

É hora de devolver parte do espaço público às crianças para apoiar seu desenvolvimento social, cognitivo e emocional. Actualmente, a maior parte do espaço público é ocupado por veículos motorizados. - O projecto METAMORPHOSIS começa a usar esse grande potencial de espaço e o transforma com as necessidades das crianças em mente. O lema é mudar o espaço da máquina para o espaço das pessoas.

Descrição do Problema

Jan Gehl, o urbanista dinamarquês de renome, que aconselha cidades em todo o mundo, afirmou repetidamente que o indicador mais simples e confiável para a qualidade de vida em uma cidade é o número de crianças presentes em ruas e praças. Quando muitas crianças estão na rua, isso prova que uma cidade é planeada em escala humana e velocidade humana - e não para as necessidades do automóvel. E quando uma vizinhança é amiga da criança também é bem projectada para todos os outros.

O bem-conhecido “placemaker” David Engwicht afirma que “CASA” não é um local, mas

sim um sentimento. “No passado, essa sensação de lar não se limitava apenas à casa em que se morava, mas abrangia toda a aldeia ou toda a cidade. À medida que as crianças amadureciam, eles exploravam seus bairros em círculos cada vez mais amplos, incorporando cada vez mais essa área em seu sentimento de pertença. No entanto, a vida moderna viu um dramático encolhimento do espaço que as pessoas consideram seu território de origem. ”O planeamento urbano do último meio século foi fortemente orientado para o tráfego motorizado - levando a alguns resultados desastrosos: projecto de escala não humana ruas e praças, redução da qualidade de vida e aumento de acidentes, ruído e poluição. A UE sublinhou estes problemas e possíveis soluções em vários documentos políticos. Isso não quer dizer que também não haja desenvolvimentos positivos, mas estes são principalmente focados nos centros das cidades. Considerando que a clara maioria dos distritos urbanos e bairros da cidade na Europa ainda tem um design muito orientado para carros e, portanto, menos crianças nas ruas e um nível mais baixo de vida nas ruas.



Uma das mais de 180 ruas vivas dentro da cidade de Freiburg (Alemanha)

Como funciona

O principal objectivo do projecto METAMORPHOSIS é transformar as vizinhanças voltadas para o carro em bairros amigos das crianças, obtendo mudanças comportamentais e um aumento na qualidade de vida. Esta abordagem única e inovadora do projecto é construída

em torno da ideia de envolver as crianças não apenas em certos aspectos do projecto, mas para torná-los agentes importantes pela primeira vez durante todos os estágios do projecto. O projecto envolverá crianças de 3 a 18 anos, com a faixa etária principal envolvida sendo crianças entre as idades entre os 6 e os 16.

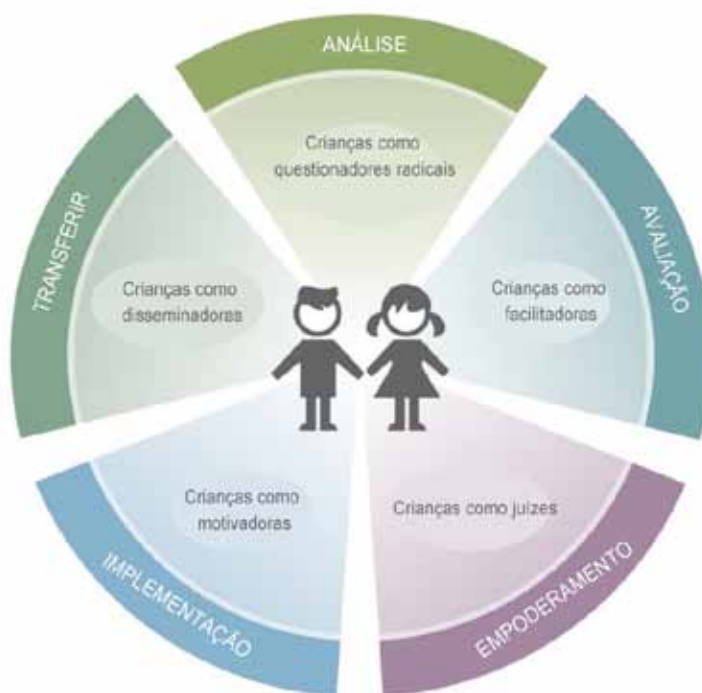


Figura 2: papéis das crianças durante o Projecto METAMORPHOSIS descrevendo a metodologia do project

