



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E
URBANISMO + DESIGN

LARISSA RAMOS LIMA

AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS PARA
MOBILIDADE INFANTIL: O CASO DO PROGRAMA “CAMINHOS DA ESCOLA”
EM FORTALEZA/CE

FORTALEZA

2024

LARISSA RAMOS LIMA

AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS PARA MOBILIDADE INFANTIL:
O CASO DO PROGRAMA “CAMINHOS DA ESCOLA” EM FORTALEZA/CE

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design (PPGAU+D) da Universidade Federal do Ceará, como requisito para obtenção do Título de Mestre em Arquitetura, Urbanismo e Design. Área de Concentração: Produção do Espaço Urbano e Arquitetônico. Linha de Pesquisa: Planejamento Urbano e Direito à cidade.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Zilsa Maria Pinto Santiago

FORTALEZA

2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Sistema de Bibliotecas

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

L698a Lima, Larissa Ramos Lima.
AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS PARA MOBILIDADE INFANTIL: O CASO DO PROGRAMA "CAMINHOS DA ESCOLA" EM FORTALEZA/CE / Larissa Ramos Lima Lima. – 2024.
154 f. : il. color.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design, Fortaleza, 2024.
Orientação: Prof. Dr. Zílsa Maria Pinto Santiago.

1. Criança. 2. Mobilidade. 3. Cidade. 4. Políticas públicas. 5. Direito a cidade. I. Título.

CDD 720

LARISSA RAMOS LIMA

AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS PARA MOBILIDADE
INFANTIL: O CASO DO PROGRAMA “CAMINHOS DA ESCOLA” EM
FORTALEZA/CE.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design (PPGAU+D) da Universidade Federal do Ceará, como requisito para obtenção do Título de Mestre em Arquitetura, Urbanismo e Design. Área de Concentração: Produção do Espaço Urbano e Arquitetônico. Linha de Pesquisa: Planejamento Urbano e Direito à cidade.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Zilsa Maria Pinto Santiago.

Aprovado em 06/ 03/ 2024

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Zilsa Maria Pinto Santiago (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof.^o Dr. José Almir Farias Filho
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof.^a Dr.^a Giselle Cerise Gerson
Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA)

Dedico essa pesquisa aos meus avós, Gracion e Moisés, meus grandes cuidadores, que me ajudam desde os meus primeiros passos e me apoiam até hoje, de quem coleciono valiosas memórias e são grandes responsáveis por quem eu sou hoje e por me tornar uma pessoa apaixonada pelas "pequenas coisas da vida". Gostaria que, especialmente, minha avó estivesse aqui para testemunhar que sua crença em mim estava correta. Amo muito vocês.

AGRADECIMENTOS

Considero-me privilegiada por alcançar a conclusão deste ciclo acadêmico, o mestrado não é apenas uma jornada acadêmica, mas também uma experiência emocional e pessoal, que representa uma realização que desejo desde os primeiros passos na graduação, não foram meses fáceis, entretanto foi um período regado de muitos aprendizados e descobertas que me aproximaram ainda mais do meu propósito pessoal.

Agradeço primeiramente aos meus pais, Mônica e Adriano, por todo o suporte durante esse período, sem eles eu não estaria aqui, com minha mãe, aprendi a amar as crianças, vendo toda a sua dedicação e amor pela sua profissão como professora, cresci também vendo o amor do meu pai pela cultura, pela cidade e seu desejo de mudança, que me fizeram querer criar pontes para aqueles que não são ouvidos. A minha irmã Letícia, agradeço muito pelo suporte físico e emocional constante durante esses meses de estudo e trabalho, tornando minha rotina mais leve e sempre se preocupando com meu bem estar, agradeço a todos da minha família, minha madrinha Conceição, vocês foram essenciais nesse processo, obrigada pelo apoio no cotidiano e por acreditarem no meu sonho e na profissional que me tornaria.

A Ana Camila, uma das maiores responsáveis pela finalização desse ciclo, merece um agradecimento especial, sua paciência, apoio e compreensão durante as noites sem dormir e os finais de semana limitados pelo tempo estudo, o cuidado com cada detalhe foram fundamentais para enfrentar as limitações e a fragilidade deste processo, agradeço por sempre enxergar o melhor em mim e nunca me deixar desistir daquilo que sonho, obrigada por despertar o melhor que há em mim.

Expresso minha gratidão à professora Germana Câmara, com quem adquiri gosto pela pesquisa e academia, que mesmo distante, é peça fundamental para que eu estivesse aqui hoje, sempre me motivando na trajetória acadêmica e me cercando de valiosos conselhos juntamente a outros grandes professores com quem cruzei na minha jornada na graduação.

À professora Zilsa Santiago, agradeço pelo acolhimento desde a primeira orientação, pela abertura de novas possibilidades teóricas e críticas que ultrapassam os limites deste trabalho, suas conversas, experiências e aprendizados compartilhados foram peça fundamental para meu desenvolvimento e amadurecimento neste processo. À banca examinadora, agradeço ao professor Almir, cujos textos desafiadores sempre me estimularam a desenvolver uma visão mais crítica sobre a cidade. À professora Giselle, cuja assertividade e decisões na qualificação foram determinantes para o desdobramento e conclusão da pesquisa.

Meu agradecimento se estende aos amigos que forneceram apoio emocional, longas conversas e encorajamento valioso, em especial a Ianna Brandão, Gabriela Carvalho, Andressa Coelho, Yasmin Aguiar, todos do grupo "Cafézim" e aqueles amigos que cruzaram meu caminho e estiveram por perto durante esse processo, também registro meu agradecimento a Alana Aragão, Hannah Ially, Geyça Marques, Marisa Leitão, Hugo Holanda, que me ajudaram com conversas e inspirações técnicas que contribuíram significativamente para o progresso desta pesquisa. Aos colegas e professores do PPGAUD+ e aos colegas de trabalho, agradeço pelo apoio e compreensão ao longo deste desafiador caminho.

E por fim, agradeço a Deus, por colocar todas essas pessoas especiais em minha vida e cuidar de todos os caminhos para que eu pudesse chegar até aqui.

“Para construir pontes é preciso ir até onde os rios estão.”

Autor desconhecido.

RESUMO

A presente pesquisa trata dos aspectos das políticas públicas urbanas que impactam a mobilidade das crianças na cidade, tendo como recorte espacial a cidade de Fortaleza e estudo de caso o Programa "Caminhos da Escola", adotando uma abordagem quanti-qualitativa e exploratória. A pesquisa inicia com uma revisão bibliográfica sobre a evolução histórica das políticas públicas e legislações relacionadas à proteção e promoção dos direitos das crianças na cidade, identificando marcos históricos, desafios e avanços nessa área. Em seguida, é feita uma análise dos conceitos sobre criança e cidade, considerando a inclusão da perspectiva infantil e enfatizando a urgência de repensar o design urbano para assegurar segurança e acessibilidade, proporcionando ambientes mais propícios ao desenvolvimento saudável das crianças. Na etapa seguinte, é realizado o levantamento de propostas e políticas específicas que tange a mobilidade infantil em Fortaleza, estudando seus desafios e oportunidades, finalizando com a análise do programa "Caminhos da Escola" por meio da metodologia de avaliação de profundidade de políticas públicas sociais de Rodrigues (2008), permitindo delinear uma estrutura crítica que possibilita a análise aprofundada do conteúdo do programa e suas implementações. A presente pesquisa investiga todas as intervenções realizadas de 2019 ao primeiro semestre de 2023 e analisa a escalabilidade do projeto ao longo dos anos, comparando os projetos executados com as bases conceituais da política, a fim de compreender como foi realizada a dinâmica de implantação na cidade de Fortaleza e como se considera a diversidade de bairros em sua aplicação. O Programa "Caminhos da Escola" em Fortaleza revela avanços no que tange a promoção da mobilidade infantil e na criação de espaços urbanos seguros para crianças nos perímetros escolares, no entanto, desafios como desarticulação na implementação, falta de clareza sobre sustentabilidade e a expansão desordenada indicam lacunas a serem abordadas e discutidas.

Palavras-chave: mobilidade; criança; cidade; políticas públicas; direito à cidade.

ABSTRACT

This research deals with the aspects of urban public policies that impact the mobility of children in the city, taking the city of Fortaleza as a spatial focus and the "Caminhos da Escola" Program as a case study, adopting a quantitative-qualitative and exploratory approach. The research begins with a bibliographic review on the historical evolution of public policies and legislation related to the protection and promotion of children's rights in the city, identifying historical milestones, challenges and advances in this area. Next, an analysis of concepts about children and the city is made, considering the inclusion of a child's perspective and emphasizing the urgency of rethinking urban design to ensure safety and accessibility, providing environments that are more conducive to the healthy development of children. In the next stage, a survey of specific proposals and policies regarding child mobility in Fortaleza is carried out, studying its challenges and opportunities, ending with the analysis of the "Caminhos da Escola" program through the methodology of in-depth evaluation of public policies social networks by Rodrigues (2008), allowing us to outline a critical structure that enables an in-depth analysis of the program content and its implementations. This research investigates all interventions carried out from 2019 to the first half of 2023 and analyzes the scalability of the project over the years, comparing the projects carried out with the conceptual bases of the policy, in order to understand how the dynamics of implementation in the city were carried out. of Fortaleza and how the diversity of neighborhoods is considered in its application. The "Caminhos da Escola" Program in Fortaleza reveals advances in promoting child mobility and creating safe urban spaces for children within school perimeters, however, challenges such as disarticulation in implementation, lack of clarity on sustainability and disorderly expansion indicate gaps to be addressed and discussed.

Keywords: mobility; child; city; public policy; right to town.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Obra: Os cinco filhos mais velhos de Carlos I.....	26
Figura 2 – Década de 70, "Rua do Lazer".....	28
Figura 3 – Roda de expostos.....	33
Figura 4 – Matéria de jornal Caso Bernardino.....	34
Figura 5 – Movimento Nacional Meninos e Meninas de Ruas (MNNMR) no Congresso Nacional.....	35
Figura 6 – Fatores vivenciados diretamente pela criança.....	47
Figura 7 – Cidades que fazem parte da Rede Urban95 Brasil.....	50
Figura 8 – Projeto do programa "Mais Vida nos Morros", antes e depois da intervenção.....	51
Figura 9 – Cadeia de mobilidade de pessoas com diferentes níveis de responsabilidade.....	54
Figura 10 – À esquerda, campo de visão de motoristas a 25 km/h e à direita, campo de visão de motoristas a 50 km/h.....	55
Figura 11 – Esquema de padrões de mobilidade por gênero.....	56
Figura 12 – Projeto "Olhe o Degrau", São Paulo.....	61
Figura 13 – Estruturação metodologia aplicada.....	73
Figura 14 – Crescimento da infraestrutura cicloviária de Fortaleza (2013-2017).....	78
Figura 15 –Intervenção Pé de Infância no CAPS Infantil Ileuda Verçosa.....	81
Figura 16 – Antes e depois do Microparque Seu Zequinha, Barra do Ceará.....	82
Figura 17 – Ação 60 do Plano Municipal pela Primeira Infância, 2022.....	87
Figura 18 – Apresentação de Power Point no evento "Special Session on Pathways to School, ilustrando mapa idealizado pelos técnicos da prefeitura durante os estudos.....	95
Figura 19 – Oficinas com crianças de 4 e 5 anos, Bairro Conjunto Palmeiras (2019).....	97

Figura 20 – Ação Influenciadores Digitais da Mobilidade Urbana (2019).....	97
Figura 21 – Caminhada sensível no entorno das escolas (2019).....	98
Figura 22 – Intervenção 01: Praça Pública Provisória Av. Monsenhor Hélio Campos, 2019.....	102
Figura 23 – Intervenção Travessa 7, 2019.....	103
Figura 24 – Intervenção entre a Avenida Monsenhor Hélio Campos e a Rua Bem Aventurança, 2019.....	103
Figura 25 – Intervenção CEJA Monsenhor Helio Campos, 2019.....	104
Figura 26 – Travessias Av. Monsenhor Hélio Campos, 2019.....	105
Figura 27 – Praça Pública Permanente Av. Monsenhor Hélio Campos, 2023.....	106
Figura 28 – Praça Pública Permanente Av. Monsenhor Hélio Campos, 2023.....	108
Figura 29 – Projeto permanente Travessa 7 e interseção entre a Avenida Monsenhor Hélio Campos e a Rua Bem Aventurança, 202.....	108
Figura 30 – Avenida Monsenhor Hélio Campos, 2023.....	110
Figura 31 – Intervenções ruas Oscar Araripe e Oscar França.....	116
Figura 32 – Intervenção de supressão de vagas Oscar França.....	117
Figura 33 – Intervenção Rua 3 corações.....	117
Figura 34 – Intervenções próximas aos equipamentos Escola Professora Lireda Facó e Projeto ABC.....	118
Figura 35 – Exemplo de intervenções na região da Granja Lisboa (ludicidade do ambiente).....	119
Figura 36 – Intervenções Entre as Ruas Valparaíso e Rua Campinense.....	122
Figura 37 – Intervenções entre as entre a Rua Olímpio Ribeiro e a Rua Modesta.....	123
Figura 38 – Intervenções entre as entre a Av. Val Paraíso e Rua Castelo de Castro....	124
Figura 39 – Intervenções entre as entre a Av. Val Paraíso e Rua Diadema.....	125
Figura 40 – Intervenções na Rua Chico Mendes.....	128

Figura 41 – Intervenções na Rua Antonio Pereira.....	129
Figura 42 – Mapa de distribuição das escolas quanto ao índice de classificação 2021	132
Figura 43 – Escolas seleccionadas e não seleccionadas para intervenção.....	133
Figura 44 – Atlas das escolas críticas por território (2021).....	134
Figura 45 – Mapa mental estudo programa “Caminhos da Escola”.....	139

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	– Sistematização artigos da Convenção sobre os Direitos das Crianças, 1989.....	31
Quadro 2	– Resumo dos marcos legais nacionais/internacionais das crianças.....	36
Quadro 3	– Subdivisão de algumas políticas brasileiras relacionadas a criança.....	39
Quadro 4	– Técnicas de desenho viário e principais elementos.....	56
Quadro 5	– Pontos de necessidade das crianças em relação ao espaço urbano segundo a NACTO.....	58
Quadro 6	– Estratégias de desenho de ruas para crianças.....	62
Quadro 7	– Resumo das etapas fundamentais para avaliação de políticas públicas em profundidade de acordo com RODRIGUES (2008).....	70
Quadro 8	- Levantamento dos programas instituídos no Marco Legal da Primeira Infância de Fortaleza	84
Quadro 9	– Levantamento de políticas de mobilidade ativa que tangem as crianças de Fortaleza (2013-2023).....	88
Quadro 10	Ações que devem ser aplicadas nas áreas escolares, segundo a Lei 11.070/2020.	111
Quadro 11	– Quadro resumo ordem das escolas críticas selecionadas por território.....	135
Quadro 12	– Check list avaliativo Lei 11.070/2020 e implementações realizadas.....	142

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização do bairro Conjunto Palmeiras no mapa de Fortaleza x IDH dos bairros da cidade.....	96
Mapa 2 – Sinalização das implementações do projeto Caminhos da Escola x Mapa de áreas críticas	99
Mapa 3 – Mapa de intervenções do programa Caminhos da Escola bairro Cristo Redentor.....	101
Mapa 4 – Mapa de intervenções caminhos da escola bairro Granja Lisboa.....	115
Mapa 5 – Mapa de intervenções caminhos da escola bairro Conjunto Palmeiras.....	121
Mapa 6 – Mapa de intervenções caminhos da escola bairro Planalto Ayrton Senna.....	127
Mapa 7 – Áreas de implementação x mapa de áreas críticas e concentração de alunos por bairro (2015-2018).....	143

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileiras de Normas Técnicas
AICE	Associação de Cidades Educadoras
AMC	Autarquia Municipal de Trânsito
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
API	Programação de Aplicativos
ARIES	Agência Recife para Inovação e Estratégia
BNH	Banco Nacional de Habitação
CECIP	Centro de Criação de Imagem Popular
CIDH	Comisión Interamericana de Derechos Humanos
CMPI	Comissão Municipal da Primeira Infância
COMDICA	Conselho Municipal de Defesa dos Direitos da Criança e do Adolescente
COVID-19	Coronavírus
FUNCI	Fundação da Criança e da Família Cidadã
GDCI	Global Designing Cities
GUIC	Growing Up in Cities
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IFAN	Instituto da Infância
ITDP Brasil	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LBI	Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência
LPI	Intervalo de Pedestre Avançado
NACTO	National Association of City Transportation Officials.
ONU	Organização das Nações Unidas
PAITT	Plano de Ações Imediatas em Transporte e Trânsito de Fortaleza

PASFOR	Plano de Acessibilidade Sustentável de Fortaleza e sua Área de Influência
PMPI	Plano Municipal pela Primeira Infância
PMPIF	Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza
SEINF	Secretaria de Infraestrutura de Fortaleza
SEGER	Secretaria de Gestão e Recursos Humanos de Fortaleza
SEMOB	Secretaria de Transporte e Mobilidade
SEUMA	Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente
SGDCA	Sistema de Garantia de Direitos
SIMU	Sistema de Informações da Mobilidade Urbana
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNICEF	Fundo das Nações Unidas para a Infância

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	19
2	A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA INFÂNCIA.....	25
2.1	Reconhecimento dos direitos da criança.....	28
2.2	Construção dos direitos das crianças no Brasil.....	32
2.3	Políticas de mobilidade: novas práticas.....	41
3	A CIDADE DO PONTO DE VISTA DA CRIANÇA.....	46
3.1	Microacessibilidade e segurança viária: desafios e oportunidades.....	52
3.2	Entornos escolares e urbanismo tático.....	59
4	AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS.....	66
4.1	Metodologia de avaliação de profundidade.....	68
4.2	Metodologia aplicada para avaliação do programa "Caminhos da Escola".....	71
5	AVALIAÇÃO DE PROFUNDIDADE: PROGRAMA CAMINHOS DA ESCOLA, FORTALEZA/CE.....	76
5.1	Tecendo Caminhos: desafios e perspectivas da mobilidade e dos direitos das crianças de Fortaleza.....	76
5.2	O programa "Caminhos da Escola" de Fortaleza/CE.....	92
5.3	Caminhos da Escola 2019 - Bairro Cristo Redentor (Projeto Piloto).....	100
5.4	O Marco Legal da Primeira Infância (Lei 11.070/2020) e o programa "Caminhos da Escola".....	110
5.5	Caminhos da Escola 2021 - Bairro Granja Lisboa.....	113
5.6	Caminhos da Escola 2021 - Bairro Conjunto Palmeiras.....	120
5.7	Caminhos da Escola 2021 - Planalto Ayrton Senna.....	125
5.8	Análise de priorização do programa "Caminhos da Escola".....	130
5.9	Avaliação da consistência do programa "Caminhos da Escola".....	137
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	150
	REFERÊNCIAS.....	154

CAPÍTULO 01
INTRODUÇÃO

1 INTRODUÇÃO

Essa pesquisa nasce do desejo de criar cidades onde as crianças possam se movimentar, se conectar entre os espaços e descobrir novos lugares de interação com sua comunidade. Nesse contexto, a avaliação e o monitoramento desempenham um papel crucial no planejamento governamental, permitindo a criação de ambientes urbanos que atendam às necessidades das crianças e promovam a sua participação ativa na vida da cidade. Sua importância é evidente nas diversas camadas de discussão, sejam elas em debates com a comunidade, reuniões governamentais ou redes de especialistas dedicados a essa temática. Nesta pesquisa, abordamos de maneira sistemática e analítica a relevância dos processos de avaliação em políticas públicas para infância, oferecendo uma visão geral sobre a política municipal "Caminhos da Escola" em Fortaleza/CE, que busca aprimorar o trajeto escolar das crianças, visando melhorias nos percursos entre casa e escola, promovendo condições seguras e eficientes para o transitar da criança na cidade.

Tunucci (2020), relata que existe um movimento progressivo na urbanização das cidades que atua diretamente na dependência de transporte motorizado e individual para os deslocamentos das crianças em áreas urbanas, esse movimento é resultado da configuração predominante das cidades modernas, onde os carros e os interesses dos adultos ganharam prioridade na hora do planejamento. No decorrer desta pesquisa identifica-se que a quantidade de veículos nas ruas de Fortaleza cresceu notadamente, enquanto paralelamente, percebe-se que muitas trajetórias feitas por crianças e jovens na cidade são percorridas a pé, conforme o Plano de Acessibilidade Fortaleza (PASFOR, 2020), aproximadamente 56% dos itinerários percorridos por crianças e jovens são efetuados por meios de transporte que demandam atividade física, como caminhar ou andar de bicicleta, onde notadamente, boa parte dessas deslocamentos a pé envolve estudantes que optam por essa forma de locomoção em trajetos entre o lar e a escola.

A relação das crianças nesses espaços se estabelece sobre vários conflitos onde são negligenciadas na maioria dos processos decisórios do planejamento urbano, fazendo com que a estrutura das cidades muitas vezes não considerem suas particularidades e vulnerabilidades, restringindo seu acesso aos espaços públicos e limitando sua mobilidade. Com o intuito de fomentar uma conexão positiva entre as crianças e os ambientes urbanos, é crucial não apenas alterar a perspectiva da sociedade sobre a infância na cidade, mas também realizar transformações concretas nesses cenários.

Nesse processo de aproximação com o espaço urbano, a escola surge como ponto focal entre a criança e a cidade, não apenas incentivando o engajamento cidadão desde cedo, mas também contribuindo para que as crianças desenvolvam uma compreensão mais profunda e significativa do ambiente que as cerca, cultivando uma relação ativa e consciente com a cidade.

A jornada de ida e volta à escola é uma atividade diária para muitas crianças e suas famílias, muitas vezes, esse trajeto é um dos primeiros encontros frequentes das crianças com a cidade. É a partir dessa conexão *trajeto escola-criança-cidade* que esta pesquisa pretende analisar a formulação da política "Caminhos da Escola", lançada em 2018 pela Prefeitura Municipal de Fortaleza. O projeto visa garantir um percurso seguro até a escola por meio do planejamento de vias que protegem os usuários, implementando um ambiente acessível, inspirador e educativo próximo às instituições de ensino.

Essa pesquisa traz questionamentos de alguns pontos em relação à política em questão: as ações do programa são medidas urgentes e improvisadas ou fazem parte de um planejamento estratégico para a cidade? As intervenções seguem alguma lógica? Elas estão bem distribuídas pela cidade? Atendem as áreas mais vulneráveis? Estas ações são previamente testadas ou claramente inovadoras? Como elas ajudam a melhorar a cidade? Houve participação dos cidadãos na tomada de decisões?. Para examinar essas indagações, a pesquisa irá empregar a abordagem metodológica delineada por Lea Rodrigues (2008) na "avaliação de profundidade de Políticas Públicas".

A pesquisa está dividida em três partes. Na primeira parte, é realizada a revisão histórica das políticas e leis relacionadas aos direitos das crianças na cidade. Entende-se também que para avaliar adequadamente uma política pública voltada para crianças, é fundamental adquirir um entendimento dos conceitos relevantes relacionados tanto à infância quanto ao ambiente urbano, por isso neste capítulo são apresentados conceitos relevantes para o estudo da criança e da cidade, sob a óptica da mobilidade como microacessibilidade, urbanismo tático, apego e segurança viária, explorando a relação destes conceitos com a qualidade de vida urbana das crianças através da literatura de autores relevantes para o tema.

A segunda parte, é apresentado uma breve conceituação sobre avaliação de políticas públicas, abordando como aconteceu o início dessa prática no Brasil, bem como suas influências e trazendo a discussão para resistências enfrentadas na implementação de uma cultura avaliativa. Esta pesquisa utilizará os processos estabelecidos pela metodologia de "avaliação de profundidade de Políticas Públicas" desenvolvida por Lea Rodrigues (2008), que oferece um método estruturado para investigar vários componentes de políticas públicas e que

denominaremos de "steps"¹: 1º *step* - Avaliação do conteúdo do programa; 2º *step* - Avaliação do contexto da formulação da política; 3º *step* - Análise da trajetória institucional do programa; 4º *step* - Avaliação do espectro temporal e territorial.

Dada a abrangência desta metodologia detalhada, a pesquisa se concentra principalmente no 1º *step*, que envolve a análise do contexto da formulação da política. Nesta parte da pesquisa também se explica como a metodologia foi utilizada neste trabalho, esclarecendo como foi realizada a análise das bases conceituais e formulação da política, bem como houve o levantamento dos dados para avaliação.

A terceira parte, sendo a exposição e aplicação desta metodologia no programa "Caminhos da Escola", é relevante ressaltar que a análise seguiu uma abordagem cronológica, examinando o amadurecimento e evolução da política desde sua criação em 2018. Inicialmente implementada no bairro Cristo Redentor em 2019, a análise prossegue na exploração da criação do marco legal da Primeira Infância (Lei 11.070/2020) e as subsequentes implementações nos bairros Granja Lisboa, Conjunto Palmeiras e Planalto Ayrton Senna, concluindo-se com a avaliação de priorização realizada ao término das primeiras intervenções, realizada em 2022, análise se restringe até o primeiro semestre de 2023.

Objetivo

Analisar a formulação do Programa "Caminhos da Escola" em Fortaleza/CE, abrangendo o período de 2013 a 2023, a fim de compreender como foi realizada a dinâmica de implantação da política e como ela considera a diversidade de bairros da cidade em sua aplicação. Estudando seu impacto na mobilidade do caminho casa-escola das crianças na cidade.

Objetivos específicos

1. Investigar o avanço da legislação e das políticas públicas voltadas para a proteção e promoção dos direitos das crianças na cidade ao longo do tempo, identificando os principais marcos históricos, desafios e avanços nessa área;
2. Analisar indicadores da mobilidade urbana infantil na cidade, considerando como questões de urbanismo tático, microacessibilidade e segurança viária se relacionam com a qualidade de vida urbana das crianças;

¹ Rodrigues (2008), identifica alguns tópicos considerados essenciais para a implementação de uma avaliação aprofundada de políticas públicas sociais, os quais serão referenciados nesta pesquisa como "step".

3. Estudar a relevância dos processos de avaliação de políticas públicas, destacando como esse processo pode aprofundar nossa compreensão sobre a eficácia e impacto das políticas relacionadas à interação das crianças com o ambiente urbano;
4. Realizar análise de conteúdo do programa municipal "Caminhos da Escola", aplicando a metodologia de avaliação de políticas públicas de Léa Rodrigues (2008), que abordada a formulação, os objetivos institucionais e do processo de formulação, os critérios de implantação, acompanhamento e avaliação, os conceitos e valores fundamentais que sustentam a política, a comparação com a base conceitual e a disponibilidade dos mecanismos de efetivação conforme a proposta teórica e base conceitual.

Metodologia

Esta pesquisa é de natureza quanti-qualitativa e exploratória no que se diz respeito a análise das políticas públicas urbanas que tenham impacto na mobilidade ativa das crianças em Fortaleza. Na primeira etapa, é realizada uma revisão bibliográfica sobre o desenvolvimento histórico das políticas públicas e legislações relacionadas à proteção e promoção dos direitos das crianças na cidade, identificando os principais marcos históricos, desafios e avanços nessa área por meio da análise de documentos legais, relatórios governamentais e publicações acadêmicas, também é elaborado um cronograma histórico que destaque os momentos-chave relacionados aos direitos das crianças na cidade.

A segunda etapa, se concentra na análise dos conceitos que envolvem a interação entre a criança e o ambiente urbano, onde estuda elementos do urbanismo tático, mobilidade ativa, microacessibilidade e segurança viária, a fim de compreender como esses fatores se relacionam com a qualidade de vida das crianças no contexto urbano.

A terceira etapa é baseada no estudo da "avaliação de profundidade de Políticas Públicas Sociais" proposta por Lea Rodrigues (2008). Essa metodologia compreende cinco etapas: a análise de conteúdo do programa, a análise do contexto de sua formulação, a análise da trajetória institucional, a análise temporal e territorial e, por fim, a análise dos impactos. Esta etapa se concentra em analisar a metodologia desenvolvida pela autora e se aprofunda na etapa de análise de conteúdo do programa, que será aplicada na análise do programa "Caminhos da Escola", objeto de estudo desta pesquisa.

Na quarta etapa é realizado um mapeamento abrangente das políticas de mobilidade implantadas na cidade de Fortaleza durante o intervalo de tempo entre 2015 e 2023, esse levantamento tem foco nas políticas que possuem influência tanto direta quanto indireta na mobilidade das crianças dentro da cidade de Fortaleza.

A quinta e última etapa consiste na análise do Programa "Caminhos da Escola" utilizando a metodologia de avaliação de profundidade de políticas públicas sociais, conforme proposto. A aplicação dessa metodologia orienta a pesquisa, possibilitando a compreensão das bases conceituais da formulação da política, entendendo o que estava sendo delineado na cidade de Fortaleza, bem como os dados que fundamentam sua formulação, suas implementações, desafios e possíveis oportunidades de aprimoramento para o programa. Ao final, realiza-se uma análise de consistência que destaca a relação entre as bases conceituais e a implementação, a viabilidade de expansão do projeto nos próximos anos e como a pesquisa pode prosseguir por meio da aplicação dos demais *steps*².

² Rodrigues (2008), identifica alguns tópicos considerados essenciais para a implementação de uma avaliação aprofundada de políticas públicas sociais, os quais serão referenciados nesta pesquisa como "steps".

CAPÍTULO 02
A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA INFÂNCIA

2 A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA INFÂNCIA

As crianças são seres em constante desenvolvimento físico, emocional, cognitivo e social, sendo importante estudar as particularidades de cada tipo social de infância para se pensar na cidade, pois cada grupo de crianças tem suas próprias necessidades, demandas e expectativas em relação ao ambiente urbano em que vivem, tendo em mente que a criança que brinca hoje é o adulto que vive a cidade de amanhã.

A primeira vez que se identificou a utilização da palavra "infância" foi na Idade Média, correspondendo ao período do nascimento aos sete anos e significando "aqueles que têm a incapacidade de falar". É importante entender que naquela época não existia distinção de faixa etária e de atividades, onde se utilizava como parâmetro o desenvolvimento na dentição, fala e razão, que acontecia por volta dos sete anos, marcando e justificando sua transição para fase adulta (Nascimento, 2008).

Até o século XVII, não havia distinção entre adultos e crianças socialmente, onde as crianças eram tratadas como "mini adultos" que necessitavam de cuidados básicos até o momento em que conseguiam executar suas atividades sozinhas. Por conta das condições de saúde e higiene precárias, era comum entre as famílias a perda de filhos pequenos e aqueles que conseguiam sobreviver frequentemente sofriam maus tratos por parte dos seus pais até conseguir desempenhar atividades semelhantes às dos adultos, levando a sua inserção na sociedade (Lins, 2014). Nessa época, a família possuía uma função mais social e moral do que sentimental, diferente do que presenciamos na sociedade moderna.

No fim da Idade Média, a divisão das idades começou a ter importância, sendo divididas em seis partes: 0-7 anos, primeira idade; 7-14 anos, segunda idade; 14-21 anos, terceira idade; 21-45 anos, quarta idade; 60 anos adiante, sexta idade. A primeira, segunda e terceira etapas eram etapas não valorizadas pela sociedade, onde eram reconhecidas como seres que precisavam de mais atenção e disciplina para se transformarem em adultos, sendo somente a partir da quarta idade legitimados e reconhecidos pela sociedade por não precisar mais dessa dependência, fato que enraíza até hoje a imagem da criança como um ser com necessidade de proteção (Ariès, 1981).

Para Ariès (1981), esta distinção entre infância, adolescência e maioridade só iniciou verdadeiramente na sociedade moderna e isso era percebido até mesmo nas obras de arte, que retratavam as crianças em formas muito distintas da realidade com posturas, músculos e vestimentas muito semelhantes a dos adultos, sem qualquer tipo de distinção, como mostra a figura 01, pintura do século XVII de Antoon Van Dyck.

