

Primeiros passos: mobilidade urbana na primeira infância

RESUMO EXECUTIVO



RESUMO EXECUTIVO | Primeiros passos: mobilidade urbana na primeira infância

Janeiro 2021 - Versão Português 1.0



ITDP BRASIL

Direção executiva

Clarisse Cunha Linke

Equipe de programas e comunicação

Ana Nassar
Beatriz Rodrigues
Danielle Hoppe
Giulia Milesi
Iuri Moura
Juan Melo
Letícia Bortolon
Lorena Freitas
Mariana Brito

Equipe administrativa e financeira

Célia Regina Alves de Souza
Roselene Paulino Vieira

Coordenação

Beatriz Rodrigues

Equipe

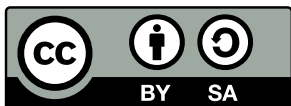
Ana Nassar
Clarisse Cunha Linke
Danielle Hoppe
Letícia Bortolon
Juan Melo
Mariana Brito

Colaboração

Heloísa Nogueira
João Pedro M. Rocha
Lucas Sousa
Lidyane Barros
Márcia Reis
Matheus Dantas
Kesia Duarte

Ilustrações, diagramação e arte final

Pedro Bürger



Este trabalho está licenciado sob a Licença Atribuição-Compartilha Igual 3.0 Brasil Creative Commons. Para visualizar uma cópia desta licença, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/br/> ou mande uma carta para Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.



Apoio Fundação Bernard van Leer

Claudia Freitas Vidigal
Fernanda Vidigal
Sam Sternin

Introdução

A forma como crianças pequenas se deslocam nas cidades possui grande impacto no seu desenvolvimento. A primeira infância, de 0 a 6 anos de idade, é um período crucial para a formação cerebral e para o desenvolvimento da capacidade de exercer habilidades mais complexas, como as funções motoras. As experiências e vivências diárias das crianças nos espaços onde habitam e circulam têm grande impacto particularmente naquelas com até 3 anos de idade¹.

Nesta fase, os cuidadores possuem papel central em suas vidas, sendo os principais responsáveis pelo acompanhamento de atividades rotineiras. A qualidade do espaço urbano e dos modos de transporte que garantem a realização dessas atividades impactam positivamente ou negativamente o comportamento e bem estar dos cuidadores, o que, por consequência, pode afetar o desenvolvimento dos bebês e das crianças pequenas.

Geralmente o planejamento de transportes busca facilitar os padrões de deslocamento pendulares, na dinâmica casa-trabalho. Entretanto, cuidadores têm um padrão de viagens mais complexo, com viagens encadeadas e fora dos horários de maior movimento². Neste contexto, é essencial considerar os interesses e as necessidades desses grupos em todas as etapas de planejamento, implementação e avaliação das políticas urbanas, entendendo que medidas pontuais terão grande impacto em suas vidas.

Contexto e objetivo

O ITDP Brasil, com o objetivo de entender a relação entre a mobilidade urbana e os aspectos que impactam o desenvolvimento e a qualidade de vida da primeira infância, realizou um estudo no município de Recife entre 2019 e 2020, com o apoio da Fundação Bernard van Leer e o suporte da Secretaria de Planejamento e Gestão de Recife (SEPLAG/PCR).

Este é o resumo executivo de um [conjunto de dois relatórios que compõem o trabalho](#). No primeiro relatório abordamos a perspectiva dos cuidadores sobre os impactos diretos e indiretos da qualidade do espaço urbano na vida das crianças em relação à mobilidade a pé e a importância que os pontos de ônibus têm em seus trajetos diários.

No segundo relatório abordamos mais detalhadamente os obstáculos e pontos de atenção trazidos pelos cuidadores referentes ao sistema de ônibus como um todo, assim como as oportunidades e desafios para atores do poder público e operadores de transporte que atuam, direta e indiretamente, sobre a pauta de mobilidade urbana e/ou primeira infância.

Cabe ressaltar que as discussões propostas em ambos relatórios não se esgotam aqui. O objetivo é que tragam elementos para a reflexão e que sirvam de inspiração, orientação e referência para a construção de uma mobilidade urbana cada vez mais sensível e adaptada à primeira infância.

¹ Bernard van Leer (2019). Urban 95 Starter Kit. Disponível em: <https://bernardvanleer.org/pt-br/news/available-now-the-urban95-starter-kit/>. Acesso em: Janeiro/2020.

² Em uma mesma viagem cuidadores realizam uma série de paradas para concluir múltiplas tarefas: cuidam das crianças e outros membros da família, fazem atividades referentes ao trabalho remunerado, realizam compras de mercado e outras tarefas do trabalho doméstico (ITDP Brasil, 2017).



Metodologia

Este estudo foi conduzido nas seguintes etapas:



1. Determinação da área de estudo:

Determinação da área a ser estudada considerando características socioeconômicas do bairro, localização de equipamentos e serviços de atendimento à primeira infância e proximidade com vias arteriais e expressas.