1. No início do projecto - durante a fase de análise - as crianças são incluídas na construção de uma visão para tais transformações de seus bairros. Realizando workshops e envolvendo os usuários finais, incluindo crianças, e as partes interessadas com métodos de construção da visão, como viagem no tempo ou mapeamento da visão, as transformações são alcançadas. As crianças, especialmente as crianças pequenas, podem questionar tudo. Essa habilidade é utilizada para investigações e análises locais. As escolas integram esse trabalho em suas actividades educacionais regulares, como em aulas de desenho ou escrita.
2. Com base no resultado da fase de análise e criação de visão, os parceiros do projecto estabelecem, por ex. planos de transformações temporárias do espaço viário junto com as crianças durante a fase de implementação. Tais encerramentos temporários incluem “rua de férias” ou “rua de aniversário” ou intervenções como a transformação temporária do espaço de estacionamento, por ex. para um pequeno-almoço público etc. Durante esta fase, os parceiros do projecto implementam, por ex alocação temporária de estradas para crianças em conjunto com crianças, por ex. usar o ambiente escolar como um laboratório de inovação para ruas vivas e aulas ao ar livre ou para actividades ou brincadeiras na rua; isso é feito

com professores ou organizações infantis. Alternativamente, um grupo de bairro realiza o planeamento de workshops. Também se espera que as crianças se comuniquem com seus pais sobre as medidas. A maioria dos adultos considera a segurança e protecção das crianças no espaço público como uma prioridade. Portanto, é provável que as medidas do projecto que visam aumentar a segurança das crianças no espaço viário encontrem a aprovação dos parceiros.

3. Durante a fase de avaliação, as crianças actuam como juizes das medidas implementadas. Eles estão envolvidos em “investigações” (contagem e observação) na área relacionada com o uso do espaço da estrada antes, durante e após a intervenção. Como parte de suas actividades escolares, eles também colectam feedback dos residentes (adultos) (entrevistas) sobre os planos e possíveis ideias para implementação. Os resultados das investigações e a experiência dos encerramentos temporários são discutidos em um grupo de discussão moderado por crianças - dessa forma, eles trabalham em uma lista de mais / menos para adaptação e implementação regular.

4. Adaptando as intervenções de forma a permitir a sua ritualização ou transferência para outros bairros ou cidades, as crianças agem como motivadoras. Para conseguir isso, as crianças também são equipadas com vários programas de treino (oficinas de conserto de bicicletas e treino de bicicletas) para que as novas habilidades aprendidas sejam fortalecidas. Ao mesmo tempo, o projecto desenvolve outras ferramentas de capacitação para capacitar diferentes grupos de partes interessadas. Por exemplo, ferramentas são criadas para apoiar as inovações do projecto, por exemplo, currículos de professores e

materiais didácticos nas escolas para a informação de crianças em outras escolas.

5. Durante a Fase de Divulgação, factos e números, mas também histórias e imagens impressionantes que foram recolhidas durante o projecto e avaliadas por crianças e parceiros do projecto, são usadas para disseminar as acções.

Benefícios - e para quem eles são

Ruas calmas, habitáveis e, portanto, um comportamento de mobilidade mais activo levam a:

- Residentes mais saudáveis (devido a estarem mais propensos a andar e andar de bicicleta)

Crianças de 5 anos e seus pais

Fonte: Hüttenmoser 2002

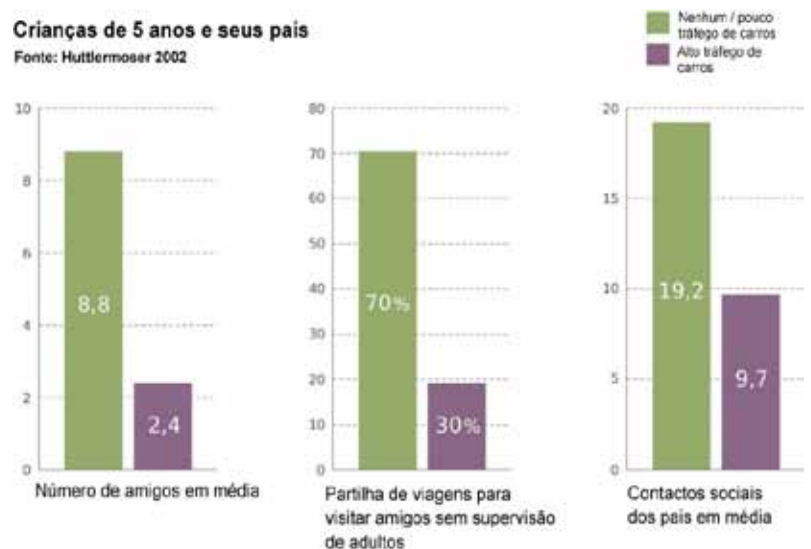


Figura 3: O tráfego de carros influencia o número de amigos e contactos sociais (Fonte: Estudo de Hüttenmoser 2002)