Figura 01 - Obra: Os cinco filhos mais velhos de Carlos I



Fonte: Antoon van Dyck, 1637.³

Até esse período, tudo o que girava em torno da criança era voltado para sua preparação e inclusão na sociedade com um forte valor econômico atrelado a estes indivíduos. Esse cenário se modifica com o surgimento da revolução industrial, em 1789, onde o próprio núcleo familiar passa por transformações com novas necessidades sociais, fazendo com que a criança transforme seu papel na dinâmica familiar, fortalecendo sua importância, esse novo olhar fez com que o Estado começasse a se preocupar e encarar a criança como um sujeito ativo na sociedade, impulsionando estudos sobre seu bem-estar, saúde e educação (Frota, 2007).

Enquanto na Europa os estudos sobre as crianças iniciaram com Philippe Ariès, em 1981, no livro "História Social da infância e da família", no Brasil foi por Mary Del Priore, em 1991, com a coletânea "História da criança no Brasil" que apareceram os primeiros relatos sobre a história da criança brasileira. Para Del Priore (1991), esse movimento de valorização da infância na Europa está diretamente ligado com o processo de valorização também no Brasil, em seus escritos a autora cita que no século XVI, seguindo o mesmo pensamento de que as crianças eram seres em preparação para vida adulta, os jesuítas promoviam catequeses para a população com o intuito de promover mudanças em costumes que eles consideravam inadequados e deveriam ser mudados.

³Disponível em: https://arthive.com/de/anthonyvandyck/works/483732~Fnf_Kinder_von_. Acessado em: 20 junho de 2022

Embora no processo de transição para o Brasil Colônia e a criação da constituição não apresentasse nenhuma citação direta à infância e suas práticas, percebe-se um movimento de maior cuidado com a saúde por parte da criança e da família, se intensificando ainda mais no século XIX diante da preocupação com a mortalidade infantil e a saúde durante o período da infância (Del Priore, 1991). A partir deste momento, ampliam-se os estudos médicos e psicológicos voltados à infância, onde se expande a quantidade de registros, de práticas e políticas voltadas às crianças na sociedade, o primeiro e maior marco é a institucionalização da Declaração Internacional dos Direitos das Crianças, em 1959.

Até o século XX, muitas comunidades ao redor do mundo tinham uma cultura de brincadeiras ao ar livre, onde as crianças interagiam entre si e exploravam seu ambiente local, no entanto, com o advento da industrialização, urbanização acelerada e aumento do uso de veículos, houve uma transformação significativa na cidade, priorizando a circulação de veículos e prejudicando os espaços de convivência e brincadeiras das crianças nas ruas. (Sarmiento, 2007)

De acordo com Tonucci (2020), a cidade foi adaptada às necessidades do protótipo de um cidadão do sexo masculino, adulto, trabalhador e principalmente: um motorista, desconsiderando em sua composição, as necessidades e os direitos daqueles que não são homens, não são adultos, não são trabalhadores e muito menos motoristas. Segundo o autor, como resultado desse processo, essas cidades passaram a ser cidades sem crianças, onde esta parcela da população passa a ser privadas de vivenciar algumas experiências essenciais para o seu desenvolvimento, como a aventura, a descoberta, os riscos, a superação de obstáculos, a satisfação e as emoções (Tonucci, 2020).

Tal processo fez com que fosse naturalizado na cultura dos centros urbanos que a casa e os espaços educativos seriam os "espaços da criança", enquanto a rua seria um lugar inadequado, uma vez que elas ainda não têm idade suficiente para a ocupar. A perda da autonomia das crianças foi provavelmente o efeito mais marcante das transformações da cidade nas últimas décadas, os espaços urbanos começaram a ser construídos a partir de uma macro escala com uma teoria carrocêntrica, fazendo com que espaços na micro escala fossem esquecidos, tornando ruas e espaços da cidade apenas como áreas de transição, onde os caminhos cotidianos acabam sendo esquecidos na cidade, prejudicando não somente as crianças mas também idosos, pessoas com mobilidade reduzida, pessoas carregando sacolas de compras, segurando crianças nos braços ou empurrando carrinhos de bebê (Schneider, 2015).

Nesse processo, as brincadeiras infantis, as quais antes ocorriam de forma misturada em diversos grupos sociais e distantes do monitoramento dos adultos, como mostra a figura 02,

passaram a ser mais supervisionadas e organizadas em grupos de idade e classes sociais semelhantes (Tonucci, 2006).

Figura 02 - Década de 70, "Rua do Lazer"



Fonte: Beto Santos (2020).⁴

A rotina frenética das pessoas fez com que a cidade se restringisse a um espaço de moradia, trabalho e, para a maioria das crianças, o caminho de casa para a escola. Estima-se que existam no Brasil 35,5 milhões de crianças (pessoas de até 12 anos) e 83,5% dessas crianças moram em área urbana (IBGE, 2018). Entretanto, não é comum no dia a dia dos grandes centros urbanos encontrar estas crianças ocupando a cidade. Segundo a Unicef (2023), estima-se que até 2050, 70% das crianças viverão em áreas urbanas, esse dado representa uma grande oportunidade e responsabilidade para os governantes da cidade, inclusive na questão de segurança pública, uma vez que o espaço público pode proporcionar grandes oportunidades de mudança e esperança na vida das crianças.

É fundamental reconhecer a infância dentro da sociedade, com suas próprias características e dinâmicas específicas, realizando estudos que explorem a complexidade desse período crucial de desenvolvimento, a fim de promover políticas e práticas que atendam às necessidades e direitos das crianças de forma efetiva.

2.1 Reconhecimento dos Direito da criança

⁴ Disponível em: <https://vounoflash.com.br/2020/08/18/rua-de-lazer/>. Acesso em 25 de julho de 2022

O que conhecemos hoje por infância é uma construção social estabelecida por adultos e que em diversos momentos da história passou por momentos decisivos e ainda segue sendo construída. Um dos principais marcos nesse caminho histórico é o reconhecimento da criança como um cidadão de direitos. A primeira declaração acerca do direito das crianças acontece em um contexto onde organizações iniciaram uma discussão sobre como tratavam os direitos das crianças, questionando que para além de sobrevivência, educação e proteção, as crianças também precisavam ter “direito à infância”. (Cunningham, 1995 *apud* Mariano, 2010).

Com estas percepções e o cenário provocado pela Primeira Guerra, Eglantyne Jebb (1924), elabora a primeira Declaração dos Direitos das Crianças, em 1924, também conhecida como Declaração de Genebra, onde expressa que as crianças devem ter meios para: seu desenvolvimento; ajuda em momentos de necessidade; prioridade em ocorrências e assistências; liberdade financeira; proteção contra a exploração e uma educação que promova sua consciência e dever social. Eglantyne Jebb, era uma das fundadoras da organização *Save the Children*, uma das primeiras organizações de ajuda a crianças, com foco em países que perderam a guerra. Com o tempo a organização iniciou uma expansão internacional tendo a intenção de não atender somente as crianças afetadas pela guerra, mas todas aquelas as quais precisavam “ser salvas”. (Fernandes; Costa, 2021)

As crianças eram tratadas como “pequenos homens” que nasciam e permaneciam livres em igual direito, o que deturpou e por muitos anos afastou essa parcela da população dos seus direitos necessários e específicos. No cenário em questão, destacou-se um marco valioso que estabeleceu a concepção da criança como um sujeito, sendo os primeiros registros disso à Convenção de 1989. Esses registros estão associados a duas etapas importantes: a primeira ocorreu em 1948, com uma iniciativa voltada para os cuidados e assistência especial às crianças e seus cuidadores; e a segunda ocorreu em 1959, com a institucionalização da Declaração dos Direitos das Crianças, que estabeleceu 10 princípios fundamentais (Mariano, 2010).

Foi estabelecido entre os princípios que: todas as crianças têm direitos iguais, não importa sua cor, raça, sexo, religião, origem social ou nacionalidade; todas devem ser protegidas pela família, pela sociedade e pelo Estado, para poderem se desenvolver física e intelectualmente; têm direito a um nome e a uma nacionalidade; à alimentação e ao atendimento médico, antes e depois do seu nascimento (UNICEF, 1959).

A Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, que estabeleceu os direitos universais dos seres humanos, surgiu em 1789, durante a Revolução Francesa. Já a Convenção sobre os Direitos da Criança, promovida pela ONU, ocorreu em 1989, marcando uma diferença de dois séculos entre esses dois eventos.

A declaração se solidificou em 1989, com a Convenção Internacional sobre o Direito da Criança, realizada pela ONU, consolidando internacionalmente os direitos da infância, fazendo da criança também uma portadora de direitos, expandindo-a de ser apenas um "objeto de proteção" ou "propriedade" dos pais. De acordo com Mariano (2010), essa convenção é a culminação de diversos documentos internacionais, entendidos como etapas para a solidificação do direito das crianças.

A Convenção sobre os Direitos das Crianças foi admitida pela Assembleia Geral da ONU em 20 de novembro de 1989, sendo o aparato legal mais adotado em relação à história dos direitos das crianças e dos adolescentes, entrou em vigor no dia 02 de setembro de 1990. Quando um país decide se tornar signatário da convenção, quer dizer que automaticamente ele assume as responsabilidades de atualizar seu marco legal com os direitos acordados, investir em políticas públicas correspondentes e designar orçamentos específicos para programas e ações correspondentes ao acordo. A convenção foi ratificada por 196 países, incluindo o Brasil, que validou em 24 de setembro de 1990. O único país a não reconhecer e ratificar a convenção foi os Estados Unidos. (Rosemberg; Mariano, 2010)

Foi conferido pela primeira vez direitos reservados para as crianças que até então eram somente dedicados aos adultos, reconhecendo todo indivíduo menor que 18 anos como criança e determinando direitos e deveres que deveriam ser cumpridos sem nenhum tipo de discriminação de raça, cor, sexo, origem, religião, posição econômica ou deficiência física, conferindo as crianças todos os direitos inscritos na Declaração dos Direitos Humanos (ROSEMBERG; MARIANO, 2010).

Sendo um grande movimento em prol da autonomia e liberdade infantil, a convenção também classificou as crianças como cidadãos com carência de "maturidade física e intelectual", necessitando de uma proteção especial e de cuidados especiais, especialmente no âmbito jurídico. Ao todo foram 54 artigos que apresentavam avanços significativos no que se diz respeito a não discriminação e melhor desenvolvimento dos direitos das crianças e adolescentes.

Complementar as diretrizes também estabelece protocolos facultativos onde países que assinam o tratado podem decidir ou não se desejam adotar. Estes protocolos facultativos foram criados no intuito de aprofundar algumas questões existentes no documento original, sendo elas: ano 2000, o aumento da proteção de crianças contra o envolvimento de conflitos armados e recomendando a criminalização da venda de crianças, da exploração sexual e pornografia; ano 2014, a permissão que crianças apresentem reclamações de violações de seus direitos diretamente ao Comitê dos Direitos da Criança.

Para melhor assimilar estes artigos, o UNICEF os agrupou em três categorias, como mostra o quadro 01.

Quadro 01 - Sistematização artigos da Convenção sobre os Direitos das Crianças, 1989

Categoria	Explicação	Artigo
Direitos a fornecimento	Direitos relativos aos recursos necessários para se garantir o desenvolvimento físico, mental, espiritual, moral e social adequado, incluindo os direitos à alimentação, vestuário, moradia e saneamento básico.	art. 24 a 27
	Direito à educação, através do estabelecimento da obrigatoriedade do primário e da acessibilidade dos níveis seguintes, do estímulo à frequência e do combate à evasão escolar.	art. 28
	Direito à cultura e lazer, vivenciados de forma participativa.	art. 31
Direitos a proteção	Direito que trata das particularidades da criança como sujeito em desenvolvimento e dos direitos à proteção.	art. 3
	Direito contra todo o tipo de maus tratos, abandono, exploração e crueldade.	art. 19 e 20
	Direito à proteção contra a exploração econômica e contra a realização de qualquer trabalho que possa interferir em seu desenvolvimento.	art. 32
	Direito contra a exploração sexual.	art. 34
	Direito contra os abusos do sistema de justiça criminal.	art. 37, 38, 39 e 40
Direitos à participação	Direito à liberdade de expressão, de manifestar sua opinião sobre questões que afetam suas vidas.	art. 12 e 13
	Direito à liberdade de forma individual, mas também de forma coletiva e organizada.	art. 15

Fonte: Elaborado pela autora com base em Carvalho; Bizzotto (2023) e UNICEF (202).

A América Latina foi uma das regiões pioneiras em relação à adesão à Convenção, tendo muitos de seus países revisado suas normas e incluindo nelas os direitos das crianças. Esse movimento aconteceu coincidentemente com a redemocratização pós-ditaduras militares em algumas regiões. A maneira como os padrões internacionais se voltavam para as crianças e avançavam em relação aos seus direitos foram essenciais para a fomentação destes ideais, embora ainda existam lacunas em sua realização.

2.2 Construção dos direitos das crianças no Brasil

Para entender melhor como os direitos das crianças se desenvolveram no Brasil, é necessário considerar a influência da escravidão no país, que foi um modelo social, político e econômico que perdurou por quase quatro séculos, iniciou no século XVI, com a chegada dos colonizadores portugueses, e perdurou até 1888, com a assinatura da Lei Áurea, que aboliu oficialmente a escravidão no país (Lima, 2012). A exploração, o genocídio dos indígenas e o tráfico de africanos tiveram um papel significativo na construção do contexto em que os direitos das crianças foram alcançados. De acordo com Lima (2012), no início do século, 4% dos escravos que desembarcavam no Brasil eram crianças e adolescentes e destes, menos da metade conseguiu sobreviver até 10 anos.

A infância na escravatura foi narrada de forma secundária, mas, assim como os escravos adultos, crianças e adolescentes trabalhavam nas mais diversas atividades, iniciando aos 4 anos em pequenas tarefas na cozinha e se potencializando aos 12 anos quando seu valor de mercado dobrava para atividades mais pesadas (Priore, 2008).

Quando não estavam trabalhando, conseguiam conviver e até mesmo, algumas vezes, brincar com as crianças brancas, essa relação entre as crianças de espaços tão diferentes também trazia uma espécie de "adestramento" da criança negra, uma vez que nas brincadeiras era fácil de identificar "quem mandava" e "quem obedecia", além do que essa convivência também reforçava os laços senhoriais, fazendo com que a criança negra fosse induzida a construir um grande respeito por aquele que um dia seria seu senhor. (Lima, 2012)

Em 1871, foi criada a Lei do Ventre Livre a qual instituiu que dali em diante mulheres escravizadas que dessem à luz teriam seus filhos livres, entretanto, esta lei não foi amparada por nenhum outro instrumento político que assegurasse a essas crianças acesso a direitos básicos como saúde, educação e lazer, resultando no abandono de grande parte dessas crianças e constatando que o Estado pouco auxiliou para uma melhor condição de vida dessa parcela da população (Laidler, 2011).

Foram implementadas mudanças de controle para lidar com a situação de abandono nas cidades, como a Roda dos Expostos e os Institutos Disciplinares. A Roda dos Expostos (Figura 03), instalada pela primeira vez em Salvador em 1726, tinha como objetivo acolher recém-nascidos e crianças abandonadas em instituições de caridade, cuidando-as e evitando sua situação de desamparo. O dispositivo possuía forma cilíndrica, dividida ao meio com uma divisória, que dividia a janela da instituição com o lado de fora do muro, onde se depositava a

criança e ao girar a roda a criança já estava do lado interno da instituição, garantindo assim o anonimato do expositor. (Mesgravis, 1975)

De acordo com Mesgravis (1975), a prática de abandono na época era comum, tanto as escravas colocavam seus filhos nos dispositivos acreditando que os livrariam da escravidão, quanto grandes famílias da sociedade que não queriam desrespeitar padrões morais e cristãos da sociedade abandonando crianças que eram fruto de uniões ilegítimas, mães solteiras e crianças nascidas de relações entre os senhores e suas escravas.

Figura 03 - Roda dos expostos



Fonte: Blog Museu Santa Casa de São Paulo (2022).⁵

De acordo com Marcílio (1997), com a Lei do Ventre Livre, os casos de abandono tiveram um aumento significativo, tornando insustentável o acolhimento de mais crianças, aumentando também a taxa de mortalidade, pois as instituições já não conseguiam garantir um ambiente saudável, fazendo com que as crianças passassem a ser "adotadas" por famílias ricas com o intuito de prestarem serviços, principalmente domésticos, denominando-os de "filhos de criação" os quais não possuíam nenhum direito por lei.

Para tentar conter o aumento da violência urbana, em 1890, o estado estabelece o Código Criminal da República e foi nesse movimento que foi fundado, em 1903, o Instituto Disciplinar, local onde crianças consideradas pela sociedade como "delinquentes" eram educadas e profissionalizadas, confirmando as ideias republicanas (Lima, 2012).

Em 1924, foi criado o primeiro Juizado de Menores no Brasil, destinado a julgar ações que envolvessem os intitulados "menores" no país, ainda não existia nenhuma política que ajudasse famílias pobres na criação material de seus filhos. Durante e após o fim da escravidão,

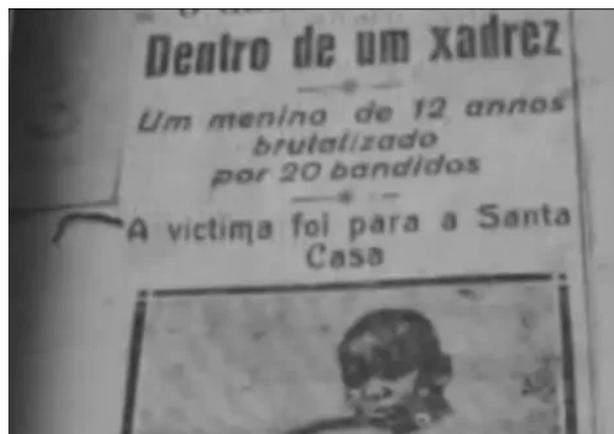
⁵ Disponível em: <https://www.santacasasp.org.br/portal/museu-curiosidades/>. Acessado em: 21 de agosto de 2022.

as crianças negras passavam por discriminação racial, sendo consideradas seres inferiores, vadios e ociosos.

Não houve investimento estatal no campo da assistência social às crianças e suas famílias no sentido de construir uma política pública que verdadeiramente conseguisse alterar os quadros perversos de exclusão e desigualdade social (Lima, 2012, p. 67).

Tal promulgação levou ao relato de sérios casos de abuso contra as crianças da época tendo seu estopim com o "Caso Bernardino" (Figura 04), onde um garoto de 12 anos foi preso ao jogar tinta em um adulto por ter se negado a pagar pelo trabalho do menino que havia engraxado seu sapato, fazendo-o com que fosse preso junto a uma cela com mais de 20 adultos, onde foi violentado. (Waquim et. al, 2018)

Figura 04 - Matéria de jornal Caso Bernardino.



Fonte: Agência Senado (2015).⁶

O caso ganhou grande repercussão levando o modelo assistencial a ser criticado levantou a criação da Lei de Assistência e Proteção aos Menores, conhecida como Código de Menores, em 1927, primeira tentativa efetiva de construção de uma legislação própria para criança que proibiu a Roda dos Expostos e tornou os jovens impunes até 18 anos. O fracasso dos modelos assistenciais envolvendo a Roda de Expostos e caridade de Igreja, os quais insistiam juntamente a instituições filantrópicas privadas em manter orfanatos, culminou em

⁶Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/brasil/idade-penal-mudou-apos-estupro-de-menino-de-12-anos-na-prisao,ef9425e1ff010f82fed57bc700be943a1mu9RCRD.html>. Acessado em: 21 de maio de 2022

um rompimento expressivo entre Igreja e Estado, fazendo com que lideranças e autoridades políticas passassem a pensar na criminalidade urbana, considerando a infância (Lima, 2012).

A estrutura jurídica construída após a abolição da escravatura foi um modelo que aumentou a criminalização e institucionalização de crianças e adolescentes no Brasil, consolidando uma política repressiva a qual perdura até hoje, caracterizando fortemente a construção dos marcos legais brasileiros como uma questão étnica-racial.

A partir das mobilizações da sociedade civil, o antigo modelo assistencialista começou a ser questionado, fazendo com que em 1985, o Movimento Nacional de Meninos e Meninas de Rua (MNMNR) levasse mais de 20 mil crianças e adolescentes ao Congresso Nacional, para pressionar pela inclusão dos artigos 227 e 228 na Constituição, referente à garantia dos direitos das crianças e adolescentes na constituição, como mostra a figura 05, e também aos encontros nacionais de meninos e meninas de rua, nos quais crianças em situação de rua se reuniram para defender seus direitos, esses momentos foram essenciais e decisivos para a criação do Estatuto da Criança e do Adolescente. (Macedo; Brito, 1998)

Figura 05 - Movimento Nacional Meninos e Meninas de Ruas (MNMNR) no Congresso Nacional.



Fonte: Blog Prioridade Absoluta (2015).⁷

A constituição de 1988, estabelece então o artigo 227 responsável por assegurar que é dever também do Estado e da sociedade garantir o direito à saúde, alimentação, educação, lazer, dignidade dentre outros direitos às crianças e adolescentes.

⁷ Disponível em: <https://prioridadeabsoluta.org.br/>. Acessado em 24 de agosto de 2022.

Com esse passo frente a constituição, em 1990, o Congresso Nacional aprova o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), publicado sobre a Lei Federal N.º 8069, sendo um dos mais significativos marcos legais na luta pelo direito das crianças principalmente pobres e negros que sofriam com a repressão policial. Dentre tudo o que compõe o ECA, vale pontuar a criação de dois órgãos que têm por função a garantia dos direitos das crianças, são eles: os Conselhos Tutelares, encarregados de acompanhar e encaminhar crianças e adolescentes em situação de abstenção de direitos para à rede de proteção, e o Conselho de Direito da Criança e do Adolescente, responsável por fiscalizar os cumprimentos estabelecidos no ECA. (BEZERRA, 2004)

Após mais de 30 anos da criação do estatuto, observa-se que houve uma diminuição na taxa de mortalidade infantil, segundo o Ministério da Saúde, a taxa de mortalidade de crianças apresenta um declínio no período de 1990 a 2019, passando de 47,1% para 13,3% (BRASIL, 2021).

Tal consolidação traz um novo olhar para a propagação do Estatuto da Criança e do Adolescente, o qual abriu caminho para diversas iniciativas do terceiro setor, da sociedade civil e do poder público, uma vez que é crucial como a infância é reconhecida por esses setores para sua posição na arena de negociação das políticas públicas.

No quadro 02, apresentamos um resumo dos principais marcos legais nacionais e internacionais que dizem respeito aos direitos das crianças, considerados neste capítulo.

Quadro 02 - Resumo dos marcos legais nacionais/internacionais das crianças.

ANO	MARCO LEGAL	CONTRIBUIÇÃO	ABRANGÊNCIA
1726	A Roda dos Expostos	Embora controversa em sua natureza, foi uma tentativa histórica de oferecer cuidados e proteção para crianças abandonadas, destacando a preocupação com os mais vulneráveis.	Nacional
1871	Lei do Ventre Livre	Marco na luta contra a escravidão no Brasil, contribuindo para a mudança do status das crianças nascidas de mães escravizadas, ao conferir-lhes liberdade ao nascer.	Nacional
1890	Código Criminal da República	Abrange a proteção de crianças refletiu uma evolução no reconhecimento dos direitos	Nacional

		infantis na esfera legal.	
1903	Instituto Disciplinar	Embora controversa em sua natureza declarou uma preocupação com a correção de comportamentos de crianças em conflito com a lei, sinalizando uma mudança na direção à abordagem da justiça juvenil.	Nacional
1924	Declaração dos Direitos das Crianças (Declaração de Genebra)	Representou um marco inicial na consciência global sobre os direitos fundamentais das crianças, destacando a necessidade de proteção e cuidados especiais.	Internacional
1927	Código de Menores	Evidenciou o reconhecimento da importância de uma abordagem legal específica para crianças em situações de vulnerabilidade, inaugurando um foco mais voltado para seus direitos.	Nacional
1959	Declaração dos Direitos das Crianças	Realizada pela ONU identificou os princípios fundamentais para os direitos infantis, influenciando a formulação de políticas e orientações para crianças em diversos países.	Internacional
1985	Movimento Nacional de Meninos e Meninas de Rua (MNMRR)	Importante ponto de virada na abordagem aos direitos das crianças em situação de rua, destacando a necessidade de atenção e proteção especial.	Nacional
1988	Artigo 227 torna-se base para a criação do ECA	Reforça a importância de políticas específicas para crianças e adolescentes, pavimentando o caminho para a criação do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA).	Nacional
1989	Convenção sobre os Direitos da Criança	Ratificou o compromisso internacional com os direitos das crianças, influenciando a formulação de legislação e políticas nacionais.	Internacional
1990	Brasil assina Convenção Internacional sobre os Direitos da Criança	Declarou o comprometimento do Brasil com os princípios e valores defendidos pela convenção.	Internacional
1990	Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA)	Consolidou um marco legal abrangente para a proteção e promoção dos direitos das crianças e adolescentes no Brasil, direcionando ações governamentais e sociais.	Nacional

Fonte: Elaborado pela autora com base na revisão bibliográfica (2023).

Após a promulgação do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), outras políticas nacionais importantes foram criadas para promover o bem-estar e a proteção das crianças. Reconhecendo a importância decisiva dessa fase para o crescimento físico, emocional, cognitivo e social. Uma das principais iniciativas foi o Plano Nacional pela Primeira Infância (PNPI) que foi instituído para priorizar o desenvolvimento integral das crianças na faixa etária de 0 a 6 anos. Além disso, o PNPI visa combater as desigualdades sociais que impactam as crianças desde cedo, assegurando acesso equitativo a condições de saúde, educação, alimentação, cuidado e proteção.

O relatório "*World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*" (Relatório sobre o Desenvolvimento Mundial 2009: Reformulando a Geografia Econômica) é uma publicação do Banco Mundial que analisa os padrões de crescimento econômico e os desafios da geografia econômica em todo o mundo, este relatório apresenta três abordagens sobre as políticas públicas, sendo elas: *Spatially Blind Policies* (Políticas espacialmente cegas), políticas ou intervenções que todos deveriam receber, independentemente de onde viva, como: educação, saúde, água e saneamento básicos; *Spatially Connective Policies* (Políticas espacialmente conectivas), onde agrupa todos os investimentos que conectam lugares e fornecem serviços públicos básicos, como transporte público, redes de saúde e serviços públicos; *Spatially Targeted Policies* (Políticas direcionadas espacialmente), que são medidas espacialmente direcionadas para estimular o crescimento econômico em áreas atrasadas, como subsídios ao investimento, reduções de impostos, desenvolvimento de infraestrutura local e reformas direcionadas, como zonas de regulamentos especiais e programas de renovação urbana. (WORLD BANK, 2008)

Essa divisão em diferentes abordagens espaciais, permite uma análise mais aprofundada sobre como as políticas podem influenciar a distribuição de recursos, oportunidades e desenvolvimento regional, auxiliando na formulação de estratégias mais eficazes e equitativas. Nesse mesmo contexto, a Comissão Interamericana de Direitos Humanos (CIDH), elaborou o relatório, "*Hacia la garantía efectiva de los derechos de niñas, niños y adolescentes*" (Rumo à garantia efetiva dos direitos da criança e do adolescente), que analisa as políticas públicas aplicadas para os direitos das crianças e adolescentes na América Latina, subdividindo-as em quatro categorias de abordagens.

Mais próximas dos países latinos, essas quatro categorias de abordagens permitem uma análise mais detalhada e abrangente das políticas integradas: Políticas Universais, semelhante a *Spatially Blind Policies*, voltadas para educação e saúde; Políticas de Assistência, semelhante a *Spatially Targeted Policie*, direcionadas a famílias que carecem de apoio por se encontrarem em situação de vulnerabilidade social; Políticas de Proteção Social, têm o foco em crianças que se encontram em estado de violência, trabalho infantil e em situação de risco e violação de direitos; Políticas de Defesa Jurídica, que englobam todas as ações para garantir uma adaptação pública da justiça infantil.

O quadro 03 tem como produto uma pesquisa exploratória das políticas brasileiras para os direitos da criança, seguindo a divisão do relatório "*Hacia la garantía efectiva de los derechos de niñas, niños y adolescentes*", que visa analisar de forma organizada as estratégias adotadas no Brasil para garantir esses direitos.

Quadro 03 - Subdivisão de algumas políticas brasileiras relacionadas à criança

Política	Exemplo
Políticas Universais	Calendário Nacional de Vacinação (1977); Programa de Saúde Integral da Criança (2004); Lei Orgânica de Segurança Alimentar (2006); ProInfância (2007); Programa Saúde na Escola (2007); Programa Nacional de Alimentação Escolar (2009); Programa Brasil Carinhoso (2012).
Políticas de Assistência	Bolsa família (2004); Programa criança feliz (2016).
Políticas de proteção social	Erradicação do Trabalho Infantil (2001), Programa de Proteção a crianças e adolescentes Ameaçados de Morte (2003); Política Nacional de Assistência Social (2004).
Políticas de Defesa Jurídica	Ministério de Desenvolvimento Social e Combate à Fome (2004); Plano Nacional de Promoção, Proteção e Defesa do Direito de Crianças e Adolescentes à Convivência Familiar e Comunitária (2006); Centros de Atendimento Integrado (2016); Lei da Escuta Protegida (2017).

Fonte: Elaborado pela autora baseado em CIDH (2017).

O programa Bolsa Família merece ser evidenciado neste trabalho, pois é referência mundial, onde, em seu auge, beneficiou mais de 14 milhões de famílias brasileiras em todo o país, o programa oferece benefícios financeiros para famílias de baixa renda, condicionados ao cumprimento de compromissos nas áreas de educação, saúde e assistência social das crianças. Possui um diferencial importante: ele estabelece critérios para a participação das famílias

beneficiárias, esses critérios são definidos como uma forma de complementar e fortalecer a regulamentação do programa, vinculando o recebimento do benefício ao cumprimento de normas relacionadas a condições específicas, tais como: a necessidade das crianças estarem matriculadas na escola; as crianças devem ter a carteira de vacinação em dia; as mulheres grávidas devem realizar o acompanhamento do pré-natal. (Campelo; Neri, 2013)

Isso significa que as transferências de renda são concedidas às mães apenas se seus filhos frequentarem regularmente a escola e realizarem visitas regulares aos profissionais de saúde. Essa abordagem busca incentivar a educação e a saúde das crianças, promovendo melhores oportunidades e bem-estar para elas, além disso, a concessão dos benefícios do Bolsa Família tem caráter temporário e não gera direito exigido, sendo necessário revisar a elegibilidade das famílias para receber esses benefícios a cada dois anos. Por sua vez, tais medidas fizeram com que o programa tivesse um impacto importante nos resultados do desenvolvimento de longo prazo de crianças pequenas. (Campelo; Neri, 2013)

Em 2014, o Bolsa Família foi citado pela Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) como uma das principais estratégias adotadas pelo Brasil que resultaram na superação da fome, permitindo assim que o Brasil seja retirado do mapa mundial da fome. No mesmo ano, o Brasil venceu o Prêmio de Excelência em Seguridade Social, concedido pelo *International Social Security Institute* como resultado de seus esforços inovadores no âmbito deste programa para reduzir a pobreza.

Um dos maiores desafios que o Brasil encontra é a descontinuidade das políticas públicas, como o exemplo da substituição do Bolsa Família pelo Auxílio Brasil, na transição entre governos no país. Além do que já englobava o antigo programa, o novo auxílio oferece cinco outros tipos de benefício relacionados a desempenho acadêmico, auxílios também em matrículas de creche e participação em atividades esportivas (Teodoro, 2022).

Embora sejam oportunidades legítimas, quando todas as oportunidades são agrupadas em um único orçamento, surgem competições orçamentárias entre necessidades essenciais e serviços complementares. Isso ocorre porque o orçamento disponível não é suficiente para atender todas as famílias de forma abrangente. Portanto, é necessário fazer escolhas difíceis entre alocar recursos para atender necessidades básicas, como saúde e educação, ou para serviços complementares que também são importantes, essa limitação financeira pode ser um desafio na busca por fornecer um suporte completo a todas as famílias beneficiárias pelo Auxílio Brasil.

No dia 01 de janeiro de 2023, retornando à presidência e também criador do programa Bolsa Família, o Presidente Lula, por meio do Ministério de Desenvolvimento Social anunciou

que o Bolsa Família retornará em 2023 no lugar do Auxílio Brasil e passará por revisões e recadastramentos.