2. Análise dos resultados da pesquisa de grupo focal:

Análise da percepção de cuidadores principais de crianças de 0 a 3 anos de idade, a partir da realização de pesquisa em formato de discussão.



3. Entrevistas com atores-chave em Recife:

Análise de entrevistas semi-estruturadas com atores do poder público e com os operadores do sistema de ônibus de modo a diagnosticar a transversalidade de políticas de mobilidade e primeira infância dentro do município de Recife.



4. Recomendações:

Recomendações gerais para aprimoramento das infraestruturas de mobilidade e para o planejamento de sistemas de transporte público por ônibus de modo que sejam mais sensíveis à primeira infância, bem como para aprimoramento das iniciativas, políticas e projetos relativos à mobilidade urbana na primeira infância de modo a torná-las mais transversais, efetivas e eficientes.

A seguir iremos apresentar os principais resultados de cada uma das etapas do estudo desenvolvido.

1. Determinação da área de estudo

O bairro do Morro da Conceição e seu entorno foram definidos como área de estudo por constituir uma área de alta densidade, com concentração de população de baixa renda; concentrar uma série de equipamentos educacionais; apresentar equipamentos de saúde com serviços de suporte à saúde da família e acompanhamento preventivo dos beneficiários; e por estar em uma região cortada por um dos principais eixos de circulação da cidade, a Avenida Norte.

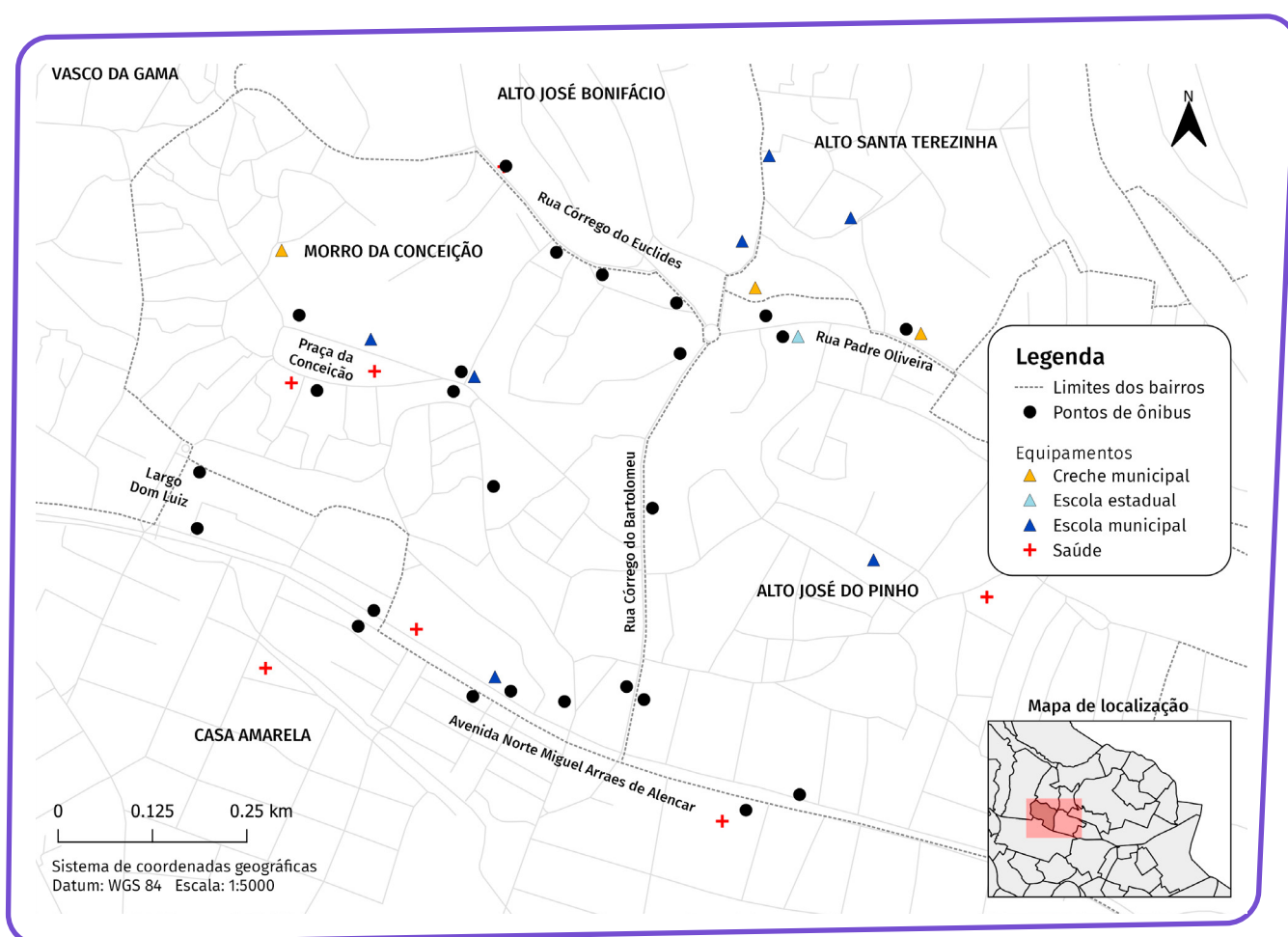


Figura 1. Área de estudo da pesquisa.

