



INTEGRAMOB
NITERÓI

GRUPO: INTEGRAMOBNIT

“A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê” (Arthur Schopenhauer)

“Nossa batalha pela sustentabilidade global será vencida ou perdida nas cidades”, (Joan Clos, diretor executivo da ONU-Habitat e secretário-geral da conferência Habitat III)

NOME DA SOLUÇÃO: CAMINHANIT ESCOLA

DESAFIO 1 - Como melhorar os índices de congestionamento da cidade?

ODS VINCULADO: 11 “Cidades e Comunidades Sustentáveis” e Área de Resultado “Organizada e Segura”.

RESUMO DA SOLUÇÃO

O CAMINHANIT ESCOLA tem a proposta de oferecer uma alternativa de mobilidade e educação segura, saudável, sustentável, participativa, fácil de usar e barata aos pais organizando trajetos/rotas guiados a pé de casa à escola e vice versa com os guias do CAMINHANIT ESCOLA. Com a adesão da comunidade escolar ao projeto pretende-se reduzir o índice de circulação de veículos nos horários de pico que causam o congestionamento na cidade, e assim a redução da poluição, redução de custos em relação ao transporte escolar, diminuição do sedentarismo infantil estimulando a caminhabilidade.

1- INTRODUÇÃO

1.1 Escolhemos como Desafio o item 1: “Como melhorar os índices de congestionamento da cidade? Vinculado a ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) 11 “Cidades e Comunidades Sustentáveis” e Área de Resultado “Organizada e Segura” porque, notamos em Niterói altos índices de demandas no que tange ao assunto trânsito e mobilidade.

Niterói tem uma população estimada em 511 786 habitantes, segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística de 2018, e ainda apresenta uma tendência de crescimento para os próximos anos, como podemos visualizar através do Gráfico I:

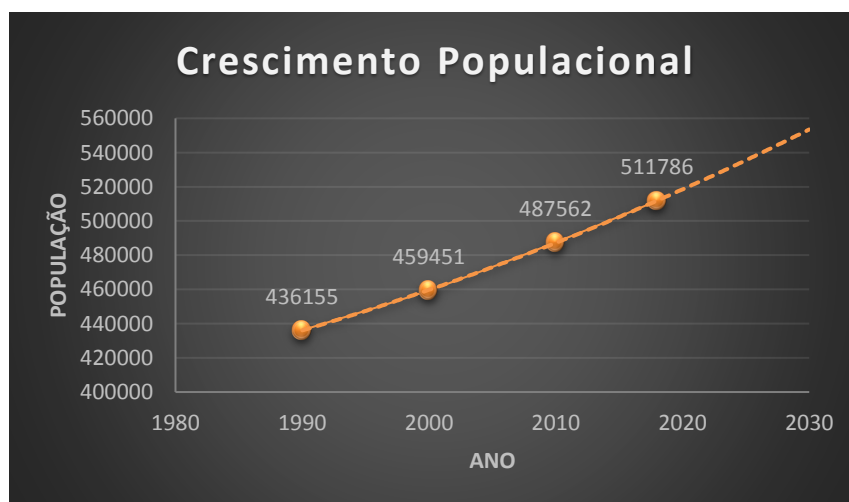


Gráfico I- Crescimento Populacional

Possui também uma área de 133,757 km², com o mais elevado Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) do Rio de Janeiro e o sexto maior do Brasil, é o segundo município com maior média de renda domiciliar per capita mensal do Brasil. Nos últimos anos a gestão pública investiu em tecnologia integrando mobilidade, urbanismo, meio ambiente, energia, inovações, economia, educação, cultura, saúde, segurança,

empreendedorismo, governança, o que levou Niterói a subir da 18ª posição para 10ª posição das cidades mais inteligentes e conectadas do Brasil e aparece na 13ª posição entre os municípios do país segundo os indicadores sociais referentes à educação.