Neste tópico, estabelecemos um panorama abrangente das políticas voltadas para a infância, traçando uma linha do tempo que nos permitiu compreender o avanço dessas abordagens no Brasil e no contexto global. No próximo tópico, serão exploradas as políticas de mobilidade que estão trazendo um novo ambiente urbano para as crianças, essas novas práticas colocam a segurança viária e a microacessibilidade no centro da discussão, reconhecendo a importância de proporcionar às crianças espaços urbanos mais seguros, saudáveis e inclusivos.

2.3 Políticas de mobilidade: novas práticas

A política de mobilidade urbana no Brasil deve ser estudada também sob a óptica das especificidades do rápido e intenso processo de urbanização do país, esse processo é marcado por um modelo concentrado, que com a aceleração da urbanização, cria problemas contemporâneos, como congestionamento de ruas, insatisfação da população devido ao tempo gasto no trânsito, dificuldade de se locomover dentro da cidade, escassez de vagas e altos custos de estacionamento. Estes fatores, combinados a uma política que favorece e prioriza o uso de transportes individuais motorizados, resultaram em cidades de difícil acesso para aqueles que dependem de meios de transporte não motorizados. (Alves, 2006)

O automóvel, visto como um símbolo de status social, aumenta as disparidades sociais entre aqueles que têm acesso a serviços e oportunidades e a população de baixa renda, frequentemente excluída a viver em áreas periféricas, carentes de serviços essenciais e mal atendidas pelo transporte público, contribui o que significativamente para o preocupante problema da escassez de espaço para circulação de pessoas na cidade. Diante dessas questões, a mobilidade urbana se configura como um desafio que requer a implementação de políticas públicas e demanda uma atenção prioritária por parte do Estado. (Alves, 2006)

Durante o governo do Presidente Luís Inácio Lula da Silva, em 2003, marco importante foi a criação do Ministério das Cidades em 2003, com o objetivo de unir as políticas de desenvolvimento urbano, habitação, saneamento, mobilidade e transporte urbano, situando dentro desse contexto, a mobilidade urbana como uma Política Pública essencial. Esse esforço coletivo foi crucial para a formulação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovada por meio da Lei Federal Nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, mais conhecida como Lei de Mobilidade Urbana.

Entre os principais pontos examinados pela lei, estão: prioridade para os modos de transportes não motorizados, como caminhar e pedalar; melhoria dos sistemas de transporte público, com prioridade para o transporte coletivo; estímulo à integração entre os diferentes modos de transporte; promoção da acessibilidade universal e da mobilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; estímulo à participação da sociedade no planejamento e avaliação da política de mobilidade urbana; estabelecimento de instrumentos e negociação para garantir a implementação da política de mobilidade urbana. (BRASIL, 2012)

Esta lei, em resumo, estabelece diretrizes que priorizam meios de transporte não motorizados ou de uso público sobre os veículos individuais movidos a motor, que promove a integração entre diferentes modos de transporte, incentiva opções menos poluentes e busca reduzir desigualdades e promover a inclusão social. Além disso, seu objetivo é melhorar a acessibilidade, a mobilidade e fortalecer a gestão democrática para aprimorar o tráfego urbano. Observando o instrumento é perceptível um enfoque no que se diz respeito aos meios de mobilidade ativos, como caminhar e pedalar, além de detalhar como o transporte coletivo motorizado pode e deve ser melhorado, especialmente, em áreas com muitas pessoas e longas distâncias a serem percorridas, como regiões metropolitanas e grandes cidades com muitos habitantes que precisam se deslocar diariamente.

Adicionalmente, a Lei de Mobilidade Urbana estabeleceu uma ligação entre a criação do plano de mobilidade e a elaboração do plano diretor, fazendo com que todos os municípios que implementem um plano diretor, também implementem um plano de mobilidade urbana. Anteriormente, essa obrigatoriedade era aplicada apenas às cidades com mais de 500 mil habitantes, conforme o artigo 41 da Lei nº 10.257/2001. (Guimarães, 2012)

A adição da palavra "mobilidade" por si só representa um avanço significativo, na luta do direito de ir e vir, uma vez que os problemas urbanos deste âmbito eram abordados apenas por "planejamento para o transporte", que prioriza o tráfego rodoviário e o uso de veículos individuais motorizados, mudando para um enfoque que considere o espaço urbano, a justiça social, a mobilidade e a acessibilidade para as pessoas (Moura, 2019).

Desde a instituição da lei, percebem-se alguns movimentos e avanços na política de mobilidade urbana no Brasil, como: a criação do Programa de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, cujo objetivo é apoiar e financiar projetos para melhorar a mobilidade nas cidades brasileiras; a extensão da rede de ciclovias e ciclofaixas em várias cidades do país; o estímulo ao uso do transporte público, com a implantação de corredores exclusivos para ônibus e a renovação da frota de veículos; a implementação de políticas de incentivo ao transporte não

motorizado, como campanhas de conscientização e criação de espaços públicos para pedestres e ciclistas. (Carvalho, 2016)

De acordo com Moura (2019) esses avanços fizeram com que a mobilidade urbana passasse a ser compreendida como a forma que pessoas e as cargas se deslocam no ambiente urbano, e esta forma inclui a organização do espaço urbano, a infraestrutura correspondente a ruas, estacionamentos, terminais, estações, pontos de parada, etc., a gestão do tráfego e a acessibilidade, entre outros fatores, destacando a importância de considerar e planejar a mobilidade urbana em conjunto com o desenvolvimento urbano da cidade, uma vez que, as escolhas de uso e divisão do solo, juntamente com a intensidade de ocupação, afetam diretamente as necessidades de transporte dos cidadãos.

Ao nível municipal, conforme autorizado pela Constituição Federal, são criadas leis que efetivamente regulam a mobilidade urbana e organizam os serviços de transporte público coletivo nas regiões do país. É por meio dessas leis municipais que os planos de mobilidade urbana são aprovados e os mecanismos de controle do sistema de transporte e da mobilidade urbana, mencionados no artigo 23 da Lei Nº 12.587/2012, são estabelecidos.

Para auxiliar na criação dos planos e legislações, o Ministério das Cidades lançou, em 2015, o Guia de Referência para a Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana (PLANMOB), esse guia foi criado pela Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB), visando orientar estados e municípios na criação de planos de mobilidade urbana, tanto municipal quanto regional, sendo um documento elaborado pelas equipes técnicas do governo que inclui conceitos, modelos e diretrizes sobre os diversos meios de transporte urbanos, bem como diferentes estruturas de mobilidade urbana.

Ainda há muitos desafios a serem enfrentados para garantir uma mobilidade urbana mais sustentável, acessível e inclusiva nas cidades brasileiras, a implementação da Lei da Mobilidade Urbana é um processo contínuo que demanda a participação e engajamento de diversos setores da sociedade e enfrenta desafios significativos pela maioria dos municípios brasileiros, especialmente no que diz respeito à falta de recursos financeiros e à carência de capacidade técnica e de profissionais qualificados para elaborar planos exigidos pela lei federal (Carvalho, 2016).

O Ministério das Cidades, em parceria com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), criou, em 2012, o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMU), responsável por coletar, armazenar e disponibilizar informações sobre a mobilidade urbana no Brasil. Embora ainda haja uma escassez de dados sobre a participação dos modais de transporte que possam subsidiar a tomada

de decisão sobre políticas públicas no setor a pesquisa, o relatório já sugere que uma grande parte da população realiza mais da metade dos deslocamentos em cidades brasileiras de 60 a 100 mil habitantes, são feitos por bicicleta ou a pé, embora essa forma de transporte tenha tido uma queda leve na sua participação ao longo dos anos. (ANTP, 2020)

A rua é uma parte importante do ambiente urbano e é, na verdade, a maior rede contínua de espaço público em uma cidade, essencial para a mobilidade das pessoas, permitindo (ou impedindo) que acessem os recursos da cidade. Projetar ou redesenhar ruas urbanas através das lentes das crianças é mostrar porque é necessário elevar o nível de segurança, acessibilidade e diversão na cidade.

Priorizar projetos que tenham em suas premissas a segurança e a acessibilidade, não só mantém a criança longe do perigo, como também as encoraja a serem ativas e se divertirem ao ar livre. Além disso, a maneira que as ruas são projetadas pode ter um impacto significativo na qualidade de vida de uma comunidade. Projetos urbanos que pensem em diversos tipos de uso podem tornar as áreas urbanas mais atraentes e estimulantes, encorajando as pessoas a se envolverem com a cidade e se conectarem com suas comunidades.

Organizações que propõem projetos para a criação de espaços públicos mais acolhedores e seguros, com vias integradas para pedestres e ciclistas, estão ganhando destaque, essas iniciativas buscam incentivar a mobilidade ativa, envolvendo atividade física, como caminhar e o andar de bicicleta, visando transformar a cidade em um ambiente mais inclusivo, essa abordagem não apenas estimula a independência, criatividade e senso de responsabilidade desde cedo, mas também contribui para a redução do sedentarismo e da obesidade infantil. Desde 2020, a *National Association of City Transportation Officials* (NACTO), uma organização sem fins lucrativos sediada nos Estados Unidos, é parceira de Fortaleza na implementação de um plano de mobilidade urbana sustentável para a cidade, tema que será abordado no capítulo cinco desta pesquisa.

Para incluir a criança neste processo é necessário manter uma perspectiva única e fundamental: como as crianças experienciam e interagem com o ambiente urbano, analisando não apenas a infraestrutura física, mas também os aspectos sociais que influenciam o desenvolvimento infantil nas áreas urbanas, tema central abordado no próximo capítulo.

CAPÍTULO 03
A CIDADE DO PONTO DE VISTA DA CRIANÇA

3 A CIDADE DO PONTO DE VISTA DA CRIANÇA

As crianças estão expostas a fatores externos que podem afetar os resultados do seu desenvolvimento ao longo da vida, estes fatores são determinantes e muitas vezes críticos no que se diz respeito a um crescimento saudável, por isso antes de iniciar o estudo dos indicadores, políticas e projetos é importante entender as escalas de interações nas quais as crianças estão envolvidas e os tipos de influências que devem ser observados nos contextos e recortes estabelecidos.

Existem algumas teorias que abordam o mundo de influência da criança, uma delas é a "*Attachment Theory*" (Teoria do Apego) de John Bowlby, é uma das teorias mais influentes no campo da psicologia do desenvolvimento, que se concentra na importância do vínculo emocional entre a criança e seus cuidadores. De acordo com essa teoria, os seres humanos têm uma necessidade natural de formar vínculos afetivos com outros indivíduos, especialmente com seus cuidadores, como uma forma de sobrevivência e desenvolvimento emocional saudável.

Segundo Bowlby (1969), desde bebês as crianças têm uma predisposição natural para exibir comportamentos inatos, chamados de "liberações sociais", que ajudam a estabelecer proximidade e contato com suas mães ou figuras de cuidado, por exemplo: chorar, sorrir, engatinhar, entre outros. Esses comportamentos, funcionam como padrões de ação definidos, com um propósito comum: incentivar o cuidado dos adultos, sendo assim, ações naturais que as crianças realizam para despertar a atenção dos adultos.

O autor classifica em três tipos principais de apego: o apego seguro, onde sentem que seus cuidadores são fontes de apoio e consolo e, portanto, tendem a ser mais independentes e confiantes; o apego inseguro ambivalente, tendem a ser mais ansiosas e preocupadas com a separação de seus cuidadores; apego inseguro evitante, tendem a evitar o contato próximo com seus cuidadores (Bowlby, 1969). O estudo destaca a importância da sensibilidade e resposta dos cuidadores às necessidades emocionais da criança, na construção de vínculos afetivos saudáveis em seu desenvolvimento emocional.

Quando pensamos nessa teoria juntamente com a relação da criança com a cidade, podemos intuir que o ambiente urbano também pode fornecer ou dificultar o desenvolvimento de relações de apego, por exemplo: uma cidade com muitos espaços verdes e áreas recreativas pode permitir que a criança tenha experiências de exploração e interação social que promovam o desenvolvimento de relações de apego saudável. Por outro lado, uma cidade com altos índices de violência e falta de espaços públicos seguros pode levar a criança a se sentir insegura e desprotegida, o que pode prejudicar o desenvolvimento e relação com o meio urbano.

Em 2020, o Fundo de Emergência Internacional para Crianças das Nações Unidas (UNICEF), lançou o relatório "*Worlds of Influence: Understanding What Shapes Child Well-being in Rich Countries*" (Mundos de influência: entendendo o que molda o bem-estar infantil em países ricos), onde examina as desigualdades existentes no bem-estar infantil em 41 países de alta renda, considerando, fatores como a renda, a educação, a habitação e o mundo de influência que as crianças vivem. O diagrama ilustrado na figura 06, proposto pelo UNICEF (2020), divide esses mundos de influência em três: o mundo da criança; o mundo ao redor da criança e o mundo em geral, sendo eles responsáveis pelos resultados diretos sobre o bem-estar mental, habilidades e saúde física das crianças.

Figura 06: Fatores vivenciados diretamente pela criança



Fonte: UNICEF (2020), tradução nossa.

O mundo da criança (representado pela parte azul-escuro), representa os fatores vivenciados diretamente pela criança; o mundo ao redor da criança (representado pelo azul-médio), representa sua posição econômica, familiar e a qualidade do espaço em que vivem, as redes, em especial, são conexões em que não estão em contato direto com a criança, mas podem afetar seu bem-estar; e, por fim, o mundo geral (representado pela cor azul clara), referente às políticas e programas de relevância direta para criança, sendo elas políticas educacionais, sociais e de saúde, estas potencialmente, explicam as variações no bem-estar infantil entre países. (UNICEF, 2020)

O relatório destaca a importância de garantir que esses ambientes sejam seguros, saudáveis e estimulantes para as crianças, incluindo, por exemplo, garantir acesso a cuidados de saúde e educação de qualidade, bem como ambientes livres de violência e abuso. Além disso, enfatiza a importância de políticas e práticas que reduzam as desigualdades, garantindo que todas as crianças tenham oportunidades iguais de desenvolvimento e bem-estar. O relatório também reconhece que o bem-estar infantil é influenciado por uma ampla gama de fatores e que é necessário considerar estes para promover políticas e práticas que criem experiências positivas e seguras para as crianças em todos os mundos de influência.

Observar como a criança aprende com a cidade é uma forma crucial para a criação dos espaços urbanos, de acordo com Mcleod (2011), a aprendizagem das crianças acontece através da observação e da imitação de modelos de comportamento, sinalizando que esses indivíduos aprendem não apenas mediante a recompensas e punições, mas também através da observação do comportamento de outras pessoas e do resultado dessas ações.

As crianças são frequentemente excluídas dos espaços públicos urbanos devido a uma série de fatores, como o medo da violência, o trânsito intenso e a carência de equipamentos públicos específicos voltados para as necessidades e interesses das crianças. Essa exclusão compromete o desenvolvimento de sua autonomia e habilidades sociais, além de contribuir para a perpetuação de desigualdades sociais. As crianças com acesso limitado aos espaços públicos são privadas de oportunidades importantes de aprendizagem e socialização, o que pode prejudicar seu desenvolvimento emocional, cognitivo e social. (Dias; Ferreira, 2015)

De acordo com Dias e Ferreira (2015), o medo da violência é um dos principais fatores que iniciaram para essa exclusão, já que muitos pais e responsáveis optam por manter as crianças em ambientes seguros, como suas casas e escolas, no entanto, essa abordagem pode ter consequências negativas a longo prazo, como a limitação da capacidade das crianças de lidar com situações desafiadoras e de se relacionar com outras pessoas.

Sabemos que a infraestrutura viária não é o único problema dos centros urbanos, em relação à segurança social, Jacobs (2000), apresenta uma visão mais abrangente sobre a cidade nessa questão argumentando que a segurança das pessoas na cidade é um problema muito mais amplo do que apenas segurança viária, a autora argumenta que, além de garantir a segurança viária, é preciso considerar a segurança ao nível social e ambiental para criar cidades administrativas seguras e habitáveis.

Entretanto, o favorecimento a espaços os quais atraíam a população para a cidade ajuda a garantir o que Jacobs (2000), diz ser essencial: a presença de pessoas na rua, destacando a importância da diversidade econômica e social, bem como da mistura de usos do

território, como comércio, habitação e serviços, para garantir que haja sempre pessoas circulando nas ruas.

A pesquisadora peruana Issa Watanabe, destaca em suas reflexões a maneira como o mundo e a sociedade estabelecem regras para as crianças, ressaltando que a brincadeira proporciona uma oportunidade criativa de confrontar essas normas (Garcia, 2018). A criatividade pontuada pela autora não se limita a uma expressão artística, mas sim à habilidade de transformar o ambiente.

Em sua visão, Issa Watanabe, relata que a brincadeira é uma necessidade biológica, oferecendo um meio seguro para canalizar e resolver conflitos, além de proporcionar o prazer da descoberta e da curiosidade diante do novo. Segundo a pesquisadora, quando a criança brinca, ela está envolvida em três atos fundamentais: exploração, comunicação e expressão, cada um desempenhando um papel crucial em sua compreensão e interação com o mundo ao seu redor (Garcia, 2018).

De acordo com Gehl (2013), as cidades devem ser projetadas para incentivar socialmente o convívio entre as pessoas, o que aumenta a sensação de segurança e pertencimento à cidade. Uma das frases mais conhecidas do autor é "A vida acontece na rua". Para ele, a rua é o espaço público mais importante da cidade, onde as pessoas se encontram, conversam, fazem compras, brincam e vivem suas vidas cotidianas. (Gehl, 2013)

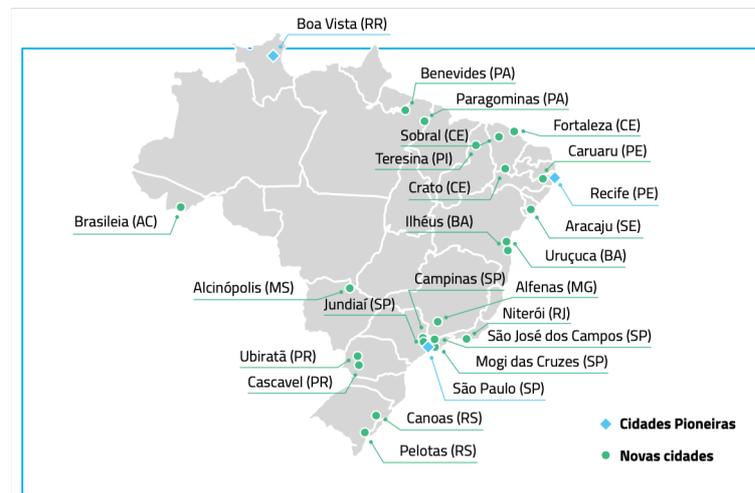
As crianças precisam de espaço e autonomia para brincar e explorar o ambiente urbano de forma independente, de acordo com Gill (2007), a cultura contemporânea é avessa ao risco e super protege as crianças, limitando suas oportunidades de aprender a avaliar riscos e tomar decisões independentes, argumentando que a superproteção pode ter consequências negativas para o desenvolvimento das crianças, incluindo ansiedade, angústia, falta de habilidades sociais e físicas e até mesmo obesidade.

As crianças do século XXI estão cada vez mais conectadas às telas e desconectadas do mundo natural, isso pode ter consequências negativas para seu desenvolvimento cognitivo, emocional e social e o contato com a natureza pode ter efeitos positivos na saúde física, como redução do estresse, aumento da atividade física e melhoria do sono. (Richard Louv, 2008)

O crescente reconhecimento dos direitos das crianças e à conscientização sobre a importância de investir na infância para garantir um futuro melhor das crianças promove significativas discussões e ações em relação à qualidade de vida e bem-estar da infância em todo o mundo, porém isso não chega a todas as camadas socioeconômicas fazendo com que governos, organizações internacionais, instituições de pesquisa e organizações da sociedade civil tenham se dedicado a promover políticas e ações que visem melhorar a vida das crianças.

Um dos projetos que tem como principal premissa incluir crianças pequenas e seus cuidadores no planejamento urbano das cidades, o Urban95, é uma iniciativa da Fundação Bernard Van Leer, que fornece, além de apoio técnico, o apoio financeiro para as cidades que fazem parte da sua rede. Participam da rede Urban95, 25 municípios brasileiros, são eles: Alcinópolis (MS), Alfenas (MG), Aracaju (SE), Belo Horizonte (BH), Benevides (PA), Boa Vista (RR), Brasiléia (AC), Campinas (SP), Canoas (RS), Caruaru (PE), Cascavel (PR), Crato (CE), Fortaleza (CE), Ilhéus (BA), Jundiá (SP), Mogi das Cruzes (SP), Niterói (RJ), Paragominas (PA), Pelotas (RS), Recife (PE), São Paulo (SP), São José dos Campos (SP), Sobral (CE), Teresina (PI) e Uruçuca (BA), como mostra a figura 07 (URBAN95, 2022).

Figura 07: Cidades que fazem parte da Rede Urban95 Brasil



Fonte: Leer (2022).

O nome Urban95 está diretamente ligado ao convite que a iniciativa traz: observar a cidade a 95 cm, altura média de crianças de 03 anos, tendo em vista incorporar a visão da primeira infância na gestão urbana, promovendo contato com a natureza nos espaços urbanos, proximidade entre serviços e mudanças permanentes nos cenários que moldam os primeiros anos de vida dos nossos cidadãos. (URBAN95, 2022)

O apoio técnico que a fundação realiza para os gestores de cada município segue com frentes de trabalho no que se diz respeito a: diagnóstico detalhado da primeira infância, assistência técnica de mobilidade e planejamento urbano, potencialização de políticas e programas já existentes, elaboração, implementação e acompanhamento de planos urbanísticos voltados para primeira infância, apoio a campanhas de mudança de comportamentos das cidades, aproximação e diálogo com grupos locais. (URBAN95, 2022)

O projeto acontece de maneira transversal com outros parceiros que se somam na idealização dos projetos desenvolvidos nas capitais, sendo eles: Instituto Cidades Sustentáveis, Centro de Criação de Imagem Popular, e na parte técnica: ALLMA Hub Criativo, Instituto da Infância (IFAN), Instituto de Tecnologias Geo-Sociais (ITGS), Instituto Alana com o programa Criança e Natureza, Agência Recife para Inovação e Estratégia (ARIES), World Resources Institute Brasil (WRI), Ateliê Navio, Estúdio+1, Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), dentre outros.

Uma das iniciativas de maior relevância realizadas pela rede no Brasil é o "Programa Mais Vida nos morros", ilustrado na figura 08, iniciado em 2019 na cidade de Recife, que busca melhorar as condições de vida em 40 comunidades da cidade, apostando na melhoria do espaço público, no gerenciamento de resíduos sólidos e na implementação de medidas preventivas contra danos de terra nas áreas de morro. (URBAN95, 2022)

Figura 08: Projeto do programa "Mais Vida nos Morros", antes e depois da intervenção.



Fonte: Leer (2022).

Um dos produtos gerados para a cidade de Recife com a parceria foi a criação de um comitê intersetorial para orientar intervenções na cidade, com o apoio da Rede Urban95 e da ARIES. Este esforço buscou desenvolver estratégias para melhorar a mobilidade e os espaços públicos da cidade, com um foco especial em áreas voltadas para a primeira infância. Além dos projetos físicos, também houve a criação de um comitê intersetorial e a elaboração da Lei e do Plano Municipal de Primeira Infância, demonstrando o compromisso da cidade em promover o bem-estar das crianças.

Iniciada um pouco depois, em 2020, a cidade de Fortaleza também assumiu parceria com a Rede Urban95 no Brasil, com o apoio da iniciativa a cidade está desenvolvendo ações para aumentar a cobertura de áreas verdes, melhorar o acesso a espaços públicos seguros e criar

rotas seguras para pedestres, ciclistas e usuários do transporte público, considerando as necessidades das crianças e suas famílias. Uma das principais contribuições da parceria com a cidade de Fortaleza foi o apoio à implementação e monitoramento do Plano Municipal pela Primeira Infância (PMPI), em 2022, contribuindo para a cidade no que se refere às ações para a primeira infância. Os desdobramentos dessa parceria entre Urban95 e Prefeitura de Fortaleza serão aprofundados no capítulo 05.

É importante observar e reconhecer os exemplos de cidades que estão intensificando políticas voltadas para a primeira infância como fonte de inspiração e aprendizado, são nestes exemplos onde constatamos que a participação ativa das crianças na cidade pode contribuir para a formação de uma nova cultura urbana, mais sensível às necessidades e aos direitos das crianças.

3.1 Microacessibilidade e segurança viária: desafios e oportunidades

No cenário urbano contemporâneo, a microacessibilidade e a segurança viária nascem como questões cruciais, especialmente no que tange às crianças, um grupo vulnerável e muitas vezes negligenciado no desenho das cidades. As vias urbanas frequentemente se deparam com uma série de desafios que afetam diretamente a segurança e a mobilidade das crianças, neste capítulo, exploraremos de forma aprofundada os desafios e as oportunidades no âmbito da microacessibilidade e da segurança viária, considerando fatores e ilustrando a importância crítica de repensar e adaptar as estruturas urbanas para garantir um ambiente seguro e propício ao desenvolvimento saudável das crianças.

Para iniciar a análise sobre o tema central, é fundamental delinear a distinção entre mobilidade e acessibilidade, que são conceitos relacionados, mas possuem diferenças importantes, de acordo com Vasconcellos (2001), a mobilidade refere-se à capacidade de se deslocar no espaço, seja a pé, de bicicleta, de carro, de transporte público, entre outros meios, sendo importante para que as pessoas possam chegar aos locais onde precisam ir, como trabalho, escola, serviços e lazer; já a acessibilidade, por sua vez, refere-se à facilidade de acesso aos locais que se deseja chegar, estando diretamente relacionada ao espaço construído, aos equipamentos urbanos e às condições físicas e sociais que permitem às pessoas chegarem a esses locais.

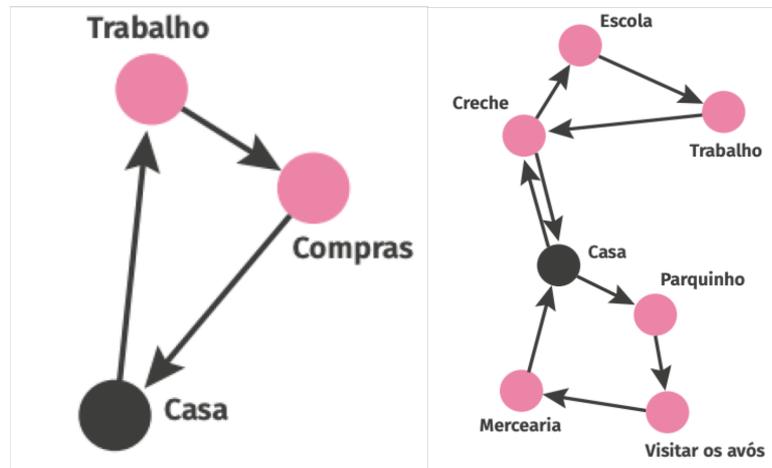
A falta de acessibilidade na mobilidade pode resultar na exclusão social de grupos que não possuem acesso aos serviços e infraestrutura urbana e defende a importância de uma abordagem integrada que englobe transporte, planejamento urbano e distribuição justa de

recursos para garantir a acessibilidade em todas as áreas da cidade, independentemente de sua localização geográfica (Vasconcellos, 2001). Ainda há a diferença de macroacessibilidade e microacessibilidade, que segundo Vasconcelos (2012, p. 42), a macroacessibilidade pode ser definida da mesma forma que a acessibilidade. Já a microacessibilidade mede o que acontece quando chega perto do destino desejado, sem ainda ter chegado a ele. Por exemplo, para os usuários de ônibus, a microacessibilidade acontece na proximidade entre o ponto de parada e os destinos finais.

Além dos problemas estruturais, a NACTO (2020), relata sobre os ruídos urbanos, como buzinas e veículos em alta velocidade, que promovem um componente de estresse e redução da saúde mental das crianças, especialmente em ruas com grande fluxo de veículos. Isto somado a áreas carentes de árvores e espaços verdes privam a oportunidade de interagir com a natureza, aproximação esta, essencial para o bem-estar físico e emocional infantil. Em contrapartida, o que as crianças encontram na cidade são áreas excessivamente asfaltadas e superfícies impermeáveis, favorecendo o aumento da temperatura e gerando o efeito de ilha de calor urbano, que afeta especialmente crianças e adultos mais idosos, causando desconforto extremo.

Como já citado no capítulo 02, cidade do século XXI, a qual vivenciamos está voltada para os veículos particulares, para pessoas de gênero masculino e adultas, entretanto, na maioria das cidades do mundo quem mais faz viagens e utiliza transporte público com maior frequência é a pessoa de gênero feminino adulta, em grande maioria mães/cuidadoras, como mostra um esquema de padrões típicos de mobilidade por gênero, realizado pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento Brasil - ITDP (2019), evidenciando como o peso das responsabilidades femininas afeta nos trajetos e necessidades de mobilidade das mulheres, como mostra o esquema da Figura 09.

Figura 09 - Cadeia de mobilidade de pessoas com diferentes níveis de responsabilidade



Fonte: Leer (2022).

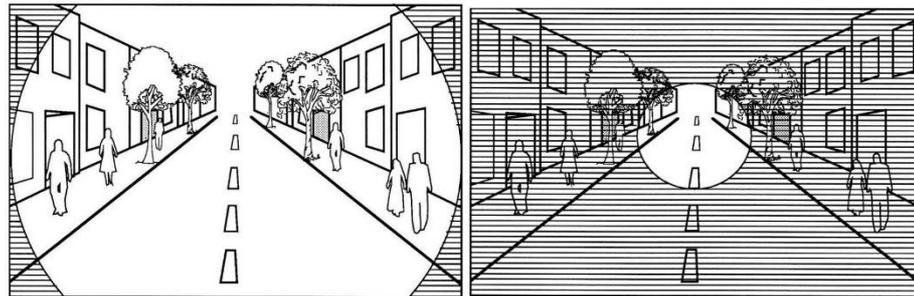
Para entender como o pedestre se desloca, é essencial considerar que a experiência do trajeto pela cidade se modifica de acordo com diversos fatores, como acessibilidade, posição social, segurança, raça e gênero. Portanto, a microacessibilidade não se limita à melhoria de calçadas ou sinalização, mas abrange a promoção de um ambiente urbano inclusivo, onde cada cidadão, independentemente de suas características individuais, possa participar plenamente da vida na cidade. (Leer, 2022)

Pensar numa cidade que respeite e considere crianças e seus cuidadores é considerar elementos como: a redução da velocidade de automóveis, atenção a qualidade dos passeios e sua acessibilidade, promover iluminação adequada, sinalização em uma altura e forma de compreensão que também considere as crianças, como na criação de espaços informais e implementação de ruas sem carros, sejam elas permanentes ou temporárias. A conexão desses fatores com rotas acessíveis para os pedestres e ciclistas incentivam a utilização desses espaços por todas as gerações. (Neto; Malho, 2004)

Os carros têm uma parcela maior de espaço nas ruas em comparação com as pessoas, a infraestrutura da cidade é voltada para vias alargadas com várias faixas e velocidades muito superiores às dos pedestres, a rapidez do transporte motorizado é uma preocupação significativa para os pedestres, afetando também a percepção dos motoristas sobre a cidade. À medida que a velocidade do veículo aumenta, a segurança tanto para os pedestres quanto para os motoristas e passageiros é comprometida, já que o campo de visão dos condutores diminui, desconectando-os dos seres e objetos na rua.

Estudos do ITDP (2017), apontam que a redução da velocidade amplia o campo de visão do motorista sofre uma mudança significativa, influenciando a maneira como eles percebem o ambiente, conforme ilustrado na figura 10, além disso, a probabilidade de mortalidade a um impacto de um veículo a 50 km/h é de 85%, enquanto um impacto a 30 km/h é de 10%.

Figura 10 - À esquerda, campo de visão de motoristas a 25 km/h e à direita, campo de visão de motoristas a 50 km/h



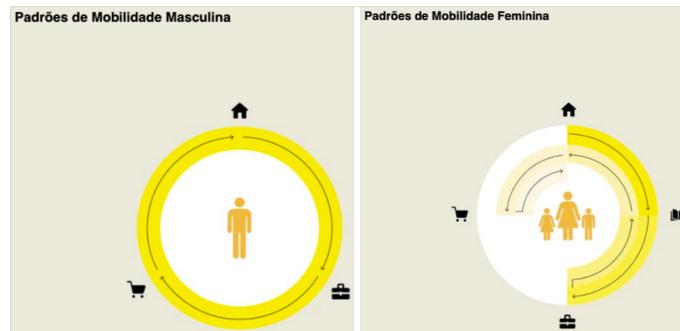
Fonte: ITDP (2017).