Apesar do estudo ter como foco principal o bairro do Morro da Conceição, os moradores dos bairros adjacentes - Casa Amarela, Alto José do Pinho, Alto Santa Teresinha e Alto José Bonifácio - foram considerados para a definição da composição dos grupos focais entendendo que os equipamentos presentes na área são também acessados por eles, logo as experiências e percepções desses grupos também seriam de grande valor para o estudo.

2. Análise dos resultados da pesquisa de grupo focal

Na perspectiva dos cuidadores, ao falar sobre mobilidade, há duas situações muito distintas: estar com ou sem as crianças. Quando os cuidadores estão acompanhados, as dificuldades são potencializadas: a atenção é redobrada em todos os sentidos, o ritmo da caminhada é menor quando as crianças já caminham e o esforço é redobrado pelo peso dos bebês. Trechos dos grupos focais são apresentados ao longo deste capítulo

Dessa forma, três fatores incidem na decisão sobre a forma de deslocamento dos cuidadores: a distância, a disponibilidade de recursos para pagar o transporte e se estão ou não com crianças. Desta forma as decisões ficam entre:

- Caminhar quando os trajetos são curtos ou quando estão sem dinheiro;
- Utilizar o transporte público quando estão com as crianças e/ou o percurso é longo.



2.1 Mobilidade a pé

Caminhar pelo bairro é relatado como **participar de uma corrida com obstáculos**. Calçadas e ruas são disputadas com veículos, motoristas, comércio ambulante, lixo que se acumula nas calçadas, comerciantes que expõem produtos fora das lojas e caminhões descarregando mercadorias.

Para os cuidadores que moram em áreas de morro ou de relevo acidentado, as escadarias representam esforços e vulnerabilidades adicionais nos seus deslocamentos. São longas, sem corrimão, em má conservação, quentes e ensolaradas durante o dia, inseguras e com iluminação precária à noite. Entretanto, ainda assim, é um acesso utilizado por muitos participantes para evitar os potenciais riscos de segurança ao andar nas calçadas.

Esse risco se dá pela percepção do trânsito como caótico e violento, onde motoristas conduzem com excesso de velocidade, sem respeito às faixas de pedestres e às faixas exclusivas para ônibus. Também são recorrentes as queixas relativas à infraestrutura de qualidade para pedestres. Embora reconheçam o aumento das faixas de pedestres nas avenidas principais, criticam a ausência de sinalização e passagem para pedestres nas travessias.

Entretanto, apesar dos obstáculos mencionados, os cuidadores entendem que caminhar é um momento interessante para fortalecimento da relação e conexão com as crianças. A reforma da calçada e a pintura com grafites de uma escola presente na região, e a delimitação de ruas de lazer aos domingos (ação descontinuada) são algumas das possibilidades apontadas nos grupos como referências positivas para tornar os espaços públicos melhores e mais atrativos.

"Coisa que a gente leva 20 minutos, com a criança a gente gasta 1h30."

"Para você andar com a criança na calçada, ou você coloca na sua frente e vai andando assim, ou você coloca no braço porque não tem condições. A calçada é muito estreita"



2.2 Sistema de ônibus

De modo geral, a percepção dos cuidadores é bastante negativa quando se fala de transporte público por ônibus, sendo ainda potencializada quando envolve estar com as crianças, estar grávida ou acompanhado por pessoas idosas.

Os pontos de embarque são apontados como o primeiro obstáculo. Para os cuidadores, estes são desprovidos de conforto e de segurança: não possuem assentos para espera ou abrigo contra o sol e a chuva; raras vezes oferecem informações; e são localizados em lugares onde não há calçadas ou onde o espaço é pequeno, levando os cuidadores a esperarem os ônibus na via.

O serviço prestado também apresenta uma série de desafios para os cuidadores: ausência de confiabilidade a respeito do tempo de chegada; o estado de lotação do veículo; comportamento impaciente, agressivo e desrespeitoso dos motoristas em todas as etapas do percurso; e a realização da viagem inteira em pé com a criança no colo são alguns dos exemplos mais citados.

Para lidar com todos estes obstáculos, os cuidadores entendem que **andar de ônibus significa adequar suas rotinas e se programar com antecedência**. Estes precisam identificar os melhores pontos para o aguardo confortável e seguro dos ônibus; sair com antecedência para esperar por um ônibus mais vazio e dar preferência a embarcar naqueles em que os motoristas colaborem com um embarque seguro e confortável.

Essa mesma estratégia de planejamento é feita de modo a diminuir o impacto do custo dos deslocamentos realizados diariamente no orçamento familiar. Neste sentido, os cuidadores se planejam e escolhem como vão se deslocar conforme os potenciais gastos diários: analisam os trajetos que precisam ser feitos, a quantidade de ônibus que precisam pegar e a existência de integração tarifária.