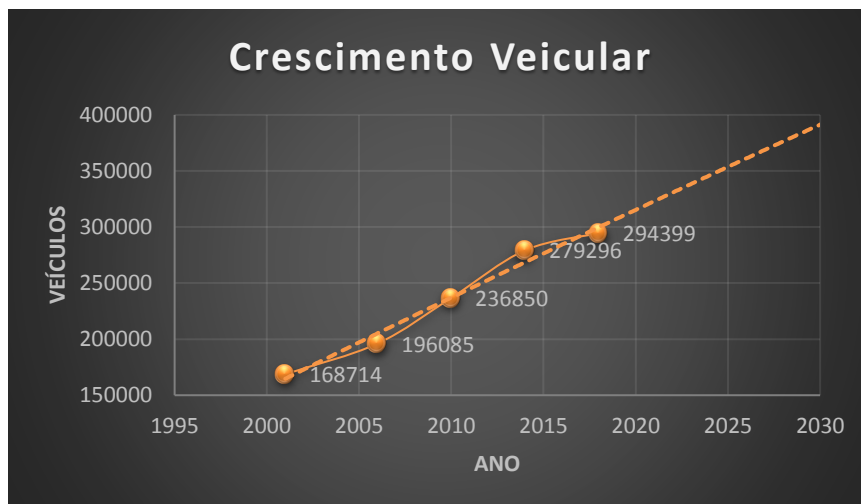


Gráfico II- Crescimento Veicular

Com visto acima, temos uma frota veicular atual de 294.399 e podemos aferir através dos dados estatísticos que em Niterói temos um carro para cada duas pessoas, dessa forma, concluímos que nos últimos anos a taxa de crescimento veicular é maior que a taxa de crescimento populacional, fato que poderá nos levar a ter mais carros que pessoas em não muitos anos, como observamos no gráfico III:



Gráfico III- Crescimento de veículos/habitante

Niterói cresceu, evoluiu e evoluímos com ela; o trânsito se complexificou devido ao aumento da frota veicular, e a cidade ser uma rota de ligação entre regiões; e em determinados horários temos picos de grande congestionamento; mas isso não foi um obstáculo para a Prefeitura Municipal, que através das secretarias e seus gestores, com recursos humanos e a mediação tecnológica, mais de 190 pontos semaforicos, investimento na tecnologia dos semáforos

inteligentes, 16 painéis informativos, o CCO Mobilidade e agentes de trânsito nas ruas com o objetivo de educar, orientar e fiscalizar, para melhorar a mobilidade e tentar reduzir os impactos de um crescimento acelerado de veículos e acidentes.

Niterói diminuiu o número de acidentes e mortes no trânsito, porém, nossos números ainda não são os ideais quando pensamos na visão Zero, onde o ideal é que nenhuma vida seja perdida em função do trânsito, mas quando comparados a outras cidades do Brasil percebemos o quão importante tem sido o impacto das políticas públicas em prol de uma melhor educação para o trânsito e maior mobilidade.

No entanto, Niterói ainda não conseguiu diminuir os congestionamentos em horários de maior fluxo veicular, fato este vinculado a não possibilidade de aumento da malha viária em alguns bairros com alta densidade populacional e de passagem veicular.

O CAMINHANITESCOLA, inspirado em outros programas que acontecem ao redor do mundo tem a proposta de oferecer uma alternativa de mobilidade e educação segura, saudável, sustentável, participativa, fácil de usar e barata aos pais organizando trajetos/rotas guiados a pé de casa à escola e vice versa com os guias do CAMINHANIT ESCOLA.

A intenção é dar às crianças mais autonomia, (re)despertar a importância de andar a pé na cidade, maior contato com a paisagem urbana, mobiliário urbano e o meio ambiente, além de construir uma visão crítica, participativa e cidadã sobre o trânsito, os modais e as pessoas, e dessa forma construir uma nova relação com a cidade /bairro onde vivem.

Nosso objetivo geral é conscientizar a comunidade escolar sobre o impacto da diminuição do número de veículos circulando em horários de pico, fomentando a diminuição do congestionamento, reduzindo o fluxo de veículos e as filas duplas, estimulando a caminhabilidade, o bem estar, a saúde e o aprendizado significativo dos alunos aproximando as pessoas e criando vínculos afetivos com o entorno.

Como objetivos específicos pretendemos: a) estimular a caminhabilidade e reduzir os congestionamentos; b) tornar espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e sustentáveis; c) priorizar a qualidade de vida e respeito ao meio ambiente.

1.2 O CAMINHANIT ESCOLA é um projeto que tem como propósito incentivar a caminhabilidade e maior mobilidade sempre pensando no deslocamento tranquilo, agradável, seguro e permitindo o aprendizado da autonomia da criança extrapolando os muros da escola com o aprendizado significativo, vivenciado, ou seja, experienciado pelo aluno durante o trajeto/rota. Observar e aprender a aprender, dessa forma a relação com o espaço urbano será modificada pela ação do CAMINHANIT ESCOLA através da caminhabilidade, reduzindo o número de veículos e possibilitando a mudança de comportamento da comunidade escolar, e a mudança de comportamento da sociedade como um todo fazendo com que a caminhada

volte a ser hábito para todos, sempre primando pela segurança, pois a prioridade é a vida.

