

A CIDADANIA E MOBILIDADE EM SEGUNDO PLANO E AS POSSIBILIDADES DE UMA FORMAÇÃO CIDADÃ EM ESPAÇOS COLETIVOS

Aline Both¹
Jaqueline Lidorio de Mattia²

Resumo: O trânsito é o principal algoz das mortes de crianças e adolescentes de 0 a 14 anos no país, quando estão fora de ambientes fechados. Na maior parte das cidades brasileiras, as questões que envolvem a mobilidade de pedestres e ciclistas ficam em segundo plano. A Prefeitura de São Leopoldo (RS) realizou, recentemente, a divulgação de investimentos em obras de pavimentação em vias, em sua rede social. Nosso objetivo foi analisar a destinação de recursos ao Programa Caminhos da Escola no que tange à segurança e acessibilidade aos estudantes no entorno das escolas do município. A partir da análise das imagens disponibilizadas pela prefeitura, na página oficial no Instagram, ficou evidente que os investimentos aconteceram apenas para a melhoria da pavimentação asfáltica das vias públicas para veículos automotores, não para todos que fazem os caminhos da escola, mostrando uma lacuna na compreensão de quais são os caminhos da escola.

Palavras-chave: Cidadania. Direitos Humanos. Educação. Mobilidade.

INTRODUÇÃO

O INÍCIO DA TRAJETÓRIA

¹ UERGS - Contato: aline-both@uergs.edu.br

² UERGS – Contato: jaqueline-mattia@uergs.edu.br

A falta de uma infraestrutura segura e adequada nas vias públicas de determinados bairros é uma constante na maioria dos municípios brasileiros. Essa condição torna-se uma problemática quando nas proximidades desses bairros existe uma escola. Sabe-se que boa parte dos alunos realizam seus deslocamentos sobre as ruas, disputando as vias, por sua vez, com bicicletas e veículos automotores, quando, na verdade, deveriam estar transitando por calçadas seguras (Prado, 2016). No avesso da segurança, percebe-se evidente o grau de risco que são dispensados às crianças e aos adolescentes ao não terem seus direitos respeitados em bairros não caminháveis. Prado (2016, p.32) faz um alerta: “[...] a maioria destes problemas estão relacionados à infraestrutura destinada aos modos não motorizados, em especial ao modo a pé, que ainda é bem recorrente em grande parte das cidades brasileiras”. A autora ainda cita que as “[...] barreiras arquitetônicas nos trajetos escolares, podem trazer insegurança ao deslocamento destes usuários, bem como causar acidentes.” (Prado, 2016, p.32).

A Prefeitura de São Leopoldo (RS) realizou, recentemente, a divulgação de investimentos em obras de pavimentação em vias em sua rede social¹. Conforme a página, o recurso, destinado ao Programa Caminhos da Escola, teria como objetivo garantir mais acessibilidade aos estudantes no entorno de 11 escolas do município, “garantir um acesso mais qualificado junto aos estabelecimentos de ensino que possuem estudantes cadeirantes, pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção”. (Prefeitura Municipal de São Leopoldo, 2023)

Imagem 1 – Vistoria da obra de pavimentação do Programa Caminhos da Escola

¹ Divulgação fornecida pela Prefeitura Municipal de São Leopoldo referente ao “Programa de Pavimentação Caminhos da Escola garante acesso de qualidade às instituições de ensino”. Disponível em: <https://www.instagram.com/tv/Ce4WjPhMINQ/?igshid=MDJmNzVkmjY%3D> Acesso: 16 jun. 2022.



Fonte: SÃO LEOPOLDO (2022)

Conforme a Imagem 1, é possível notar que o projeto voltado à acessibilidade, importante iniciativa de investimentos no entorno da escola, acabou gerando uma distorção sobre o conceito de mobilidade segura para os estudantes, uma vez que a campanha trata, tão somente, de investimentos em pavimentação asfáltica das vias públicas. Prado (2016, p.33) aponta que, entre os elementos relacionados à infraestrutura urbana precisamos considerar indicadores de: calçada, travessia, ponto de ônibus e rota acessível relacionados às áreas escolares.

Por meio dos registros da prefeitura, nota-se que na lateral da via, há uma espécie de canteiro destinado à circulação de pessoas. A publicidade da iniciativa é tão desconcertante que nem mesmo a cidadã, sorridente na foto, pode posicionar-se no local apropriado para pedestres. Ela necessitou ficar na via destinada aos veículos automotores pela ausência de calçadas, quando seu uso deveria ser garantido pois, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997, p.100) é “[...] a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins”.

Na conjuntura em que pedestres encontram-se perante seu papel de maior fragilidade e vulnerabilidade no trânsito como transeuntes, por si só justificaria que tais investimentos os contemplariam, ainda mais considerando a afirmação do município ao tratar sobre “garantir acesso mais qualificado àqueles que possuem dificuldade de locomoção” (São Leopoldo, 2022).

Entretanto, é evidente que a centralidade das ações de mobilidade e acessibilidade desvia o seu verdadeiro sentido, favorecendo, tão somente, veículos motores.