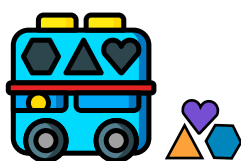
São bastante frequentes os relatos sobre como o custo da passagem acaba restringindo as possibilidades de inclusão e de acesso a locais de lazer e cultura. Frequentemente os cuidadores deixam de ir a parques distantes, de ir à praia nos finais de semana ou de sair com toda a família para passear fora do bairro.

Apesar de todas as dificuldades mencionadas, na percepção dos cuidadores, esse momento pode ser de divertimento para as crianças. Os cuidadores indicam também que as viagens de ônibus são uma oportunidade para as crianças saírem dos espaços restritos em que vivem e o tempo de deslocamento no transporte poderia ser mais bem utilizado como momento de troca com elas. Na visão dos cuidadores, para as crianças, o ônibus é novidade, é diferente e é também o meio para acessar espaços de lazer como o parque ou a praia.

"É difícil, não é uma ou outra, são todas as linhas que são inadequadas para andar com criança, porque é muita gente, superlotado! Quem sai de manhã com criança precisa ter estrutura mesmo para sair, por que é difícil."



3. Entrevista com atores-chaves em Recife



Para garantir a mobilidade urbana mais sensível e adequada à primeira infância, é fundamental planejar, executar, monitorar e avaliar políticas e projetos de forma coordenada e transversal. Nesta sessão iremos apresentar o conhecimento de atores locais do poder público e operadores de Recife a respeito dos desafios na mobilidade da primeira infância, as iniciativas e projetos ligados ao tema e como se dá a articulação intersetorial para o planejamento e implementação destes projetos de modo a atender este objetivo. Trechos das entrevistas são apresentados ao longo deste capítulo

3.1 Percepção sobre os desafios na mobilidade da primeira infância

Quando falamos de mobilidade urbana na primeira infância, há um senso comum entre os entrevistados de que os deslocamentos diários realizados pelas crianças e seus respectivos cuidadores são geralmente de curtas distâncias, onde a caminhada é apresentada como principal forma de deslocamento dentro do próprio bairro de moradia. As dificuldades e os obstáculos destacados pelos entrevistados são relativos à largura das calçadas, à insegurança ao realizar travessias, às escadarias e inclinações das ruas.

A bicicleta, apesar de mencionada por poucos, foi destacada como recurso de acesso às atividades de lazer das crianças e também como modo usado pelos cuidadores acompanhados pelas crianças em trajetos mais curtos.

O acesso às áreas de lazer em outras partes do território, como a praia e as interações históricas e culturais em outras localidades, são impedidas se o transporte público não atender os desejos e necessidades destes usuários, como visto nos grupos focais. Nas entrevistas realizadas, poucos destacaram estes desafios quando questionados sobre mobilidade na primeira infância, salvo o alerta da necessidade de os pontos de ônibus serem adequados e confortáveis para a espera do transporte.

Entretanto, quando questionados diretamente sobre os sistemas de ônibus, alguns atores relataram a sensação de insegurança e desconforto na realização de viagens de transporte público com crianças e a importância do transporte complementar como solução para os obstáculos presentes na mobilidade a pé, principalmente para os cuidadores e mulheres.

Os deslocamentos pela cidade reservam oportunidades de construção de capacidades cognitivas, de consciência cidadã e são momentos de interação social na primeira infância. Alguns entrevistados destacaram em suas falas esse ponto, mencionando a necessidade de que os caminhos serem também atrativos quando falamos de mobilidade na primeira infância - lúdicos, com arborização e com adequação do mobiliário.

"Nessa fase (primeira infância), apesar de ainda estar no começo da vida, somos cidadãos de direitos. Já fazemos uso de diversos serviços da cidade. Fazemos uso da cidade. E para fazer uso disso, a gente precisa se deslocar."

3.2 Iniciativas e projetos ligados ao tema

Em sinergia com a percepção dos principais desafios mencionados pelos entrevistados, as iniciativas e projetos relacionados à primeira infância já realizados e em andamento no Recife priorizam a requalificação de trajetos para facilitar a caminhabilidade. Falar de primeira infância para estes atores é falar de acesso aos equipamentos públicos de saúde, educação e assistência social.

Em outras iniciativas comentadas, principalmente no que diz respeito aos sistemas de ônibus, as crianças na idade da primeira infância não são mencionadas como foco dos projetos, se inserindo apenas como beneficiários indiretos. A justificativa que estes atores dão é que essas iniciativas não são para a primeira infância, pois o uso deste modo de transporte por cuidadores acompanhados é muito pequeno.