Fazer os alunos vivenciarem o espaço público colocando-os na rua, desta forma este espaço gradativamente irá se transformar. Nossa meta é ajudá-los a (re)desenhar um novo trajeto, com um novo olhar, criando novos vínculos com o bairro e principalmente com as pessoas que vivem e trabalham no entorno. Dessa forma acaba-se fomentando uma rede de segurança para a circulação dos alunos pelo espaço público; além do aluno sentir-se parte responsável por aquele espaço na conservação, observação e cobrança por melhorias. Os alunos passam a se apropriar da rua e a conviver melhor entre si. Além disso, chegam na escola de um jeito mais tranquilo e saudável, o que contribui para a sua aprendizagem.

O CAMINHANIT ESCOLA tem como concepção internalizada a noção de “direito à cidade” de Henri Lefebvre, definida pelo filósofo como um “direito à vida urbana”, em constante transformação e renovação, e nossa proposta é promover na cidade e comunidades relações de seus habitantes entre si e seus vínculos com seus ambientes permitindo o acesso aos recursos urbanos de forma contínua por diferentes gerações, sempre pensando na sustentabilidade.

Devemos pensar na proteção, regeneração e resiliência dos patrimônios naturais e culturais que compõem o ambiente físico do bairro/entorno/cidade. E viabilizar a convivência harmônica, e vínculos sociais e econômicos emancipadores e inclusivos entre os diferentes indivíduos e grupos que habitam esses espaços, de maneira a permitir que as atuais e futuras gerações possam existir e desfrutar desses recursos de forma igualitária e pacífica. Ser cosmopolita, ou seja, um cidadão do mundo sem perder nossas raízes participando ativamente na “vida” do bairro/comunidade/cidade. Deste modo de forma conjunta teremos um acesso equitativo ao direito à vida urbana.

2 - DESCRIÇÃO GERAL DA PROPOSTA DE SOLUÇÃO

De acordo com as Nações Unidas, em 2009, a população urbana ultrapassou a população rural. Por este motivo, cidades em todo o mundo trabalham para melhorar a mobilidade urbana e investem em projetos e estudos que permitam espaços acessíveis e cada vez mais funcionais, Niterói não é diferente.

Nossa proposta de solução para gradativamente diminuir os índices de congestionamento da cidade, e possamos ter melhor mobilidade é o CAMINHANIT ESCOLA que será um serviço de transporte escolar, tendo como objetivo oferecer à comunidade escolar e gestores públicos uma alternativa de mobilidade segura, saudável, sustentável, participativa com economia de tempo produtivo, fácil de usar e barata.

2.1 O CAMINHANIT ESCOLA será um serviço de transporte escolar alicerçado na caminhabilidade como forma de solução aos índices de congestionamento de Niterói por bairros. Será formado por três guias que atuam de forma conjunta, dois que acompanham o trajeto caminhando, e um denominado CAMINHANIT BIKE, que fará o trajeto em um triciclo de carga; em parceria com um agente de trânsito municipal que estará a frente.

O agente de trânsito terá papel fundamental, pois ele também será um guia, e de forma educativa no caminho ele ensinará dia a dia o significado das sinalizações, sejam elas verticais, horizontais e sua importância para uma mobilidade segura e eficiente. Dessa forma, pela problematização e experiência *in loco* possibilitará aos alunos uma aprendizagem significativa, colocando em prática o Código de Trânsito Brasileiro, em especial o artigo 74 e 76 do CTB¹, mas de forma prática, o que faz com que os alunos tenham maior aprendizado.

2.2 Para a implementação do CAMINHANIT ESCOLA temos como etapas iniciais a apresentação e discussão do projeto à comunidade escolar e gestores de órgãos públicos ligados a mobilidade, educação, meio ambiente, acessibilidade e saúde.

Num seguinte momento buscaremos apoio e parceria para efetivarmos nossa proposta de solução como um projeto piloto para que possamos mensurar sua viabilidade e eficácia. Baseado nos estudos existentes nos órgãos públicos sobre o índice de congestionamento por bairros; escolheríamos um bairro para iniciar este projeto.