Cabe destacar, de acordo com Prado (2016, p.30), que existem diferentes legislações que garantem a acessibilidade: “[...] o Programa Nacional de Acessibilidade, denominado Brasil Acessível, foi iniciado em 2004,[...] tem por objetivo promover um novo modelo de construção de cidades, para torná-las acessíveis às pessoas e suas necessidades”.

Ao acompanhar alguns comentários inseridos na postagem da prefeitura, nota-se que alguns deles nos convidam à reflexão crítica sobre o plano de investimento do município, além disso, alguns posicionamentos corroboram com os conhecimentos adquiridos durante a formação em Cidadania e Mobilidade, fruto da parceria entre a Universidade Estadual do Rio Grande do Sul e o Detran RS. São indagações e afirmações de leitores atentos à incoerência dos discursos políticos, uma vez que traduzem, por meio das suas preocupações, soluções oportunas à mobilidade de pessoas no entorno da escola:

Acho que cadeirantes e pedestres por medidas de segurança e por lei não tem que transitar pela rua devido a evitar atropelamento. Cabe aos moradores melhorar as calçadas. Caso não tenha condições pega esses R\$3 milhões e ajude a população que não pode contribuir. Umas pedras de basalto deve ser [mais] ²barato que o asfalto. (Cidadão L, 2023)

Na sequência, outro comentário diz respeito à relação que a campanha municipal infere sobre o entendimento dos devidos investimentos voltarem-se às políticas de acessibilidade, garantidas por lei. Sabe-se que a luta pelas garantias das pessoas com deficiência por mais acessibilidade e inclusão é um desafio constante. Ainda que existam leis de acessibilidade no país, que auxiliam na aplicabilidade das suas garantias e direitos, o poder

² Inserção da autora

público precisa zelar por ações que não decorrem do desvio de finalidade. O relato da leitora demonstra a preocupação quanto à segurança das pessoas enquanto circulam por vias não recomendadas, tal circunstância que deveria partir justamente do poder público:

Falar que asfalto na rua é dar dignidade ao cadeirante demonstra total descompasso em relação ao direito da pessoa com deficiência. A política urbana da cidade de São Leopoldo está colocando em risco a segurança de seus usuários ao sugerir a circulação das pessoas na via pública. (Cidadã A, 2023)

Entendemos que a autoridade municipal tem um papel fundamental quanto às garantias constitucionais de seus cidadãos. A maneira como o município conduziu o projeto Caminhos da Escola nos alerta sobre a importância de se levantar reflexões à luz dos elementos que compõem as melhores práticas para um trânsito no entorno da escola, em especial àquelas que se atentem à segurança dos estudantes ao transitarem por esses espaços. É necessário problematizar conceitos de trânsito que vão além do entendimento sobre veículos automotores, partindo de alguns pressupostos inerentes à educação para o trânsito, no contexto da escola: o fato de que a escola é, sobretudo, feita de pessoas.

Ao reafirmar esse entendimento entende-se que ao referirmos “Caminhos da Escola” incentivando o uso das calçadas, compreenderia escolhas assertivas e responsáveis sobre o caminho mais seguro para se transitar e evitar sinistros de trânsito. Avesso dessa compreensão seria normalizar as condições dos canteiros, erroneamente chamados de calçadas, que perfazem o entorno das escolas, de modo irregular, induzindo nossos estudantes a dividirem espaços de circulação, nas vias públicas, possivelmente, constituindo uma das razões que justificam os altos índices de atropelamentos.

Segundo Criança Segura (2023), o trânsito é o principal algoz das mortes de crianças e adolescentes de 0 a 14 anos no país, quando estão fora de ambientes fechados. Dentre a fatalidade, a maioria dos sinistros tem mais

prevalência quando as crianças e os adolescentes estão na condição de ocupantes de veículos e, em seguida, quando são pedestres e sofrem atropelamentos. Segundo o instituto:

Em 2018, 680 crianças dessa faixa etária morreram vítimas de acidentes de trânsito e, em 2019, 8.704 foram hospitalizadas, segundo o Ministério da Saúde. Do total de mortes de crianças de zero a 14 anos em acidentes de trânsito (1.010 casos em 2018), 53% (534) ocorreram quando elas estavam na condição de ocupantes de veículo e 27,5% (278) foram devido a atropelamentos. (Criança Segura, 2023)

Consoante à realidade da segurança das crianças, quando em seus deslocamentos, entende-se oportuno construir reflexões, entre os pares, ao arquitetar redes de conhecimento que tornem os espaços de deslocamentos no entorno das escolas menos problemáticos e inseguros. (Goi, Goi e Walter, 2020). As relações entre a educação, a escola e a sociedade são dinâmicas e interligadas, à medida que se compreende essa rede como um princípio lógico para o processo de formação humana. Essa formação humana diz respeito a tornar-nos conscientes da realidade social e atuantes na construção e transformação de determinada posição que nos impunha em lugar desigual.

