ter uma jardineira né pras crianças... e assim essa jardineira<sup>8</sup> levava a gente prum lugar só pras

<sup>8</sup> Ônibus da cidade que leva as pessoas para conhecer os pontos turísticos de Maringá.

criança né, não podia ter adulto lá sabe? Só pras crianças mesmo! (R, 10).

– [...] eu acho que essa jardineira tipo devia passá igual ela passô no Parque do Japão, devia pará em cada atração turística que as crianças podem entrá e ficá lá brincando e tipo... igual no Parque do Japão deixa a gente lá meia hora e daí vai em outro meia hora! Pra gente ficá brincando porque... assim só passa, pára e fala o que que é, onde é que é! (M. E., 10).

– Bicicleta elétrica que tivesse pra gente chegá mais rápido! A gente tem que chegar 7h30min aqui né (referindo-se à escola)... igual eu moro lá no Borba Gato, vim de lá à cá é 13 minutos então tem que... tipo assim ter uma bicicleta elétrica pra gente andá! (M. V., 11).

– Os táxi tinha que ser de graça! (G., 10).

– É! Ia ser bom! (M. E., 10).

– Só pras crianças! (G., 10).

– E que tivesse uma Rodoviária só pra crianças! (N., 11)

– Rodoviária? E como seria uma rodoviária para as crianças? (Pesquisadora).

– Ah, sei lá! R.M. (Rodoviária Mirim) sei lá... ônibus. Tipo seria igual às rodoviárias só que tivesse a metade... poderia ser um pouquinho menor os ônibus, que assim... não pudesse entrar adultos que pudesse entrar só crianças até assim uns 14 ou 13 anos! (N., 11).

A nossa motivação em falar da mobilidade urbana, portanto, é decorrente das falas dos sujeitos quando nos dizem que não têm como ir aos espaços e atividades urbanas e sugerem que haja mais meios e oportunidades para se deslocarem pelo município. As propostas dadas pelas crianças são soluções práticas para se locomoverem e irem para os lugares da cidade. Quando recomendam tais ações, estão nos dizendo como chegar aos espaços e ter acesso às informações no mundo urbano.

As crianças precisam ser vistas e ouvidas na cidade pelos adultos para que estes considerem e incluam aquelas nas decisões sobre a vida urbana. Para tanto, as crianças necessitam andar pelo município, estar nos espaços públicos e, para que tal situação ocorra, devem ter uma maior e mais qualificada mobilidade. Deslocando-se pela cidade a pé, de bicicleta ou de ônibus, estarão mais presentes e visíveis nos territórios urbanos, junto com seus pares e os adultos (ARRUDA, 2011).

A mobilidade urbana é definida como: “Capacidade das pessoas se deslocarem no meio urbano para realizar as suas atividades” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005), de modo confortável e seguro (VARGAS, 2008). Vargas (2008) assinala que refletir sobre a mobilidade urbana diz respeito a pensar em formas de garantir o acesso das pessoas ao que a cidade oferece como locais de lazer, cultura, escolas, hospitais, dentre outros.

Existem alguns estudos que enfatizam a necessidade de ampliação da mobilidade para as crianças, a partir de olhares voltados para o desenvolvimento

de aspectos biológicos, psicológicos, culturais e sociais. De acordo com Tonucci (1997), a mobilidade é condição de liberdade e princípio da democracia, ou seja, todos têm o direito de poder ir aos lugares de seu interesse e poder realizar essa tarefa, desenvolvendo sua autonomia, com meios de transporte diferentes dos veículos particulares. Nesse sentido, defende o autor a necessidade de: “[...] garantir às crianças a sua autonomia para sair de casa, ir jogar com os amigos e ir para escola andando sozinhas” (TONUCCI, 1997, p. 87, tradução nossa).