Para eficiência de implementação teríamos que capacitar, treinar e sensibilizar esses futuros guias do CAMINHANIT ESCOLAR.

Em termos normativos para uma capacitação, é importante observar que o Brasil, já conta com instrumentos legais para a promoção de cidades e

¹Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito [...]; Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação [...]

comunidades sustentáveis que são reconhecidos internacionalmente como inovadores.²

2.3 Para a capacitação dos guias que irão trabalhar no CAMINHANIT ESCOLA a proposta é realizar uma parceria público privada, ou seja, receberão dos coordenadores pedagógicos das escolas engajadas no projeto em conjunto com a secretaria de educação, a primeira formação didático-pedagógica e dos gestores públicos, as formações seguintes: da secretaria responsável pelo trânsito, a formação em relação ao Código de Trânsito Brasileiro tendo como base a parte teórica da Portaria nº 94/17(DENATRAN); da secretaria de mobilidade, a formação sobre a gestão dos projetos urbanos; da secretaria do meio ambiente, a formação em educação ambiental e da secretaria de acessibilidade, a formação comportamental em relação às pessoas com deficiência.

Pela formação os guias que trabalharão no CAMINHANIT ESCOLA tornar-se-ão multiplicadores da metodologia de trabalho à comunidade escolar incentivando pelo exemplo outros responsáveis que indiretamente acompanhariam o trabalho a trocar o carro pela caminhada, e dessa forma como resultado a redução gradativa da circulação de veículos nas horas de pico de grande congestionamento, além da não formação de filas duplas e triplas que ocorre na maioria das portas das escolas, causando grande impacto na mobilidade da cidade.

A definição de rotas/trajetos, bem como os pontos de encontro serão estipuladas em conjunto com os guias do CAMINHANIT ESCOLA, gestores públicos envolvidos e a comunidade escolar(responsáveis e representantes das escolas), pois, o engajamento dos agentes de interesse é primordial no mundo contemporâneo tendo em vista uma maior fiscalização e monitoramento.

Ressaltamos que a escolha do itinerário é muito importante, pois será uma construção coletiva e uma contribuição urbanística e de redesenho da caminhabilidade na cidade, em um futuro próximo. A longo prazo, pretende-se com o CAMINHANIT ESCOLA uma transformação dos espaços públicos, tomando como referência a teoria das janelas quebradas, e com o olhar apurado dos alunos melhorarmos dia-a-dia o bairro, sem esquecer nosso objetivo maior que é a redução do índice de congestionamento.

² Em relação a isso, vale citar o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e o Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089/2015). Além disso, a criação do Ministério das Cidades e a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) também são considerados importantes passos na consolidação de estratégias rumo à concretização do ODS 11. Outros quadros jurídicos como o Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei nº 8.069/1990) e o Marco Legal da Primeira Infância (Lei nº 13.257/2016), o Estatuto do Idoso (Lei nº 10.741/2003) e o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015) servem de limites e estabelecem regras para a proteção e promoção do acesso aos espaços urbanos de grupos considerados vulneráveis, e em relação à proteção e gestão dos recursos ambientais, há ainda que se mencionar a Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981) e Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010) e o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9503/1997) e as Resoluções do CONTRAN.

Com a adesão da comunidade escolar ao projeto pretende-se como resultados a redução do índice de circulação de veículos nos horários de pico que causam o congestionamento nos bairros e na cidade, e assim a redução da poluição, redução de custos em relação ao transporte escolar, diminuição do sedentarismo infantil estimulando a caminhabilidade e um novo olhar e pensar a cidade e a mobilidade.

O distanciamento máximo será de 2.5km e a faixa etária de participação são alunos de 4 a 13 anos.

2.4 Para a implementação de nossos serviços começaríamos em um bairro central da cidade com grande índice de congestionamento e que as mudanças na mobilidade causam impacto em toda a cidade: Icaraí, bairro de ligação, com vias arteriais, coletoras e locais (artigo 61 CTB). Diferentes velocidades com grande fluxo de veículos e permanente circulação de pedestres.

Bairro com muitas escolas municipais, particulares e universidades dessa forma grande circulação de alunos, o dia inteiro. Com grandes centros comerciais e médicos. Cabe ressaltar que é um bairro que concentra o maior número de idosos de Niterói, de acordo com as estatísticas.