CAMINHOS POSSÍVEIS EM EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Reconhecendo a relevância de se construir saberes sobre mobilidade segura e a necessidade de ação, o governo brasileiro aderiu à chamada Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021 – 2030, que tem como meta reduzir mortes e lesões no trânsito em pelo menos 50% durante esse período. Esse Plano Global foi desenvolvido pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e pelas Comissões Regionais das Nações Unidas, em cooperação com parceiros na Colaboração das Nações pela Segurança no Trânsito e outras partes interessadas, sendo um documento de referência para

dar apoio à implementação da Segunda Década de Ação 2021 - 2030 e seus objetivos. Segundo a OMS (2021):

Os jovens desempenham um papel importante na formação do futuro sistema de transporte por dois motivos principais. Em primeiro lugar, eles são a faixa etária mais afetada por traumas no trânsito, sendo os sinistros de trânsito a principal causa de morte entre aqueles com idades entre 5 e 29 anos. Em segundo lugar, eles são a geração que herdará os resultados das decisões tomadas hoje sobre a segurança do sistema de transporte em desenvolvimento. Como tal, eles devem ser questionados sobre suas necessidades, ajudar a moldar o sistema e gerar ideias sobre como proteger melhor alguns dos mais vulneráveis entre nós. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2021, p. 23)

Se as escolas são pessoas, dotadas pelas suas singularidades e intencionalidades, em constante transformação, pensar construções de aprendizagens, as quais levem em consideração o cenário que constitui esse entorno escolar contrapondo-se a um caminho da escola que privilegia a mobilidade de veículos, é fundamental para encontrarmos soluções para uma educação para o trânsito mais seguro.

É fundamental, nesse contexto, fomentar a formação integral das crianças ao trabalhar o desenvolvimento moral por meio do olhar atento, consciente e ético que leve a melhores condutas, que privilegie a segurança de todos, à medida que cada sujeito compreenda a sua relevância nesse cenário social.

Desse modo, questiona-se o seguinte: como garantir uma prática pedagógica de educação para o trânsito seguro a partir dos espaços escolares e seu entorno, considerando as vivências e experiências desses alunos, sem que sejam ignorados os avessos e as inseguranças presentes no contexto da mobilidade?

Segundo Abreu e Camargo (2021, p.2): “Infelizmente o Brasil é um dos países que mais tem acidentes de trânsito [...]. Muitos desses acidentes fazem vítimas fatais, principalmente os que envolvem motociclistas e pedestres.” Os autores discutem a problemática de saúde pública que os sinistros de trânsito

envolvem, considerando que o gasto com hospitais é elevado e que poderiam ser evitados muitos dos sinistros, na medida que houvesse investimentos em políticas públicas de educação para o trânsito e investimento em ações para evitá-los. Exemplo seria um planejamento urbano que leve em consideração as necessidades de crianças, pedestres, ciclistas, motociclistas e veículos não motorizados.

A partir desse cenário verificado na cidade de São Leopoldo, compreendemos a importância de estabelecer uma construção mais engajada em relação aos caminhos da escola e aos objetivos que permeiam as competências educacionais que lidam sobre a Educação para o Trânsito, considerando práticas educacionais mais perpassadas pelo olhar coletivo e com suas contribuições para os espaços no entorno da escola, retirando a centralidade de ações da cultura voltada aos veículos automotores e colocando a população no debate.

FORMAÇÃO CIDADÃ EM ESPAÇOS COLETIVOS

Pensar a educação básica e as possíveis ações pedagógicas que possam construir e contribuir na educação para um trânsito mais seguro contribui para a formação integral das crianças e possibilita desenvolver um olhar crítico, consciente e ético aos pares, à medida que elas avançam na sua formação.

Segundo a Base Nacional Comum Curricular - BNCC (2017), a equipe pedagógica pode desenvolver conhecimentos através da educação transversal, ao construir atividades complementares sobre o tema educação para o trânsito, e implementar reflexões conscientes sobre cidadania e civismo com toda comunidade escolar. O Ministério da Educação (Brasil, 2022) ressalta a importância da transversalidade dessas práticas:

[...]a Transversalidade é um princípio que desencadeia metodologias modificadoras da prática pedagógica, integrando diversos conhecimentos e ultrapassando uma concepção fragmentada, em direção a uma visão sistêmica de aprendizado.

Esse percurso pedagógico inova ao propor reflexões acerca da temática Educação para o Trânsito, uma vez que transcende a educação básica para além da compreensão sobre qualidade e equidade do ensino, mas, sobretudo, sobre o olhar atento às urgências sociais, possibilitando instrumentalizar práticas educacionais e sociais transformadoras, construídas a partir da cultura do saber.

Cabe aqui destacar que o papel da escola em propor discussões acerca de temas emergentes e contemporâneos, que façam sentido para o entorno e a escola, é fundamental para a construção de um senso de coletividade. Uma possibilidade que se colocou emergente no entorno das escolas de São Leopoldo, considerando a ação da prefeitura municipal através do projeto Caminhos da Escola, possibilitaria discutir, de diferentes maneiras, a aplicação desse recurso público através do olhar das crianças.