O anseio de ampliação das ações nas entrevistas evidencia uma ascendente consciência da importância de desenhar mais iniciativas que tratem da mobilidade na primeira infância, principalmente no contexto atual de pandemia de Covid-19, em especial:

- Manter e aumentar as iniciativas para implantação de infraestruturas seguras para a mobilidade ativa. Os entrevistados enxergam o contexto como oportunidade para incentivar o uso da caminhada e da bicicleta, oferecendo, por exemplo, alternativas aos efeitos da pandemia nas crianças pequenas, que tiveram restrições em seus espaços de interação social e de construção capacitiva;
- Desenvolver projetos e iniciativas relacionadas ao sistema de ônibus, com um olhar mais sensível às mulheres e aos cuidadores. Os entrevistados destacam que as incertezas e desafios impostos pela pandemia reforçam ainda mais essa necessidade, onde as crianças na primeira infância são diretamente afetadas.

3.3 Articulação intersetorial

A Prefeitura de Recife tem como um dos principais focos da gestão a agenda da primeira infância, conforme mencionado nas entrevistas realizadas. Comum também nas falas dos atores entrevistados é a percepção da transversalidade da temática de primeira infância para garantia de iniciativas mais holísticas que permitam deslocamentos adequados e sensíveis aos desejos e necessidades da primeira infância.

Porém, a interlocução para atividades direcionadas à mobilidade na primeira infância é bastante tímida na percepção da maioria dos entrevistados e ainda mais restrita quando se trata especificamente de transporte público. Tornar as trocas de conhecimento e parcerias para realização de iniciativas em prol da mobilidade na primeira infância mais assentadas e concretas é um desejo de muitos atores entrevistados. O período de pandemia trouxe alguns desafios para isso, uma vez que ditou prioridades para a resolução de problemas internos de cada secretaria. Há ainda muitas ações a serem definidas para o período pós-pandemia devido à complexidade e incerteza do momento, mas a situação vai exigir atuações mais holísticas e um fortalecimento do relacionamento intersetorial ainda maior do que já se faz presente.

4. Recomendações

O caminho para ações que garantam o aprimoramento da mobilidade da primeira infância é complexo e multidisciplinar. Esta seção compila as principais recomendações sistematizadas a partir da análise dos grupos focais e da análise das entrevistas semi-estruturadas com os atores-chave locais. As recomendações gerais listadas abaixo³ têm como objetivo aprimorar as infraestruturas de mobilidade existentes e o planejamento de sistemas de transporte público por ônibus de modo a serem mais sensíveis à primeira infância, bem como aprimorar a articulação intersetorial de modo a estabelecer políticas, projetos e iniciativas de mobilidade para a primeira infância.



4.1 Mobilidade a pé

4.1.1 Adequação de calçadas com larguras insuficientes

Para vias de menor porte, como as vias locais, recomenda-se torná-las vias compartilhadas entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados e intervir no desenho da rua de modo a reforçar a preferência do pedestre e do ciclista, por meio de elementos de moderação de tráfego.

Para vias de maior porte com maior velocidade viária, recomenda-se a implementação de ações e mecanismos que dêem mais espaço e preferência aos pedestres. Como exemplo é possível citar a redução da largura das faixas de circulação motorizada, o alargamento dos passeios em ambos os bordos da via, e a implantação de dispositivos de redução de velocidade.

4.1.2 Remoção de obstruções temporárias ou permanentes nas calçadas

Para minimizar a disputa por espaço para circulação nas calçadas é necessário remover obstruções temporárias ou permanentes, como a presença de carros e motos estacionadas no espaço de circulação de pedestres ou a presença de lixo nas calçadas.

Apesar dos serviços de limpeza, conservação e construção das calçadas serem responsabilidade dos proprietários dos imóveis ou terrenos nas cidades brasileiras, cabe ao município realizar a fiscalização das suas condições e estabelecer parâmetros claros para conscientizar e orientar os proprietários. Neste sentido, áreas públicas em frente a equipamentos e serviços de primeira infância, por exemplo, devem ter intervenções prioritizadas.

³ As recomendações aqui descritas podem ser aplicadas em qualquer contexto. Para ter acesso a mais detalhes sobre estas e para visualizar as recomendações específicas para a área de estudo do Morro da Conceição, [acesse as publicações neste link](#). As relativas a caminhabilidade e pontos de ônibus estão disponíveis no Relatório 1. Sobre o serviço de ônibus como um todo e sobre a transversalidade de políticas de primeira infância, acesse o Relatório 2.

Finalmente, esforços de conscientização e fiscalização dos serviços de coleta de resíduos, veículos estacionados ilegalmente e outras ocupações irregulares das calçadas são essenciais para a valorização da caminhada como modo de transporte e influenciam diretamente a qualidade dos deslocamentos de cuidadores e crianças.

4.1.3 Conforto térmico e arborização

O conforto ambiental e os benefícios provenientes da existência de árvores são bastante significativos, principalmente ao tratarmos de primeira infância. Eles propiciam a redução da temperatura ambiente, reduzem os ruídos provenientes do tráfego de veículos e proporcionam uma melhor qualidade do ar.