Malho (2004) aponta a necessidade biológica para discutir a favor da mobilidade para as crianças na cidade, pois elas precisam:

[...] no seu processo de desenvolvimento, de experiências motoras em espaços amplos, diversificados, informais, com possibilidades de convívio com outros para desenvolver a dimensão espacial das inter-relações humanas. (MALHO, 2004, p. 54).

Fazendo uso de diversos argumentos, trazemos para a discussão a necessidade e a importância da promoção da circulação de todos os cidadãos pelo município, especialmente das crianças, visando: “[...] privilegiar as pessoas e suas necessidades de deslocamento, para garantir o acesso amplo e democrático à cidade e ao que ela oferece” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005). Nesse sentido, a municipalidade deve desenvolver a mobilidade urbana para as crianças participarem da vida na cidade, entendendo a mobilidade como um conceito essencial para o exercício parti-

cipativo de qualquer cidadão, e a criança também é cidadã.

Segundo Costa (2007), para uma política de mobilidade sustentável são necessárias a intervenção do poder público no planejamento urbano e a definição de um plano que reduza a necessidade de transporte individual das cidades. Considerando que o desenvolvimento da mobilidade é fruto da vivência da criança no lugar em que vive, Neto (1999) e Malho (2004) também destacam que é imprescindível que os adultos e o poder público criem “[...] situações que permitam e incentivem as crianças a olhar/habitar/viver a cidade” (MALHO, 2004, p. 54). Ou seja, a mobilidade das crianças na cidade está associada às decisões governamentais sobre as políticas voltadas para a infância (NETO, 1999).

No Brasil existe um Projeto de Lei (PL 1687/2007) desde 2007, que intenciona instituir as diretrizes da política de mobilidade urbana, tendo como objetivo: “[...] contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana” (PL 1687/2007), fundamentando-se nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - transparência e participação social

no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;  
VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;  
VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; e  
VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (PL 1687/2007).

O referido Projeto representa um avanço na política de mobilidade para as cidades brasileiras. Contudo está arquivado há cinco anos no poder legislativo. Faz-se necessário, portanto, uma maior mobilização da sociedade para que esse projeto saia do papel e se efetive como lei para que as crianças e demais cidadãos possam ter assegurados os seus direitos, dentre eles o de ir e vir, ter acesso aos espaços, equipamentos e serviços urbanos com qualidade e de participar politicamente da cidade.

Em algumas falas dos sujeitos pesquisados, percebemos a preocupação deles com o equilíbrio ambiental no município:

– E também pra não poluir a cidade tivesse várias bicicletas e todo mundo começasse a andá de bicicleta tipo assim! (M. V., 11).

As crianças nos dizem, de forma simples e objetiva, o que a cidade deve fazer para que seja menos poluída, o que concorda com muitos estudos que apontam a necessidade do estabelecimento de uma política de mobilidade urbana sustentável, em que os transportes públicos coletivos e a circulação a pé ou de bicicleta sejam priorizados nos meios urbanos para o

desenvolvimento de uma nova cultura de mobilidade mais inclusiva e sustentável nas cidades (COSTA, 2007; VARGAS, 2008). Além disso, a utilização do transporte a pé ou de bicicleta pode trazer muitos benefícios à população, dentre eles, uma melhor qualidade de vida às pessoas nos deslocamentos urbanos (CYMBALISTA, 2008). Para tanto, é necessário o investimento público nos sistemas de transporte público, nas vias, calçadas e ciclovias para que as pessoas possam transitar com segurança e qualidade.

A respeito das ciclovias, Cymbalista (2008) indica que, embora não sejam a única solução para os sistemas de transporte, elas podem trazer muitas contribuições, a partir do exemplo em outras cidades pelo mundo:

Um sistema de transporte baseado em ciclovias não pode mais ser um assunto ignorado. Aumentar o número e a qualidade de vias expressas destinadas às bicicletas e fazer com que elas funcionem em rede é fundamental. Grandes capitais mundiais como Berlim e Amsterdã possuem faixas exclusivas que permitem que os deslocamentos possam ser feitos de bicicleta com segurança e conforto. (CYMBALISTA, 2008, p. 31).