O trabalho da escola, ao abordar a temática contemporânea, precisa partir de práticas que instiguem o interesse do aluno, contextualizando o assunto em meio às relações sociais atuais, fazendo sentido ao seu cotidiano e a sua rotina dentro da comunidade. Outra pergunta que cabe analisar: será que a escola foi ouvida pelo poder público? Essa ausência de debate, nas mais diversas esferas da sociedade, na maioria das vezes atende apenas interesse de uma das partes envolvidas, como aconteceu no desenrolar desse projeto. Quando nos referimos à segurança no trânsito, nos caminhos da escola, estamos tentando criar uma política pública capaz de evitar sinistros e que possibilite que o acesso seguro aos espaços coletivos seja respeitado. (Abreu e Camargo, 2021)

Para entender a importância desse debate, os autores acima citados ainda nos instigam a pensar além:

“A caminhabilidade é elemento importante para a ocupação da cidade. Quando o usuário da urbe consegue caminhar confortavelmente pelas ruas, indo de um local ao outro sem a necessidade do uso de transporte automotor, ele consegue se conectar melhor às paisagens por onde passa, podendo entender os eventuais problemas do local onde mora. (Abreu e Camargo, 2021, p.8)

Cabe pensar: até que ponto a escola e o poder público levam em conta essas possibilidades seguras de caminhar pela cidade, ao pensar os projetos e investimentos para a população? Será que a função social da escola leva em conta a formação integral do estudante ao interligar temas transversais e perpassá-los por práticas pedagógicas que se conectam aos conhecimentos específicos das áreas de formação dispostos pela BNCC (Brasil, 2022) e que são importantes para a formação cidadã? Segundo Abreu e Camargo 2021, p.9): “Vivemos em um dos países com o trânsito mais violento do mundo, é importante, antes da implantação de qualquer projeto, que o tráfego na região também seja estudado.” Contextualizando, desse modo, conceitos educacionais em razão dos possíveis diálogos que nos despertam.

A função social da escola perpassa por possibilitar uma formação integral do sujeito, atento ao percurso indissolúvel das mudanças que rapidamente ocorrem no âmbito da sociedade e nas culturas contemporâneas. A cultura, no âmbito da educação, reflete toda e qualquer manifestação humana que se dê no âmbito dos costumes, dos valores, das crenças, do simbólico, das práticas sociais, da estética, das formas de expressão etc.³. Com base nesse entendimento, para transformar comportamentos mais éticos de uma sociedade é indispensável construir uma formação educacional voltada aos princípios dos Direitos Humanos e que discutam a cidadania.

Ter consciência social sobre o bem comum fortalece o vínculo de solidariedade num momento importante da formação humana dos estudantes, à medida que se estabelece a cooperação, sem preterir por uma única verdade

³ Aprendizagens desenvolvidas durante o componente curricular Currículo e Projetos Pedagógicos emergentes, curso Especialização em Temas Contemporâneos na Educação: Cidadania e Mobilidade, Professora Dra Viviane Castro Camozzato.

ou universalidade de ideia, mas, sobretudo, reconhecendo a importância da construção das práticas pedagógicas voltadas às práticas sociais, no sentido de serem partilhadas e não, necessariamente, disputadas como a mais correta.

Essas diretrizes da Educação em Direitos Humanos sustentam o campo das relações sociais segundo os princípios e objetivos da Base Nacional Comum Curricular, no âmbito da Educação Básica, no Ensino Fundamental, compreendendo a diversidade humana, e novamente, reafirma ações solidárias que levem o aluno a respeitar a si e ao outro e agir com autonomia, responsabilidade, flexibilidade, resiliência e determinação na tomada de decisão frente às questões sociais contemporâneas.

No campo da Linguagem, por exemplo, a Base Nacional Comum Curricular, no âmbito da Educação Básica, fala que a formação do aluno ocorre com vistas à atenção para a construção humana, social e cultural, promovendo direitos humanos, tendo consciência socioambiental, respeitando a diversidade de saberes, identidades e culturas. Trazemos aqui a fala de Abreu e Camargo (2021) que orientam que uma cidade precisa apresentar segurança a todos, mas que o entorno das escolas merece um destaque grande e que “[...] caminhar pelas ruas é a melhor forma de conhecer a cidade. Mas para que o pedestre se sinta à vontade, as ruas e calçadas precisam ser seguras”. (Abreu e Camargo, 2021 p.7).

FORMAÇÃO CIDADÃ EM ESPAÇOS COLETIVOS

As pessoas estão cada vez mais dependentes do veículo automotor e, conseqüentemente, caminhando menos pelas ruas das cidades. Os projetos desenvolvidos em infraestrutura viária contemplam prioritariamente os automóveis e cada vez menos o pedestre (Abreu e Camargo, 2021). Aproximar as pessoas da cidade, oferecendo a elas espaços agradáveis e seguros,

praças com infraestrutura, parques e ruas de lazer, é uma opção para promoção do bem-estar e melhora da qualidade de vida da população.

A partir de pesquisas e de estudos de caso, as arquitetas Amanda Tiedt e Fabíola Cordeiro perceberam que existiam dois caminhos diferentes e complementares para incluir as crianças na vida urbana, quais sejam: realizar um trabalho de sensibilização e incluir os pequenos no planejamento urbano através de processos participativos simplificados. Caminhos que deram origem ao projeto “arquitetura e cidade para as crianças”⁴.

O incentivo à construção de uma relação afetiva das crianças com a cidade é possível na medida em que elas percebam a existência dos diferentes papéis que possam exercer. Nesse sentido, a escola é uma grande aliada nessa formação cidadã. Segundo Moll (2015)⁵, vivemos um contexto social que torna essencial pensarmos a importância de se olhar para a escola e reconhecê-la como um lugar plural e facilitador de um conjunto de conhecimentos transversais e predisposta a desenvolver o espírito de cidadania e ativismos sociais mais abrangente, para além daqueles que nela estão inseridos. Desse modo, a escola e seu entorno possuem espaços simbólicos à promoção do desenvolvimento social responsável, coletivo e de ressignificação de lugares seguros.