Dados como esses destacam a necessidade da adequação da velocidade dos automóveis nas áreas urbanas, especialmente nas zonas de alta circulação, reduzindo fatalidades por atropelamentos, acidentes e colisões em geral. Ademais, a manutenção de um fluxo contínuo no trânsito, resultado da redução da velocidade, pode beneficiar a circulação geral da região.

Os padrões e políticas de desenvolvimento local exercem um papel fundamental na determinação da mobilidade urbana sustentável de mulheres e crianças, influenciando diretamente a facilidade com que eles podem acessar locais de importância, como trabalho, educação, cuidados médicos e atividades cotidianas. Quando essas áreas carecem de serviços essenciais, como creches ou mercados, as mulheres assumem frequentemente a responsabilidade de viajar longas distâncias para atender a essas necessidades, desequilibrando a carga do trabalho reprodutivo. (ITDP, 2019)

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) elaborou um esquema de padrões de viagens de pessoas de diferentes níveis de responsabilidades, correlacionando pessoas que não são cuidadoras de crianças em relação a pessoas responsáveis por crianças e seus possíveis trajetos em um mesmo dia, como mostra a figura 11.

Figura 11 - Esquema de padrões de mobilidade por gênero



Fonte: ITDP (2019)

As mulheres caminham mais não porque preferem, mas porque têm menos opções de transporte, o caminhar está intrinsecamente ligado à falta de alternativas acessíveis e seguras nos sistemas de transporte público e à negligência do planejamento urbano em considerar as necessidades específicas das mulheres. Em muitos lugares, as calçadas são inadequadas, mal conservadas ou mesmo inexistentes, além disso, a segurança é uma preocupação constante, especialmente à noite, o que limita ainda mais sua liberdade de movimento.

Modificar o comportamento dos diversos modos de transporte, promovendo uma mentalidade mais consciente e responsável entre os usuários das vias, pode ser alcançado além de outras tecnologias, por meio do desenho urbano. Ao priorizar a segurança e a interação de forma segura entre os diferentes modos de deslocamento da cidade, o desenho viário pode criar um cenário propício para a segurança e mobilidade das crianças e seus acompanhantes, ao mesmo tempo, em que promove comunidades mais seguras, saudáveis e ecologicamente conscientes. O ITDP (2017), elabora um quadro que inclui técnicas de desenho viário que podem promover estes elementos, como mostra o quadro 04.

Quadro 04: Técnicas de desenho viário e principais elementos.

1. Alterações na geometria da via	1.1	Estreitamento de vias e diminuição de raios de giro com criação de passeios;
	1.2	Criação de refúgios em travessias de pedestres e canteiros centrais e ilhas de refúgio para conversão livre à direita;
	1.3	Criação de rotatórias para conversão livre à direita;
2. Alterações no pavimento	2.1	Aplicação de pavimentos redutores de velocidade (pavimentos intertravados, paralelepípedos, entre outros);

	2.2	Travessias elevadas de pedestre com pavimentação específicas e interseções elevadas com pavimentação específica;
	2.3	Delimitação do espaço de circulação nas ruas por pavimentação;
3. Mobiliário urbano e vegetação	3.1	Balizadores, e elementos de segurança viária;
	3.2	Iluminação com foco nos modos ativos e nos pontos de conflitos viários;
	3.3	Colocação de árvores, arbustos e forrações;
	3.4	Colocação de mobiliário urbano para estar (mesas, cadeiras, jogos)
4. Dispositivos de redução direta da velocidade	4.1	Lombadas, depressões, ondulações, almofadas, sonorizadores, fiscalização eletrônica
5. Sinalização de trânsito	5.1	Sinalização de segurança e advertências

Fonte: Elaborado pela autora com base em ITDP (2017).

Levando em consideração a importância de garantir a segurança viária, especialmente para proteger os pedestres, é fundamental também abordar a necessidade de criar ou melhorar políticas públicas que atendam à mobilidade das crianças na cidade. Isso vai além de apenas garantir o deslocamento eficaz, torna-se necessário questionar o valor da paisagem urbana como algo mais do que apenas um cenário funcional para a vida na cidade.

Destacar a dimensão sensorial das jornadas urbanas é adentrar ao mundo dos sentidos, compreendendo a mobilidade como uma experiência sensorial, especialmente para as crianças, que estão mais abertas a descobertas à medida que interagem com a paisagem de forma mais intensa do que os adultos, crianças que se movem com calma, sem pressa e explorando o entorno através dos seus sentidos, oferecem uma perspectiva contrária à ênfase excessiva na velocidade e na funcionalidade, característica essa bastante presente da vida adulta (Godoy, 2022).

Ao abordar as questões urbanas em múltiplas escalas, desde a escala regional até a escala do bairro, é uma maneira de buscar garantir que uma cidade seja sustentável, acessível e agradável para todos os seus habitantes. O guia realizado pela NACTO (2020) cita escalas possíveis para se pensar e planejar os serviços da cidade em relação à mobilidade infantil e destaca a importância de considerar a infraestrutura de transporte em várias escalas, incluindo a escala regional, que inclui rotas de transporte intermunicipais e interestaduais; a escala da

cidade, que inclui redes de transporte de ônibus, ciclovias e ruas; e a escada do quarteirão, que inclui sinalização de trânsito, calçadas e faixas de pedestres.

Os pontos apresentados pela NACTO (2020), enfatizam a importância de abordar a mobilidade urbana infantil em várias escalas de planejamento, desde o nível metropolitano até os detalhes específicos da infraestrutura do desenho urbano, como evidência o quadro 05. Isso não apenas busca promover que as cidades sejam mais seguras e acessíveis para as crianças, mas também cria ambientes urbanos mais inclusivos e sustentáveis para todas as gerações.

Quadro 05: Pontos de necessidade das crianças em relação ao espaço urbano segundo a NACTO.

<i>City an Regional Playnning</i> (Planejamento Urbano e Regional)	Essa escala considera a cidade na totalidade e envolve o planejamento e o desenvolvimento de políticas ao nível metropolitano ou regional. Nesta escala, são considerados os impactos regionais do transporte, como a conexão entre as cidades, bem como a integração de diferentes modos de transporte, como estradas, ferrovias e trânsito.
<i>Neighborhood Scale</i> (Escala do Bairro)	Nesta escala, é considerado o planejamento e o desenvolvimento de políticas ao nível de bairro. Isso envolve o design de ruas, parques e espaços públicos para atender
<i>Block Scale</i> (Escala do Quarteirão):	Essa escala se concentra no desenho e na gestão do espaço público ao nível de quarteirão. Nesta escala, se enfatiza a importância de considerar a segurança e a acessibilidade de pedestres, ciclistas e motoristas, bem como o tamanho do espaço público. Essa escala também considera elementos como iluminação, paisagismo e sinalização de trânsito ao nível de quarteirão.
<i>Detail Scale</i> (Escala de Detalhe)	Essa escala se concentra em detalhes específicos de infraestrutura de transporte, como a sinalização de trânsito, a largura das faixas de tráfego, a pavimentação de ruas e a acessibilidade das calçadas. Se enfatiza que, embora possa parecer um detalhe, esses elementos são cruciais para garantir a segurança e a acessibilidade de todos os usuários das vias públicas.

Fonte: NACTO (2020).

É importante que os projetos urbanos, para além de garantir a segurança, promovam o aproveitamento das ruas pelas crianças e suas famílias, não devendo se limitar ao mínimo estabelecido conforme regulamentado pelas normas padrão. À medida que as cidades buscam promover a mobilidade infantil e o direito das crianças à cidade, é fundamental adotar uma abordagem abrangente que leve em consideração todas essas escalas, garantindo que cada aspecto do espaço urbano contribua para um ambiente mais amigável e acolhedor para as crianças.

3.2 Entornos escolares e urbanismo tático.

De modo geral, muitas estratégias educacionais adotadas pelas administrações locais estão centradas na escola e no sistema formal de ensino. Acredita-se que a escola seja crucial para o tecido social e desempenhe um papel fundamental na promoção da convivência cidadã, buscando uma integração mais completa entre os processos de aprendizado nas escolas e a vivência na cidade, ao pensar em abordagens que possam desafiar, ou ao menos criar espaço e oportunidades para combater, a exclusão socioterritorial e a violência urbana. (Godoy, 2022)

Bebês e crianças na primeira infância, que compreende o período entre 0 e 6 anos, são reconhecidos como aprendizes eficazes e sensíveis ao ambiente ao seu redor, essa janela de oportunidade é amplamente explorada pelos pesquisadores e educadores interessados em compreender como as experiências vivenciadas nessa fase impactam a saúde física e mental, além da capacidade de aprendizado e socialização das crianças. (LEER, 2021)

A saúde e o desenvolvimento de uma criança são profundamente influenciados pela qualidade do ambiente físico em que ela está imersa, sendo importante notar que os bebês demonstram uma sensibilidade significativamente maior aos estímulos provenientes do ambiente em comparação aos adultos, fazendo com que as experiências vivenciadas durante a primeira infância deixam uma impressão profunda e duradoura no desenvolvimento da criança.

No Brasil, 47,4 milhões de crianças estão matriculadas na educação básica, seja em escolas públicas ou privadas, de acordo com dados do Censo Escolar de 2022 (BRASIL, 2023). Diariamente, os estudantes desempenham jornadas da sua casa para a escola, uma tarefa que pode variar significativamente em um país de vastas dimensões geográficas, recursos diversificados e hábitos variados de mobilidade, sendo este deslocamento realizado de diversas maneiras, incluindo barcas, carros, ônibus, caminhões, bicicletas e até mesmo a pé, entre outros meios de transporte.

Os cenários que essas crianças encontram são complexos e distintos, e, às vezes, caminhar até é a única opção viável de deslocamento, por isso implementações pontuais e temporárias no entorno das escolas, como redutores de velocidade, pintura de ruas para ampliar as calçadas, instalação de mobiliário urbano e intervenções lúdicas, têm o poder de aumentar a utilização e a apropriação desses espaços, tornando a experiência de caminhar mais agradável e garantindo o direito à cidade para todas as crianças.

Uma estratégia que vem ganhando espaço como modelo de intervenção é o urbanismo tático, que nasce na busca de melhorar a segurança e a qualidade dos espaços urbanos por meio

de pequenas intervenções que formam uma rede de microintervenções na cidade, adicionando um novo olhar às mudanças já implementadas (Silva, 2016).

O Urbanismo Tático se concentra em intervenções de curto prazo e baixo custo, permitindo a reconfiguração imediata do espaço visando alcançar transformações futuras. Ao invés de criar novos espaços, o foco está em transformar os ambientes existentes para obter resultados imediatos, agindo em uma escala local e reposicionando o design urbano como parte do processo de mudança, em contraste com o urbanismo convencional. (Brenner, 2015)

Esse enfoque de intervenção no espaço urbano se originou como resposta à ineficiência do modelo de planejamento urbano estatal, que muitas vezes carece de agilidade na solução de problemas relacionados ao espaço público, os quais poderiam exigir um processo mais demorado e burocrático por parte do governo. De acordo com Moreira (2019), essa estratégia surgiu como reação ao modelo tradicional "de cima para baixo", no qual projetos urbanos são concebidos por especialistas e a participação da população ocorre geralmente tardiamente, quando grande parte das decisões já foi tomada.

Essas ações envolvem interações sociais horizontais, participação dos moradores na gestão do espaço, e não substituem projetos em larga escala ou planejamento urbano, oferecendo alternativas que podem ser adaptadas pela comunidade e podem incluir pinturas, oficinas e instalação de mobiliário urbano móvel, visando promover mobilidade, acessibilidade, segurança, espaços de lazer e cultura.

Compreender que o território pode ser um lugar que desempenha um papel educativo significativo na vida das pessoas que residem nele é assumir a responsabilidade pela formação integral de todos os grupos sociais presentes, visando a transformar localidades em bairros que se educam. Além disso, ao identificar os potenciais educativos do território, é possível ativá-los de maneira a incorporar essas questões no currículo escolar. O território passa a integrar tais questões, adquirindo relevância no currículo escolar e, por meio do processo de aprendizagem, as questões são revisitadas e reinventadas (Godoy, 2022).

Nesse contexto, reflete-se sobre o potencial e a amplitude das intervenções urbanas nos arredores das escolas, considerando que sendo espaços públicos de qualidade podem ter um impacto positivo nas crianças, suas famílias e nas comunidades escolares em geral. Ao direcionar atenção para o planejamento e desenvolvimento dessas áreas circundantes, é possível visualizar não apenas um ambiente mais seguro e estimulante para a aprendizagem, mas também um local que promove o fortalecimento do senso de comunidade.

O projeto "Olhe o Degrau", realizado entre a organização Cidade Ativa e o Instituto Cidade em Movimento (IVM), com o objetivo de trazer um novo olhar para escadarias da

cidade de São Paulo e mostrar o valor das escadas públicas na cidade, locais muitas vezes esquecidos que acabam se tornando espaços perigosos e marginalizados. Com o projeto, as escadas são transformadas e passam a ser usadas como espaços de encontro e lazer para as pessoas, através da implementação de estratégias, como: instalação de mobiliário urbano e elementos lúdicos, dar continuidade aos murais pintados em paredes de edifícios adjacentes, instalação de um escorregador, uma mesa de piquenique, duas áreas de estar, uma biblioteca e um quadro comunitário, construção de novas floreiras para drenagem de águas pluviais e sinalização de redução de velocidade adicionada (CIDADE ATIVA, 2023).

Até 2023, seis escadas públicas foram reformadas, sendo três próximas a escolas públicas. Uma dessas escadas fica na Rua Agamenon Pereira da Silva, como mostra a figura 12, no Jardim Nakamura, o projeto envolveu e recebeu apoio dos alunos, pais e funcionários da escola local, associações de bairro, artistas urbanos locais e a autoridade do governo local. O resultado foi uma intervenção colaborativa que melhorou a qualidade do espaço, proporcionou oportunidades de pausa e permanência e criou um ambiente mais seguro para as pessoas que usam a escada em seus deslocamentos diários.

De acordo com NACTO (2020), a utilização dos degraus pelas crianças aumentou em 40% após a intervenção, todas as pessoas entrevistadas relataram sentir-se seguras na escada. Antes, 30% relataram sentir-se inseguros. Esse tipo de intervenção não considera apenas as necessidades das crianças, mas também de todos os usuários.

Figura 12: Projeto "Olhe o Degrau", São Paulo.



Fonte: NACTO (2020)

O manual *"Designing Streets for Kids"*, lançado em 2020 pela NACTO, apresenta estratégias de desenho que servem como diretrizes para o redesenho de ruas, compartilhando o objetivo comum de garantir segurança e conforto à população. O intuito é criar ruas mais eficazes e agradáveis para todos os usuários, independentemente do meio de transporte utilizado. Um redesenho eficaz da rua, muitas vezes requer a aplicação de estratégias, que por sua vez podem variar em custo e escopo. O guia elabora cinco estratégias de redesenho de rua para crianças, sendo elas: aprimorar, proteger, recuperar, ativar e ampliar, representadas no quadro 06.

Quadro 06: Estratégias de desenho de ruas para crianças.

1. Aprimore	1.1 Aprimore as travessias de pedestres.	1.1.1 Todas as travessias de pedestres devem ser demarcadas de forma clara, ser pouco espaçadas entre si, e feitas no nível da rua, independentemente do material ou padrão de pavimentação.
		1.1.2 Garantir que todas as demarcações de vias importantes estejam pintadas ou conservadas, e que sejam adicionadas novas quando necessário.
		1.1.3 Atualizar as políticas de temporização semafórica para atender aos pedestres que caminham as velocidades mais baixas e mantenha o tempo de espera para pedestres abaixo de 40 segundos
	1.2 Construa ou melhore as calçadas.	1.2.1 Priorizar os pedestres, assegurando que as calçadas sejam transitáveis, contínuas, seguras e acessíveis.
		1.2.2 Construir novas calçadas onde elas não existirem, amplie-as se forem muito estreitas e repare as calçadas antigas ou em más condições que ofereçam desafios à acessibilidade.
	1.3 Construa ou melhore a infraestrutura cicloviária essencial.	1.3.1 Assegurar a segurança dos ciclistas por meio da instalação de ciclovias protegidas em ruas com maior volume de tráfego, ou da transformação de ruas com volume e velocidades mais baixas em ruas compartilhadas.
1.4 Limpe e preserve a rua.	1.4.1 A manutenção regular inclui a limpeza da rua e a identificação e reparos de quaisquer problemas no espaço da via, inclusive as demarcações.	
1.5 Agregue elementos adicionais.	1.5.1 Implante ou aprimore serviços básicos: considere adicionar elementos como bebedouros, banheiros públicos e cestos de lixo.	
2. Proteja	2.1 Reduza os limites de velocidade para 30 km/h.	2.1.1 Reduza a velocidade do espaço e adicione placas informando a velocidade permitida aos motoristas
	2.2 Reduza as velocidades por meio do desenho.	2.2.1 Reduza a velocidade do tráfego de passagem minimizando o número de faixas de tráfego geral e adicionando elementos de deflexão horizontal e vertical, como chicanas e plataformas atenuadoras de velocidade, quando

		necessário.
		2.2.2 Reduza as velocidades de conversão estreitando os raios do meio-fio e projetando cruzamentos compactos.
	2.3 Estreite as faixas física e visualmente.	2.3.1 As faixas de tráfego de veículos não devem ter mais de 3 m de largura nas ruas urbanas. Em ruas com ônibus, transporte de cargas e outros veículos grandes, uma faixa de tráfego pode ter até 3,3 m de largura.
	2.4 Proteja os ciclistas.	2.4.1 Em ruas com velocidades de operação superiores a 30 km/h ou outros fatores de estresse, forneça proteção por meio de buffers (atenuadores) ou instalações elevadas para aumentar o conforto e a segurança dos ciclistas.
	2.5 Utilize operações viárias e semáforos	2.5.1 Use estratégias operacionais como progressão de semáforos para baixa velocidade, saída antecipada de pedestres, saída antecipada de ciclistas e proibição de conversões.
		2.5.2 Nas ruas principais, reduza a distância entre os pontos seguros de travessia, proporcionando faixas de pedestres com semáforos a cada 200 m, pelo menos.
3. Recupere	3.1 Realoque espaço para uma mobilidade eficiente e sustentável	3.1.1 Substitua as faixas de tráfego mistas por faixas exclusivas de transporte coletivo, infraestrutura cicloviária protegida ou calçadas para movimentar mais pessoas usando menos espaço e menos veículos.
	3.2 Gerencie os volumes veiculares e a demanda por estacionamentos	3.2.1 Reduza o volume de veículos motorizados nas ruas urbanas por meio da remoção de faixas de tráfego e da criação de áreas de acesso limitado, da gestão de estacionamento e zonas do meio-fio, e da tarifação viária.
	3.3 Recupere o espaço excedente	3.3.1 Estreite as faixas de tráfego
		3.3.2 Diminua os raios de conversão
		3.3.3 Adicione ilhas de refúgio para tornar os cruzamentos compactos
3.4 Crie ruas exclusivas de pedestres e ruas compartilhadas	3.4.1 Abra as ruas para as pessoas fechando-as para os veículos, gerando ruas exclusivas de pedestres ou crie ruas compartilhadas, removendo as distinções entre pedestres, ciclistas e veículos e projetando em função de trajetos em baixa velocidade, geralmente de 10 a 15 km/h,	
4. Ative	4.1 Disponibilize espaços de diferentes dimensões	4.1.1 Assentos, recantos, parklets e praças oferecem oportunidades de descanso e espaços para brincar
	4.2 Acrescente elementos lúdicos e educativos	4.2.1 Adicionando elementos como murais, obras de arte e instalações.
	4.3 Incorpore a natureza, arborização e paisagismo	4.3.1 Implemente áreas verdes

	4.4 Adicione programações	4.4.1 Adicione programações para eventos temporários, como ruas abertas e ruas de recreação
5. Amplie	5.1 Incorpore as áreas de recuos adjacentes	5.1.1 Considere usar as áreas adjacentes, inclusive os espaços privados, como recuos de edifícios e parquinhos de escolas, entorno de museus, bibliotecas e outros.
		5.1.2 Incentive os proprietários a remover os gradis e muros ao redor destes espaços para criar experiências de rua mais envolventes.
	5.2 Permita que os comércios se estendam pela calçada	5.2.1 Defina uma zona de recuo em calçadas mais largas, e permita e regule o uso deste espaço por atividades comerciais, refeições ao ar livre e uso público em geral.
		5.2.2 Permita que vendedores ambulantes trabalhem na zona de mobiliário urbano, na zona de amortecimento ou nas faixas adjacentes ao meio-fio, mas não nas faixas livres da calçada.
	5.3 Ative lotes vazios	5.3.1 Busque oportunidades para estender a experiência de rua para os lotes públicos ou particulares adjacentes à rua.
	5.4 Ative fachadas adjacentes	5.4.1 Permita, exija ou incentive o comércio no nível térreo
		5.4.2 Regule as dimensões das fachadas e a frequência das entradas dos edifícios
		5.4.3 Incentive a transparência em fachadas e exija uma transparência mínima para portões e gradis
		5.4.4 As fachadas cegas podem ser ativadas por meio de murais e de outras obras de arte.
	5.5 Atualize o zoneamento	5.4.5 Os órgãos municipais devem atualizar as legislações de zoneamento e outras políticas para promover a ativação das fachadas de edifícios e das ruas.

Fonte: Elaborado pela autora com base em NACTO (2020).

CAPÍTULO 04
AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

4 AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Até 1950, as políticas públicas eram predominantemente consideradas como resultados das decisões políticas, levando os pesquisadores a se concentrarem nas demandas e interesses que influenciavam exclusivamente as escolhas dos governantes. Antes de ser reconhecida como uma disciplina distinta da ciência política, a pesquisa estava mais centrada nos processos de tomada de decisão política do que na análise das próprias políticas em si (Farias, 2003).

Não existe definição única de avaliação de políticas públicas, em uma abordagem inicial, é possível destacar que a avaliação se configura como uma ferramenta de relevância para aprimorar a eficácia do investimento público, a excelência na administração e a participação da sociedade no acompanhamento da eficácia das ações do Estado. Para Costa e Castanhas (2003), a avaliação é um processo sistemático cujo objetivo é analisar um projeto ou programa, seja ele concluído ou em andamento, abrangendo aspectos como seu desempenho, implementação e resultados. Esse processo visa determinar sua eficiência, efetividade, impacto, sustentabilidade e a relevância de seus objetivos.

É importante ressaltar que a avaliação não se limita à fase final do ciclo de uma política pública, sendo uma atividade contínua que fornece informações sobre os avanços e limitações do projeto ou programa em questão. Nos últimos anos, diversas propostas de avaliação têm surgido de organizações internacionais como a Organização das Nações Unidas (ONU), Banco Mundial (World Bank) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que reforçam que a avaliação desempenha um papel fundamental em melhorar a tomada de decisões, garantir o uso apropriado de recursos e promover a responsabilização dos governantes perante o parlamento, agências reguladoras, fiscalizadoras e os cidadãos. Além disso, ela auxilia os formuladores e gestores de políticas públicas a criar políticas mais eficazes, consistentes e eficientes, resultando em um uso mais adequado dos recursos disponíveis (Ramos; Schabbach, 2012).

No Brasil, o estudo sobre a avaliação das políticas públicas ganhou maior importância na década de 1980 e início da década de 1990 por conta do contexto político e social da época, esse período foi marcado por mudanças significativas que influenciaram o papel da avaliação nas políticas públicas brasileiras, uma das razões fundamentais foi a transição política e a redemocratização do país (Hochman; Arretche; Marques, 2007).

Durante a década de 1980, o Brasil deixou para trás um longo período de regime militar e embarcou em um processo de retorno à democracia, com essa transição, houve uma abertura política significativa, acompanhada de um aumento na participação cidadã e na necessidade de

maior prestação de contas por parte do governo. Isso criou um ambiente propício para a avaliação das políticas públicas, à medida que se buscava um governo mais transparente e responsável perante a sociedade, além disso, o Brasil passou a ser influenciado por pressões internacionais que também passaram a enfatizar a importância da avaliação de políticas públicas como parte das reformas econômicas e sociais em países em desenvolvimento (Hochman; Arretche; Marques, 2007).

A participação civil e a atuação de movimentos sociais e organizações da sociedade civil foram cruciais nesse processo, pois estavam mais ativos e passaram a pressionar por maior transparência e responsabilidade na gestão pública. Como resultado, uma cultura de avaliação começou a se desenvolver, com a sociedade demandando cada vez mais informações sobre o desempenho das políticas públicas.

De acordo com Rodrigues (2008), essa mudança de paradigma refletiu-se em diversos setores da administração pública, com a criação de instituições e órgãos especializados em avaliação, a incorporação de critérios de avaliação nos processos de formulação e implementação de políticas, e o desenvolvimento de metodologias mais robustas e abrangentes.

A visão em relação à avaliação de políticas públicas de acordo com Ramos e Schabbach (2012), relata que entes políticos consideram a avaliação como um meio de alcançar eficiência e expandir a influência governamental por meio de programas sociais e, ao mesmo tempo, em que prestam contas sobre o planejamento e a implementação de novas políticas, posicionando-se que a avaliação não é apenas sobre eficiência de gastos, mas também um componente vital da participação social que cresceu desde a redemocratização do país, uma vez que, avaliar políticas públicas é um direito democrático que contribui para o controle social sobre a ação do Estado.

Entre as dificuldades de estudar esse tipo de metodologia está a resistência das autoridades do governo à ideia de serem avaliadas, isso acontece porque a ideia de avaliar algo faz com que os governantes se sintam desconfortáveis em terem suas ações examinadas e, como resultado, tentam proibir a realização de avaliações, criar obstáculos burocráticos, não se interessar em coletar dados ou dificultar o acesso às informações necessárias, resultando em processos mais demorados e dados pouco disponíveis (Trevisan e Van Bellen, 2008).

A metodologia adotada para a avaliação do programa "Caminhos da Escola", estudo de caso desta pesquisa, é baseada no trabalho de Lea Rodrigues (2008), sobre a avaliação de profundidade de políticas públicas sociais. Essa abordagem metodológica enfatiza a análise das categorias do entendimento, explorando conceitos fundamentais relacionados às políticas públicas em questão, incorporando a dimensão temporal, examinando percurso e trajetória da

política, bem como a dimensão espacial, considerando a territorialidade envolvida, a utilização dessa metodologia fornece um processo para análise de formulação da política pública aqui estudada.

4.1 Metodologia de avaliação de profundidade

A proposta desta metodologia, realizada por Lea Rodrigues (2008), é realizar uma avaliação de profundidade, que implica em considerá-la como um processo extenso, detalhado, denso, amplo e multidimensional e por isso será necessário tomar decisões estratégicas e focalizar em determinadas etapas da metodologia apresentada pela autora, no sentido de viabilizar uma condução eficiente e efetiva da avaliação no tempo proposto pela pesquisa de mestrado. Essa abordagem estabelece alguns tópicos considerados essenciais para uma proposta de avaliação de profundidade de políticas públicas com foco social.

A autora enfatiza que a avaliação deve ser extensa e abrangente, não podendo se limitar a examinar apenas se as metas e resultados da política estão sendo cumpridos, ou se o programa está seguindo suas diretrizes, sendo também necessário adotar uma abordagem interpretativa, buscando entender o significado da política para aqueles que a criam, implementam e vivenciam. Isso destaca a importância do estudo do tópico anterior a este onde foram levantados fatores externos que podem afetar o entendimento e relação da criança com a cidade, em termos práticos, significa que a avaliação não pode depender apenas de análises estatísticas de dados coletados por questionários e documentos (Rodrigues, 2011).

A metodologia proposta por Rodrigues (2008), de avaliação de políticas públicas em profundidade, oferece um roteiro planejado para examinar diferentes aspectos desses programas. Nesse contexto, os quatro pontos fundamentais para a análise que nesta pesquisa chamaremos de "*steps*"⁸:

O primeiro *step* é descrito pela autora é a análise de conteúdo do programa, que abrange os objetivos, critérios, dinâmica de implantação, acompanhamento e avaliação do programa, buscando compreender como o programa foi planejado, bem como os elementos que o compõem. Nesta etapa, a autora também se refere às bases conceituais, ou seja, aos paradigmas, concepções e valores que orientam o programa, bem como os conceitos e noções fundamentais que o sustentam. Por fim, ainda dentro da primeira etapa, a autora sugere a análise interna do programa, como sendo é um aspecto essencial, que se refere à consistência entre as bases

⁸ Rodrigues (2008), identifica alguns tópicos considerados essenciais para a implementação de uma avaliação aprofundada de políticas públicas sociais, os quais serão referenciados nesta pesquisa como "*steps*".

conceituais, a formulação do programa e os itens priorizados para acompanhamento, monitoramento e avaliação. Para realizar essa análise, são examinados diversos materiais institucionais, como leis, portarias, documentos internos, projetos, relatórios, atas de reuniões, fichas de acompanhamento e dados estatísticos (Rodrigues, 2008).

O segundo *step* é a análise de contexto da formulação do programa, onde se visa obter informações relevantes sobre o contexto em que a política está inserida. Inicialmente, é proposta uma análise do contexto político e socioeconômico no qual a política foi formulada, considerando a articulação entre as diferentes instâncias local, regional, nacional, internacional e transnacional, onde se busca compreender o modelo político, econômico e social que sustentou a política na época de sua formulação. A autora também ressalta que é importante analisar o marco legal que ampara essa política e realizar um levantamento de outras políticas e programas relacionados à política em foco, buscando articular esse contexto com as informações coletadas anteriormente (Rodrigues, 2008).

O terceiro *step* consiste em compreender a trajetória institucional do programa, compreendendo a repercussão ou dispersão do programa ao longo de sua trajetória pelas vias institucionais, sendo fundamental realizar pesquisas de campo e entrevistar diversos agentes e representantes das instituições envolvidas na formulação e implementação da política em questão. A autora sugere, durante a pesquisa, reconstruir essa trajetória, considerando os aspectos culturais inerentes aos espaços institucionais e organizacionais envolvidos, auxiliando na compreensão das dinâmicas e os desafios específicos enfrentados ao longo do percurso da política (Rodrigues, 2008).

O quarto e último *step* é o espectro temporal e territorial, que busca compreender a dimensão temporal e territorial do percurso da política estudada, confrontando os objetivos gerais da política com as especificidades locais e sua historicidade, isso levanta algumas questões importantes como: a possibilidade de articular, na avaliação, as perspectivas e objetivos das propostas abrangentes com as particularidades locais e a viabilidade de implementar políticas de forma localizada, considerando o percurso temporal e territorial da política. Essa etapa da pesquisa corresponde a um estágio mais avançado de sistematização dos dados coletados, sendo sugerido pela autora a elaboração de esquemas, desenvolvimento de gráficos e experimentação de diferentes modelos estatísticos, combinando-os com técnicas qualitativas de análise (Rodrigues, 2008).

O quadro 07, estabelece um resumo desta abordagem que favorece o entendimento, contribuindo para uma análise sistemática política em questão.

Quadro 07 - Resumo das etapas fundamentais para avaliação de políticas públicas em profundidade de acordo com Rodrigues (2008).