- Melhor desenvolvimento das habilidades das crianças (físicas, emocionais e sociais)
- Um aumento do espaço pessoal para interações (especialmente para crianças) e, portanto, para um aumento de contactos sociais (número de amigos e número de visitas no bairro)

Hüttenmoser, M., Sauter, D., *bewegungsraum – Spielraum – Strassenraum*. em: Marie Meierhofer-institut für das Kind (Hrsg.): *Und es bewegt sich noch! Und Kinder* nr. 70 Zürich 2002

- Uma diminuição de viagens de lazer e compras devido à melhoria das condições para passar o tempo na área
- Aumento da segurança e segurança percebida
- Um bairro mais limpo em relação à qualidade do ar e menos ruído.

O papel dos bairros para as crianças e o papel que as crianças podem desempenhar no desenvolvimento do bairro:

- A mobilidade independente e segura é uma pré-condição importante para um desenvolvimento físico e mental saudável das crianças. Se não for garantido, o desenvolvimento, as habilidades e o comportamento social das crianças ficarão em risco
- As crianças são um catalisador muito forte para contactos e redes de bairro e podem quebrar preconceitos e velhas formas de pensar
- As crianças podem ajudar a desenvolver emoções positivas para o bairro (e essa é uma questão fundamental, já que o comportamento e as decisões são em grande parte determinadas pelas emoções, e apenas em um grau muito menor por argumentos racionais, como custo-benefício).

Portanto:

- As crianças podem encontrar facilmente um caminho directo para os “corações dos pais”
- Ser contra as necessidades e desejos das crianças não é socialmente bem aceite.

Desvantagens, riscos

No projecto METAMORPHOSIS, o perigo pode ser representado pelo facto dos espaços de estacionamento serem reduzidos devido às medidas e implementações do projecto. Mas, seguindo a lógica do projecto - procurar a redução do espaço público dedicado aos carros - este é um sucesso do projecto. Assim, as desvan-

tagens criadas são principalmente importantes para os cidadãos que querem estacionar seu carro no bairro. Eles devem caminhar por uma certa distância, como os usuários do transporte público, que geralmente precisam caminhar até a próxima paragem do transporte público. Portanto, é menos uma desvantagem, mas mais uma medida que melhora a imparcialidade de acesso entre os diferentes modos de transporte.

Os pais podem considerar perigoso demais para seus filhos brincar nas ruas. Portanto, o projecto fornece material informativo sobre as vantagens das medidas do projecto através de instituições educacionais e escolas.

Análise das partes interessadas - quem são os impulsionadores, quem são os adversário

As crianças não têm nenhum poder formal e, normalmente, não existem estruturas para participarem na preparação ou tomada de decisões da decisão municipal. Em algumas cidades, as organizações infantis desempenham um papel de apoio às crianças e de suas necessidades, ao passo que em algumas cidades há também parlamentos para crianças que permitem um modo mais estruturado de participação infantil. No entanto, o tema da transformação do espaço do carro para o espaço das crianças não está na sua agenda. Professores do pré-escolar e das escolas que geralmente estão interessadas no desenvolvimento de crianças podem ser condutores de intervenções na estrada e na transformação do espaço da estrada.

Mas o lobby para os privilégios de espaço dos usuários de carros é muito forte. Especialmente os donos de lojas e associações de lojas, como a câmara de comércio, muitas vezes vêm o direito de dirigir e, especialmente, o estacionamento como um “direito humano”. Além disso, os meios de comunicação são fortes defensores dos privilégios de uso do carro. Eles são frequentemente influenciados pela enorme quantidade de dinheiro publicitário da indústria automobilística que também pode levar a artigos de apoio, especialmente em meios de comunicação de rua.