Para a autora, torna-se importante mapear demandas e possibilidades formativas e, principalmente, romper com lugares temáticos fixos, para que assim tenhamos possibilidades educativas e de percursos pedagógicos, os

⁴ Portal Aprendiz. A cidade é uma escola. “Cidade para crianças: projeto estimula a relação afetividade das crianças com a vida urbana. Disponível em: <https://portal.aprendiz.uol.com.br/2018/08/01/cidade-para-criancas-projeto-estimula-a-relacao-afetiva-das-criancas-com-a-vida-urbana/>. Acesso em: 22 mar. 2023

⁵ Referencial teórico extraído a partir de pesquisas desenvolvidas no percurso das aprendizagens adquiridas durante o curso Especialização em Temas Contemporâneos na Educação: Cidadania e Mobilidade. Ma. Jaqueline Lidório de Mattia Moll, professora assistente, coordenadora do curso de especialização: Temas contemporâneos na educação: cidadania e mobilidade. E-mail: Jaqueline-mattia@uergs.edu.br. MOOL, Jaqueline. Cidade e Territórios Educativos: elementos para pensar a educação na contemporaneidade. Disponível em: <https://www.anped.org.br/biblioteca/item/cidade-e-terriotos-educativos-elementos-para-pensar-educacao-na-contemporaneidade>. Acesso: 04 dez. 2021.

quais oportunizem responsabilidades educativas conjuntas, permitindo ao aluno perceber-se como parte da cidade, ao considerar os espaços de vivências e convivências coletivas como uma maneira de se construir conhecimento e compreensão em razão da mobilidade segura a todos.

A educação para a mobilidade, seja ela a pé ou não, deve apropriar-se do movimento, da interação, da curiosidade, da vontade e da capacidade crítica dos alunos, a fim de construir sentido junto às práticas de aprendizagem na escola: calçadas, ciclovias e ciclofaixas, pistas de skate, quadras de esportes e praças são ambientes facilitadores para o compartilhamento de experiência e conhecimento. Ao pensarmos a moradia, o lazer e a mobilidade em conjunto, podemos desconstruir alguns problemas atuais e dar real sentido a condutas mais éticas. De acordo com Moll (2015, p.13):

Os caminhos a serem percorridos na vida escolar, podem produzir novos desenhos que valorizem saberes até hoje rechaçados. Aproximar a cidade da escola e a escola da cidade e pensar a cidade e seus territórios na perspectiva da educação colocam-se neste horizonte.

Desenvolver atividades que trabalhem princípios fundamentais de respeito e convivência, assim como valores primordiais nas relações interpessoais, como a tolerância, a solicitude, a fraternidade, a compreensão, a paciência, a educação e o respeito, contribui no desenvolvimento saudável das relações ao dar um novo olhar sobre nossas ações. Nesse sentido, educação para uma mobilidade segura, consciente, significa estimular as crianças a desenvolverem hábitos e comportamentos solidários, transformando os saberes em reflexões críticas.

Se o município entende o conceito de que o Caminho da Escola se dá em meio às ruas asfaltadas, nada mais coerente que construir práticas pedagógicas a partir da construção de saberes, de comportamentos e valores sociais conscientes para com os cuidados que nos são necessários para o deslocamento seguro. Cuidados que ampliam a percepção sobre si, bem como

para com o outro, construindo a completude do elemento “nós” em meio às nossas ações. Não há uma fórmula sobre como construir ações pedagógicas que tratem de fatos que evidenciam imprudências e negligências no trânsito, contudo, destaca-se que é fundamental proporcionar ao aluno a noção de responsabilidade e solidariedade.

Dando continuidade à análise da iniciativa “Caminhos da Escola”, nota-se que a prefeitura deflagrou no município incoerência na destinação de seus recursos para obras “prioritárias” a partir da ótica do poder público, de modo que trazemos o relato do executivo que vem acompanhando suas obras:

Visitado por milhares de fiéis ao longo do ano, as ruas do entorno do Santuário Coração de Jesus, onde está o túmulo do Padre Reus, receberam um novo capeamento asfáltico, na sexta-feira, 24 de março. Além de fiéis e turistas, moradores do bairro utilizam diariamente as vias para locomoção. Foram beneficiadas as ruas Padre Werner e Leonel França. “É a continuação de uma série de obras que estamos realizando desde o início do ano. Começou com o Programa Caminho das Escolas, seguiu com demais obras estruturantes e agora estamos num ponto religioso e turístico, frequentado por milhares de pessoas”, destacou o prefeito Ary Vanazzi, que acompanhou de perto o trabalho na tarde desta sexta-feira, dia 24. (São Leopoldo, 2023)⁶.