Uma cidade organizada com ciclovias em toda a sua extensão com segurança e qualidade possibilitaria que as crianças se deslocassem por todos os seus espaços utilizando-se da bicicleta, um dos brinquedos mais prazerosos da infância. Se para os adultos, em muitos momentos, as bicicletas são meios de transporte para o

trabalho ou para a realização de atividades físicas, para as crianças são objetos de lazer, aventura, diversão e liberdade.

Cymbalista (2008) aponta também a necessidade de “desprivatização” do transporte individual nas cidades. O autor afirma que há em muitas localidades, como Lyon e Paris na França, o aluguel de bicicletas com preços baixíssimos para as pessoas transitarem. Em sua análise sobre o município de São Paulo, o autor sustenta que é necessário conhecermos as diversas soluções ao redor do planeta para a mobilidade e aprender com as iniciativas, de modo crítico. No entanto salienta:

O próprio modelo urbano precisa ser modificado. Para construir uma cidade mais justa, é necessário intervir de maneira definitiva nas dinâmicas que seguem expulsando a população carente para áreas distantes e desqualificadas da cidade. As soluções de mobilidade urbana devem ser parte desse objetivo maior. (CYMBALISTA, 2008, p. 32).

Castro *et al* (2008) apontam a necessidade de reconstrução da cidade para que as crianças possam se deslocar pelos lugares a partir de suas decisões, exercendo seu direito de escolha. Elas não podem ter suas experiências de viver *a e na* cidade limitadas a espaços fechados, institucionalizados e privados. Para tanto, a cidade precisa proporcionar uma maior mobilidade às crianças, entendendo que a circulação faz parte do desenvolvimento humano.

Para que as crianças possam estabelecer seus trajetos em um município que se

preocupa com elas, esse deve, utilizando-nos das análises de Tonucci (1997), se fazer bonito e adequado para todos os cidadãos, devolvendo a eles a possibilidade de o percorrem a pé, cuidando de seus espaços, suas calçadas, restringindo o uso de carros e criando áreas de encontro.

E uma cidade bonita será aquela que se preocupa com as pessoas, com o meio ambiente e com seus espaços e serviços, oferecendo aos moradores melhores condições de vida. Um município que tenha tal preocupação e atenção, possivelmente, seria um lugar que atenderia muitas das propostas das crianças, tais como:

- Tem que ter mais lixeira no ônibus. (F., 11).
- Professora também poderia ter orelhões que prestassem porque a gente vai em um e não presta, vai em outro e não presta! Orelhões também! (M. V., 11).
- É fazê um lugar assim...que nem essas pessoas que ficam na rua pedindo dinheiro! (F., 11).
- É, tivesse tipo uma casa pra elas! (M.V., 11).

A partir das falas dos sujeitos, nossa reivindicação é que a cidade não tenha ambientes qualificados somente em alguns bairros para as crianças, mas que esses locais se estendam e estejam presentes por todo o município e que elas tenham as condições para circular por eles com liberdade e segurança, além de terem oportunidades de participar das decisões sobre os espaços, equipamentos e situações que envolvam suas vidas.

Portanto a nossa defesa é a de que as políticas públicas devem oferecer às crianças a possibilidade para que transitem de um espaço para outro com segurança, liberdade e com direito à participação nas decisões sobre o que querem fazer e em que local, vivenciando a escolha de trajetórias pelos espaços, como defendem Mager *et al* (2011). A cidade, como espaço coletivo, não pode restringir a mobilidade das crianças, pelo contrário, deve ofertar a elas possibilidades para que vivenciem suas experiências lúdicas, culturais e políticas nos espaços urbanos, exercitando a sua autonomia, liberdade e participação. Mobilidade urbana é, pois, uma ação política que deve ser promovida pelo poder público para a efetivação da participação política das crianças no território urbano (ARRUDA, 2011).