As crianças são frequentemente vistas como um grupo da população que deve ser educado para respeitar as leis de trânsito para proteger suas vidas. Muitas organizações de segurança infantil não abordam a fonte de perigo, mas tentam educar as crianças para evitar possíveis vítimas. Seguindo essa lógica, eles promovem equipamentos de segurança como reflectores ou capacetes de bicicleta etc. A ideia principal deste grupo é manter os privilégios dos carros inalterados, ao mesmo tempo em que insiste que o segmento vulnerável da população precisa se adaptar às necessidades do sistema transporte motorizado.

Investigadores como Marco Hüttenmoser, que tem o desenvolvimento saudável das crianças como campo de pesquisa, podem contribuir com factos que sustentam uma mudança na prioridade do uso do espaço urbano.

Os resultados da investigação mostram que as crianças que podem brincar nas ruas no seu

bairro se elevam mais em relação ao desenvolvimento emocional e cognitivo do que as crianças que ficam em casa ou que são levadas de uma actividade para outra. Hüttenmoser sugere mudar o sistema do carro e reduzir os privilégios para o uso do carro é ajudar nossos filhos a se desenvolverem de maneira saudável.

Enquadramento jurídico

O investigador Suíço Hüttenmoser declara: “As leis de bem-estar animal Suíço estipula que as galinhas precisam ter um espaço para se movimentar ao ar livre. Para nossos filhos, não temos nenhuma disposição legal”.

No que diz respeito ao enquadramento legal, pode referir-se aos direitos internacionais das crianças que estão estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos da Criança, autenticados por quase todos os países do mundo e pelos códigos de estradas nacionais que cobrem principalmente o tema do espaço público para crianças.

Convenção sobre os Direitos da Criança.



As nações Unidas classificam os direitos delineados na Convenção sobre os Direitos da Criança como os 3 Ps: Provisão, Protecção e Participação

- **Provisão:** As crianças têm o direito a um padrão de vida adequado, cuidados de saúde, educação e serviços, brincadeiras e recreação. Estes incluem uma dieta equilibrada, uma cama quente para dormir e acesso à educação.
- **Protecção:** As crianças têm o direito de se proteger contra abuso, negligência, exploração e discriminação. Isso inclui o direito a lugares seguros para as crianças brincarem; comportamento construtivo da criança, e reconhecimento das capacidades em evolução das crianças.
- **Participação:** As crianças têm o direito de participar de comunidades e ter programas e serviços para si mesmas. Isso inclui o envolvimento das crianças em programas comunitários, actividades de voz juvenil e envolvimento de crianças na tomada de decisões.

O direito de ter lugares seguros para brincar e recriar está relacionado com a questão da realocação do espaço viário para o brincar das crianças.

Códigos de estradas nacionais

Os códigos das estradas de muitos países oferecem a possibilidade de introduzir zonas residenciais / ruas vivas / ruas de jogo. Geralmente nestas ruas as crianças podem brincar, e os carros são restritos e precisam se mover na velocidade dos pedestres. A cidade alemã de Freiburg (230.000 habitantes) oferece mais de 180 zonas dessas zonas para crianças.

Alguns códigos de estrada permitem zonas de encontro ou áreas de espaço compartilhado com um máximo de velocidade de 20km / h para veículos motorizados e prioridade para pedestres.

No campo dos estacionamento na rua, o enquadramento jurídico é muito fragmentado. Às vezes, as cidades têm a possibilidade de influenciar isso, mas às vezes as leis regionais estão em causa. Em muitas cidades, existe um procedimento sobre como transformar o espaço de estacionamento em espaço comercial, como cafés de rua ou espaço de venda ao ar livre para lojas. Para uso não comercial, o enquadramento legal e os procedimentos de subsídio são menos desenvolvidos. Mas em cada vez mais cidades, a transformação temporária de vagas em estacionamento está se tornando popular. A cidade de Viena ainda fornece orientações para pessoas interessadas em se candidatar a estacionamento e oferece o espaço gratuitamente.

Em alguns códigos de estradas, como na Bélgica, existe a possibilidade de fechar ruas residenciais durante duas semanas por ano, por exemplo, as cidades de Ghent e Lovaina fizeram uso deste regulamento. Veja também na seção de estudo de caso.

Opções de políticas para cidades

Cada cidade do projecto realizará uma análise do PMUS existente (ou de documentos de planeamento equivalentes). Com base nessa análise, será determinado em que medida a integração pode ser formalmente alcançada.