<p>1° STEP Análise de Conteúdo do Programa</p>	<p>Bases Conceituais: Analisar os paradigmas orientadores, as concepções, os valores e os conceitos centrais que fundamentam o programa. Isso permitirá compreender as ideias e teorias subjacentes que influenciaram a criação da política.</p>
	<p>Formulação: Investigar os objetivos, critérios, dinâmica de implantação, acompanhamento e avaliação do programa. Isso inclui entender como o programa foi concebido e planejado</p>
	<p>Coerência Interna: Garantir que não haja contradições entre as bases conceituais do programa, sua formulação e sua implementação, bem como os aspectos priorizados para o acompanhamento, monitoramento e avaliação. Isso garante que o programa seja lógico e eficaz em suas diferentes fases.</p>
<p>2° STEP Análise de Contexto da Formulação da Política</p>	<p>Levantamento de Dados: Coletar informações sobre o contexto político e as condições socioeconômicas no momento da formulação da política. Isso inclui entender como fatores locais, regionais, nacionais, internacionais e transnacionais influenciaram a criação da política.</p>
	<p>Modelo Político, Econômico e Social: Analisar o modelo político, econômico e social que sustentava a política na época de sua formulação, a fim de contextualizar a lógica por trás das decisões tomadas.</p>
	<p>Políticas Correlacionadas: Investigar outras políticas e programas que estão relacionados à política em foco. Isso ajuda a entender as interconexões e sinergias entre os diferentes empreendimentos.</p>
<p>3° STEP Trajetória Institucional do Programa</p>	<p>Reconstituição da Trajetória: Compreender como o programa evoluiu ao atravessar espaços apoiados diversos, incluindo mudanças nos objetivos e dinâmica do programa.</p>
	<p>Entrevistas e Pesquisa de Campo: Realizar entrevistas com diversos agentes e representantes das instituições envolvidas na formulação e implementação do programa. Isso permite capturar insights sobre as mudanças de perspectiva e dinâmica em diferentes níveis.</p>
<p>4° STEP Espectro Temporal e Territorial</p>	<p>Propostas Articulares Gerais e Particularidades Locais: Comparar as metas abrangentes da política com as características</p>

	específicas de cada local, considerando como as políticas são adaptadas para atender a contextos diversos.
	Percurso Temporal e Territorial: Analisar como a política se desenvolveu ao longo do tempo e em diferentes territórios, considerando como esses fatores influenciam sua implementação e impacto.
Fonte: Elaborado pela autora com base em Rodrigues (2008).	

Essa metodologia cria um fio condutor metodológico para a pesquisa que dá mais robustez à coleta dos indicadores citados no tópico acima que permite uma análise criteriosa do programa "Caminhos da Escola", visando fornecer informações sólidas e embasadas para o aprimoramento contínuo dessa política. Sendo possível compreender os resultados alcançados, identificar boas práticas, desafios e oportunidades de melhoria.

4.2 Metodologia aplicada para avaliação do programa "Caminhos da Escola"

O caminho apresentado nos quatro *steps*⁹ do tópico anterior são interdependentes e se complementam para fornecer uma compreensão abrangente das políticas públicas. No entanto, a pesquisa estruturada neste trabalho se concentra especialmente no primeiro *step*, a "Análise de Conteúdo do Programa", que envolve a compreensão dos objetivos, critérios, dinâmica de implantação e avalia as bases conceituais que o orientam. Destaca-se a importância da consistência interna entre essas bases, a formulação do programa e os itens priorizados para implementação, monitoramento e avaliação.

O percurso da pesquisa se inicia por uma breve caracterização da cidade de Fortaleza, destacando sua trajetória no que tange à mobilidade e aos direitos das crianças da cidade, no recorte temporal do período de 2013 ao primeiro semestre de 2023, devido à identificação de um aumento significativo nas políticas de mobilidade durante esse intervalo, sendo um recorte propício para analisar as mudanças e tendências relevantes nesse campo ao longo do tempo. Em seguida, o estudo é desdobrado em três partes: a investigação das bases conceituais do programa, a análise de conteúdo do programa e a avaliação da consistência do programa.

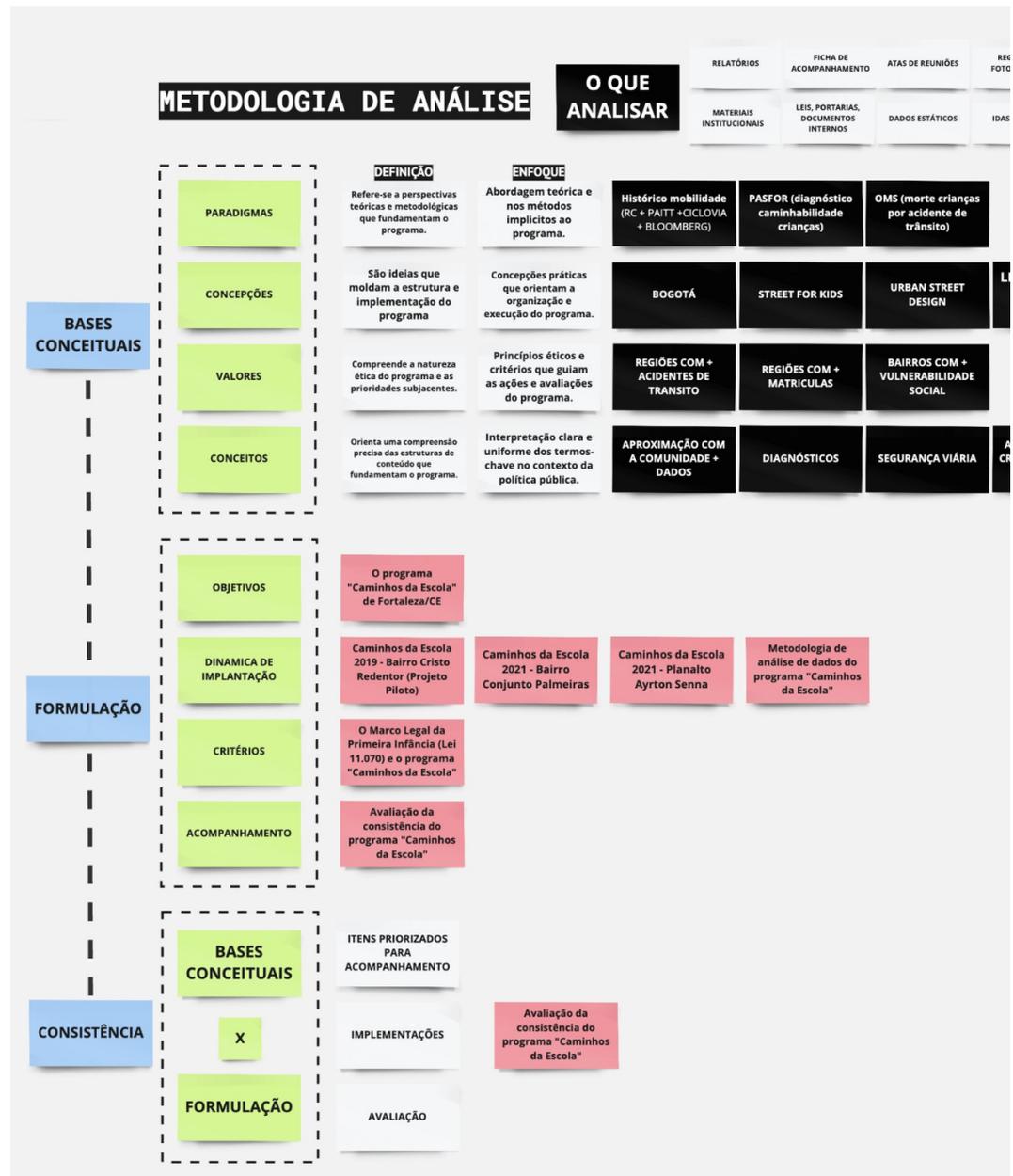
⁹ Rodrigues (2008), identifica alguns tópicos considerados essenciais para a implementação de uma avaliação aprofundada de políticas públicas sociais, os quais serão referenciados nesta pesquisa como "steps".

A fase inicial da pesquisa concentra-se na exploração das bases conceituais que orientam o programa, compreendendo seus elementos-chave, isso inclui: os paradigmas, que definem as perspectivas teóricas e metodológicas subjacentes ao programa; as concepções, por sua vez, que esclarecem as ideias que moldam a estrutura e implementação do programa; os valores, que compreendem a natureza ética do programa e as prioridades subjacentes, oferecendo *insights* sobre as intenções e critérios de avaliação adotados; a análise dos conceitos, que orientam uma compreensão das estruturas de conteúdo que fundamentam o programa, garantindo uma interpretação clara e uniforme dos termos-chave no contexto da política pública.

Na segunda fase, é realizada uma análise para compreensão dos objetivos do programa, investigando as metas específicas delineadas para promover melhorias na mobilidade e no acesso à escola. Em seguida, são levantados os critérios de implantação dos projetos realizados no período compreendido entre o ano de 2019, quando o primeiro projeto piloto foi iniciado, até o primeiro semestre de 2023, a análise desses critérios é necessária para compreender diretrizes e parâmetros que orientaram a seleção e execução dos projetos, onde é examinado os processos operacionais, os desafios enfrentados e as adaptações realizadas ao longo da implantação dos projetos.

Na etapa seguinte, é levantado como acontece o acompanhamento dos projetos já realizados, analisando os mecanismos de monitoramento e avaliação implementados, finalizando, na terceira fase da pesquisa, onde é examinado a coerência ou eventuais contradições entre as bases conceituais do programa e sua formulação prática, analisando a correspondência entre essas bases e os elementos prioritários estabelecidos para o acompanhamento, monitoramento e avaliação do programa. Para uma melhor compreensão da metodologia aplicada nesta pesquisa, a figura 13 representa visualmente a estrutura do estudo referente a análise de conteúdo, desenvolvido por Rodrigues (2008).

Figura 13: Estruturação metodologia aplicada



Fonte: Elaborado pela autora com base em Rodrigues (2008).

Para o levantamento dos dados da pesquisa, foram prospectadas informações mediante a análise de documentos, fichas de acompanhamento, acervo fotográfico, atas de reuniões, materiais institucionais, leis, portarias, documentos internos e dados estatísticos disponibilizados. A obtenção dessas informações foi facilitada pelo uso do Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC), plataforma digital criada pela Lei de Acesso à Informação Lei n.º 12.527/2011 no Brasil e facilita o direito dos cidadãos de acessarem informações públicas junto aos órgãos e entidades governamentais. Além disso, em

complemento a essas fontes, foram realizadas solicitações diretas às secretarias via e-mail, devido às conexões profissionais pré-estabelecidas com atores da política.

De forma complementar aos documentos, foi realizada a participação como ouvinte em eventos relacionados ao tema, como o "*Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza*" (Sessão Especial Caminhos para a Escola, Programa em Fortaleza), organizado pelo *Global Designing Cities Initiative* (GDCI) em formato online no dia 16 de Maio de 2023. O evento, destinado a convidados, apresentou a metodologia de concepção e implementação do projeto "Caminhos da Escola" de Fortaleza, técnicos e gestores de outros países apoiados pela GDCI participaram do evento, buscando *insights* para aplicação em suas localidades e esclarecimento de dúvidas relacionadas aos processos e desafios enfrentados pela cidade de Fortaleza.

Outra participação como ouvinte ocorreu no "*Webinar Entornos escolares: estratégias para fomentar a segurança viária e a mobilidade ativa*", promovido pela rede URBAN95. Nesse evento, Fortaleza (CE) e Niterói (RJ) compartilharam aprendizados e desafios relacionados aos projetos desenvolvidos nesta temática, sendo um deles o programa "Caminhos da Escola". O webinar, realizado no dia 19 de junho de 2023, reuniu representantes das 27 cidades da Rede, contando com a organização do Centro de Criação de Imagem Popular (CECIP).

Por fim, também houve a participação como ouvinte no evento "Café Labifor", promovido pela Prefeitura de Fortaleza, que abordou a temática da primeira infância em 03 de agosto de 2023. Realizado pelo Laboratório de Inovação de Fortaleza (Labifor) e pela Coordenadoria Especial da Primeira Infância (CESPI), o evento teve como foco "A primeira infância no contexto urbano". Onde Claudia Vidigal, da Fundação Bernard Van Leer e da rede Urban 95, palestrou, provocando discussões sobre políticas públicas a partir da perspectiva das crianças na primeira infância que vivenciam a cidade de Fortaleza. Essa participação ativa em eventos foi de grande valia para entendimento e delineamento lógico e histórico do programa estudado.

CAPÍTULO 05
AVALIAÇÃO DE PROFUNDIDADE: PROGRAMA
CAMINHOS DA ESCOLA, FORTALEZA/CE

5 AVALIAÇÃO DE PROFUNDIDADE: PROGRAMA CAMINHOS DA ESCOLA, FORTALEZA/CE

Antes de iniciar o estudo de caso, é importante esclarecer que há uma diferenciação entre o programa aqui estudado, com o Programa Federal "Caminho da Escola", com a mesma denominação, entretanto iniciado em 2007, sendo um projeto federal cujo objetivo é auxiliar estudantes que moram em áreas rurais, próximas a rios, e áreas de difícil acesso oferecendo meios de transporte adequados, como ônibus, barcos e bicicletas, para poderem ir diariamente às escolas públicas com segurança, facilitando o acesso à educação.

O estudo de caso aqui analisado é o Programa Municipal da cidade de Fortaleza/CE "Caminhos da Escola", estabelecido pela Lei Ordinária nº 11.070, que tem como principal objetivo reduzir a mortalidade infantil causada por acidentes de trânsito, requalificando espaços para melhorar a mobilidade nas áreas próximas às escolas públicas municipais, que recebem alto fluxo de pedestres, em sua maioria, sendo crianças de baixa renda. O projeto tem foco em promover melhorias na acessibilidade e segurança viária em territórios vulneráveis, estabelecendo ambientes escolares que não apenas facilitem e tornem mais seguro o deslocamento das crianças, mas também incorporem elementos lúdicos ao longo do percurso.

O próximo tópico analisará de forma breve o contexto urbano da cidade, buscando esclarecer aspectos que moldaram a dinâmica da mobilidade urbana da cidade de Fortaleza, especialmente no período de 2013 ao primeiro semestre de 2023.

5.1 Tecendo Caminhos: desafios e perspectivas da mobilidade e dos direitos das crianças de Fortaleza

Sendo uma cidade litorânea brasileira, Fortaleza é capital do estado do Ceará, situado na Região Nordeste do Brasil, com uma população de aproximadamente 2,7 milhões de habitantes, a cidade ocupa uma área de cerca de 314,9 km², distribuídas em 121 bairros/comunidades e possui densidade populacional que resulta em uma média de aproximadamente 8.600 habitantes por quilômetro quadrado (IBGE,2010).

A cidade de Fortaleza é uma metrópole que se conecta fortemente com os municípios de Caucaia, Maracanaú e Eusébio, criando um aglomerado urbano com interações diárias notáveis, principalmente em termos de economia e mobilidade, fazendo com que exista um movimento regular de pessoas entre Fortaleza e estes municípios da Região Metropolitana, especialmente para trabalho e moradia, esse movimento por sua vez, se reflete em novas formas

de mobilidade urbana, que acompanha o desenvolvimento metropolitano de Fortaleza. Um desafio que ganha destaque nas cidades brasileiras contemporâneas, incluindo Fortaleza, é o aumento anual de 3,5 milhões de veículos, fazendo com que os gestores enfrentem dificuldades para lidar com congestionamentos e a necessidade de alternativas eficazes para a mobilidade da população (De Carvalho, 2016).

Como uma das principais metrópoles do Nordeste, Fortaleza cresce seguindo os padrões do capital, especialmente no setor imobiliário e turístico, intensificando sua urbanização periférica, no cenário de crescimento urbano da cidade, os desafios são notáveis, com o uso intenso de carros. Observa-se, entretanto, também o aumento do uso da bicicleta, tanto como resposta para trabalhadores pobres, historicamente ligados a ela, quanto como uma escolha de estilo de vida mais recente para a classe média da cidade (Lobo E Cunha, 2019).

Durante a gestão do ex-prefeito Roberto Cláudio, que abrangeu o período de 2013 a 2020, observamos um foco no que diz respeito à mobilidade e acessibilidade para os pedestres em Fortaleza. No contexto das significativas obras de infraestrutura destinadas à mobilidade urbana, com expressivos aportes financeiros voltados para a construção civil e o setor imobiliário, a administração municipal da época implementou também intervenções de menor magnitude, que geraram consideráveis ganhos políticos (Guimarães, 2021).

Estas intervenções foram lideradas em sua maioria pelo Programa de Ações Imediatas ao Transporte e Trânsito (PAITT), implementado em Fortaleza a partir de 2014, que buscava melhorar a mobilidade urbana a curto prazo, priorizando o transporte público e visando a segurança viária. O PAITT engloba projetos pilotos, considerando otimizar o trânsito e aumentar a fluidez, com foco especial na segurança de pedestres e ciclistas, este programa foi implementado dentro da Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos (SCSP), tendo em seu propósito ações de curto prazo para a Política de Mobilidade Urbana de Fortaleza.

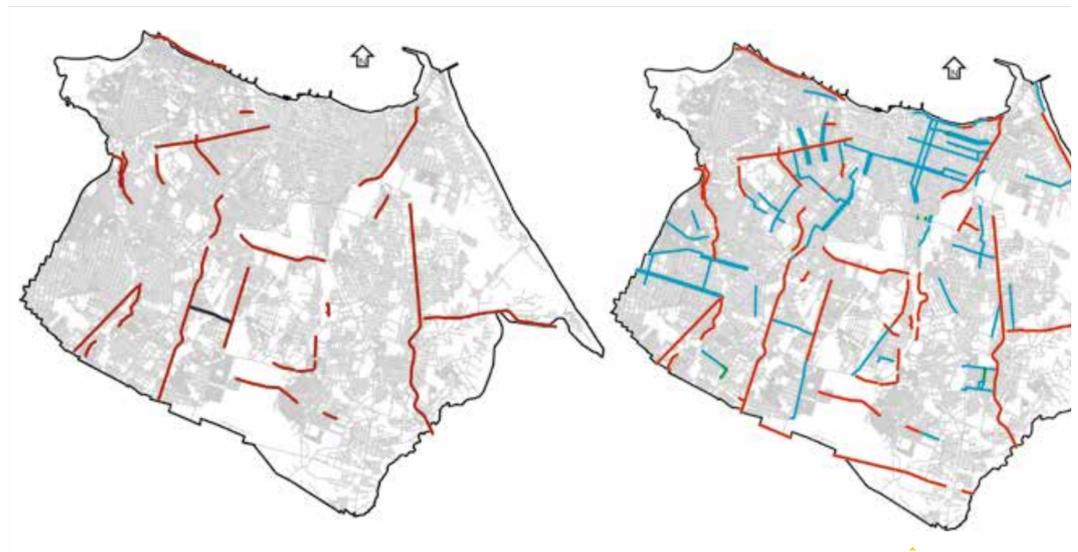
O plano visava abordar desafios específicos de mobilidade por meio de intervenções de baixo custo e impacto financeiro reduzido na infraestrutura viária, não se limitando apenas ao movimento de veículos, mas englobando a maneira como as pessoas se deslocam na cidade para atender às suas necessidades. As ações realizadas incluem: a implantação de faixas exclusivas para o transporte público, a implementação do Bilhete Único, redução de velocidade em grandes vias, expansão do sistema cicloviário da cidade, a instalação de paraciclos, estações biciletar e faixas exclusivas para ônibus, áreas de trânsito de baixa velocidade com travessias elevadas faixas de pedestres em diagonal e projetos de urbanismo tático (FORTALEZA, 2020).

Nesse contexto de intervenções urbanas de escala mais limitada e com algum reconhecimento social, as administrações concentram seus esforços em programas voltados

para o ciclismo, alinhando-se às tendências observadas em níveis nacional e global. Essa abordagem municipal na área de mobilidade urbana começou a se desenvolver desde o final do segundo ano da primeira gestão e tem se expandido até os dias atuais no mandato do atual prefeito José Sarto.

O ciclismo emerge, assim, como um componente significativo nas políticas públicas municipais de mobilidade da cidade, embora já existisse a Lei nº 9.701, datada de 24 de setembro de 2010, que dispõe sobre a criação sistema cicloviário do município de Fortaleza e dá outras providências. Como ilustra a figura 14, a efetiva implementação desse sistema se intensificou com a criação do Plano Diretor Cicloviário Integrado de Fortaleza (PDCI), em 2015, que se destacou por incentivar o uso de bicicletas como meio de transporte na cidade, contribuindo para promover a mobilidade sustentável e que estabelece as diretrizes que podem orientar as políticas e ações relacionadas às bicicletas em Fortaleza até o ano de 2030. (Moura, 2019)

Figura 14: Crescimento da infraestrutura cicloviária de Fortaleza (2013-2017)



Fonte: FORTALEZA (2017).

O papel do PAITT, ilustra uma abordagem prática, com o intuito de gerar impactos imediatos e visíveis, essa estratégia, pode resultar em ganhos políticos consideráveis para a administração municipal, uma vez que, a implementação de medidas diretas e rápidas demonstra a capacidade de resposta do governo local às demandas da comunidade. Isso fortalece a imagem da administração perante os cidadãos, reforçando a confiança na habilidade de enfrentar desafios específicos no contexto do transporte e trânsito urbanos.

É evidente destacar que mesmo diante deste cenário a cidade recebe grandes obras de infraestrutura e mobilidade urbana, priorizando outros modais em detrimento dos automóveis. Essas intervenções aconteceram de forma muito bem instrumentada, pois algumas das obras da cidade foram apoiadas pela iniciativa *Global Road Safety Partnership* (Parceria Global de Segurança Rodoviária), promovida pela *Bloomberg Philanthropies*, iniciativa privada internacional que promove investimentos em saúde, meio ambiente, educação e segurança viária, em parceria com governos, organizações da sociedade civil, instituições acadêmicas e outros atores-chave, voltado às cidades e países de baixa e média renda.

Esse apoio ocorreu porque, em 2015, a *Bloomberg Philanthropies* escolheu 10 cidades para receber um investimento de 125 milhões de dólares ao longo de cinco anos, e Fortaleza foi uma delas. A iniciativa *Global Road Safety Partnership* (Parceria Global de Segurança Rodoviária) também apoiou cidades como: com Accra, em Gana, Addis Abeba, na Etiópia, Bandung, na Indonésia, Bangkok, na Tailândia, Bogotá, na Colômbia, Ho Chi Minh, no Vietnã, Shanghai, na China, Mumbai, na Índia além de Fortaleza e São Paulo, no Brasil (BLOOMBERG, 2015).

As cidades escolhidas receberam apoio integral, por até cinco anos, de um corpo técnico especialista dedicado ao desenvolvimento de suas iniciativas de segurança viária. Além do suporte técnico e financeiro, a instituição conecta os técnicos municipais a assistência técnica de organizações relevantes na área, como: o *World Resources Institute*, focado em transporte urbano sustentável e mobilidade; a *National Association of City Transportation Officials* (NACTO), que facilita a troca de conhecimentos em planejamento urbano e transporte entre cidades; a *Vital Strategies*, uma organização internacional de saúde pública que colabora com governos na implementação e avaliação de iniciativas de saúde pública; e a *World Health Organization* (WHO), líder em questões globais de saúde, estabelecendo padrões, fornecendo apoio técnico e apresentando opções de políticas baseadas em evidências. (BLOOMBERG, 2015)

As alterações realizadas na cidade abrangem desde a expansão da malha cicloviária, que em 2015 contava com cerca de 150 km e, em 2023, atingiu aproximadamente 420 km, até iniciativas para ciclistas, onde foram investidos 132,3 km em faixas exclusivas de ônibus, buscando reorganizar o tráfego e priorizar o transporte público. A cidade também implementou ações voltadas aos pedestres, como travessias elevadas, áreas de trânsito calmo e projetos para ampliação de espaços de passeio e também foi idealizado o Plano Municipal de Caminhabilidade que analisa a condição das calçadas na cidade e contempla estratégias e

orientações para direcionar o poder executivo no desenvolvimento de políticas públicas voltadas à caminhabilidade. (FORTALEZA, 2021)

Durante a Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito, realizada pela ONU, de 2011 a 2020, a cidade de Fortaleza alcançou uma redução de 51,7% na taxa de mortalidade com suas intervenções de segurança viária, levando a cidade a também conquistar alguns prêmios com seus projetos.

Sob a óptica do que tange os direitos das crianças de Fortaleza, a administração municipal da cidade, no ano de 2013, em colaboração com o Conselho Municipal de Defesa dos Direitos da Criança e do Adolescente (COMDICA), fundamentou a realização dos Fóruns Regional e Municipal para a criação do Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza (PMPIF). Os princípios orientadores do processo foram norteados pelo Plano Nacional pela Primeira Infância (PNPI), que tem como base a prioridade aos direitos da criança, a promoção da inclusão social, a abordagem integral da criança e a coordenação eficiente das ações.

A elaboração do documento síntese para o PMPIF foi um esforço conjunto que envolveu equipes técnicas municipais, representantes da Universidade Federal do Ceará (UFC) e do Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF), as etapas desse processo abrangeram o mapeamento de organizações, a coordenação com o Sistema de Garantia de Direitos (SGDCA), a realização de fóruns regionais e municipais, a busca de feedback popular, parcerias com entidades e a produção de um diagnóstico abrangente da situação da Primeira Infância em Fortaleza. (FORTALEZA, 2022)

A Coordenação do PMPIF realizou reuniões e oficinas com técnicos e articuladores das Secretarias Regionais e Temáticas, sensibilizando sobre a relevância da Primeira Infância e apresentando as diretrizes do Plano Nacional. Os Fóruns Regionais debateram e propuseram ações alinhadas com treze ações finalísticas do PNPI, abordando temas como saúde, educação, assistência social, diversidade, proteção contra violências e acidentes, entre outros. O resultado foi a elaboração de 201 propostas de ações para a Primeira Infância. (FORTALEZA, 2022)

A partir do trabalho realizado pelos treze grupos no Fórum Municipal, cujo objetivo era avaliar e aprimorar as 201 propostas de ações originárias dos seis Fóruns Regionais, foram consolidadas 64 ações focadas na melhoria de vida da primeira infância da cidade. Essas propostas foram aprovadas pelo COMDICA e incorporadas ao Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza (PMPIF), onde a regulamentação deste plano ocorreu por meio da Lei nº 10.221, datada de 13 de junho de 2014.

A Lei nº 10.221, que dispõe sobre a criação do Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza (PMPIF) e dá outras providências, visa garantir a implementação da proteção

integral, promoção e defesa dos direitos das crianças de zero a seis anos, conforme a Declaração Universal dos Direitos das Crianças da ONU. As ações finalísticas abrangem áreas como saúde, educação, assistência social, convivência familiar e comunitária, entre outras. A Prefeitura passa a ter o compromisso de apresentar anualmente suas metas e plano de ação durante a elaboração da lei orçamentária anual e institui também a criação de uma Comissão Municipal de Implementação do Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza (PMPIF), composta por diversos membros, para monitorar as ações, sendo a avaliação do plano realizada a cada dois anos.

Avançando na perspectiva da mobilidade voltada para a primeira infância, Fortaleza, além da parceria com a *Bloomberg Philanthropies*, também passa a integrar, em 2020, a Rede Urban95, já mencionada anteriormente nesta pesquisa, cujo objetivo é promover a inclusão da perspectiva de bebês, crianças pequenas e seus cuidadores no planejamento urbano e programas da cidade, oferecendo apoio a gestores públicos e focando em territórios vulneráveis. Esta parceria apoiou iniciativas como: o projeto *Pé de Infância*, ilustrado na figura 15, que consiste em disponibilizar uma caixa de ferramentas para auxiliar cuidadores de crianças pequenas a incorporar três comportamentos essenciais em suas rotinas: brincar, cantar e contar histórias, por meio de pinturas lúdicas em paredes e pisos, com conteúdos educativos e ações comunitárias de incentivo à leitura, brincadeiras e música. (LEER, 2021)

Figura 15: Intervenção Pé de Infância no CAPS Infantil Ileuda Verçosa.



Fonte: Fortaleza (2022).¹⁰

¹⁰ Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/encerrando-o-mes-da-crianca-prefeitura-de-fortaleza-inaugura-15-espaco-pe-de-infancia-no-caps-infantil-ileuda-vercosa>

O projeto foi instalado em 15 espaços da cidade, inclusive em equipamentos públicos que atendem crianças, como o Centro de Atenção Psicossocial Infantil (CAPS) Maria Ileuda Verçosa, na Cidade dos Funcionários, a Unidade Básica de Saúde Pedro Sampaio (UAPS), no Conjunto Palmeiras, e a Casa da Infância e Adolescência, que reúne diversos projetos da Fundação da Criança e da Família Cidadã (FUNCI) (FORTALEZA, 2023).

A Rede Urban95, juntamente ao Instituto Alana também apoia outro projeto que é a instalação de "Microparques Urbanos", este projeto consiste na ampliação da área verde urbana, aliada à promoção do contato mais frequente com a natureza pela comunidade em geral, com ênfase na primeira infância. Iniciado em 2020, Fortaleza conta atualmente com três Microparques: o Microparque José León, no bairro Cidade dos Funcionários, o Microparque Seu Zequinha, ilustrado na figura 16, na Barra do Ceará e o Microparque Aconchego, no Conjunto Ceará I (FORTALEZA, 2023).

A secretaria que centraliza a articulação do projeto é a Secretaria do Urbanismo e Meio Ambiente (SEUMA), que destaca o compromisso de implementar o projeto em duas etapas: a primeira com 07 Microparques, contemplando os bairros do Conjunto Ceará, Conjunto Esperança, Aracapé, Mondubim e Siqueira, e a segunda com 23 equipamentos construídos nos bairros: Jacarecanga, Carlito Pamplona, Barra do Ceará, Vila Velha, Conjunto Ceará I, Parque Dois Irmãos, Parque Manibura, Jangurussu, São Bento, Messejana, Lagoa Redonda, Vicente Pinzón, Cais do Porto, Sapiranga, Cidade dos Funcionários, Parangaba, José Walter e Jardim das Oliveiras (FORTALEZA, 2023).

Figura 16: Antes e depois do Microparque Seu Zequinha, Barra do Ceará.



Fonte: Prefeitura de Fortaleza (2023).¹¹

¹¹ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência, Tecnologia e Inovação de Fortaleza em: 5 de agosto de 2023.

Embora essa iniciativa mereça reconhecimento, é crucial destacar que, ao longo de três anos de gestão do atual prefeito José Sarto, foram observadas apenas três implementações do projeto. Nesse contexto, torna-se essencial explorar maneiras de otimizar e expandir a aplicação desse projeto, nos levando a refletir sobre a importância não apenas de implementar e promover iniciativas positivas, mas também estabelecer uma adaptação estratégica e avaliação contínua da iniciativa.

Após 5 anos do PMPIF, entre o segundo semestre de 2019 e o primeiro de 2020, a Prefeitura de Fortaleza, com a Fundação Bernard Van Leer, fundadora da Rede Urban95, e o Instituto da Infância (IFAN), atualizou o Plano Municipal pela Primeira Infância. Esse processo, ampliado com a participação do Poder Judiciário, incorporou a experiência do Pacto Nacional pela Primeira Infância (PNPI), coordenado pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ). A revisão teve como objetivo alinhar o Plano Municipal com as políticas integradas sugeridas pelo Marco Legal da Primeira Infância (MLPI), disposto na Lei Federal nº 13.257/2016, que representa avanços significativos na proteção dos direitos das crianças brasileiras de até seis anos, ao estabelecer princípios e diretrizes para a formulação e implementação de políticas públicas destinadas a esse grupo etário (BRASIL, 2016).

Em dezembro de 2020, a Câmara Municipal de Fortaleza aprovou a Lei Ordinária n.º 11.070, que estabeleceu o Marco Legal da Primeira Infância de Fortaleza. Essa legislação consolida as normas municipais relacionadas aos programas, projetos e ações em vigor ou a serem implementados, destinados a crianças de 0 a 6 anos e complementa a Lei Municipal n.º 10.221, promulgada em 13 de junho de 2014, que instituiu o Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza.