Imagem 2 - Vistoria da obra de pavimentação do Programa Caminhos da Escola



Fonte: SÃO LEOPOLDO (2023)

Como podemos ver na imagem 2 e na descrição do relato, o propósito segue considerando apenas as vias de circulação de veículos automotores,

⁶ As obras fazem parte do Programa Pavimenta São Léo: mais mobilidade, valorização e qualidade de vida. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CqN1q-hP7s8/>. Acesso: 22 mar. 2023.

sem considerar as calçadas e outros espaços que são fundamentais para a população. Como poderemos experienciar novas possibilidades de transitar por vias, sendo que elas não são seguras, colocando as pessoas em uma situação de perigo? A construção para um trânsito seguro precisa se pautar no debate e na compreensão das necessidades de uma cidade pensada para as crianças, logo, segura para transitar.

Iniciativas de mobilidade, em prol do desenvolvimento da cidadania podem promover boas experiências e resultados, considerando esse movimento de transitar por locais dos próprios bairros onde os alunos residem e onde a escola está inserida. Experiências que possibilitem o compartilhamento das vivências, dialogando sobre o reconhecimento dos impasses desses trajetos, ou não, identificando as frustrações e as descobertas em relação à infraestrutura da cidade. Uma prática que transforma o hábito da individualização dos espaços-temporais para uma compreensão maior sobre o coletivo, estabelecendo a compreensão sobre a comunicação além da verbal.

A ludicidade presente nas aprendizagens favorece atividades que envolvem questões mais críticas; a criatividade do saber e da promoção à pesquisa sobre a temática, sensibiliza os educandos quanto à importância de agir com consciência e responsabilidade, pois são elementos importantes para o reconhecimento de um problema e pela ação necessária à solução.

Saber reconhecer os fundamentos que fazem a mobilidade um complexo contexto de direitos e deveres necessita do entendimento do sujeito sobre a importância de se zelar pelos valores sociais, posturas conscientes e atitudes solidárias; compreendendo que nossas ações em relação ao trânsito não devem ser regidas, tão somente, pelas leis e normas de circulação, mas principalmente, pelo entendimento do respeito à vida, em prol de uma convivência colaborativa e solidária. (DENATRAN, 2009).

Aprender a caminhar de forma segura é resignificar o olhar sobre as ruas, é instigar à curiosidade, promover sentido às reflexões e nossas ações. Modificar as representações sociais, quebrar estereótipos, e principalmente,

avançar sobre o conceito da equidade, migrando as ações humanas para o sentido de pertencimento e acolhimento cidadão, considerando a importância de compreender e interpretar o mundo (natural, social e tecnológico), sobretudo, na perspectiva de transformá-lo humanamente mais seguro.

Em consonância com a fala da professora Caroline Amaral – Componente Curricular: Projetos e Recursos Pedagógicos em Educação para o Trânsito e Contextos de Aplicação – que afirma: “[...] se quisermos a segurança ao transitar, preservando vidas, precisamos de comprometimento na elaboração de um plano pedagógico”, implementar boas práticas de caminhabilidade nas vias, ao dialogar e problematizar, nos espaços das escolas, conceitos sobre mobilidade e a compreensão de quem são os partícipes nesse meio, demonstra-se indispensável para o entendimento de que caminhar em via pública exige princípios, não obstante, exige atender algumas condições para ser justa, ou seja, para ser proveitosa, segura, confortável e interessante, considerando que cada uma delas é essencial, porém não suficiente quando isoladas (Speck, 2016).

Perceber o potencial que há de ludicidade nos espaços urbanos que perpassam o caminho até a escola e transformar as experiências do aluno num novo lugar, o lugar de pertencimento, o lugar dotado de afeto, um lugar que passa a ter sentido e valor para ele. Movimento que constrói memórias. Percursos que preservam lembranças. Vivências que compartilham rotinas cuja linguagem constitui vínculos psicossociais e, futuramente, servem de memória afetiva. Seja o caminhar na companhia da natureza, de pessoas, seja, tão somente, de si. Pertencer a algum lugar só é possível ao se “descoleccionar”⁷ padrões sobre hábitos, sobre transitar, sobre o experimentar.

Identities that are being constituted and transformed under new conceptions of daily experiences, by not experiencing more

⁷ Descoleccionar: “(...)construir outras coleções que revelam a trajetória, a historicidade do sujeito (...)”. (ALVES E ROJO, 2020). Referencial teórico proposto a partir das reflexões realizadas no componente curricular Educação, culturas, lugares de aprendizagem e as cidades para jovens e crianças, curso Especialização em Temas Contemporâneos na Educação: Cidadania e Mobilidade, Professora Dr. Eleones Lima da Silva e Professora Ma. Semírames Martins Corrêa.

“desenclausuramentos”⁸. Segundo Lansky (apud Azevedo, 2012, p.28) “[...] recriar e reinventar os espaços livres a partir das suas “brechas”[...]” para criar oportunidades culturais, educativas e de lazer e de lugares para brincar”.

Nesse sentido, é importante a participação ativa da escola ao articular movimentos que estimulem a autonomia de seus alunos, assim como instigar novas provocações, reflexões, inovações e promover, sobretudo, a autonomia intelectual ao construir sentido a trajetos urbanos por meios de deslocamentos, sejam eles modais alternativos, sejam a pé, mas que sejam ricos em deslocamentos, estimulando ações sociais de cidadania, reiterando novos olhares em relação às novas atitudes comportamentais.