Para a integração, são considerados os dois elementos:

- **Integração de texto:**
 - Como as novas estratégias de METAMORPHOSIS precisam ser descritas - em que extensão, profundidade, formato e quais dados são necessários?
- **Integração política / processual / administrativa:**
 - Como a decisão política para tal modificação pode ser alcançada? Quais etapas administrativas e processuais são necessárias? Como os recursos (trabalho e finanças) podem ser reser-

vados (também para gerenciamento, monitorização e avaliação)? Cada cidade de METAMORPHOSIS desenvolve um plano para a integração das novas e inovadoras estratégias no SUMP.

Quem (na administração da cidade) tem que lidar com iss

Em algumas cidades, o departamento social toma a iniciativa e oferece o serviço de ruas de jogo temporárias aos seus cidadãos. Bons exemplos para esta estratégia são as cidades alemãs de Griesheim, Frankfurt e Bremen. A capital austríaca, Viena, também oferece um programa de rua para jogar e orientações sobre como se candidatar a fechamentos temporários de ruas. Normalmente, a permissão para fechar a estrada deve ser emitida pelo departamento de

estradas. Mas outros departamentos que são responsáveis pela permissão do evento ou pela reorganização das rotas de autocarros, caso uma linha de autocarros circule na rua, também podem ser afectados. Se uma cidade está realmente interessada em tornar mais fácil para os seus cidadãos começar com a realocação do espaço viário para o uso de crianças, então eles oferecem uma solução “pare uma loja” para seus cidadãos. Isso significa que o cidadão interessado deve abordar apenas um ponto de contacto central para solicitar uma transformação de fechamento de estrada ou espaço de estacionamento e recebe a resposta de lá. Toda a documentação administrativa com outros departamentos é realizada internamente por este departamento e é mantida a um mínimo para o candidato.



Boas / Más prácticas (exemplos breves)

Cidade jogável (“bespielbare Stadt”) acima Griesheim (Alemanha, 27.000 habitantes)

A cidade de Griesheim redesenhou suas ruas para o uso por crianças. A cidade instalou cerca de 100 objectos e esculturas em rotas escolares para dar às crianças a oportunidade de experimentar e explorar seu caminho para a escola de maneira diferente. Esses objectos foram projectados para relaxar, brincar, pular e subir ou para tornar o caminho mais fácil de recordar.

Em Griesheim, as pessoas podem solicitar um fechamento temporário de estradas com muita facilidade, abordando o departamento social usando um formulário que o município oferece a todos os cidadãos interessados. Há apenas uma obrigação: o requerente também tem que informar seus vizinhos na rua - mais uma vez a cidade oferece uma carta pré-projectada para ajudar o solicitante.

The playing streets of Vienna



As crianças têm prioridade nas ruas de jogos de Viena. Segmentos de estradas seleccionados em vários distritos de Viena foram escolhidos como ruas de brincar para crianças. Essas ruas oferecem às crianças a possibilidade de usar e explorar o espaço público de várias maneiras e de brincar em um ambiente seguro. As ruas de

jogo são a cooperação entre o departamento de educação e supervisão de jovens extracurriculares (Ma13), e o departamento de desenvolvimento urbano e urbanismo (Ma18).

Rua de Escola em Odense (Dinamarca, 180.000 habitantes)

Para ser uma cidade promotora da saúde e estimular o gosto dos cidadãos pela actividade física, a cidade de Odense decidiu criar novos espaços urbanos a partir de 2010, com a visão de “brincar é viver”. A rua Roars Vej fica ao lado de uma escola, que teve dois problemas: primeiro, durante a hora de ponta da manhã, houve

um grande caos enquanto os pais deixavam os filhos; segundo, a escola não podia oferecer aos alunos condições particularmente boas durante o recesso, já que o pátio da escola era muito pequeno. Roars Vej foi a primeira transformação de estrada em uma Play Street aberta em Odense. Oferece às crianças a oportunidade de aulas ao ar livre, incluindo actividades físicas e jogos inspiradores. A rua está fechada para o trânsito durante o horário escolar.



Rua Viva de Gent (Bélgica) - O verão livre de carros www.leefstraat.be



O “Leefstraat”, para a English Living Street, na cidade belga de Ghent, é um verdadeiro ponto de encontro. Em Ghent, os cidadãos podem transformar suas ruas por até dois meses em

uma zona livre de carros. Carros estão a ser terceirizados para garagens públicas para este período.