Recomenda-se, em calçadas com larguras adequadas, o plantio de árvores na faixa de mobiliário da calçada. As espécies selecionadas para plantio devem seguir diretrizes de arborização municipal, atentando para seu porte, tipo de raiz e folhagem⁴. Em calçadas com larguras insuficientes, recomenda-se que, quando possível, estas sejam alargadas, reduzindo a largura das faixas de circulação de veículos ou mesmo eliminando uma faixa para a implantação de vegetação e mobiliário urbano, priorizando a mobilidade a pé. Em vias estreitas, com uma faixa de rolamento ou compartilhadas, cabe avaliar a possibilidade de instalação de toldos e outros elementos de sombra e abrigo fixados diretamente nas edificações.

4.1.4 Medidas para melhoria de ruas vazias e desertas à noite

A presença de pessoas caminhando ou utilizando os espaços públicos em diferentes horas do dia revela a demanda de uso dos espaços em determinadas regiões, e pode gerar uma interpretação sobre o quanto algumas áreas são mais ou menos atrativas para a caminhada. Neste sentido, a presença de estabelecimentos e a diversidade de usos pode influenciar no potencial de atração de pessoas na região.

A iluminação pública eficiente também contribui para a formação de um ambiente urbano mais favorável e vibrante para a caminhada, para o uso da bicicleta ou para o acesso ao transporte público no período noturno. Para tal, a quantidade de pontos de iluminação e sua localização deve ser suficiente para evitar a existência de áreas escuras nas calçadas e na pista, e deve passar por manutenções periódicas.

4.1.5 Travessias confortáveis e seguras

Os cruzamentos e travessias são zonas de conflito natural entre usuários de várias modalidades de transporte: pedestres, ciclistas e motoristas de veículos individuais motorizados. O passo inicial para aprimoramento das interseções e travessias é identificar todos os fluxos e linhas de desejo existentes, principalmente de cuidadores com crianças pequenas.

A geometria das interseções deve ser avaliada, dando especial atenção à linearidade dos trajetos de pedestres e ciclistas e aos raios de giro. Finalmente, as travessias devem seguir os critérios de acessibilidade universal estabelecidos na Norma Brasileira de Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos urbanos (NBR 9050), que incluem a obrigatoriedade de rampas e sinalização tátil.

⁴ Como referência, sugere-se consultar o [Plano Diretor de Arborização Urbana da Cidade do Rio de Janeiro](#), que apresenta uma abordagem integral, da seleção às formas de manejo e ações para aproveitamento dos resíduos de poda.

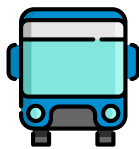


4.1.6 Infraestrutura do mobiliário urbano e espaços lúdicos

A presença de determinados itens de mobiliário no espaço urbano são essenciais para garantir aos cuidadores segurança, conforto e espaços para o cuidado e atendimento às necessidades das crianças. Como exemplo é possível citar a presença de bancos e lixeiras localizados ao longo da extensão da quadra, implantação de patamares de descanso ao longo da extensão de escadarias urbanas presentes no território, e a presença de abrigos contra intempéries e assentos para descanso nos pontos de ônibus.

As cidades possuem naturalmente uma série de estímulos sensoriais que contribuem com os processos de aprendizagem e desenvolvimento cerebral infantil. Esses fatores poderiam ser ainda potencializados por meio de mobiliários e elementos lúdicos. Dessa forma, recomenda-se incorporar a presença de cores e texturas em muros, em bancos, no chão ou em objetos presentes nas calçadas, escadas ou pontos de ônibus, e na presença de vegetação de baixo porte e paisagismos.

Outra maneira de estimular o uso dos espaços públicos para as crianças e cuidadores é por meio de programas de apropriação de espaço para pedestres e ciclistas durante um curto prazo. Como exemplo é possível citar os programas existentes no Rio de Janeiro e em São Paulo, denominados Ruas Abertas, e o Programa Lazer na Rua existente em Recife, que interrompem o fluxo de veículos motorizados em determinados dias da semana de forma temporária. Iniciativas como essas são de extrema importância pois, além de trazer uma série de benefícios a população e aos visitantes locais, têm o potencial de aprimorar o comércio local⁵, sem a necessidade de implantação de grandes infraestruturas, dando apenas estímulos para a apropriação do espaço pela população.



4.2 Sistemas de ônibus

4.2.1 Prover maior prioridade ao serviço de ônibus

Uma das principais formas de aumentar a confiança no sistema e diminuir sua lotação é garantir que o veículo mantenha a velocidade operacional programada, atendendo as frequências mínimas necessárias. A maior prioridade ao serviço de transporte público nas vias também melhora a segurança no trânsito, dado que diminui o potencial impacto e interferência que outros veículos podem ter no embarque e desembarque de crianças na idade da primeira infância e seus cuidadores.

Neste sentido, recomenda-se a implementação e extensão de faixas exclusivas e/ou prioritárias para sistemas de ônibus e a maior fiscalização da frequência e regularidade das linhas para evitar a lotação dos veículos e atender ao conforto dos usuários, principalmente nos horários de menor movimento por conta do padrão de viagem diferenciado dos cuidadores.