### **Considerações finais**

As crianças têm muito a nos dizer. Suas propostas são um conteúdo prático para a intervenção na realidade com vistas à ampliação da mobilidade urbana e da efetivação do direito de ir, vir e estar nos espaços públicos, assegurados na legislação brasileira. As crianças nos expõem, de forma própria e objetiva, o que a cidade deve fazer para a promoção da mobilidade.

Algumas propostas podem ser analisadas pelo mundo adulto como sendo não *sérias* ou utópicas, mas não podemos deixar de considerar que a imaginação e a fantasia são características da infância e, portanto, precisam ser conhecidas pelos adultos uma vez que estes já têm mais

maturidade e experiências para mediar as relações entre e com as crianças quando se fomentam a elas possibilidades de reflexão e crítica a respeito da realidade em que vivem. Nesse sentido, em consonância com Tonucci (1997), entendemos que promover oportunidades para que as crianças opinem não significa fazer todas as suas vontades e que todos os desejos delas poderão ser realizados tal como nos dizem, “[...] mas serão valiosas indicações para os profissionais encarregados de realizar os projetos” (TONUCCI, 1997, p. 65, tradução nossa).

Com a constatação de direitos violados, inferimos que a rede de atendimento à infância na cidade não está conectada ou não está sendo ativada para resolver os problemas das crianças em Maringá, que estão sendo atendidas com pouca atenção e cuidado por parte daqueles que fazem parte da rede e que, portanto, são responsáveis por elas e por seus direitos. Falta uma maior comunicação entre os adultos e as crianças, ou seja, faltam a elas oportunidades para que falem e dialoguem com os adultos, assim como possibilidades reais de participação infantil na vida urbana, pois com a pesquisa inferimos que as crianças não opinam sobre praticamente nada no município.

Para a garantia dos direitos infantis, faz-se necessário que o poder público e os adultos, de forma geral, se envolvam e assumam suas responsabilidades para com a infância. A partir do nosso estudo, conhecemos um pouco mais o que pensam as crianças *sobre e para* a cidade de Maringá. Nossa pesquisa pode servir de

subsídio para a intervenção na realidade junto à rede de atendimento à infância no município (ARRUDA, 2011).

Fazendo uso das propostas das crianças, argumentamos a favor da mobilidade urbana, com vistas à promoção da circulação das crianças pela cidade, mas além disso, nossa defesa pela mobilidade insere-se na busca pela efetivação do direito à participação infantil, diante de uma realidade em que tanto as crianças são marginalizadas social, política e culturalmente, como nos dizem Castro (2004), Tomás (2006) e Sarmiento *et al* (2007). Portanto a nossa defesa é que a criança

participe sobre as definições de políticas públicas para transporte e trânsito na cidade, de modo a ampliar a qualidade da mobilidade urbana da infância em Maringá.

A defesa pelos direitos infantis faz parte de um objetivo maior que é a construção de um mundo mais justo, solidário e livre, sendo que este trabalho, seus resultados, análises e considerações são possibilidades reais de intervenção na realidade local a se somar e se articular a outros tantos estudos e experiências que trazem propostas e caminhos que podem ser trilhados a favor dos direitos humanos na luta contra a globalização neoliberal.

## Referências

ALDERSON, Priscilla. Crianças como investigadoras: os efeitos dos direitos de participação na metodologia de investigação. In: CHRISTENSEN, Pia; JAMES, Allison (Orgs.). *Investigação com crianças: perspectivas e práticas*. Tradução de Mário Cruz. Porto: Escola Superior de Educação Paula Frassinetti, 2005. p. 261-280.

ARRUDA, Fabiana Moura. *A cidade pensada pelas crianças: conceitos e ações políticas para a consolidação da participação infantil*. 2011. 244f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2011.

BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Ed. 70, 1979.

BASTOS, Yara G. L. *et al*. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, p. 815-822, maio/jun. 2005.