Buscamos informações em relação ao número de alunos por escolas e o número de responsáveis que usam os veículos para irem levar/buscar seus filhos, além de uma pesquisa sobre a média da distância da escola até a casa. E em um estudo real e específico temos uma escola da cidade de Niterói como referência, a Escola X:

Escola X	Número de alunos
Alunos matriculados	2204
Moram próximo a escola	1700
Vão de carro para a escola	900

Tabela I- Escola Modelo

Com o engajamento desta escola inicial, caso 100 responsáveis inicialmente aderirem ao serviço do CAMINHANIT ESCOLA, teríamos de imediato, menos 100 veículos no horário de entrada/saída da escola, o impacto nos índices de congestionamento local seriam sentidos, e a mobilidade melhoraria a medida que, mais pais aderirem a esta opção de transporte.

Se em cada bairro da cidade estabelecermos um projeto piloto considerando inicialmente uma adesão de 50 pessoas por bairro, diminuiríamos 50 carros por bairros nos horários de entrada e saída escolar, que coincidem com os horários de altos índices de congestionamento.

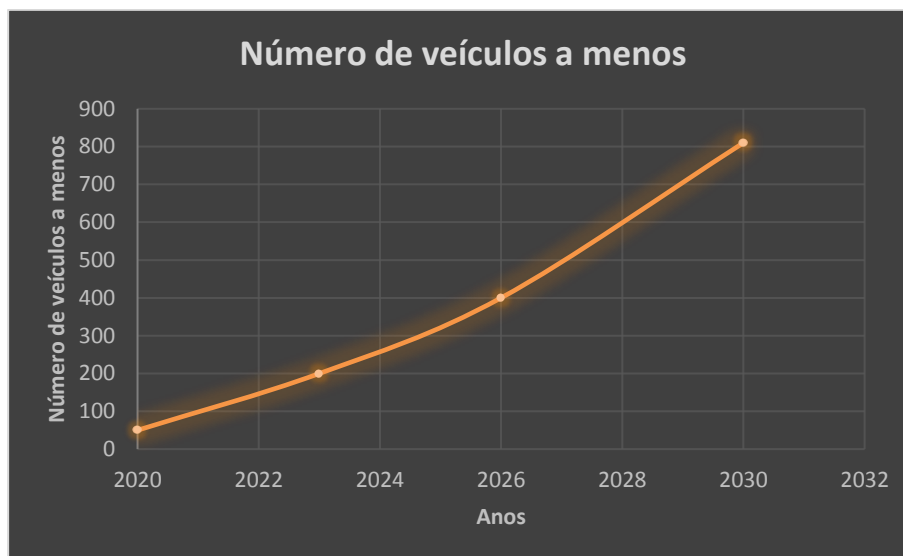


Gráfico IV- Número de veículos a menos

Considerando a mobilidade da cidade como um todo, teríamos um impacto positivo, pois o número de carros nas ruas seria reduzido, conseqüentemente redução de gases poluentes e ganharia-se mais tempo no deslocamento, os atrasos não ocorreriam por causa do excesso de veículos, o que ocasionaria maior tranquilidade durante o deslocamento. Com o trânsito tendo maior fluidez o transporte público fluiria melhor, pois teria os corredores livres para sua passagem com segurança, e assim as pessoas optariam mais em usá-los.

2.5 Como resultados do CAMINHANIT ESCOLA pretende-se reduzir os valores de transporte escolar para os responsáveis envolvidos a fim de ampliar a oferta do serviço, ressaltando principalmente os benefícios desta nova opção de transporte para os alunos. Caminhar em si é algo ótimo. É algo que queremos promover. Engajando a comunidade escolar, os gestores públicos, sociabilizando o projeto para sua viabilidade, diminuindo o número de veículos por bairros nos horários de entrada / saída das escolas, que coincidem com os horários dos picos de congestionamento, gerando saúde, diminuindo também o índice alto de obesidade infantil, propiciando durante o trajeto a aprendizagem significativa, o contato com o meio ambiente e o desligamento dos alunos de seus tablets e celulares, já que terão como guia um agente de trânsito municipal e em conjunto passam a analisar situações concretas do dia a dia, dos comportamentos dos modais e as relações humanas no trânsito.

Todos os alunos, assim como os guias do CAMINHANIT ESCOLA usarão coletes de identificação fornecidos pelo órgão público, no nosso caso a secretaria responsável pelo trânsito, uma das parcerias que será estabelecida para a efetivação da opção do serviço. As escolas poderão colocar suas identificações nos coletes, como forma de parceria, e também para facilitar a identificação das crianças por escolas, além é claro que todas as crianças usarão a identificação que será fornecida pelo CAMINHANIT ESCOLA através do cadastro que será realizado com a comunidade escolar e pela gestão do CAMINHANIT ESCOLA.