A escola é dotada de vida, de singularidade e também de pluralidade; a complexidade que há em seus espaços públicos acelera os processos de mudanças transformando comportamentos de muitas gerações. Pensar em temas transversais que atravessem muros, rompam barreiras e compreendam as necessidades da sociedade é, sobretudo, estabelecer intimidade às experiências e saberes de forma consciente para com o mundo.

Desenvolver currículos flexíveis, dinâmicos e adaptáveis na escola demonstra-se salutar para que se consiga contribuir com reflexões que ampliem perspectivas curriculares. Nesse contexto, entende-se oportuno inserir práticas pedagógicas de temas transversais já nos anos iniciais, como exemplo, a Cidadania e Mobilidade, pelo olhar que desenvolve a formação dos estudantes em Direitos Humanos, uma vez que a escola tem uma representação social imprescindível no desenvolvimento social, que também traz consigo o desafio diário de transformar as experiências e saberes com vistas a gerações mais conscientes e humanamente éticas.

⁸ Desenclausurar: “(...)a escola não pode mais se permitir “encastelada”, cercada por muros e ignorando a cidade e os espaços públicos. Ao ‘pular o muro da escola’, reconhecemos que o habitar da infância na cidade inclui não somente os espaços educativos, mas toda uma rede de lugares que se conectam e que se reconstróem em um continuum movimento”. (AZEVEDO, 2019, p. 18). Referencial teórico utilizado no componente curricular Educação, culturas, lugares de aprendizagem e as cidades para jovens e crianças, curso Especialização em Temas Contemporâneos na Educação: Cidadania e Mobilidade, Professora Dr. Eleones Lima da Silva e Professora Ma. Semírames Martins Corrêa.

Valorizar soluções que resultem no desenvolvimento social coletivo, principalmente, na fase escolar dos sujeitos, torna-se uma decisão importante para que essas experiências sejam catalizadoras de um amanhã inclusivo e consciente. Construir uma consciência coletiva com toda a comunidade e compreender que a escola e seu entorno (a comunidade escolar) têm papel fundamental para instigar a cidadania em meio às reflexões sobre a mobilidade segura torna-se evidente paradigma.

Ampliar o protagonismo dos sujeitos, para além da escola, pulverizando novas e necessárias políticas pedagógicas ao desenvolver elementos e competências curriculares muito além da teoria. Contribuir com reflexões que ampliem os horizontes educacionais de temas transversais como a cidadania e mobilidade para além do entendimento sobre trânsito.

Considerações Finais

Sabemos que os atropelamentos e sinistros com veículos automotores são as principais causas de mortes de crianças e adolescentes de 0 a 14 anos no país, quando estão fora de ambientes fechados. Na maior parte das cidades brasileiras as questões que envolvem a mobilidade de pedestres e ciclistas ficam em segundo plano. A escola e a sociedade civil, em parceria com o poder público, precisam discutir os caminhos da escola que considerem a voz das crianças e da sociedade por um transitar mais seguro.

A lei da acessibilidade garante que espaços públicos devam oferecer condições de transitar para todas as pessoas. A infância precisa possibilitar que o caminho da escola seja um percurso de novas experiências e descobertas. Na escola, urge desenvolver uma prática pedagógica humanizada por meio das redes de conhecimentos e temas transversais, que levem em conta práticas conscientes e éticas, contribuindo no descortinar do olhar pedagógico que se volta, tão somente, a veículos ou vias asfaltadas. As

crianças precisam compreender o lugar que ocupam na sociedade e o poder público trabalhar em prol da melhoria da qualidade de vida da população.

Cabe à sociedade perceber que é partícipe de cada intervenção feita na cidade, assim como, que o planejamento de recursos públicos, destinados às melhorias, deve levar em conta uma ação que considere as crianças como centro do processo. Garantir segurança, acessibilidade e uma formação crítica é uma das tarefas que a escola pode trazer para os debates transversais mais humanos e, com isso, construir uma cultura em que as crianças sejam levadas a sério e a cidadania e mobilidade não fiquem em segundo plano.

REFERÊNCIAS

ABREU, Fúlvia de; CAMARGO, Laura Valcasara. Políticas públicas e projeto urbano segurança no trânsito em torno de escolas. **Revista Intertemas**, São Paulo, v. 17, n. 17, 2021.

ALVES, Maria da Penha Casado; ROJO, Roxane Helena Rodrigues. **Comunidades de leitores: cultura juvenil e os atos de descolecionar**. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/bak/a/B4vHnbRZNHJJKmN3RKjC38f/>. Acesso em: 17 jun. 2022.

AZEVEDO, Giselle Arteiro Nielsen. Sobre o habitar da criança no espaço público: desenclausurando a infância. In: AZEVEDO, Giselle Arteiro Nielsen (org.). **Diálogos entre Arquitetura, Cidade e Infância: Territórios Educativos em Ação**. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/Proarq, 2019. p. 22-35. Disponível em: <http://www2.gae.fau.ufrj.br/wp-content/uploads/2021/04/Territ%C3%B3rios-Educativos.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2022.

BRASIL, Ministério da Educação. **Base Nacional Comum Curricular-BNCC**. Disponível em: <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/download-da-bncc/>. Acesso em: 07 nov. 2022.