Em essência, o Marco Legal da Primeira Infância de Fortaleza é uma lei que fortalece e aprimora o Plano Municipal pela Primeira Infância, já existente. Ambos têm como propósito assegurar o desenvolvimento integral das crianças na cidade, por ações integradas e políticas públicas específicas. Dessa forma, o Marco Legal surge como uma extensão significativa do Plano, contribuindo para a promoção de um ambiente mais propício ao crescimento saudável e ao bem-estar das crianças em Fortaleza. O Marco Legal da Primeira Infância de Fortaleza contempla quatro pilares:

- I. O Pilar do Cuidar (Saúde): que visa garantir o direito das crianças à saúde, por meio de ações que promovam o desenvolvimento integral, a prevenção de doenças e a assistência à saúde;

- II. O Pilar do Aprender: que busca garantir o direito das crianças à educação, por meio de ações que promovam o acesso à educação infantil de qualidade, à formação continuada dos profissionais da área e à articulação entre as políticas de educação e de assistência social;
- III. O Pilar do Proteger: cujo objetivo é garantir o direito das crianças à proteção integral, por meio de ações que previnam e enfrentem todas as formas de violência, negligência, exploração e discriminação
- IV. O Pilar do Brincar: que visa garantir o direito das crianças à cultura, ao lazer e ao brincar, por meio de ações que promovam o acesso a espaços públicos e privados adequados, seguros e inclusivos;

Dentro de cada pilar do Marco Municipal pela Primeira Infância, foram instituídos programas e projetos estratégicos que visam fortalecer e aprimorar ainda mais as iniciativas voltadas para o desenvolvimento integral das crianças, compilados no quadro 08. Com o intuito de potencializar as ações já existentes, o objetivo é não apenas manter, mas também elevar o impacto positivo com a consolidação do programa, assegurando que as crianças de Fortaleza recebam suporte abrangente e de qualidade em todas as dimensões essenciais para seu crescimento saudável e bem-estar. Essa abordagem integrada reforça o compromisso da Lei Municipal n.º 10.221, que instituiu o Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza, promovendo o fortalecimento contínuo das bases essenciais para seu desenvolvimento.

Quadro 08: Levantamento dos programas instituídos no Marco Legal da Primeira Infância de Fortaleza.

PILAR	O QUE FOI INSTITUÍDO
O Pilar do Cuidar (Saúde)	Política pública municipal de saúde na primeira infância
	Programa Unidade Amiga da Primeira Infância (UAPI)
	A implantação de Salas de Apoio à Mulher que Amamenta (Posto de Coleta de Leite Humano)
	A implantação dos Núcleos de Desenvolvimento Infantil (NDIs)
	A implantação de Bebê Clínicas de Fortaleza
O Pilar do Aprender	Programa de Prevenção de Acidentes e Primeiros Socorros no Ambiente Escolar (PAPS)

	Programa Ateliê na Educação Infantil
	Programa Intergeracional na Educação Infantil
	Programa Cresça com Seu Filho/Criança Feliz na Educação
	Programa Cresça com Seu Filho/Criança Feliz na Saúde
	Programa Cresça com Seu Filho/Criança Feliz na Assistência Social
O Pilar do Proteger	Institui o desenvolvimento de um programa de atendimento e de proteção especial às crianças na primeira infância vítimas de abuso e de exploração sexual.
	Programa Sim, eu existo (Registro de nascimento)
	Apoio em projetos que auxiliem na celeridade dos processos de adoção
	Apoio na implantação, da estrutura da Fundação da Criança e da Família Cidadã (FUNCI)
	Cartão Missão Infância
	Semana do Bebê
	Serviço Família Acolhedora
O Pilar do Brincar	Programa Leitura na Praça
	Programa Bibliotecas Infantis
	Programa Ações Culturais para a Primeira Infância
	Programa Caminhos da Escola
	Projeto Minibicicletar
	Projeto Bilhetinho
	Projeto Praça Amiga da Criança
	Projeto Praia Acessível
	Projeto Areninhas

Fonte: Elaborado pela autora com base em FORTALEZA (2020)

A da Lei n.º 11.070, no capítulo II, que se refere a "Mobilidade Urbana na Primeira Infância", onde na seção I aborda o Programa Caminhos da Escola, objeto de estudo desta pesquisa, estabelecendo medidas específicas para promover a segurança no trânsito e o desenvolvimento infantil em áreas escolares. Essas intervenções visam aprimorar as condições de mobilidade, garantir espaços inspiradores e educativos para crianças de 0 a 6 anos, e proporcionar uma convivência segura no entorno das instituições de ensino.

O programa, é estudado de forma mais detalhada no próximo tópico e enfatiza a priorização de modos de transporte não motorizados, como a pé e por bicicleta, destacando a equidade no uso do espaço público, buscando criar ambientes que estimulem a aprendizagem e a brincadeira, próximo às áreas escolares. Além disso, a legislação estabelece que projetos de reforma urbana, construção de escolas e infraestrutura viária devem considerar intervenções urbanísticas alinhadas aos objetivos do Programa Caminhos da Escola (FORTALEZA, 2020).

A Câmara Municipal de Fortaleza, em março de 2022, aprovou e sancionou a Lei que estabelece o novo Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza (PMPIF), que visa atender aos direitos das crianças de 0 a 6 anos no município, com abrangência de 2022 a 2032, o PMPIF aborda diversos eixos temáticos, incluindo saúde, educação, assistência social, cidadania, espaço e direito de brincar, meio ambiente e sustentabilidade. As ações serão preferencialmente intersetoriais, monitoradas sistematicamente, e seus resultados avaliados e divulgados anualmente (FORTALEZA, 2022).

A atualização do plano cria a Comissão Municipal da Primeira Infância (CMPI), composta por representantes de órgãos municipais e sociedade civil, com a responsabilidade de coordenar e regular as atividades do PMPIF. As despesas relacionadas à aplicação da Lei serão cobertas por dotações orçamentárias próprias e a Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando disposições anteriores, especialmente a Lei n.º 10.221, de 13 de junho de 2014 (FORTALEZA, 2022).

Em 2022, a Prefeitura, em colaboração com o Instituto da Infância (IFAN), lançou o documento que detalha o Plano Municipal pela Primeira Infância e conta com um diagnóstico sobre a infância na cidade de Fortaleza e atualiza as ações estratégicas do PMPIF, incorporando qualificações orçamentárias alinhadas ao Plano Plurianual 2022-2025 e às diretrizes do Plano Fortaleza 2040. A gestão da atualização do Plano ficou a cargo da Coordenadoria Especial da Primeira Infância (CESPI), com o apoio das demais secretarias municipais e da Fundação da Criança e da Família Cidadã (FUNCI) (FORTALEZA, 2022).

O programa Caminhos da Escola permanece em destaque no plano lançado em 2022, como ilustra a figura 17, consolidando-se como uma das ações estratégicas no eixo temático "O Espaço e o Direito de Brincar". Com a meta de contemplar 50 escolas ao longo de três anos, por meio da intersetorialidade das secretarias, envolvendo a colaboração ativa da Secretaria Municipal de Gestão das Regionais e da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos. Sua qualificação orçamentária

é fundamentada na Iniciativa *Global Bloomberg* e recebe suporte financeiro da Prefeitura Municipal de Fortaleza. (FORTALEZA, 2022)

Figura 17: Ação 60 do Plano Municipal pela Primeira Infância, 2022

AÇÃO 60:	
OBJETIVO	Intervenções urbanas a partir da ampliação das calçadas e pinturas lúdicas, contribuindo para a segurança no percurso até a escola e o convívio urbano.
AÇÃO ESTRATÉGICA	Implementar o Programa Caminhos da Escola.
PERIODICIDADE DA AÇÃO	Mensal.
SITUAÇÃO DE IMPLEMENTAÇÃO	Em execução.
META	Contemplar 50 escolas.
TEMPO ESTIMADO PARA ALCANCE DA META	3 anos.
GERÊNCIA	Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania.
INTERSETORIALIDADE	Secretaria Municipal de Gestão das Regionais, Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos.
QUALIFICAÇÃO ORÇAMENTÁRIA	Iniciativa Global Bloomberg / PMF.
INDICADOR DE RESULTADO COM REFERÊNCIA DO UNIVERSO TRABALHADO	Número de escolas contempladas.

Fonte: FORTALEZA (2022)

Os programas Pé na Infância e "Microparques", anteriormente mencionados, também são destacados no Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza em 2022. O programa Pé na Infância, está presente na ação 62, sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Gestão das Regionais e Secretaria Municipal de Cultura, tem como meta implantar 40 projetos até 2024. Na ação 69, estão os "Microparques", sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos, Secretaria Municipal da Gestão Regional, Secretaria Municipal de Infraestrutura e Autarquia de Urbanismo e Paisagismo de Fortaleza, nesse plano, a meta consiste na implantação de 5 (cinco) "Microparques" como projeto-piloto, financiado pelo programa Fortaleza Cidade Sustentável, com o objetivo de consolidar a metodologia e definir a escalonabilidade para a gestão de 40 "Microparques" em 3 anos (FORTALEZA, 2022).

Fortaleza tem avançado na promoção da mobilidade ativa, especialmente para o público infantil, com iniciativas que visam tornar o ambiente urbano mais acolhedor para pedestres e ciclistas, no entanto, é crucial um planejamento adequado para integrar essas intervenções de maneira eficiente ao contexto urbano. Apesar de louváveis, a implementação desses projetos parece carecer de coordenação e de um plano claro para sua sustentabilidade a longo prazo, para assegurar que essas ações continuem beneficiando consistentemente as crianças e suas

famílias, é essencial integrá-las efetivamente a outras políticas urbanas e sociais já existentes na cidade.

A seguir, é apresentado o Quadro 09, com o levantamento de políticas de mobilidade ativa embasado no que foi discutido neste tópico da pesquisa, no que tange às crianças de 2013 ao primeiro semestre de 2023, na cidade de Fortaleza.

Quadro 09: Levantamento de políticas de mobilidade ativa que tangem as crianças de Fortaleza 2013-2023.

PROJETO	DESCRIÇÃO	FOTO
<p>EXPANSÃO ESTRUTURA CICLOVIÁRIA</p>	<p>A estrutura cicloviária é um conjunto de vias ou faixas destinadas ao tráfego de bicicletas. Seus benefícios incluem a promoção da mobilidade sustentável, redução do tráfego de veículos, melhoria na saúde pública devido ao estímulo ao exercício físico, diminuição da poluição do ar, e contribuição para a criação de cidades mais acessíveis e amigáveis para ciclistas.</p>	
<p>PROGRAMA DE APOIO À CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES</p>	<p>O projeto consiste na implementação de infraestruturas que visam facilitar a caminhada de pedestres. Essas infraestruturas incluem: faixas diagonais, mini canteiros, prolongamento de calçadas, áreas de trânsito calmo e faixas elevadas. Elas pretendem tornar o deslocamento a pé mais seguro e acessível para os pedestres na cidade.</p>	
<p>READEQUAÇÃO DE VELOCIDADE EM VIAS ARTERIAIS CRÍTICAS</p>	<p>A readequação de velocidade em vias arteriais críticas envolve a redução da velocidade permitida para melhorar a segurança viária. Isso beneficia ao diminuir a gravidade dos acidentes, proporcionando ambientes mais seguros para pedestres, ciclistas e motoristas, além de incentivar o uso de transporte ativo e reduzir riscos de acidentes.</p>	

<p>AÇÕES EDUCATIVAS</p>	<p>Visando o fomento de uma mudança positiva de comportamento entre os diversos usuários tendo em vista a redução da morbimortalidade no trânsito. A Gerência de Educação para o Trânsito da AMC concebeu e implementou várias campanhas, cada uma direcionada a um tipo específico de usuário.</p>	
<p>CICLO FAIXA DE LAZER</p>	<p>A ciclofaixa de lazer é uma faixa exclusiva para ciclistas temporariamente designada para atividades recreativas. Seu benefício é incentivar ciclistas de todas as idades a pedalar de forma segura, promovendo a prática do ciclismo, o lazer ativo e permitindo que as pessoas desfrutem das belezas da cidade em um ambiente mais seguro e dedicado.</p>	
<p>PÉ NA INFÂNCIA</p>	<p>As ações do Pé de Infância envolvem pinturas lúdicas em muros e pavimentos, materiais inspiradores e atividades comunitárias para estimular a leitura, o brincar e a música, promovendo laços mais fortes entre crianças e cuidadores. O objetivo é fomentar hábitos saudáveis e interações positivas entre adultos e crianças, transformando ambientes e criando condições mais propícias para o desenvolvimento integral das crianças.</p>	
<p>PROGRAMA CIDADE DA GENTE</p>	<p>Trata-se de uma intervenção inspirada em experiências internacionais, cujo objetivo é mostrar à população que é possível dar um novo propósito aos espaços públicos, além de servirem apenas para estacionamento e tráfego de veículos. Utilizando o conceito de urbanismo tático, com o uso de tinta facilmente removível, vasos de plantas e móveis urbanos simples e acessíveis, as áreas são transformadas em espaços exclusivos para pedestres, onde são realizadas atividades culturais, educativas e de prestação de serviços públicos. Essa iniciativa cria uma nova área de convivência para a comunidade local, promovendo uma interação social e melhorando a qualidade de vida e testando a interação da população para futuras intervenções permanentes</p>	

<p>PROGRAMA ESQUINA SEGURA</p>	<p>O projeto visa aprimorar a forma ágil a sinalização das ruas, utilizando o urbanismo tático, a intervenção inclui o aumento de calçada exclusiva para pedestre a fim de reduzir a prática de estacionar nas esquinas, melhorando a percepção dos usuários acerca do limite de 5 metros e facilitar a visibilidade dos condutores. Isso acontece por meio da instalação de placas e pinturas que indicam restrição de estacionamento, delimitação de faixas e uma fiscalização mais estratégica.</p>	
<p>BICICLETAR/ MINIBICILETAR</p>	<p>É um sistema de compartilhamento de bicicletas, no caso do minibicicletar, trata-se de bicicletas infantis gratuitas para crianças de 3 (três) a 12 (doze) anos. As crianças podem utilizar as bicicletas por até duas horas, visando promover a prática de atividade física e a adoção de hábitos saudáveis desde cedo. Além disso, o projeto proporciona momentos de lazer para as crianças e suas famílias, incentivando a interação e diversão ao ar livre.</p>	
<p>PROGRAMA CAMINHOS DA ESCOLA</p>	<p>O projeto procura promover a segurança no trânsito e o trajeto seguro a escola por meio do desenho de vias que protegem os usuários, especialmente os estudantes, além de proporcionar um ambiente acessível e educacional próximo às escolas. É realizado com estratégias de urbanismo tático e elementos de segurança viária.</p>	
<p>PROGRAMA CALÇADA VIVA</p>	<p>O projeto Calçada Viva busca transformar o ambiente urbano, dedicando mais espaço aos pedestres e tornando as ruas mais seguras e confortáveis para todos. Por meio de urbanismo tático, como a ampliação e melhoria das calçadas, instalação de mobilidade urbana e criação de áreas de convivência, o projeto visa proporcionar uma experiência agradável e acessível para as pessoas que transitam pela cidade. Além de promover a segurança viária, a Calçada Viva também estimula a interação social, o comércio local e o desenvolvimento sustentável, tornando a cidade mais acolhedora e amigável para os pedestres.</p>	

<p>MICRO PARQUES</p>	<p>Pequenos espaços públicos urbanos projetados para oferecer áreas verdes, lazer e interação comunitária. O projeto inclui a revitalização de terrenos e insere bancos, plantas, áreas para atividades recreativas, aparelhos de ginástica e equipamentos lúdicos, voltados principalmente para o público infantil, incentivando a interação e o convívio social. A iniciativa também busca melhorar a fluidez do trânsito, beneficiando pedestres, ciclistas e a convivência com os riscos de acidentes de trânsito.</p>	 <p>MICRO PARQUE URBANO</p>
<p>PROJETO PRAÇAS VIVAS</p>	<p>As Praças Vivas buscam ocupar de forma democrática espaços ociosos na cidade, por meio de intervenção de baixo custo. O objetivo é revitalizar esses locais por meio de melhorias na infraestrutura, como requalificação, sinalização e implantação de móveis. Além disso, são realizadas ações de limpeza, melhoria da iluminação e reordenamento do trânsito. O projeto também envolve o uso de técnicas de urbanismo tático e arte urbana para tornar esses espaços mais atrativos e acolhedores. A proposta é transformar essas áreas em locais de convívio, lazer e integração para a comunidade, promovendo uma ocupação mais consciente e gratificante do espaço urbano.</p>	 <p>DO CENTRO</p>
<p>PÉ DE INFÂNCIA</p>	<p>O projeto consiste em criar pinturas lúdicas em paredes e pisos, oferecer conteúdos inspiradores e promover ações comunitárias para incentivar a leitura, brincadeiras e música. Além disso, busca fortalecer os vínculos entre crianças e cuidadores. O objetivo principal é criar espaços mais alegres, acolhedores e estimulantes, onde as crianças podem interagir de forma positiva e desenvolver habilidades socioemocionais.</p>	
<p>MAPA TURÍSTICO PRIMEIROS CAMINHOS (CRESCER DESCOBRINDO FORTALEZA)</p>	<p>A iniciativa visa incentivar as crianças e seus a ocuparem os espaços públicos, promovendo uma maior interação com o ambiente urbano. Por meio de propostas de uso de espaços ao ar livre e ambientes culturais, busca-se estimular a exploração e a descoberta da cidade. O projeto inclui um mapa que sugere percursos, revela histórias e apresenta curiosidade para despertar a imaginação das crianças e adultos, destacando a ideia de que o caminho se torna mais divertido quando compartilhado. O objetivo principal é criar uma experiência enriquecedora, proporcionando momentos de aprendizado, lazer e conexão com o ambiente urbano</p>	

<p>PROJETO VEM BRINCAR, FORTALEZA</p>	<p>Atividades, focadas em lazer e cultura, visam promover a ludicidade e o contato com espaços ao ar livre, abrangendo praças, parques, lagoas e arezinhas na cidade. O programa é uma iniciativa da Prefeitura, conduzida pela Coordenadoria Especial da Primeira Infância (Cespi), e conta com a colaboração das secretarias municipais da Saúde (SMS), Educação (SME), Cultura (Secultfor), Direitos Humanos e Desenvolvimento Social (SDHDS), Urbanismo e Meio Ambiente (Seuma), Turismo (Setfor), Esporte e Lazer (Secel), Fundação da Criança e da Família Cidadã (Funci), Autarquia de Urbanismo e Paisagismo de Fortaleza (Urbfor), Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC) e Guarda Municipal de Fortaleza.</p>	
--	--	---

Fonte: Elaborado pela autora com base em FORTALEZA (2015), FORTALEZA (2016), FORTALEZA (2017), FORTALEZA (2018), FORTALEZA (2019), FORTALEZA (2020), FORTALEZA (2021), FORTALEZA (2022), FORTALEZA (2023).

Esta seção proporciona uma perspectiva abrangente das iniciativas estabelecidas pela cidade, abstendo-se de apresentar dados específicos ou avaliações que possam possibilitar uma compreensão mais minuciosa dos resultados obtidos pelas ações, devido à sua amplitude e complexidade. Para uma investigação mais detalhada, optou-se por eleger um dos programas mencionados como o foco de estudo de caso nesta pesquisa, aprofundando-se nas bases conceituais, análise de conteúdo e consistência do referido programa.

5.2 O programa "Caminhos da Escola" de Fortaleza/CE

A partir do levantamento das ações apresentadas no capítulo anterior, emerge a percepção de que a gestão municipal de Fortaleza, no período de 2013 a 2023, tem demonstrado um empenho significativo em desenvolver um planejamento estratégico no sistema de transporte, nesse contexto, medidas abrangentes foram efetivadas, tais como a expansão e modernização da rede de transporte público, a promoção de meios de locomoção mais sustentáveis, a reestruturação de vias urbanas e o incentivo à mobilidade ativa. Contudo, é essencial também ressaltar pontos críticos e desafios enfrentados pelas intervenções para uma análise mais aprofundada de como os projetos estão sendo idealizados, implementados e como impactam a população.

O Plano de Acessibilidade Fortaleza (PASFOR)¹² apresenta um diagnóstico da acessibilidade na cidade, apontando um dado relevante para esta pesquisa sobre a mobilidade urbana de crianças e jovens, onde apresenta o deslocamento a pé como a principal forma de locomoção dessa parte da população, representando 56,2% de suas viagens. A pesquisa também identificou que aproximadamente 40% desses usuários são estudantes que utilizam a caminhada como meio de transporte para ir e voltar da escola, essas viagens costumam ser curtas, geralmente com menos de dois quilômetros, e raramente ultrapassam 30 minutos de duração. O plano pontua também que a caminhada é mais comum entre as classes socioeconômicas mais baixas e é predominantemente realizada durante o dia, nos horários de pico e especialmente durante o horário do almoço (PASFOR, 2020).

Entretanto, meios de mobilidade ativa, como a caminhada e o uso de bicicletas, frequentemente se encontram em uma posição de vulnerabilidade nas cidades, devido à falta de adequação do ambiente urbano para oferecer segurança e comodidade aos pedestres, em especial às crianças. Esta fragilidade se embasa nos dados fornecidos pelo *Global Status Report on Road Safety* (2023), que destaca os acidentes de trânsito como uma das principais causas de óbito entre a faixa etária de 5 a 29 anos. O relatório cita que aproximadamente 500 crianças perdem a vida diariamente devido a acidentes de trânsito (WHO, 2018).

Tendo em vista esse cenário, o "Programa Caminhos da Escola" emerge como uma das soluções para essa questão na cidade de Fortaleza, o prefeito Roberto Cláudio, em 18 de dezembro de 2018, apresentou o Programa "Caminhos da Escola", com premissa de reduzir os acidentes e fatalidades no trânsito envolvendo crianças e adolescentes nas proximidades das escolas públicas da prefeitura, dando sequência ao conjunto de ações de mobilidade e segurança viárias que já vinham acontecendo na cidade, mantendo a qualidade de vida das crianças como centro destas intervenções específicas nas áreas escolares (FORTALEZA, 2018).

Agora, vamos identificar as principais escolas, traçar perímetro em torno delas, sendo de aproximadamente 200 metros, que receberão um conjunto de ações viárias. Vamos procurar os pontos críticos de acidente nesse espaço, identificando-os, e ver, no entorno, se existem outros polos geradores de trânsito para, a partir daí, definir ações específicas para uma. Declarou Luiz Alberto Sabóia, secretário-executivo da Conservação e Serviços Públicos. (FORTALEZA, 2018)

No lançamento, o prefeito pontuou que para cada tipo de intervenção de desenho urbano, seria elaborado um projeto-piloto, levando em consideração as particularidades de cada entorno escolar, englobando renovação e adequação da sinalização viária, melhorias nas calçadas, travessias elevadas, áreas para estacionamento de bicicletas, novos

¹² O Plano de Acessibilidade de Fortaleza (PASFOR), aborda a macroacessibilidade, focando no deslocamento em grande escala, sem adentrar nos detalhes da microacessibilidade conforme recomendado pelas normas da ABNT.

semáforos, controle de velocidade, iluminação moderna, requalificação das paradas de ônibus, campanhas educativas e mais (FORTALEZA, 2018).

O projeto teve início em colaboração com a *Bloomberg*, que facilitou a troca de informações entre Fortaleza e outras cidades parceiras na rede, o objetivo era estabelecer conexões com municípios que já tinham experiência em iniciativas voltadas para a mobilidade infantil próximo de escolas, os técnicos do PAITT tiveram interação com técnicos de projetos relacionados em São Paulo, com os "Territórios Educadores" e Bogotá com os *Ciempíés*. A intenção era analisar e compreender a abordagem adotada por essas cidades na condução de projetos de mobilidade dedicados às crianças.

Um dos projetos que serviu de inspiração para os técnicos da prefeitura de Fortaleza é realizado na cidade de Bogotá e denominado de *Ciempíés*, foi iniciado em 2018, e visa criar rotas seguras para escolas, incentivando crianças de 5 a 14 anos a caminhar. O processo envolve contato com escolas, design de rotas, projetos pilotos, reuniões com pais e crianças, e a contratação de pessoas para acompanhar os grupos.¹³

O *Ciempíés*, teve envolvimento da comunidade, inclui grupos focais, avaliações de impacto e mudanças no escopo durante as aplicações, a solução encontrada por Bogotá consiste em guias que conduzem estudantes a uma série de jogos educativos destinados a aumentar a conscientização sobre o entorno e ensinar segurança no trânsito e é considerado por 68% dos pais como a forma mais segura para seus filhos irem à escola. Desde o início do programa, mais de 2.700 estudantes participaram, e foram realizadas mais de 100 mil caravanas ambulantes (BLOOMBERG, 2019).

Com base também nos exemplos e apoiados nos guias desenvolvidos pela NACTO, inicialmente, o projeto para Fortaleza teve como meta englobar todas as escolas da cidade, os técnicos começaram suas análises focalizando nas áreas escolares e nos espaços públicos situados a, pelo menos, 100 metros dos limites das escolas. Essa abrangência poderia ser ampliada conforme as características específicas de cada região.

No que diz respeito à priorização das áreas escolares que seriam alvo de intervenção, foram adotados os seguintes critérios:¹⁴

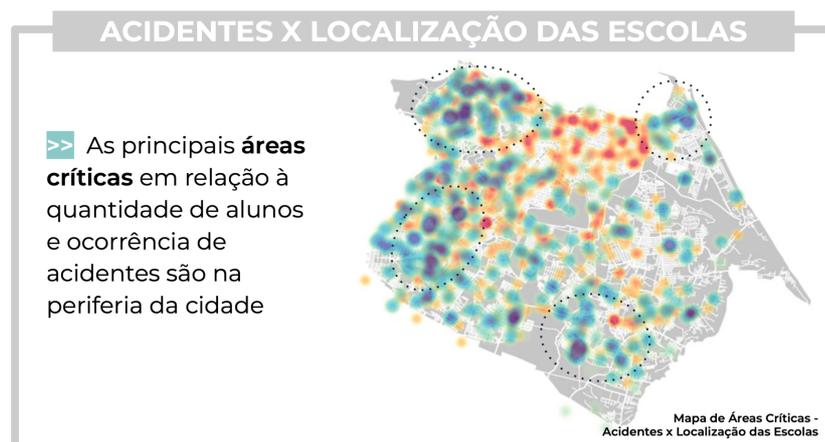
1. Vias com histórico acentuado de acidentes de trânsito, especialmente envolvendo crianças;
2. Situação em bairros com maior fragilidade socioeconômica;
3. Situação em bairros com maior registro de matrículas escolares;
4. Escolas próximas a espaços públicos pouco utilizados.

¹³ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

¹⁴ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

Essa análise direcionou a equipe a um estudo das áreas críticas nesse contexto, elencando critérios de implementação das ações com o foco de melhorar a segurança e qualidade de vida nas áreas escolares. Os técnicos foram apoiados pela GDCI e fundamentados nos *Global Street Design Guide* (Guia de Design de Ruas Urbanas) (2020), que são guias direcionados ao planejamento contemporâneo de ruas, que utilizam como metodologia uma "caixa de ferramentas" composta por recursos e estratégias que oferecem diretrizes para cidades aprimorarem a segurança, habitabilidade e vitalidade econômica das vias urbanas. Nesta etapa, a equipe técnica idealizou mapas (figura 18), para identificar as áreas mais críticas ao relacionar áreas críticas de acidentes de trânsito em comparativo a concentração de alunos nas escolas.¹⁵

Figura 18: Apresentação de Power Point no evento "Special Session on Pathways to School, ilustrando mapa idealizado pelos técnicos da prefeitura durante os estudos.



Fonte: FORTALEZA (2023)

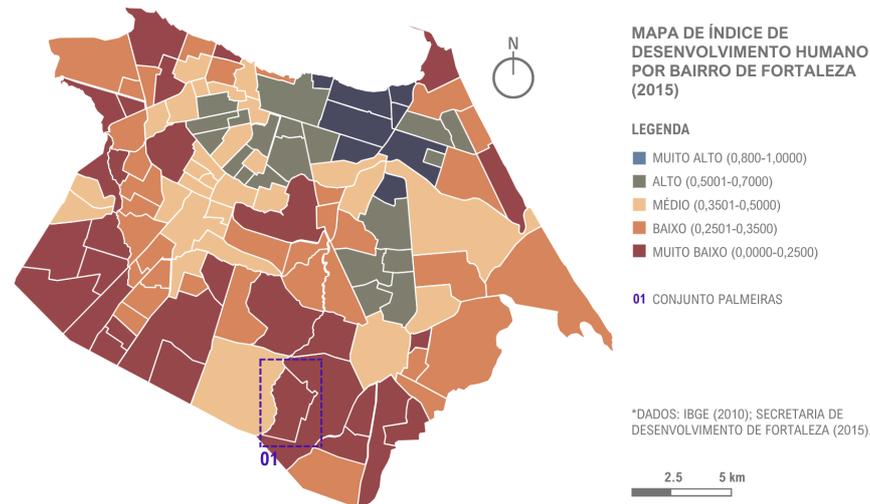
Com base nos princípios conceituais delineados, a equipe técnica iniciou suas atividades interagindo com os agentes locais no bairro Conjunto Palmeiras como um piloto da metodologia proposta para o Programa "Caminhos da Escola". A escolha do local foi feita a partir de um diagnóstico que revelava um contexto de alta densidade residencial, sobretudo de baixa renda, em paralelo, tendo a densidade de comércio e serviços baixa, concentrando-se na Rua Valparaíso¹⁶. O Bairro Conjunto Palmeiras (Ver Mapa 01), localizado na região sul de Fortaleza, foi considerado, segundo o IBGE (2015), como um dos bairros de menor IDH

¹⁵ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

¹⁶ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

da cidade, tem um caráter predominantemente residencial, possui equipamentos que inclui escolas, postos de saúde e comércios locais.

Mapa 01: Localização do bairro Conjunto Palmeiras no mapa de Fortaleza x IDH dos bairros da cidade.



Fonte: Elaborado pela autora (2023), com base em IBGE (2010).

Para acessar os moradores da região a equipe da prefeitura realizou atividades em 06 escolas da região: EE Aldaci Barbosa, EM Marieta Cals, EM Socorro Virino, CEI Socorro Virino, EM César Cals e CEI César Cals, reunindo educadores, coordenadores e diretores das escolas, sendo estes últimos os principais colaboradores do projeto. Os responsáveis pelos alunos também foram envolvidos, escolhendo-se horários oportunos, como no momento de deixar os filhos na escola, dada a limitação de tempo dos pais, as atividades foram concebidas para serem rápidas e eficazes, iniciando com uma apresentação concisa do programa e engajando imediatamente os participantes ao questionar sobre a rota para a escola.¹⁷

Realizaram-se oficinas de desenho envolvendo crianças de 4 e 5 anos, nessas sessões, as crianças foram convidadas a expressar suas preferências e atividades favoritas para brincar ao ar livre por meio de desenhos. Essas representações visuais serviram como uma abordagem lúdica e criativa para capturar as percepções e interesses das crianças em relação ao ambiente ao redor da escola, como mostra a Figura 19.¹⁸

¹⁷ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

¹⁸ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

Figura 19: Oficinas com crianças de 4 e 5 anos, Bairro Conjunto Palmeiras (2019).