As parcerias não se limitarão apenas a comunidade escolar, gestão pública, com planejamento convidaríamos empresa/marcas em geral (roupas, bicicletas, comidas, carros etc.) que queiram mais do que simplesmente vender seu produto, mas que pensem além tempo, ou seja, que também tem como foco e preocupação soluções e ideias em mobilidade urbana e meio ambiente, sempre respeitando o estatuto da Criança e do Adolescente.

Pensando na segurança e usando a tecnologia os responsáveis, escolas e gestores públicos envolvidos poderão acompanhar o trajeto por duas formas: através do GPS, instalado no triciclo de carga do CAMINHANIT BIKE, que ficará responsável em acompanhar o comboio de bicicleta e recolher em sua caçamba as mochilas e lancheiras dos alunos; e por aplicativo de celular, pois o CAMINHANIT ESCOLAR com suas parcerias desenvolverá um aplicativo, que os responsáveis terão acesso a localização de seus filhos.

O CAMINHANIT ESCOLA será todo construído de forma coletiva, participativa direta dos agentes de interesse e terá um regimento/código de conduta, uma regulamentação e um contrato a ser assinado entre as partes; entre os alunos e os guias também se realizará um código de conduta, mas receberá outro nome: “os combinados”. Caminhar junto é mais seguro e traz muitos benefícios para quem participa e também para a cidade; na chuva os guias do CAMINHANIT ESCOLA redobrarão a atenção e o ritmo da caminhada ficará mais lento, dessa forma será modificado os horários nos pontos de encontro, pois a pontualidade nas escolas é muito importante.

A comunicação entre responsáveis e os guias do CAMINHANIT ESCOLA será primordial, será muito importante comunicar faltas e atrasos, pois se o atraso for pequeno, e não prejudicar o horário do grupo na chegada da escola, pode-se esperar um pouco, caso contrário o aluno deverá ir à escola com um adulto responsável.

Nossa opção de serviço será inclusivo, e crianças com mobilidade reduzida também poderão participar. No caso do cadeirante, ele terá um guia do CAMINHANIT ESCOLAR para dar todo o suporte durante o deslocamento, neste caso quando há cadeirantes no comboio, o número de guias aumenta para quatro, além do agente de trânsito municipal, pois o cadeirante necessita de um guia exclusivo.

É importante lembrar que em Niterói a gestão pública conseguiu reduzir os acidentes e mortes no trânsito, quando os números são comparados a outros municípios. Mundialmente temos o grande problema de crianças que morrem diariamente vítimas do trânsito, em nosso município este número de ocorrência é extremamente pequeno, visto os investimentos da gestão pública.

2.6 No que tange ao nosso serviço de transporte que terá como alicerce a caminhabilidade com a passagem de nossos alunos pedestres por caminhos seguros em conjunto os agentes de interesse redesenharemos a caminhabilidade e trajetos, ou seja, um dos resultados potenciais e imediatos será o redesenho do bairro através dos trajetos/rotas estipulados em conjunto comum planejamento e melhora sistemática na infraestrutura local pensando

nas pessoas, no meio ambiente, na educação e fiscalização, além é claro do monitoramento pelos agentes de interesse.

Medidas de segurança viária, medidas ambientais, de acessibilidade pelos gestores públicos e, um outro olhar, por parte dos agentes de interesse em relação a mobilidade. Tomaremos como princípio fundamental a acionabilidade do nosso serviço para os resultados da implementação, ou seja, a aplicação na prática, originando uma ação, em imediato a ação é o (re)descobrir a caminhabilidade no bairro com a mobilidade urbana sustentável em conjunto com projetos de políticas de segurança, transporte e circulação que visará proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte de forma efetiva, integrada (BHLS), que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, com base nas pessoas e não nos veículos.

Com esta simples ação, execução do serviço do CAMINHANIT ESCOLA teremos como intenção desestimular o uso intensivo do transporte particular; levar em conta o planejamento integrado dos bairros, redução do consumo de energia e o uso de energia alternativa, no caso a do próprio corpo, diversificar as opções de transporte levando-se em consideração a intermodalidade e reduzir os impactos ambientais.