BRASIL. Ministério da Educação. **Temas Contemporâneos Transversais na BNCC.** : contexto histórico e pressupostos pedagógicos. Brasília: MEC, 2019. Disponível em: https://anec.org.br/wp-content/uploads/2020/04/TEMAS-CONTEMPORANEOS_contextualizacao_BNCC-MEC.pdf. Acesso em: 21 jun. 2022.

BRASIL. **Temas contemporâneos transversais na BNCC:** proposta de práticas de implementação. Brasília: MEC, 2019.

BRASIL. **Base Nacional Comum Curricular:** educação é a base. Disponível em: <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/abase>. Acesso em: 01 nov. 2021

BRASIL. **Compromisso Nacional pela Educação Básica.** Disponível em: https://www.gov.br/mec/pt-br/media/seb/pdf/11.07.2019_Apresentacaoedbasica.pdf. Acesso em: 10 nov. 21.

BRASIL. **Diretrizes Curriculares Nacionais da Educação Básica.** Brasília: 2013. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=15548-d-c-n-educacao-basica-nova-pdf&Itemid=30192. Acesso em: 08 nov. 2021.

BRASIL. **Diretrizes Curriculares Nacionais Gerais da Educação Básica.** Secretaria de Educação Básica. Diretoria de Currículos e Educação Integral. Brasília: MEC, SEB, DICEI, 2013. 562p. ISBN: 978-857783-136-4 Disponível em: https://www.gov.br/mec/pt-br/media/seb/pdf/d_c_n_educacao_basica_nova.pdf Acesso em: 22 fev. 2023.

BRASIL. **Séries temas contemporâneos transversais Base Nacional Comum Curricular.** Caderno Meio Ambiente. Disponível em: http://www.basenacionalcomum.mec.gov.br/images/implementacao/cadernos_tematicos/caderno_meio_ambiente_consolidado_v_final_27092022.pdf. Acesso em: 22 dez. 2022.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.** Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/desenvolvimento-sustentavel-e-meio-ambiente/desenvolvimento-sustentavel/agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustentavel>. Acesso em: 01 nov. 2021.

BRASIL. Organização das Nações Unidas. **Marco de parceria das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável**: Brasil I 2017-2021. Brasília: 2016. Disponível em: <https://brasil.un.org/sites/default/files/2020-07/Marco-de-Parceria-para-o-Desenvolvimento-Sustent%C3%A1vel-2017-2021.pdf> . Acesso em: 03 nov. 2021.

BRASIL. Congresso Nacional. **Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm. Acesso em: 15 mar. 2022.

CRIANÇA SEGURA. **Aprenda a prevenir acidentes de trânsito**. Disponível em: <https://criancasegura.org.br/aprenda-a-prevenir/como-prevenir-acidentes-de-transito/>. Acesso em: 23 fev. 2023.

GOI, Everaldo Antônio; GOI, Mara Elisângela Jappe; WALTER, Clara Natalia Steigleder. A temática Trânsito na Educação Básica: um estudo exploratório. **Ciências & Ideias**, V II, N. 2, Mai/Ago 2020, p. 95-105. Disponível em: https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:CYHltiiK-C8J:scholar.google.com/+%22tr%C3%A2nsito+na+educa%C3%A7%C3%A3o+b%C3%A1sica%22&hl=pt-BR&as_sdt=0,5. Acesso: 18 dez. 2022.

MOOL, Jaqueline. **Cidade e Territórios Educativos**: elementos para pensar a educação na contemporaneidade. Disponível em: <https://www.anped.org.br/biblioteca/item/cidade-e-terriotiros-educativos-elementos-para-pensar-educacao-na-contemporaneidade>. Acesso: 04 dez. 2021.

PORTAL APRENDIZ. **Cidade para crianças**: projeto estimula a relação afetividade das crianças com a vida urbana. Disponível em: <https://portal.aprendiz.uol.com.br/2018/08/01/cidade-para-criancas-projeto-estimula-a-relacao-afetiva-das-criancas-com-a-vida-urbana/>. Acesso em: 22 mar. 2023.

PRADO, Bruna de Brito. **Dissertação, tese**. 2016, 217 f. Instrumento para avaliar a microacessibilidade do pedestre no entorno de áreas escolares. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista - Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2016. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/144651>. Acesso em: 22 mar. 2023

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE - OMS. **Plano Global Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030**. Disponível em:



<https://escola.detran.rs.gov.br/wp-content/uploads/2021/11/Plano-de-Ac%CC%A7a%CC%83o-Global-Decada-2021-2030.pdf#:~:text=A%20Resolu%C3%A7%C3%A3o%2074%2F299%20da%20Assembleia%20Geral%20da%20ONU,a%20implementarem%20uma%20ABORDAGEM%20DE%20SISTEMAS%20SEGUROS%20INTEGRADA>. Acesso em: 25 jan. 2023.

SÃO LEOPOLDO. Programa a caminho da escola. Disponível em: <https://www.instagram.com/tv/Ce4WjPhMINQ/?igshid=MDJmNzVkJmY=>. Acesso em: 06 jun. 2022.

SÃO LEOPOLDO. **Programa Pavimenta São Léo**: mais mobilidade, valorização e qualidade de vida. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CqN1q-hP7s8/>. Acesso em: 24 mar. 2023.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**: por que caminhabilidade?. São Paulo: Perspectiva, 2016.