⁵ Na [Avaliação de Impacto da Programa Paulista Aberta](#) (2019), 38% dos comerciantes declararam um aumento nas vendas aos domingos após o início do programa



Medidas de integração operacional devem também ser promovidas para dar maior confiabilidade aos cuidadores, fornecendo informações atualizadas sobre toda a rede de transportes. Finalmente, deve-se investir em estratégias de gestão e monitoramento da operação do sistema para garantir regularidade, especialmente fora dos horários de pico, à noite e nos finais de semana.

4.2.2 Aprimorar a integração do sistema

Para os cuidadores chegarem aos pontos de ônibus, estações ou terminais e se deslocarem até seus lugares de destino, eles podem fazer uso de outro modo de transporte. A integração entre diferentes linhas de um sistema de transporte por ônibus e a sua conexão com os demais modos de transportes disponíveis na cidade ou região metropolitana é essencial para melhorar a eficiência do sistema e garantir maior confiabilidade.

A necessidade de transbordo é geralmente associada a desconforto para o usuário, especialmente para cuidadores de crianças da primeira infância. Logo, é essencial que o sistema de transporte público promova a possibilidade de uma integração completa e confortável, considerando medidas de integração física, operacional e tarifária.

4.2.3 Garantir o treinamento da equipe

O serviço de qualquer sistema de transporte público deve sempre considerar as interações entre equipe e usuários, feitas regularmente no dia a dia. Cobradores, motoristas, bilheteiros e seguranças presentes nos veículos, estações e terminais interagem diariamente com milhares de passageiros. Quando falamos sobre primeira infância, a interação da equipe com os cuidadores é um dos principais obstáculos mencionados nas entrevistas com os grupos focais.

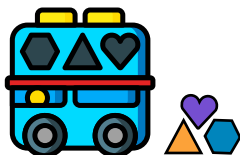
Dessa forma, recomenda-se o estabelecimento de protocolos para facilitar a entrada dos cuidadores nos ônibus e a capacitação obrigatória da equipe prevista em contrato, principalmente dos motoristas, na articulação com os usuários. As atividades de formação e capacitação devem conscientizar a equipe quanto aos obstáculos que mais impactam usuárias, cuidadores de crianças pequenas e pessoas com mobilidade reduzida, de modo a superar essas limitações.

4.2.4 Medidas para adequação da frota

Adequações na frota podem garantir aos cuidadores maior conforto, segurança e eficiência na utilização diária dos sistemas. Em terminais, estações e pontos de ônibus, o embarque nivelado no veículo é crucial para facilitar a entrada e saída de cuidadores com itens grandes ou viajando com bebês e crianças pequenas. Uma forma mais efetiva e de longo prazo que pode contribuir ainda mais é a adoção de veículos com piso rebaixado.

Outros elementos que impactam o dia a dia dos cuidadores e as crianças na idade da primeira infância são a poluição do ar e a poluição sonora⁶. Para mudanças mais efetivas que tragam reduções mais significativas quanto à emissão de poluentes e ruídos, recomenda-se considerar na revisão dos contratos com as empresas operadoras a exigência de renovação obrigatória e regular da frota por veículos menos poluentes. Para contribuir de forma mais efetiva com a redução na emissão de poluentes do ar e sonoros, sugere-se que a renovação seja feita preferencialmente por veículos de zero emissão com piso rebaixado, como veículos elétricos.

⁶ As emissões de poluentes pelo setor de transportes pode agravar ou gerar uma série de problemas de saúde a gestantes, bebês e crianças. Doenças respiratórias, crescimento pulmonar prejudicado e nascimentos prematuros são alguns dos riscos que crianças correm com a poluição do ar. A poluição sonora afeta o desenvolvimento da primeira infância, com riscos relacionados à redução da função cognitiva, incapacidade de concentração e aumento da sensação de nervosismo e desamparo em bebês e crianças pequenas.



4.3 Transversalidade de políticas de primeira infância

4.3.1 Fortalecimento dos conhecimentos técnicos

Para alcançar o cenário desejado, recomenda-se realizar capacitações contínuas de técnicos e especialistas quanto ao tema para promover o alinhamento de visão e conceitos. Pesquisas continuadas de percepção dos cuidadores devem ser realizadas regularmente para garantir que os conhecimentos e capacitações existentes estejam em acordo com as necessidades e desejos apontados por eles.

Soluções técnicas e pioneiras estão em contínuo crescimento e atualização, inclusive considerando um olhar específico para a primeira infância. Neste sentido, sugere-se também a capacitação na análise de dados e uso de novas tecnologias pode subsidiar melhores intervenções.

Finalmente, mobilizar equipes multidisciplinares e diversas é essencial para garantir e fomentar trocas e compartilhamento de experiências de diferentes setores, percepções e conhecimentos. Neste sentido, é fundamental garantir a representação paritária quanto ao gênero e raça.