BORBA, Angela. M. *Culturas da infância nos espaços-tempos do brincar*. 2005. 279f. Tese (Doutorado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2005.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, 1988.

\_\_\_\_\_. *Estatuto da criança e do adolescente*. Lei Federal n. 8.069, de 13 de junho de 1990.

\_\_\_\_\_. *Projeto de Lei – PL 1687/2007*. Institui as diretrizes de política de mobilidade urbana e dá outras providências. Brasília, 2007.



- CASTRO, Lucia R. de. *A aventura urbana: crianças e jovens no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2004.
- CASTRO, Lucia R. de. *et al.* Cidadania e participação social: um estudo com crianças no Rio de Janeiro. *Psicologia & Sociedade*, Florianópolis, v. 20, n. 2, p. 181-191, 2008.
- CHRISTENSEN, Pia; JAMES, Allison. Introdução: pesquisando as crianças e a infância: culturas de comunicação. In: CHRISTENSEN, Pia; JAMES, Allison (Orgs.). *Investigação com crianças: perspectivas e práticas*. Tradução de Mário Cruz. Porto: Escola Superior de Educação Paula Frassinetti, 2005, p. XIII-XX.
- COSTA, Nuno M. S. Marques. *Mobilidade e transporte em áreas urbanas: o caso da área metropolitana de Lisboa*. 2007. 607f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de Lisboa, Lisboa, 2007.
- CYMBALISTA, Renato. Um olhar além das fronteiras. In: URBS. *Mobilidade urbana*. São Paulo: Viva o Centro, 2008. p. 30-32.
- DYCKMAN, John W. O transporte urbano. In: DAVIS, Kingsley *et al.* (Orgs.). *Cidades: a urbanização da humanidade*. Tradução de José Reznik. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1977. p. 145-168.
- FARIA, Eloir de Oliveira; BRAGA, Marilita G. de Camargo. Propostas para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. *Ciência & Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 95-107, 1999.
- FUNDO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A INFÂNCIA – UNICEF. *Convenção sobre os Direitos da Criança*. 1989.
- GRANADOS, José A. Tapia. La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. *Revista Panam. Salud Pública*, Panamá, v. 3, n. 3, p. 137-151, 1998. Disponível em: <<http://www.scielosp.org/pdf/rpsp/v3n3/3n3a1.pdf>>. Acesso em: 11 maio 2011.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Contagem da População*. 2010.
- MACEDO, Roberto S. *A etnopesquisa crítica e multirreferencial nas ciências humanas e na educação*. Salvador: EDUFBA, 2000.
- MAGER, Miryam *et al.* *Práticas com crianças, adolescentes e jovens: pensamentos decantados*. Maringá: EDUEM, 2011.
- MAGNANI, José G. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v. 17, n. 49, p. 11-29, 2002.
- \_\_\_\_\_. A Antropologia Urbana e os desafios da metrópole. *Tempo Social*, São Paulo, v. 15, n. 1, p. 81-95, 2003.
- MALHO, Maria J. A criança e a cidade: independência de mobilidade e representações sobre o espaço urbano. In: CONGRESSO PORTUGUÊS DE SOCIOLOGIA, V., 2004, Braga, Portugal. *Anais...* Braga, 2004. p. 49-56.
- MINAYO, Maria C. de Souza. O desafio da pesquisa social. In: MINAYO, Maria C. de Souza (Org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 6. ed. Petrópolis: Vozes, 1996. p. 9-30.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Brasil acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. Brasília, 2005.

MÜLLER, Fernanda. *Retratos da infância na cidade de Porto Alegre*. 2007. 218f. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

MÜLLER, Verônica R. *História de crianças e infâncias: registros, narrativas e vida privada*. Rio de Janeiro: Vozes, 2007.