Em relação as condições climáticas os serviços do CAMINHANIT ESCOLA não serão afetados, pois como as distâncias não são longas é possível caminhar até a escola; para isso teremos os chamamos de COMBINADOS, ou seja, uma regulamentação do serviço do CAMINHANIT ESCOLA, já citado anteriormente. A recomendação na chuva é seguir equipados com galochas, capas e guarda chuvas. Neste caso as filas triplas, serão reduzidas para filas duplas para que as calçadas fiquem mais livres para os pedestres, pois a construção de um trânsito mais educado e sociável começa por onde cada um está, e neste caso somos pedestres.

2.7 Os custos para colocar o projeto em execução foram estimados levando em consideração grupos de 30 alunos por deslocamento conforme a seguinte Tabela 2, tendo como resultado um custo efetivo para os responsáveis dos alunos de, aproximadamente, R\$ 100,00 reais por mês por aluno, além dos custos de implantação de, aproximadamente, R\$ 77,00 por aluno.

Descrição dos Gastos	Valor/Grupo
Agente de trânsito municipal	Convênio com o município
3 Guias	3x 998,00/mês
1 Triciclo	1800,00
Material Gráfico e de sinalização	500,00
Custo total	2.994,00/ Mês + 2.300,00

Tabela II - Custos por Grupo

Tanto na concepção de novos projetos/empreendimentos quanto nas demandas de sua aprovação por agentes de interesse, gestores e do município como um todo tem-se critérios para o desenvolvimento e aceitação.

2.8 Entendemos que nossa principal barreira será a mudança de paradigma dos próprios agentes de interesse e as tensões a serem superadas, sendo a segurança, uma das primordiais para de fato termos o direito à cidade, quando atualmente no mundo contemporâneo estamos mais cerceados pelas grades de nossos condomínios e trancas dos carros.

Vivemos uma crise urbana através do aprofundamento das desigualdades sociais e da extensão da segregação espacial, o que tem trazido à tona as insurgências e com parcela significativa da sociedade nas ruas questionando a ação da gestão pública. Desta forma só com uma ação que visa o futuro da sociedade a partir da análise das contradições que geram a desigualdade presente e vivida no cotidiano poderemos transformar a realidade e superarmos as tensões.

Retomando Lefebvre e sua concepção de direito à cidade "é uma ideia-força para práticas que, ao negarem a segregação, ampliam o campo do possível e ensaiam uma reinvenção da vida social urbana", o CAMINHANIT ESCOLA é a ação para essa transformação e tem sua postura amparada pelas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS) e da Lei que a institui (Lei nº 12.587/2012), como evidenciam os artigos a seguir:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (...)

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (...) (Lei nº 12.587/2012).

O CAMINHANIT ESCOLA tem o pensamento na construção de um futuro em comum, coletivo sempre pensando em maior mobilidade e incentivo de outros meios de transporte não motorizado além da caminhabilidade, ocupação dos espaços públicos como crescimento das vagas vivas fixas e a necessidade de maior implantação de rotas cicláveis (ciclovias ou ciclofaixas) e de equipamentos para a guarda das bicicletas, tais como paraciclos e mais bicicletários, um dos desafios a ser discutido.

A infraestrutura, ou seja, o desenho dos bairros, como a melhoria das sinalizações horizontais e verticais, suas conservações são desafios a serem superados com a parceria dos gestores públicos, pois os alunos, guias e os agentes de interesse seriam os olhos dos gestores para possíveis mudanças, sempre baseadas no diálogo e construção coletiva.

As condição climática, inicialmente pode ser considerada uma barreira, mas o CAMINHANIT ESCOLA tem como proposta percorrer pequenas distâncias (no máximo 2.5 km), além de regulamentação para esta ocasião específica, dessa forma o desafio é a adesão dos agentes de interesse ativos, ou seja os responsáveis.

Ao longo da execução do serviço do CAMINHANIT ESCOLA o redesenho local acabaria sendo realizado de forma natural e o reconhecimento pela prática da importância do deslocamento dos pedestres. Proposições como melhorias nas calçadas: largas, livres de obstáculos e completas, e a promoção da mobilidade dos pedestres e ciclistas seriam gradativamente realizadas pelas parcerias público / privadas dos agentes envolvidos.

As Nações Unidas definiram os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) como parte de uma nova agenda juntamente com o trabalho dos ODM(Objetivos de Desenvolvimento do Milênio) e juntos tem como meta não deixar ninguém para trás.