4.3.2 Consolidação das abordagens integradas

Iniciativas transversais necessárias para garantir a mobilidade urbana mais sensível e adequada à primeira infância precisam de uma sólida estrutura institucional. Os diferentes níveis de abrangência e a multiplicidade de atores que envolvem os diversos setores da mobilidade requerem uma governança que garanta a articulação intersetorial e entenda o papel de cada ator sem perder a visão sistêmica. É fundamental que esta estrutura contemple um conjunto de medidas para assegurar a disponibilidade e envolvimento de cada ator quando necessário.

O primeiro passo neste sentido é o mapeamento de diferentes atores que articulam e se relacionam dentro do âmbito do projeto ou iniciativa, mesmo que seja de forma pontual, definindo sua potencial contribuição e papel no mesmo. Igualmente importante é promover alinhamento da visão e mentalidade de gestão que fomente a transparência e participação de diversos setores nos processos de planejamento e gestão. Neste sentido, sugere-se instituir uma normatização para consolidar as trocas e construir espaços de diálogo e estratégias de comunicação que estimulem as trocas.

A forma de interação estabelecida entre os atores envolvidos precisa também responder às especificidades do contexto no qual a iniciativa se insere. As condicionantes legais, as demandas locais, os recursos disponíveis e o contexto socioeconômico são alguns dos aspectos fundamentais que precisam ser avaliados nessa estruturação.

4.3.3 *Garantia da continuidade política das iniciativas*

A condução de políticas e projetos de mobilidade e primeira infância depende da coordenação de esforços, recursos e competências em torno de um objetivo comum. Esse tipo de articulação exige tempo e, em geral, demanda ações de médio e longo prazo que garantam a implementação continuada por diferentes gestões. A continuidade dessas ações dependerá, além da vontade política, de um sistemático fortalecimento dos servidores dos órgãos de governo que, apoiados por um arcabouço regulatório e jurídico, deixem claro para a população os benefícios sociais e econômicos das políticas de mobilidade para a primeira infância. Nesse sentido, as políticas e planos desenhados para o município precisam estabelecer diretrizes, indicadores e metas claras.

A disponibilidade de equipe técnica permanente e qualificada, a previsão de custos e a garantia de recursos financeiros para as iniciativas dão suporte à tomada de decisão por futuros gestores. Não apenas para a implementação e integração das ações, mas principalmente para dar escala às intervenções, de forma que possam se reverter em benefícios palpáveis no âmbito do município e não sejam apenas ações isoladas.



Referências Bibliográficas

Bernard van Leer (2019). Urban 95 Starter Kit. Disponível em: <https://bernardvanleer.org/pt-br/news/available-now-the-urban95-starter-kit/>. Acesso em: Maio/2020.

DILSHAD, R.; LATIF, M. (2013). Focus Group Interview as a Tool for Qualitative Research: An Analysis. Pakistan Journal of Social Sciences, Vol. 33, No. 1.

ITDP Brasil (2017). O acesso de mulheres e crianças à cidade. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/mulheres/>. Acesso em: Maio/2020.

ITDP Brasil (2018). Índice de Caminhabilidade: Ferramenta (versão 2.0). Disponível em: <https://itdpbrasil.org.br/icom2/>. Acesso em: Agosto/2019.

ITDP Brasil (2019a). Uso de dados e evidências para planejamento e gestão da mobilidade urbana: relatório da oficina. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/uso-de-dados-e-evidencias-para-planejamento-e-gestao-da-mobilidade-urbana-relatorio-da-oficina/>. Acesso em: Julho/2020.

ITDP Brasil (2019b). Programa Reviva Campo Grande. Relatório da capacitação prática sobre mobilidade, desenvolvimento inclusivo e igualdade de gênero. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/relatorio-do-programa-reviva-campo-grande/>. Acesso em: Julho/2020.

ITDP Brasil (2020). Parceria para a gestão de espaços públicos. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/itdp-lanca-estudo-sobre-parcerias-para-a-gestao-de-espacos-publicos/>. Acesso em: Agosto/2020.

ITDP (2020). Pedestrians First Toolkit. Tools for a walkable city. Disponível em: <https://pedestriansfirst.itdp.org/>.

Marco Legal da Primeira Infância. Lei nº 18.491/2018. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pe/r/recife/lei-ordinaria/2018/1850/18491/lei-ordinaria-n-18491-2018-institui-o-marco-legal-da-primeira-infancia-do-recife-e-da-outras-providencias>. Acesso em: Maio/2020.

OMS (1999). Organização Mundial da Saúde. Guidelines for Community Noise. World Health Organisation (WHO). Disponível em: <https://www.who.int/docstore/peh/noise/guidelines2.html>. Acesso em: janeiro de 2019.

OMS (2017). Organização Mundial da Saúde. Inheriting a sustainable world? Atlas on children's health and the environment. Disponível em: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/254677/1/9789241511773-eng.pdf>. Acesso em Julho/2020.

VIET, S. et al. (2014). Assessment of Noise Exposure to Children: Considerations for the National Children's Study. Journal of pregnancy and child health vol. 1.



ITDP

Brasil