Fonte: FORTALEZA (2023)¹⁹

Para crianças de 10 a 12 anos, foi elaborada uma atividade que envolveu o uso de mapas impressos e fotografias do entorno das escolas. Durante a atividade, as crianças foram incentivadas a identificar e assinalar tanto os problemas quanto os pontos positivos relacionados à mobilidade urbana, segurança viária, microacessibilidade, iluminação, sombreamento e outras características do ambiente. Esse exercício possibilitou uma compreensão mais aprofundada das percepções das crianças em relação ao bairro onde residem e estudam, conforme demonstrado pela Figura 20.²⁰

Figura 20: Ação Influenciadores Digitais da Mobilidade Urbana (2019)



Fonte: FORTALEZA (2023).²¹

¹⁹ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

²⁰ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

²¹ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

Os alunos mais velhos, com idades entre 13 e 15 anos, foram incluídos no plano mediante uma atividade que envolveu caminhada e observação. Durante esse percurso, os alunos foram estimulados a observar minuciosamente o entorno da escola, identificando tanto os desafios quanto os aspectos positivos relacionados à mobilidade urbana na região. Foi incentivada a documentação sistemática dessas observações, proporcionando ideias sobre as condições locais e estimulando o pensamento crítico em relação a possíveis melhorias, como aponta a figura 21.²²

Figura 21: Caminhada sensível no entorno das escolas (2019)



Fonte: FORTALEZA (2023)²³

As ações com os responsáveis englobam cerca de 46 participantes, para identificar os caminhos e modos de transporte mais comuns utilizados diariamente pelos estudantes, os resultados indicaram que 67% das crianças vão a pé para a escola, 84% das famílias não possuem carro e 47% das famílias possuem e utilizam a bicicleta para o traslado a escola.²⁴

Com base nas informações coletadas, foram analisados os trajetos mais comumente percorridos, incluindo visitas técnicas às áreas que demandam intervenção prioritária. Também foram consideradas as principais queixas relacionadas à segurança viária e às condições das calçadas, entre outros aspectos. Durante as entrevistas e oficinas, os técnicos da equipe do PAITT perceberam um desafio significativo na região relacionado à proposta de conectar ciclovias já existentes e outros elementos viários. Isso implicaria na necessidade de

²² Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

²³ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

²⁴ Documento interno em formato de apresentação Power Point fornecido pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

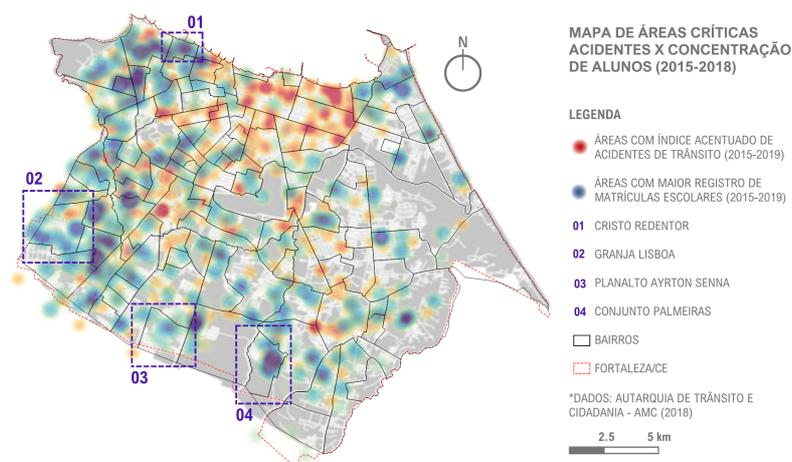
modificar uma faixa de tráfego na área, tornando o processo demorado e complexo. Essa situação representou uma dificuldade para a implementação do piloto do projeto "Caminhos da Escola" no local. É importante destacar que, por sua vez, o PAITT operava sem orçamento próprio, buscando se encaixar em projetos existentes e utilizar os orçamentos de parceiros para suas ações.²⁵

O próximo tópico irá abordar as implementações do programa "Caminhos da escola", iniciando pelo bairro escolhido para receber o projeto-piloto, concretizado por meio de uma intervenção temporária em colaboração com a GDCI como parte integrante da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, foi o Bairro do Cristo Redentor.

Até o primeiro semestre de 2023, o programa Caminhos da Escola implementou intervenções em quatro distintas localidades: Cristo Redentor (2019), Granja Lisboa (2021), Conjunto Palmeiras (2021) e Planalto Ayrton Senna (2021), como ilustra o Mapa 02.

É relevante ressaltar a ausência de qualquer documento ou relatório público que detalhe essas intervenções realizadas pelo programa. Para a análise dos projetos, nesta pesquisa, utilizaram-se fotos de antes e depois dos locais de intervenção, adquiridas através do Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão (e-SIC) e visitas técnicas aos locais. Os projetos foram analisados sob a óptica dos materiais descritos na concepção da política mencionada no início deste tópico, considerando as diretrizes dos guias *Global Streets Design Guide (Guia Global de Design de Ruas)* e *Designing Streets For Kids (Desenhando Ruas para crianças)* ambos desenvolvidos pela NACTO-GDCI.

Mapa 02: Sinalização das implementações do projeto Caminhos da Escola x Mapa de áreas críticas.



Fonte: Elaborado pela autora (2023), com base em AMC (2018).

²⁵ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

5.3 Caminhos da Escola 2019 - Bairro Cristo Redentor (Projeto Piloto)

O bairro Cristo Redentor, é caracterizado por alta densidade populacional, com população com cerca de 26.717 habitantes, representando 1,1% da população da cidade, quando avaliado pelo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é classificado como "muito baixo", estando em 87º posição em relação aos outros bairros de Fortaleza (IBGE, 2010).

Considerando o equipamento de educação do entorno imediato, a implementação beneficiou 2.735 alunos, podendo estender seu alcance, uma vez que as melhorias da área também impactaram as mais de 4.100 crianças e jovens de 0 a 19 anos atendidas pelo Posto de Saúde Virgílio Távora e o Centro Social Urbano Governador Virgílio Távora. (ARBO, 2021).

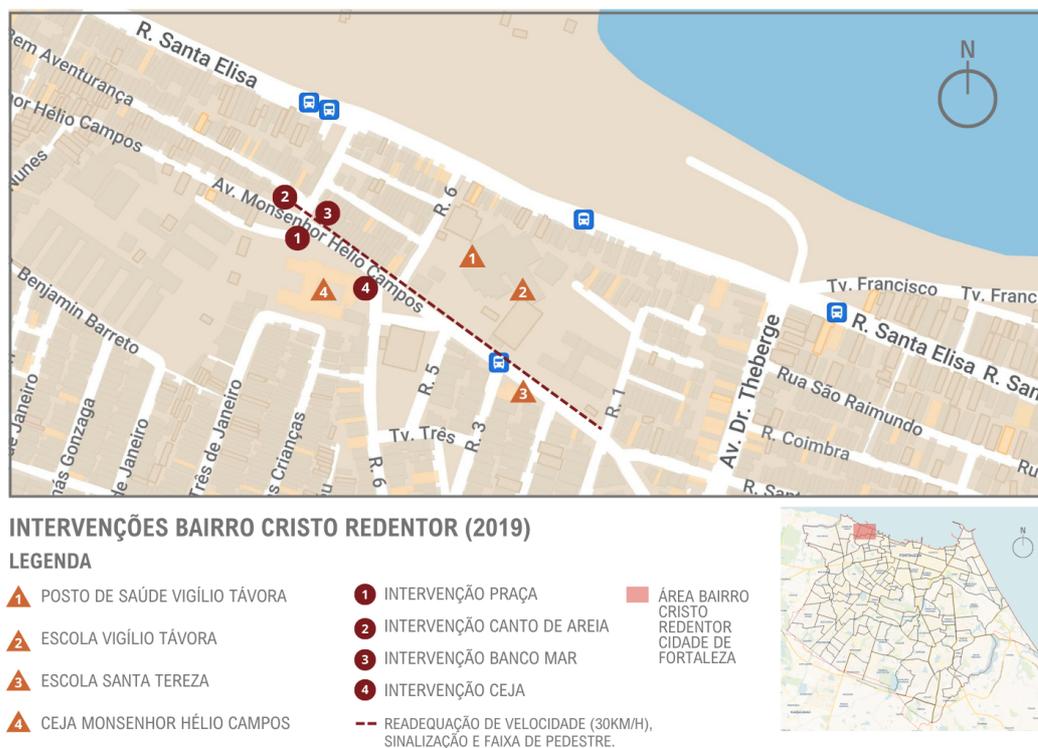
A estruturação e avaliação do projeto piloto foram fundamentadas na metodologia de pesquisa desenvolvida e testada pela *Global Designing Cities Initiative* e que posteriormente foi documentada no guia *How to Evaluate Street Transformations* (Como avaliar as transformações das ruas) da GDCI, que oferece abordagens para mensurar, avaliar e comunicar os efeitos de iniciativas temporárias relacionadas à segurança viária e seus benefícios colaterais e destaca a importância da coleta e análise de dados para testar inovações, aprimorar projetos e acelerar o progresso das transformações urbanas.²⁶

Apesar da implementação ter incluído a medição de vários parâmetros, durante a pesquisa não foram encontrados nenhum tipo de material que informasse os dados levantados durante a aplicação do projeto, levantando a hipótese de que as avaliações e questionários foram registrados e conduzidos pela NACTO-GDCI, gerando limitações, como a ausência de acesso aos dados para pesquisas locais.

O mapa 03 ilustra a implementação do projeto-piloto aconteceu em dezembro de 2019 e foi realizada de forma temporária, pela equipe da NACTO-GDCI, do PAITT e do escritório Ladrilho - Urbanismo Arquitetura, que prestou serviços na realização do "Toolkit" (Conjunto de Ferramentas) utilizados na intervenção, apresentando um projeto com materiais de baixo custo e fácil implementação, como tintas, vasos de plantas, mesas, bancos e brinquedos para as crianças estruturadas visando estratégias de urbanismo tático. (ARBO, 2021).

²⁶Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

Mapa 03: Mapa de intervenções do programa Caminhos da Escola bairro Cristo Redentor



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

A intervenção que ocorreu na Avenida Monsenhor Hélio Campos, próxima à Travessa 7 de Maio, consistiu na inserção de uma praça pública provisória, como ilustra a Figura 22, essa estratégia de urbanismo tático procura transformar áreas subutilizadas das ruas em espaços públicos acessíveis à população. A abordagem utilizou materiais de baixo custo, como desenhos lúdicos, floreiras móveis e mobiliários móveis com proteção solar, para reconfigurar e revitalizar cruzamentos que estavam em estado subutilizado, além disso, a intervenção incluiu instalações artísticas em muros e no piso, contribuindo para a melhoria da qualidade e identificação dessas áreas como um espaço público.

No entanto, um aspecto a ser considerado é que a melhoria na iluminação da região com a inserção de alguns refletores não foi suficiente na região da intervenção, podendo afetar a segurança e o uso efetivo desses espaços após o anoitecer. Além disso, foi observado nas imagens que os mobiliários inseridos como balizadores possuíam uma altura reduzida, podendo comprometer também sua eficiência na proteção do local, tornando-se um desafio em termos de segurança dos cidadãos que estão utilizando a região.

Figura 22: Intervenção 01: Praça Pública Provisória Av. Monsenhor Hélio Campos, 2019.



Fonte: FORTALEZA (2023).²⁷

Outro local que recebeu intervenção foi a Travessa 7 de Maio, ilustrada na figura 23, onde se efetuou a limpeza do espaço e o alargamento do meio-fio, criando uma área de permanência que transformou a calçada em um espaço versátil capaz de acomodar diversos usos além do estacionamento, essa estratégia busca a aproximação do pedestre, considerando que, à medida que os bairros evoluem e se desenvolvem, a intensidade dos usos de uma rua pode variar. Nesse contexto, as calçadas foram expandidas por meio de materiais temporários, como mobiliário móvel com proteção solar, estruturas balizadoras e pinturas artísticas.

Como observado anteriormente na primeira intervenção, os mobiliários inseridos nessa área também apresentam uma altura reduzida, o que pode comprometer sua eficiência na segurança do local, esse fator se torna um desafio especialmente crítico, pois a área em questão é propensa a curvas de veículos em movimento, aumentando a importância da segurança na sua concepção. A atenção à segurança e à eficiência desses elementos é essencial para garantir a proteção e aproximação da comunidade local.

²⁷ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

Figura 23: Intervenção Travessa 7, 2019.



Fonte: FORTALEZA (2023).²⁸

Próxima à intervenção da Travessa 7 representada pela Figura 24, recebeu uma intervenção que consistiu na requalificação do espaço de uma interseção entre a Avenida Monsenhor Hélio Campos e a Rua Bem Aventurança. Neste contexto, a área apresentava-se como um espaço ocioso e acumulador de lixo e para modificação do ambiente, foi realizada a higienização da área, removendo resíduos e detritos, deixando-a limpa e com uma nova areia, proporcionando um espaço de recreação e descontração para os moradores locais, além disso, a intervenção incluiu a instalação de bancos, mobiliários com proteção solar e pequenos elementos mobiliários com vegetação, estes últimos elementos também para balizar o tráfego de veículos, garantindo uma maior segurança aos que utilizam o espaço.

Essa ação não apenas revitalizou uma área previamente negligenciada, mas também promoveu o uso do espaço público de maneira criativa. Ao oferecer um ambiente agradável e funcional, a interseção transformou-se em um ponto de encontro para a comunidade local, incentivando a interação e a apropriação do espaço por parte dos moradores.

Figura 24: Intervenção entre a Avenida Monsenhor Hélio Campos e a Rua Bem Aventurança, 2019.



²⁸ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

Fonte: FORTALEZA (2023).²⁹

Próxima a CEJA Monsenhor Hélio Campos Filho, houve inserções de faixas de pedestre, pintura lúdica, mobiliários com proteção solar e a extensão do meio-fio, reconfigurando o espaço urbano, tanto visual quanto fisicamente, ilustrada na figura 25. A inserção das faixas de pedestre, aliada à extensão do meio-fio, teve o propósito de criar travessias mais seguras e curtas para os pedestres. Essas mudanças visuais e estruturais não apenas reduziram a largura total da via, mas também proporcionaram um aumento do espaço disponível para mobiliário urbano, bancos, áreas de plantações e árvores nas ruas. A estratégia visou estreitar visualmente e fisicamente a via, criando um ambiente mais acolhedor e funcional para os pedestres do local.

As extensões do meio-fio não se limitaram a uma única função, mas abrangeram múltiplas aplicações, neste caso, além de moderar o tráfego e melhorar a segurança, elas também serviram como pontos de encontro para a comunidade, impulsionando a vitalidade e o uso da região. Essas extensões desempenharam um papel importante na criação de indicativos visuais para os motoristas, aumentando a visibilidade dos pedestres e reduzindo o percurso de travessia.

Neste projeto as extensões de meio-fio foram implementadas de forma econômica, utilizando materiais provisórios de baixo custo, permitindo a demarcação das extensões de meio-fio a partir do leito da estrada existente, fazendo uso de meios-fios temporários, com mobiliário e balizadores móveis, todo o processo foi conduzido por urbanismo tático.

Figura 25: Intervenção CEJA Monsenhor Helio Campos, 2019



²⁹ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

Fonte: FORTALEZA (2023)³⁰

Ao longo da extensão da Avenida Monsenhor Hélio Campos, entre a Rua 1 e a Travessa 7 de Maio, foi priorizada a circulação de pedestres na região adotando a estratégia denominada "*Pinchpoint*" (ponto de aperto). Essa estratégia envolve a implantação de extensões de meio-fio no meio do quarteirão, com o intuito de reduzir a velocidade do tráfego e criar espaço público adicional. Quando essas extensões de meio-fio são utilizadas como medida de controle de tráfego para diminuir a velocidade dos veículos, elas são frequentemente denominadas "pontos de aperto" ou "gargantas".

Os "pontos de aperto" desempenham um papel importante na promoção da segurança dos pedestres, especialmente em ruas de baixo tráfego. Além de contribuírem para a redução da velocidade dos veículos, essas intervenções também facilitam a travessia de pedestres no meio do quarteirão, como pode ser visto na figura 26, ao criar um espaço mais seguro e acessível para os pedestres, melhorando a mobilidade e a qualidade no percurso dos pedestres da região.

Figura 26: Travessias Av. Monsenhor Hélio Campos, 2019.



Fonte: Elaborado pela autora com base em Google Earth (2023) e FORTALEZA (2023)³¹

Ao todo foram readequados mais de 1.000m² de área para o uso exclusivo de pedestres na avenida Monsenhor Hélio Campos, foram tratados seis cruzamentos e treze faixas de

³⁰ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

³¹ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

pedestre do entorno, totalizando 355m de vias modificadas e contemplou os equipamentos EMEIF Virgílio távora, EMEF Santa Tereza, CEJA Monsenhor Hélio Campos, considerando um total de 2.735 alunos beneficiados pelo projeto. Além disso, as melhorias implementadas na área tiveram um impacto positivo em 4.100 cidadãos, atendidos no Posto de Saúde Virgílio Távora (ARBO, 2021).

Os autores do projeto explicam que essa abordagem temporária foi adotada como estratégia para conquistar a confiança da população, dado o histórico de negligência por parte das autoridades públicas, a comunidade muitas vezes se mostra desconfiada em relação às iniciativas provenientes desse âmbito (GDCl, 2019).

O projeto foi inicialmente implementado em 2019 de maneira temporária e flexível, visando facilitar a participação ativa da comunidade e, ao mesmo tempo, permitir o teste de diversas soluções e a coleta de dados, tendo como pretensão, num momento futuro, ser desenvolvida uma intervenção mais definitiva, embasada nas informações e aprendizados obtidos durante essa fase temporária, o que de fato aconteceu em 2023, como mostra a figura 27, com a requalificação da região pela Secretaria Municipal de Infraestrutura (SEINF), por meio do programa Meu Bairro Empreendedor.

Figura 27: Praça Pública Permanente Av. Monsenhor Hélio Campos, 2023.



Fonte: Acervo pessoal (2023).

A praça pública permanente do Cristo Redentor, entregue em 2023, foi realizada com base nas decisões projetuais adotadas no piloto de 2019, que utilizou urbanismo tático para implementação. O espaço foi revitalizado com a implementação de piso intertravado,

mobiliário de descanso, lixeiras, espaço para áreas verdes, brinquedos infantis e um pergolado equipado com bancos e mesas. Para atender à acessibilidade, incluíram-se uma rampa de 1,20m e uma escada com guarda-corpo conforme a norma NBR9050, também foi inserido piso tátil em toda a extensão do local. A iluminação foi aprimorada com a instalação de postes adicionais, proporcionando segurança noturna e utilização da população neste período.

A vegetação no local não desempenha a função de sombreamento, impactando a atratividade e utilização do espaço durante o dia, além disso, há a ausência notável de balizadores e dispositivos de segurança, como guarda-corpos ou vegetação protetora, representando uma preocupação significativa, especialmente pela proximidade do espaço em relação à via, isso deixa as crianças que frequentam o espaço vulneráveis, destacando a necessidade de implantação destas medidas para segurança mais efetiva. Também foi observada a falta de placas de tráfego calmo, elementos que poderiam contribuir para a redução de acidentes, principalmente em ambientes que propõem fluxo de lazer como este.

Ao contrário da implementação de 2019, este espaço não incorporou estratégias lúdicas, apresentando mobiliário em tons de cinza com detalhes em madeira, frequentemente utilizados em todas as obras da prefeitura. Além dos tradicionais *playgrounds*, o local poderia oferecer diversas oportunidades para experiências lúdicas multigeracionais. A intervenção permanente deveria expressar uma maior preocupação com, a cor, a forma, o espírito lúdico do projeto, elementos artísticos e imaginativos resgatariam aspectos da intervenção realizada em 2019, e aproximariam as crianças, tornando o território curioso, criativo e dinâmico.

A única implementação de cor notável foi uma amarelinha pintada no meio da praça, ilustrada na figura 29, no entanto, cabe ressaltar que a comunidade tomou a iniciativa de se apropriar do espaço de maneira afetiva, promovendo novas intervenções por meio de murais criados pelas próprias crianças locais. Esta ação, embora demonstre um engajamento ativo por parte da comunidade, também destaca a necessidade de projetos que incorporem a cultura local e a natureza lúdica.

Figura 28: Praça Pública Permanente, Av. Monsenhor Hélio Campos, 2023



Fonte: Acervo pessoal (2023)

Na Travessa 7, como ilustra a figura 29, foi realizada a construção de uma calçada e o alargamento do meio-fio, incluindo a inserção de piso tátil e rampas de acesso. No entanto, notadamente, o local não recebeu nenhum mobiliário ou intervenções visuais, nas proximidades, na área de interseção entre a Avenida Monsenhor Hélio Campos e a Rua Bem Aventurança, uma estrutura física permanente foi erguida, transformando-se em uma espécie de praça com mobiliário e espaço destinado à vegetação. A vegetação implantada, no entanto, não desempenha efetivamente o papel de sombreamento, e ao explorar o espaço, é evidente a apropriação pela população, que introduziu novas plantas e vegetações por meio de vasos particulares, pneus coloridos, entre outros elementos.

Figura 29: Projeto permanente Travessa 7 e interseção entre a Avenida Monsenhor Hélio Campos e a Rua Bem Aventurança, 2023.

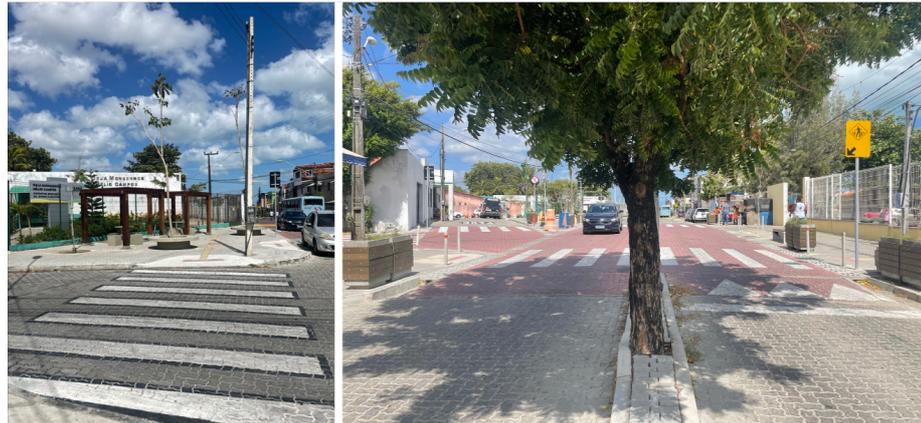


Fonte: Acervo pessoal (2023)

Ao longo da Avenida Monsenhor Hélio Campos, aprimoramentos foram realizados, incluindo a requalificação das calçadas e a aplicação de piso intertravado. Adicionalmente,

foram introduzidos diversos elementos de apoio à circulação dos pedestres, tais como: sinalização apropriada, faixas de pedestres bem demarcadas, dispositivos para travessia segura, faixas elevadas, iluminação adequada, balizadores, pontos de apoio, entre outras melhorias, ilustradas na figura 30.

Figura 30: Avenida Monsenhor Hélio Campos, 2023.



Fonte: Acervo pessoal (2023).

O projeto piloto de urbanismo tático implementado no local gerou uma série de benefícios, inspirando ações e fomentando a execução de novos projetos, ele destacou lacunas tanto políticas quanto de design urbano, proporcionando às pessoas a oportunidade de experimentar fisicamente uma abordagem diferente do local. Além disso, contribuiu para ampliar a participação social, permitindo que os residentes expressem suas visões e preferências por meio de experiências práticas, aprofundou a compreensão das necessidades locais em diversas escalas, desde a inserção de uma praças até a promoção da travessia segura de pedestres na principal via local, permitindo testar elementos de um projeto antes de realizar investimentos significativos.

Embora, em 2023, a requalificação física permanente do local tenha sido implementada, é crucial ressaltar a importância de projetos permanentes alinhados aos princípios fundamentais da implementação da política do "Caminho da Escola". Eles devem ir além de meras replicações de praças urbanas, buscando alcançar o objetivo mais amplo de educar e aproximar as crianças do espaço urbano de maneira integrada e educativa.

Voltando a linha do tempo na parte da implementação dos projetos, o ano seguinte à implementação do projeto-piloto aqui estudado, foi 2020, onde se estabeleceu a pandemia de COVID-19, que se espalhou globalmente, levando a um cenário de emergência de saúde

pública. Os governos ao redor do mundo implementaram medidas rigorosas de distanciamento social e restrições de movimentação para conter a propagação do vírus, os chamados "*Lockdowns*", que estabeleceram medidas como: quarentenas, fechamento de escolas, cancelamento de eventos e restrições a viagens foram algumas das ações adotadas para minimizar a transmissão do vírus e proteger a população.

Essas medidas impactaram profundamente a rotina das pessoas, levando muitas a ficarem em casa, impedindo-as de ocupar o espaço público, trabalhando e estudando remotamente, enfrentando dificuldades econômicas devido à suspensão de atividades comerciais. Essas medidas também desaceleraram consideravelmente a execução dos projetos urbanos de cidades de todo o mundo, impondo obstáculos logísticos e financeiros.

Durante o ano de 2020, muitas atividades foram paralisadas devido às medidas estabelecidas. No recorte aqui estudado, o que se percebe de avanço no que tange ao programa "Caminhos da Escola" foi a sanção da Lei Ordinária nº 11.070/2020 que estudaremos no próximo tópico.

5.4 O Marco Legal da Primeira Infância (Lei 11.070/2020) e o programa "Caminhos da Escola"

No tópico 5.1 desta pesquisa, exploramos o Plano Municipal da Primeira Infância de Fortaleza (PMPI), destacando a Lei Ordinária nº 11.070/2020, que estabeleceu o Marco Legal da Primeira Infância na cidade. Essa legislação consolidou diretrizes municipais relacionadas a programas, projetos e ações voltados para crianças de 0 a 6 anos. O foco deste tópico é evidenciar aspectos delineados na Lei Ordinária nº 11.070/2020, focando no Capítulo II, específico para "Mobilidade Urbana na Primeira Infância", que cria o programa "Caminhos da Escola" e estabelece mecanismos de implementação dos projetos na cidade.

O segundo capítulo, que aborda o direito à cidadania, introduz o Projeto Caminhos da Escola, objeto central desta pesquisa, estabelecendo oito artigos voltados para a promoção da segurança no trânsito e o desenvolvimento infantil. O Artigo 92, inicialmente, cria o programa, buscando intervir em regiões escolares para promover segurança no trânsito e o desenvolvimento infantil, define as áreas escolares como logradouros públicos situados num raio de pelo menos 100 metros dos limites das escolas, detalha que as intervenções focalizadas na segurança têm o objetivo de proteger pedestres, veículos não motorizados, moderar a

velocidade e promover acessibilidade universal. Além disso, destaca a intenção do projeto de estimular o contato das crianças com espaços públicos inspiradores e educativos, promovendo aprendizado, brincadeiras e o desenvolvimento da imaginação. (FORTALEZA, 2020)

No Artigo 93 e 94, são abordadas as prioridades sobre os meios de transporte que não dependem de motores, como caminhada e a bicicleta e enfatiza os critérios para a priorização de áreas escolares, considerando quatro pontos-chave: maior incidência de acidentes de trânsito, com foco especial em acidentes envolvendo crianças; bairros com maior vulnerabilidade social; maior número de matrículas escolares; e proximidade de áreas públicas subutilizadas. (FORTALEZA, 2020)

Esses critérios visam orientar as escolhas dos gestores municipais na hora de escolher os locais onde ocorrerão as intervenções, assegurando que o programa "Caminhos da Escola" atue de forma efetiva e direcionada, atendendo às demandas específicas de cada localidade.

Na parte prática da atuação, o Art. 95, detalha uma série de ações, compiladas no Quadro 10, a serem ampliadas nas áreas escolares no contexto do Programa Caminhos da Escola. Estas ações são direcionadas para promover a segurança no trânsito e o desenvolvimento infantil, tais como estão descritas no Quadro 10.

Quadro 10: Ações que devem ser aplicadas nas áreas escolares, segundo a Lei 11.070/2020.

1º AÇÃO	Implantação de elementos de moderação da velocidade do tráfego, como faixas de pedestres elevadas, prolongamento de esquinas, faixas de travessia, ondulação transversal (lombada), chicanas (e outros elementos de deflexão horizontal), semáforo com tempo para pedestre, nos moldes estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito, dentre outros, quando de suas possibilidades;	
2º AÇÃO	Adequação de velocidade máxima permitida, compatível com a segurança do trânsito nas proximidades de escolas, garantida por meio de sinalização vertical e horizontal e de elementos de moderação da velocidade do tráfego;	
3º AÇÃO	Implantação de elementos que incentivam o desenvolvimento da criança na primeira infância, por meio do aprendizado e da brincadeira, como imagens, cores, texturas, jogos, brinquedos infantis, murais, obras de artes, dentre outros;	
4º AÇÃO	Pavimentação de ruas preferencialmente com material que induza a moderação da velocidade do tráfego, como piso intertravado;	
5º AÇÃO	Construção e reforma de calçadas, conforme NBR 9050 e de acordo com manuais técnicos e boas práticas	Nos trechos de maior aglomeração de pessoas, como pontos de parada de transporte público e de entrada e saída de escolas, prolongar as calçadas conforme análise da demanda de usuários e alunos.
		Na impossibilidade de adequação de calçadas, garantir com sinalização horizontal e vertical, o prolongamento destas.
6º AÇÃO	Implantação de infraestrutura cicloviária (ciclovía, ciclofaixa ou ciclorrota), quando de suas possibilidades;	

7º AÇÃO	Instalação de equipamentos de apoio ao ciclista, como bicicletários, paraciclos, dentre outros;
8º AÇÃO	Poda e plantio de árvores;
9º AÇÃO	Ampliação e melhoria da iluminação pública;
10º AÇÃO	Limpeza pública;
11º AÇÃO	Implantação e manutenção de placas indicativas de parada de ônibus;
12º AÇÃO	Implantação e manutenção de abrigos de passageiros nas paradas de transporte coletivo, quando da possibilidade de implantação;
13º AÇÃO	Fiscalização do comércio existente, em especial o ambulante, a fim de coibir a comercialização de produtos ilícitos.

Fonte: Elaborado pela autora com base em FORTALEZA (2022).

Em seguida, o Art. 96 e 97 ressaltam a viabilidade de adotar ações de urbanismo tático como uma estratégia para testar conceitos e desenhos viários seguros e incorpora que intervenções urbanísticas nos projetos de reforma e construção de escolas devem estar alinhadas com os objetivos do Programa Caminhos da Escola, concentrando-se na segurança e locomoção dos estudantes no entorno escolar e a ludicidade. A ênfase recai na integração de elementos urbanísticos que contribuam para um ambiente alinhado com os valores e conceitos do programa.

Por fim, os artigos 98 e 99, trazem a necessidade de avaliar a presença de escolas nos projetos de infraestrutura viária e requalificação urbana, visando integrar a infraestrutura viária ao ambiente escolar de maneira harmoniosa e segura e o papel do Poder Público Municipal na promoção da mobilidade sustentável e segurança no trânsito, encorajando a inclusão desses temas nos projetos pedagógicos e na formação curricular das escolas. Além disso, propõe também o desenvolvimento de ações que estimulem a caminhada e o uso de bicicletas, contribuindo para a construção de uma cultura de mobilidade mais segura e sustentável na comunidade escolar.

Esses artigos, integrados no Projeto Caminhos da Escola, desempenham um papel na continuidade da promoção da mobilidade sustentável no entorno escolar, independente da gestão estabelecida na cidade, contudo, é importante reconhecer que implementar essas mudanças requer investimentos significativos e uma coordenação eficaz entre diversas esferas do poder público, o que pode representar um desafio, em termos de recursos e logística, o qual poderemos exemplificar durante a análise das próximas implementações.

O programa também incentiva ações de urbanismo tático como alternativa para testar conceitos e desenhos viários seguros e o envolvimento da comunidade escolar na promoção da mobilidade sustentável e segurança no trânsito é incentivado pela lei, integrando esses temas ao projeto pedagógico

das escolas e à formação curricular, com ações que fomentem a caminhada e o uso da bicicleta, no entanto, é uma diretriz desafiadora, uma vez que, não se percebe efetivamente esses princípios nas obras públicas, dado que muitas vezes os projetos são implementados de forma escalonada e com prioridade direcionada para tempo e orçamento.

No próximo tópico, abordaremos mais três intervenções ocorridas no ano de 2021, do programa "Caminhos da Escola" as quais foram respaldadas pela legislação vigente analisada neste tópico. Esta análise buscará detalhar e contextualizar as ações implementadas, examinando também se a lei as influenciou e orientou.

5.5 Caminhos da Escola 2021 - Bairro Granja Lisboa

Além do programa *Global Road Safety Partnership* (Parceria Global de Segurança Rodoviária), promovida pela *Bloomberg Philanthropies*, o qual Fortaleza já era integrante, a instituição também possuía outra iniciativa chamada *Partnership for Healthy Cities* (Parceria para Cidades Saudáveis) focada em engajar prefeitos para acelerar os esforços de prevenção de Doenças Não Transmissíveis (DNTs) e lesões corporais nas cidades (BLOOMBERG, 2017).

Segundo a Bloomberg (2017), as DNTs são doenças cardíacas, câncer, diabetes e doenças respiratórias crônicas, que não são apenas resultado de fatores genéticos ou comportamentais, mas também são influenciadas por questões sociais, ambientais, econômicas e culturais e esses fatores, combinados com lesões causadas por acidentes de trânsito, resultam em cerca de 44 milhões de mortes a cada ano no mundo.

A Parceria para Cidades Saudáveis une cidades nas quais os prefeitos estão comprometidos a garantir um estilo de vida mais saudável para a população e liderar a mudança global na redução das DNTs e lesões. As ações desses prefeitos podem prevenir milhões de mortes desnecessárias e proteger a saúde das próximas gerações, ao mesmo tempo em que tornam nossas cidades mais prósperas (BLOOMBERG, 2017).