Os moradores usam a área livre de carros. Colocam vasos e bancos e desenrolam relvas artificiais, abrindo espaço para bicicletas e criando espaço para as brincadeiras das crianças bem a porta da casa. Impressões do Leefstraat estão disponíveis no seguinte vídeo do Youtube:

<https://www.leefstraat.be/video-terugblik-op-4-jaar-experimenteren>

Período de tempo

O tempo para mudar as condições de enquadramento no município para ajudar seus cidadãos a actualizar temporariamente suas ruas em ruas vivas seria de meio ano a um ano, por uma cidade ambiciosa. Geralmente há a necessidade de reorganização de processos e realocação de alguns recursos na administração. Uma vez que o sistema esteja configurado, deve ser bastante rápido para os residentes obterem aprovação para seu pedido (2-6 semanas).

Ritualizar transformações ou criar mudanças permanentes pode levar mais tempo, especialmente quando mudanças de infra-estrutura e construção de estradas são necessárias (um a três anos).

Custos

Os custos para as mudanças nos processos administrativos internos são moderados. Se não houver possibilidade de realocar recursos do pessoal existente (tarefas e horas de trabalho), há necessidade de gerenciar o processo interno de aprovações para as aplicações dos cidadãos. Esta pessoa precisa manter uma posição de meio período (meio dia).

Se a cidade também oferece material que os cidadãos possam usar nas seções de rua fechadas, os custos podem ser calculados com € 1000 - 5000 por rua. Se houver uma oferta de animação e moderação de actividades, custos adicionais de cerca de € 100 a 200 por dia devem ser calculados.

Para mudanças de infra-estrutura, aplicam-se os custos normais de redesenho de infra-estrutura, além de elementos adicionais de mobiliário urbano.

Perguntas abertas

Uma questão em aberto é como estabelecer uma hierarquia de valores sociais / públicos que avaliam o direito das crianças a se desenvolverem de maneira saudável, acima do direito dos utilizadores de carros para usar o espaço público em todos os lugares e o durante todo o tempo.

Possíveis desenvolvimentos futuros

Freiburg tem uma longa experiência com a ampla aplicação de ruas vivas em toda a área da cidade. A provisão de áreas de jogos infantis nas ruas próximas ao local de moradia faz parte de uma estratégia de longo prazo. Em Freiburg, a participação de viagens de carro caiu de 39% (1982) para 32% (1999) para 21% (2016) e a participação das viagens de mobilidade activa aumentou de acordo. Pode-se supor que este desenvolvimento muito positivo do comportamento de mobilidade e o aumento relacionado na qualidade de vida é em parte influenciado.

Pela socialização contínua para a mobilidade activa. A este respeito, Freiburg investiu bem no futuro e agora é capaz de colher os efeitos.

Freiburg é certamente um exemplo para muitas outras cidades que também gostariam de investir na qualidade de vida de seus cidadãos.

Como e onde se encaixa no PMUS?

A METAMORFOSE do espaço da máquina para o espaço para crianças se encaixa muito bem com as ideias do PMUS. Por um lado, reduz a atractividade do uso do carro, à medida que a distância percorrida até o próximo espaço de estacionamento será ampliada. Por outro lado, estimula a participação dos cidadãos no processo decisório sobre o uso do espaço público.

O método de transformação de estradas apoia a abordagem do PMUS, especialmente no campo da participação dos cidadãos, redução do uso de carros e socialização para a mobilidade activa.

Termo aditivo

Nem todas as fases deste processo foram testadas já que o projecto METAMORPHOSIS, avaliado de forma muito positiva pela CE, está em funcionamento há apenas 10 meses e acaba de iniciar a fase de implementação.

Referência

www.metamorphosis-project.eu

Autores

Susanne Wrighton e Karl Reiter

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM-AMOR
– Austrian Mobility Research

Schönaugasse 8a; 8010 Graz, Austria

wrighton@fgm.at and reiter@fgm.at

www.sump-network.eu

ADVERTÊNCIA JURÍDICA: A responsabilidade pelo conteúdo desta publicação é dos autores e não reflete necessariamente a posição da União Europeia. A Comissão Europeia não é responsável pela utilização que possa ser feita da informação contida nesta publicação. Todas as imagens utilizadas foram disponibilizadas pelos respetivos parceiros (salvo quando contraindicado) e a sua reprodução nesta publicação foi devidamente autorizada.



CIVITAS PROSPERITY é financiado pelo programa de investigação e inovação Horizonte 2020, da União Europeia, ao abrigo dos acordos N° 690636.