MÜLLER, Verônica R. et al. O brincar das crianças: aproximações às culturas infantis. *Revista Digital, Buenos Aires*, ano 11, n. 104, p. 1-6, 2007. Disponível em: <<http://www.pca.uem.br>>. Acesso em: 23 jul. 2010.

NETO, Carlos. O jogo e o tempo livre nas rotinas de vida quotidiana de crianças e jovens. *Tempos Livres*, Lisboa, p. 11-21, 1999.

NÚÑEZ, Violeta. Los nuevos sentidos de la tarea de enseñar. Más allá de la dicotomía “enseñar vs. Asistir”. *Revista Ibero-Americana de Educação*, n. 33, set./dez. 2003. Não paginado.

\_\_\_\_\_. Participación y Educación Social. In: MOURA, Rogério et al. (Orgs.). *Pedagogia Social*. São Paulo: Expressão e Arte, 2009. p. 240-257.

PIRES, A. M. G. A rua como lugar de formação da cidadania, prazer e felicidade. In: CARVALHO, João Eloir (Org.). *Lazer no espaço urbano: transversalidade e novas tecnologias*. Curitiba: Champagnat, 2006.

REDIN, Euclides. Conclusão: como construir uma cidade, um mundo mais feliz? In: REDIN, Euclides et al. (Orgs.). *Infâncias: cidades e escolas amigas das crianças*. Porto Alegre: Mediação, 2007. p. 149-152.

RIBEIRO, Wagner C. Espaço público e qualidade de vida. *Diálogos*, Maringá, v. 12, n. 1, p. 89-101, 2008.

ROMANO Celso N. Trânsito em Maringá: críticas e sugestões. *Observatório das Metrópoles*, Maringá, 2010. Disponível em: <[http://www.cch.uem.br/observatorio/index.php?option=com\\_content&view=article&id=189:transito-em-maringa-criticas-e-sugestoes&catid=31:artigos&Itemid=53](http://www.cch.uem.br/observatorio/index.php?option=com_content&view=article&id=189:transito-em-maringa-criticas-e-sugestoes&catid=31:artigos&Itemid=53)>. Acesso em: 10 abr. 2011.

SANTOS, Boaventura de Souza. A crítica da governação neoliberal: o Fórum Social Mundial como política e legalidade cosmopolita subalterna. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Lisboa, n. 72, p. 7-44, out. 2005.

SARMENTO, Manuel J. Infância, exclusão social e educação como utopia realizável. *Educação & Sociedade*, Campinas, ano 23, n. 78, p. 265-283, abr. 2002.

SARMENTO, Manuel J. et al. Políticas públicas e participação infantil. *Educação, Sociedade & Culturas*, Porto, n. 25, p. 183-206, 2007.

SOARES, Natália F. *Infância e direitos: participação das crianças nos contextos de vida – representações, práticas e poderes*. 2005. 491f. Tese (Doutorado em Estudos da Criança) – Instituto

de Estudos da Criança, Universidade do Minho, Portugal, 2005.

TOMÁS, Catarina A. *Há muitos mundos no mundo: direitos das crianças, cosmopolitismo infantil e movimentos sociais de crianças – diálogos entre crianças de Portugal e Brasil*. 2006. 380f. Tese (Doutorado em Estudos da Criança) – Universidade do Minho, Minho, 2006.

TOMÁS, Catarina A.; MÜLLER, Verônica R. Crianças, participação e cidades: uma geo-grafia da infância. In: CONGRESSO LUSO-AFRO-BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, X, 2009, Braga, Portugal. *Anais...* Braga, 2009. p. 1-9.

TONUCCI, Francesco. *La ciudad de los niños: un modo nuevo de pensar la ciudad*. Tradução de Mario Merlino. Madrid: Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 1997.

VARGAS, Heliana C. (I) mobilidade urbana. In: URBS. *Mobilidade Urbana*. São Paulo: Viva o Centro, 2008. p. 8-11.

**Recebido em abril de 2012**

**Aprovado para publicação em junho de 2012**