No entender do CAMINHANIT ESCOLA, a palavra que mais nos representará enquanto empresa, e a nossa parceria público privada é a palavra de origem africana na língua Zulu (pertencente ao grupo linguístico bantu) é UBUNTU e significa "Sou o que sou pelo que nós somos", ou seja, uma pessoa é uma pessoa através (por meio) de outras pessoas".

Ubuntu é uma palavra que apresenta significados humanísticos como a solidariedade, a cooperação, o respeito, o acolhimento, a generosidade, entre muitas outras ações que realizamos em sintonia com a nossa alma (com o nosso ser interno), buscando o nosso bem-estar e o de todos à nossa volta. Nelson Mandela disse uma vez que a palavra UBUNTU não significa que uma pessoa não se preocupe com o seu progresso pessoal. A questão é: o meu progresso pessoal está ao serviço do progresso da minha comunidade, da minha cidade? Isso é o mais importante na vida. E se uma pessoa conseguir viver assim, terá atingido algo muito importante e admirável.

Da mesma forma pensava Aristóteles Para ele, progredir ou ser do bem, não é pensar de forma individual, mas sim de forma coletiva, dessa forma compreendemos que o bem para os seres humanos não deve ser alcançado individualmente e, sim, em coletivo, por toda a cidade, pois somos cidadãos.

Em nossa contemporaneidade e total desenvolvimento devemos recorrer ao passado e reaprender a nossa própria história para conseguirmos evoluir, não apenas como seres humanos, mas nos mantermos vivos e principalmente mantermos vivo o planeta em que vivemos, e só conseguiremos fazê-lo repensando nossas ações e condutas. O começar por nosso bairro / cidade é a ação que fará a diferença.

ANEXO I

CRONOGRAMA

Etapas	Meses do ano						
	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Jan	Fev
Apresentação e discussão do projeto à comunidade escolar e gestores de órgãos públicos ligados a mobilidade, educação, meio ambiente, acessibilidade e saúde.	X	X					
Busca de apoio e parceria para efetivarmos nossa proposta de solução como um projeto piloto para que possamos mensurar sua viabilidade e eficácia		X	X				
Capacitação, treinamento e sensibilização dos guias do CAMINHANIT ESCOLA.				X	X	X	
Definição de rotas/trajetos, bem como os pontos de encontro serão estipuladas em conjunto com os guias do CAMINHANIT ESCOLA, gestores públicos envolvidos e a comunidade escolar (responsáveis e representantes das escolas),					x	x	
Estabelecimento de parcerias com a comunidade escolar, gestão pública e empresa/marcas (roupas, bicicletas, comidas, carros etc.)					x	x	
Discussão/elaboração e apresentação do regimento/código de conduta e o contrato de prestação de serviço entre as partes					X	x	
Início do serviço do CAMINHA NIT ESCOLA							X

III – REFERÊNCIAS

BRASIL ACESSÍVEL. (2006) Caderno 2 - *Boas Práticas em Acessibilidade*. Ministério das Cidades. Brasília-DF.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. *Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília-DF.

_____. Lei nº 9503 de 23 de Setembro de 1997. *Código de Trânsito Brasileiro*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. acesso em 05-05-2019.

COSTA, Marcela da Silva. *Um índice de mobilidade urbana sustentável*. 2008. Tese (Doutorado em Planejamento e Operação de Sistemas de Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008. doi:10.11606/T.18.2008.tde-01112008-200521. Acesso em: 2019-05-05.

HARVEY, David. *O Direito à cidade*. Disponível em: <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/o-direito-a-cidade/>. Acesso em 05.05.2019.

LEFEBVRE, Henri. Le droit à la ville. In: *L'Homme et la société*. Année 1967, n. 6, pp. 20-35. Disponível em: Acesso em 05.05.2019

ONU. *Dois terços da população mundial devem viver em cidades até 2030*. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2016/05/1551541-dois-tercos-da-populacao-mundial-devem-viver-em-cidades-ate-2030>. Acesso em 05.05.2019.

PARSONS, Sarah. *A mulher que redesenha ruas para salvar a vida de crianças*. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/05/mulher-que-redesenha-ruas-para-salvar-vida-de-criancas>. Acesso em 05.05.2019.

SCHÜTZER, Kléber. *A percepção do pedestre sobre a qualidade da paisagem urbana*. 2010. 79 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Exatas e da Terra) - Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2010.