A "Parceria para Cidades Saudáveis" foi lançada em maio de 2016, em parceria com a Organização Mundial da Saúde e a Vital Strategies, com inicialmente 40 cidades participantes, incluindo três do Brasil: Fortaleza, Rio de Janeiro e São Paulo. Atualmente, em 2023, o grupo é composto por 70 cidades, as quais recebem apoio técnico especializado, subsídios iniciais para suas atividades e suporte de comunicação para aumentar a visibilidade das cidades. (BLOOMBERG, 2017)

Apoiada por esta iniciativa, Fortaleza implementou, em 2021, mais duas ações do programa "Caminhos da Escola": o "Caminhos da Escola Granja Lisboa", que iniciou em maio de 2021, o "Caminhos da escola Conjunto Palmeiras", que iniciou em Julho de 2021, apoiados pela Parceria por Cidades Saudáveis. (FORTALEZA, 2021)

O segundo projeto do Caminhos da Escola implementado na cidade de Fortaleza, foi no bairro Granja Lisboa, que destaca-se por sua densidade populacional significativa, abrigando aproximadamente 52.042 habitantes, o que equivale a 2.1% da população da cidade, segundo o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do bairro é categorizado como "muito baixo" estando em 110º em relação aos outros bairros da cidade, refletindo aspectos gerais relacionados ao desenvolvimento socioeconômico da comunidade.

O projeto se desenvolveu em um momento significativo, quando as escolas municipais estavam gradualmente retomando suas atividades após o período da pandemia, a relevância dessa iniciativa se destacou nesse contexto, pois visava não apenas melhorar a segurança no trânsito, mas também contribuir para a reintegração das crianças à rotina escolar, promovendo a mobilidade ativa³² para o percurso à escola.³³

O planejamento para as intervenções elegeu áreas situadas próximas à Escola Lireda Facó e ao Projeto ABC Bom Jardim, Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) do Bom Jardim e abrangendo também os equipamentos um pouco mais distantes como EMEIEF Doutor Sérvulo Mendes Barroso e o Centro Cultural Bom Jardim.

As implementações de segurança viária, conforme apresenta o mapa 04, abrangem a Avenida Oscar Araripe e a Rua Oscar França, no trecho entre a Avenida Cel. Virgílio Nogueira e a Rua Manoel dos Santos Bezerra, bem como a Rua Três Corações, entre a Avenida Oscar Araripe e a Rua Dr. Fernando Augusto, onde está localizado o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) do Bom Jardim e a Praça Santa Cecília.

³² Conforme Santiago; Morano e Lima (2022, p. 218), a mobilidade ativa é a que faz uso unicamente de meios físicos do ser humano para a locomoção. Os meios de transporte ativos mais amplamente usados são andar a pé e de bicicleta.

³³ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

Mapa 04: Mapa de intervenções caminhos da escola bairro Granja Lisboa



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

As vias principais, Oscar Araripe e Oscar França, ilustrada na figura 31, receberam o prolongamento da calçada do lado leste da via, estendendo-a mais 1,20 metros além da calçada, essa expansão da calçada foi viabilizada através da utilização de pinturas de urbanismo tático na via e da inserção de balizadores, tendo como parte desse processo, a instalação de placas de aviso e informações sobre os equipamentos presentes na região, um exemplo disso são as placas colocadas em trechos da Rua Oscar Araripe, que estão localizados mais afastadas da intervenção, com mensagens como: "Faltam 3 minutos para chegar à escola".

Outro elemento importante inserido nessa transformação urbana foi a implementação de placas de sinalização indicando a nova velocidade permitida de 30 km/h, essa velocidade é particularmente adequada para ruas de pedestres, uma vez que reduz significativamente o risco de acidentes e contribui para a segurança dos que compartilham o espaço, ruas com essa velocidade proporcionam um ambiente mais seguro, permitindo reações mais rápidas em situações de emergência e diminuindo a gravidade dos acidentes. Além disso, para incentivar a mobilidade sustentável, as vias foram equipadas com ciclofaixas, criando um ambiente propício para o uso de bicicletas.

Outro aspecto fundamental da intervenção foram os "*Pinchpoint*" (ponto de aperto), que consistiram na inserção de extensões do meio-fio em pontos estratégicos da via, que serviram tanto para uma travessia mais segura para o pedestre, como também como barreiras visuais para os motoristas, contribuindo para a redução da velocidade dos veículos.

Figura 31: Intervenções ruas Oscar Araripe e Oscar França



Fonte: FORTALEZA (2023).³⁴

Outra medida, ainda nas Ruas Oscar Araripe e Oscar França, ilustrada na figura 32, foi a eliminação das vagas de estacionamento na área, visando a transformação da rua em um ambiente mais seguro e acessível para os pedestres. Essa ação trouxe inúmeros benefícios, incluindo a promoção de uma atmosfera mais propícia à convivência comunitária e uma acessibilidade ampliada para todos, a remoção das vagas de estacionamento resultou em um ambiente mais acolhedor e atraente para os moradores locais, contribuindo assim para a criação de um espaço onde os pedestres pudessem circular com maior segurança, sem a interferência do estacionamento de veículos.

³⁴ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

Figura 32: Intervenção de supressão de vagas Oscar França

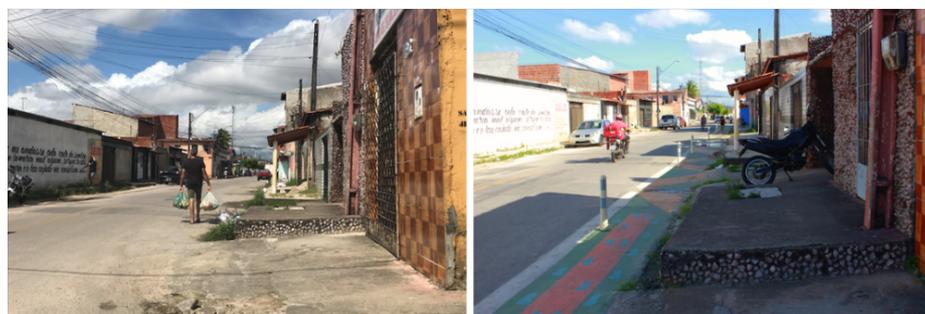


Fonte: FORTALEZA (2023).³⁵

A Rua Três Corações, representada na figura 33, é caracterizada por seu caráter predominantemente residencial, e nessa área também foram implementadas intervenções visando aprimorar a infraestrutura urbana. Uma das ações realizadas foi o prolongamento da calçada, que foi executado com a instalação de balizadores estrategicamente posicionados dentro da linha branca de delimitação da faixa de pedestres, mantendo uma distância aproximada de 20 cm.

Uma característica importante a ser mencionada é que, apesar das melhorias na rua, não houve intervenção nas calçadas da região, as calçadas apresentam características irregulares, com rampas que não estavam segundo a NBR 9050 e pavimentação diversificada, para promover um uso mais acessível e manter um equilíbrio entre custo e benefício, optou-se pelo prolongamento da calçada por meio de pinturas coloridas, adotando a abordagem do urbanismo tático.

Figura 33: Intervenção Rua 3 corações.



Fonte: FORTALEZA (2023).³⁶

³⁵ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

³⁶ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC).

No âmbito da área que engloba a Escola Lireda Facó e o Projeto ABC, ilustrados na figura 34, foram implementadas ações significativas visando promover a segurança e a acessibilidade dos usuários que utilizam os equipamentos, para destacar a prioridade ao pedestre e incentivar a redução da velocidade na região, foram instaladas placas de sinalização de prioridade ao pedestre e redução da velocidade no local.

Além das pinturas na via já mencionadas para o alargamento da área dos pedestres, a área também foi alvo de estratégias de segurança viária que incluíram a implementação da "Gateway" (Porta de entrada), essas extensões de meio-fio foram frequentemente aplicadas nas entradas de cruzamentos, marcando a transição para uma rua de menor velocidade. Como complemento a essa estratégia, foram inseridas faixas de pedestre elevadas, com a finalidade de diminuir a distância entre eixos dos veículos, reduzindo assim sua velocidade de tráfego.

Com o intuito de tornar o ambiente mais atraente e lúdico, diversas pinturas foram realizadas nas calçadas da região, essas pinturas incluíam formas geométricas que estimulavam a criatividade das crianças e as incentivavam a explorar o espaço de forma colorida e lúdica. Além disso, próximo ao muro, foram inseridos mobiliários urbanos permanentes em concreto, pintados de modo a se integrar com a paisagem, se tornando elementos convidativos para a comunidade local. Em quarteirões específicos, esses mobiliários urbanos foram instalados no limite da calçada em conjunto com pneus e vegetação, essa disposição teve como objetivo proteger os pedestres e servir como balizadores para a região.

Figura 34: Intervenções próximas aos equipamentos Escola Professora Lireda Facó e Projeto ABC



Fonte: FORTALEZA (2023).³⁷

³⁷ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

Além das medidas para aprimorar a segurança viária e o espaço urbano na região, é notável a presença de elementos lúdicos que se manifestam tanto no pavimento quanto nas paredes desse espaço urbano, essas intervenções desempenham um papel significativo ao estabelecer uma conexão mais próxima das crianças com o ambiente citadino por meio das formas e imagens desenhadas. Esses desenhos, representados na figura 35, não apenas aproximam as crianças do contexto urbano, mas também estimulam sua criatividade e despertam sua curiosidade à medida que exploram a cidade a pé.

Figura 35: Exemplo de intervenções na região da Granja Lisboa (ludicidade do ambiente).



Fonte: FORTALEZA (2023).³⁸

Ao todo a intervenção contou com a instalação de 28 (vinte e oito) faixas de pedestres, incluindo duas elevadas e uma lombada, a expansão de calçadas e pinturas artísticas, abrangendo 1.440,75 m² de área de faixadas, embora não fizesse parte da intervenção a Praça Santa Luzia, próxima à região também recebeu desenhos no piso e inserção de mobiliários lúdicos. As intervenções realizadas buscaram melhorar a segurança viária e a acessibilidade,

³⁸ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

implementando medidas como extensão de calçadas, inserção de ciclovias, "*pinchpoint*", redução de velocidade, eliminação de vagas de estacionamento e a adição de elementos lúdicos, criando um ambiente mais seguro e atrativo, especialmente para pedestres e crianças (FORTALEZA, 2021).

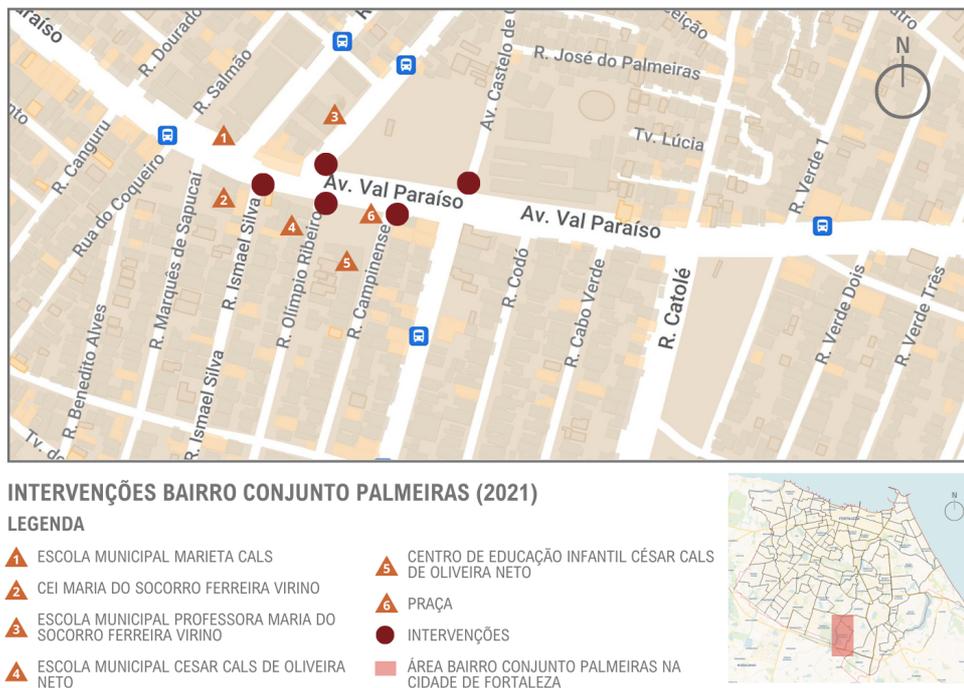
Mesmo que a intervenção tenha tido impacto visual e melhorado as condições de segurança viária da região, é essencial alertar para a necessidade de manutenção a longo prazo dessas alterações e monitorar seus impactos sociais e ambientais para ajustes necessários, uma vez que os materiais empregados nesse tipo de intervenção são perecíveis ou frágeis, demandando uma manutenção mais frequente do que intervenções permanentes.

5.6 Caminhos da Escola 2021 - Bairro Conjunto Palmeiras

A região em que foram implementadas as intervenções correspondem à mesma área que participou das atividades em 2019, envolvendo educadores, coordenadores, diretores escolares e alunos, como mencionada no tópico 5.2 desta pesquisa, onde se promoveram oficinas e sessões de escuta ativa com a comunidade, no intuito de estabelecer uma abordagem inclusiva e participativa, foram conduzidos encontros que permitiram uma interação mais aprofundada com os residentes.

O projeto "Caminhos da Escola Conjunto Palmeiras" implementou na Av. Valparaíso, iniciativas de segurança viária voltadas para o desenvolvimento infantil, próximo a três colégios municipais: Escola Municipal César Cals de Oliveira Neto, Escola Municipal Marieta Cals e Escola Municipal Professora Maria do Socorro Ferreira Virino, e dois Centros de Educação Infantil: CEI Maria do Socorro Ferreira Virino e CEI César Cals de Oliveira Neto e uma Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio: EEFM Doutora Aldaci Barbosa, passando também pelo Projeto ABC Conjunto Palmeiras, que visa atender crianças e adolescentes entre 6 e 17 anos.

Mapa 05: Mapa de intervenções caminhos da escola bairro Conjunto Palmeiras



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

O foco principal das intervenções concentrou-se na Avenida Val Paraíso, onde foram realizadas não apenas pinturas de urbanismo tático, mas também significativas melhorias na infraestrutura física permanente, evidenciadas na figura 36, estas ações envolveram a construção de calçadas e a recuperação de canteiros, visando aprimorar a qualidade do espaço urbano e torná-lo mais funcional e atraente para a comunidade.

Entre as ruas Valparaíso e Rua Campinense, as intervenções foram realizadas com o intuito de aprimorar a infraestrutura da região e melhorar a segurança viária para os pedestres, nesse trecho da avenida, que possui quatro faixas, destaca-se a reconstrução das calçadas e a inserção de elementos de segurança viária.

Uma das ações implementadas foi a inclusão de faixas elevadas, proporcionando travessias mais seguras para os pedestres, também foram instaladas placas informativas, que contribuíram para a conscientização dos usuários da via e a recuperação do canteiro central e a inserção de vegetação também desempenharam um papel importante na melhoria do ambiente urbano e na sensação de pertencimento do transeunte.

Observando as estratégias adotadas, é possível notar a presença de uma faixa contínua de pedestre que se estende de uma ponta a outra da Avenida Val Paraíso, passando pelo canteiro central, isso reflete a utilização de uma estratégia de travessia denominada "Intervalo de

Pedestre Avançado" (LPI), que podem conceder aos pedestres uma vantagem de tempo, geralmente de 3 a 7 segundos, ao atravessar um cruzamento, essa abordagem melhora a visibilidade dos pedestres no cruzamento e reforça seu direito de passagem sobre os veículos.

Além dessas intervenções, é importante destacar a presença da praça em frente à CEI César Cals, que também passou por melhorias e inserção de mobiliários de concreto coloridos, proporcionando elementos atraentes e funcionais para os moradores locais, juntamente a pinturas lúdicas no chão contribuíram para tornar o ambiente mais convidativo e estimulante.

Figura 36: Intervenções entre as Ruas Valparaíso e Rua Campinense.



Fonte: FORTALEZA (2023)³⁹ e acervo pessoal (2023).

O trecho da Avenida Val Paraíso, situado entre a Rua Olímpio Ribeiro e a Rua Modesta, apresentava um desafio específico devido a um declive acentuado que colocava os pedestres em risco de escorregar durante a travessia da avenida, para solucionar essa questão, uma das medidas adotadas foi a construção de uma rampa que conecta as duas áreas da via, como mostra a figura 37, proporcionando uma passagem mais segura e acessível para os pedestres. Além disso, foi inserida uma faixa de pedestre que facilitou a travessia e contribuiu para a segurança dos transeuntes.

Como parte dessas intervenções, houve também a limpeza do canteiro central e a inserção de vegetação, essas ações não apenas melhoraram a estética da região, tornando-a mais agradável, mas também promoveram um ambiente mais seguro e confortável para os pedestres,

³⁹ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

além das melhorias na Avenida Val Paraíso, a calçada da Escola Municipal César Cals de Oliveira Neto passou por um processo de restauração, onde pinturas lúdicas foram realizadas no piso, tornando o ambiente mais convidativo e estimulante para os alunos e a comunidade local.

Figura 37: Intervenções entre as entre a Rua Olímpio Ribeiro e a Rua Modesta.



Fonte: FORTALEZA (2023)⁴⁰ e acervo pessoal (2023).

A inserção do projeto na região desencadeou em uma significativa transformação para o espaço, ao implementar em um terreno baldio da região em uma Areninha, equipamento esportivo que representa não apenas uma arena de campo de futebol, mas também uma oportunidade para promover diversas atividades físicas e esportivas para os moradores da região, a presença de áreas públicas destinadas a práticas esportivas beneficia a comunidade de diversas maneiras, além de promover a saúde e o bem-estar, essas áreas servem como um ponto de encontro para a comunidade, incentivam a interação social e criam oportunidades de lazer, especialmente para jovens e crianças.

Além da construção da Areninha, como mostra a figura 38, também foi realizado um trabalho de pavimentação na região, o piso intertravado e o piso tátil foram inseridos, assim como a implementação de faixas elevadas, contribuindo para tornar as travessias mais seguras, permitindo que pedestres cruzem a rua com mais tranquilidade. As escolas localizadas nas proximidades desse trecho também receberam atenção especial. Suas calçadas foram pintadas

⁴⁰ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

com formas geométricas lúdicas, estimulando a criatividade e proporcionando um ambiente escolar mais agradável.

Figura 38: Intervenções entre as entre a Av. Val Paraíso e Rua Castelo de Castro.



Fonte: FORTALEZA (2023)⁴¹ e acervo pessoal (2023)

A Av. Val Paraíso e Rua Diadema passaram por um processo de revitalização que envolveu a renovação das pinturas presentes nas vias da região e a inserção de "Passadeiras Convencionais", essas visam reformular as travessias na área. Estas travessias em cruzamentos devem ser concebidas de forma a serem compactas, permitindo o contato visual direto entre pedestres e motoristas, isso é particularmente relevante, uma vez que a maioria dos incidentes entre veículos e pedestres ocorre durante manobras de conversão.

A inserção das "Passadeiras Convencionais", ilustrada na figura 39, foram realizadas estrategicamente em frente à Escola Municipal Marieta Cals e ao Centro de Educação Infantil Maria do Socorro Ferreira Virino, equipamentos educacionais que recebem diariamente um grande número de pedestres, especialmente crianças, que dependem de travessias seguras para acessar o ensino. A revitalização das travessias contribuiu para a segurança e o bem-estar dessas comunidades escolares, proporcionando um ambiente mais propício para o aprendizado e a integração.

⁴¹ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

Figura 39: Intervenções entre as entre a Av. Val Paraíso e Rua Diadema.



Fonte: FORTALEZA (2023)⁴² e acervo pessoal (2023).

O projeto também incluiu a redução da velocidade para 30 km/h na área, visando proporcionar um deslocamento mais seguro para os pedestres e ciclistas da região, ao todo foram construídos 742 m² de novas calçadas, além da instalação de ilhas de proteção para pedestres e 20 faixas de pedestres, sendo uma elevada, uma lombada, bem como a introdução de mobiliário urbano como bancos, jarros e lixeiras, além de pinturas lúdicas com brincadeiras para as crianças e uma sinalização específica. A ação implementada na região contemplou mais de 3.750 crianças e jovens, essa iniciativa contribuiu para melhorar a qualidade de vida e a segurança dos habitantes, especialmente das gerações mais jovens. (FORTALEZA, 2021)

Ao comparar essa intervenção com as ações anteriores, é possível observar que o aspecto lúdico perdeu um pouco de destaque nas implementações específicas, cogita-se que isso possa ter se dado ao contexto em que a intervenção ocorreu, em uma área que enfrentava sérias carências físicas e estruturais e nesse cenário teve como foco principal da ação a implementação de calçadas de qualidade e na introdução de elementos de intersecção entre as vias, como faixas elevadas e lombadas, entre outros.

Embora o enfoque tenha se modificado em direção a melhorias físicas e de segurança, a intervenção continua a ser de grande importância para a comunidade. As melhorias nas infraestruturas de calçadas e as medidas de segurança implementadas contribuíram para criar um ambiente mais seguro e acessível para todos os habitantes, incluindo as crianças e jovens.

5.7 Caminhos da Escola 2021 - Planalto Ayrton Senna

A origem do projeto “Caminhos da escola Planalto Ayrton Senna” se dá à vitória de Fortaleza no concurso *Designing Streets for Kids* da GDCI, iniciado em 2020, entretanto, o

⁴² Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

projeto foi realizado em colaboração com as obras do programa Meu Bairro Empreendedor e os atrasos decorrentes da pandemia postergaram a conclusão para 2021, evidenciando as complexidades na execução de iniciativas urbanas integradas.⁴³

Neste concurso, a GDCI colaborou com especialistas locais para reimaginar e redesenhar as ruas, visando criar ambientes acolhedores, saudáveis e inspiradores focados no bem estar das crianças, seguindo as diretrizes e especificações do guia *Designing Streets for Kids* (Desenhando ruas para crianças), lançado em 2020 (NACTO, 2021).

A iniciativa promoveu estratégias centradas nas crianças, em 12 cidades ao redor do mundo, por meio de *workshops* e treinamentos com os técnicos locais, em quatro dessas cidades, foram realizadas também práticas com projetos de transformações físicas nos territórios. As quatro cidades selecionadas foram Fortaleza, no Brasil; Kigali, em Ruanda; Santiago, no Chile; e Tirana, na Albânia. (NACTO, 2021)

A partir de visitas de campo com os consultores da GDCI e técnicos da cidade, o entorno da Escola Municipal Maria Zélia Correia de Souza, no bairro Planalto Ayrton Senna foi escolhido como a área a receber a quarta intervenção do projeto Caminhos da Escola, em parceria com a GDCI e o apoio técnico e financeiro que a cidade obteve ao ser uma das ganhadoras do *Street for Kids*.⁴⁴

O bairro do Planalto Ayrton Senna, situado em Fortaleza, Ceará, destaca-se por sua densidade populacional significativa, abrigando aproximadamente 39446 habitantes, o que equivale a 1.6% da população da cidade segundo o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do bairro é categorizado como "muito baixo" estando 111º em relação aos outros bairros da cidade, refletindo diversos elementos associados a características socioeconômicas da região. (IPECE, 2012)

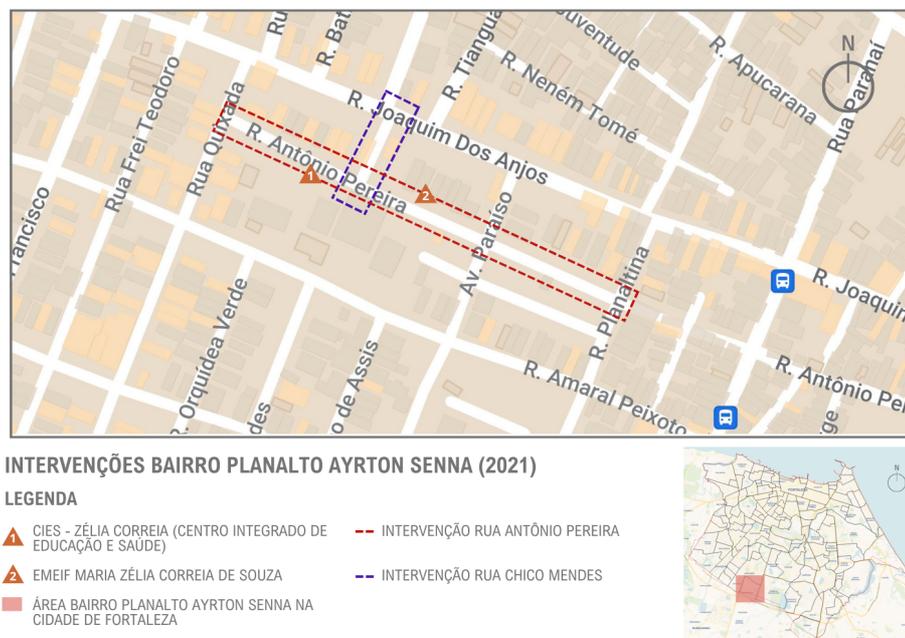
A área contemplada com essa intervenção engloba trechos das Ruas Antônio Pereira e Chico Mendes, ilustrada no mapa 06, essa iniciativa visa a reformulação das seções viárias e inclui diversas melhorias, como pinturas artísticas, novos mobiliários urbanos e espaços lúdicos próximos à Escola Municipal Maria Zélia Correia de Souza, visando criar um ambiente propício para a mobilidade, especialmente para os usuários mais vulneráveis da via, dando-lhes

⁴³ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

⁴⁴ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

prioridade evidente. Essa intervenção apresenta elementos como incluindo, pavimento intertravado e mobiliários urbanos diferentes dos convencionais.

Mapa 06: Mapa de intervenções caminhos da escola bairro Planalto Ayrton Senna



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

A Rua Chico Mendes, devido à sua falta de conectividade com a rede viária existente, possui um caráter predominantemente residencial, a circulação de veículos nesta via é constante apenas para o acesso das duas entradas de garagem, próxima à Rua Joaquim dos Anjos. A área de intervenção na Rua Chico Mendes manteve o pavimento intertravado ao mesmo nível, tanto na via quanto nas calçadas, a circulação de veículos foi restrita apenas até a última entrada de garagem, refletindo a natureza local da via e direcionando o foco para a acessibilidade e o uso dos pedestres na região, conforme evidencia a figura 40.

Uma das transformações mais significativas na área ocorreu na fachada cega do muro da escola e da casa residencial que limitam a Rua Chico Mendes, essas estruturas foram revestidas com um mural que trouxe cores vibrantes para o local, alterando significativamente a paisagem urbana, o mural não apenas adiciona elementos visuais, mas também trouxe a aproximação das crianças em relação ao espaço.

Além do mural, a intervenção incluiu a inserção de mobiliários urbanos coloridos e permanentes, uma característica interessante desses mobiliários é que sua configuração não

apresenta de maneira óbvia como brincar com eles, com o intuito de incentivar as crianças a se aproximarem e descobrirem de forma criativa como utilizar esses elementos, também foram realizadas pinturas no chão dessa área composta por formas geométricas lúdicas, convidando as crianças a se apropriarem do espaço de maneira ativa e interativa.

Uma das estratégias adotadas para otimizar o espaço e garantir que a metade da via mais próxima à Rua Antônio Pereira seja reservada como um ambiente público lúdico e livre de conflitos com veículos, foi a inserção de balizadores de concreto, esses balizadores desempenham no que tange a delimitação desse espaço, criando uma barreira física que separa a área das escolas da via pública, essa estratégia desempenha um papel de assegurar a segurança das crianças e proporcionar um ambiente que estimule a diversão e o convívio.

Figura 40: Intervenções na Rua Chico Mendes



Fonte: FORTALEZA (2023)⁴⁵ e acervo pessoal (2023).

Na Rua Antônio Pereira, optou-se por dividir as áreas com diferentes naturezas, cada uma requerendo soluções adequadas: na área central, onde se encontram as entradas das escolas, com natureza predominantemente escolar; na área inicial, mais próxima à Rua Quixadá, onde ainda persistem algumas barracas de venda e estabelecimentos comerciais, a natureza é

⁴⁵ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

comercial; e devido à predominância de residências nas proximidades da Avenida Paraíso, a natureza é residencial.⁴⁶

Para abordar essa diversidade de características, a intervenção manteve o pavimento intertravado sempre no mesmo nível, não havendo distinção entre calçada e leito carroçável, resultando em uma via compartilhada entre seus usuários. Nesse tipo de desenho urbano, os usuários mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas, têm prioridade nos deslocamentos e travessias, garantindo a segurança e a acessibilidade de todos.

Nas proximidades das escolas, foram implementadas melhorias significativas, incluindo a introdução de pinturas lúdicas no pavimento, instalação de mobiliário para descanso, posicionamento de lixeiras e o acréscimo de elementos de sombreamento (vegetação), como ilustra a figura 41. Além disso, a velocidade máxima permitida na região foi reduzida para 30 km/h, e foram instaladas placas de sinalização juntamente com balizadores para reforçar a segurança viária

Além disso, entre as ruas Quixadá e Paraíso, a Rua Antônio Pereira passou por uma modificação no sentido de circulação, anteriormente, a via permitia o duplo sentido de circulação, mas com a intervenção, ela se transformou em sentido leste-oeste. Essa alteração teve como objetivo desencorajar o acesso de veículos que devem vir da Rua Quixadá, que apresenta um fluxo mais significativo.

Figura 41: Intervenções na Rua Antonio Pereira



⁴⁶ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCl), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

Fonte: FORTALEZA (2023)⁴⁷ e acervo pessoal (2023)

O projeto resultou na recuperação de 1.900 m² de espaço para pedestres, além disso, 120 metros quadrados de novos espaços para recreação foram criados, proporcionando mais opções de lazer para as crianças da região. Após a conclusão das obras, uma pesquisa realizada revelou que mais de 90% das crianças entrevistadas consideraram as novas condições das ruas mais seguras para caminhar e brincar, além disso, a pesquisa também revelou que mais de 80% dos cuidadores demonstraram maior probabilidade de levar seus filhos para as ruas redesenhadas. (GDCl, 2023)

Embora se tenha encontrado evidências de que houve pesquisa avaliativa do projeto em reportagens da GDCl, durante o processo de exploração e estudo dos documentos disponibilizados e prospectados, não foi relatado nenhum dado de qualquer avaliação nos espaços, reforçando a hipótese estabelecida no tópico 5.3, de que as informações ficam compiladas e armazenadas pela equipe apoiadora do projeto.

A implementação em questão apresenta uma integração bem-sucedida de estratégias de segurança viária com elementos lúdicos, resultando em uma mudança visual e de ambiência significativa na região, esse êxito reflete uma evolução na forma como as intervenções no programa "Caminhos da Escola" são concebidas e implementadas ao longo do tempo.

O projeto foi eficaz ao combinar estratégias de segurança viária com elementos lúdicos, essa abordagem não só promove um ambiente mais seguro para os pedestres, com foco especial nas crianças, mas também adiciona elementos de diversão e interação, unindo aspectos funcionais e recreativos em uma intervenção urbana. Ao compararmos com as intervenções iniciais, percebe-se que ocorreu uma evolução e aprimoramento no projeto e design dos espaços ao longo do tempo, com ênfase crescente na estrutura física, resultando em espaços mais estruturados e duradouros.

5.8 Análise de priorização do programa "Caminhos da Escola"

⁴⁷ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

As escolas contempladas pelo projeto, foram selecionadas por estarem de acordo com esses pré-requisitos estabelecidos pelo programa evidenciados no tópico 5.2, contemplando: vias com histórico acentuado de acidentes de trânsito, especialmente envolvendo crianças, situação em bairros com maior fragilidade socioeconômica, situação em bairros com maior registro de matrículas escolares, escolas próximas a espaços públicos pouco utilizados. É importante ressaltar que não foi estabelecida nenhuma ordem de prioridade entre a implementação de cada uma delas.

Neste contexto, com o objetivo de implementar uma expansão do programa alinhada aos valores do projeto, respaldados pelo artigo 93 da lei 11.070/2020, a Fundação de Ciência, Tecnologia e Inovação de Fortaleza (CITINOVA) desenvolveu um *ranking* para priorização das escolas, seguindo os critérios previamente estabelecidos. Conforme mencionado anteriormente na pesquisa, o estudo do programa Caminhos da Escola seguiu uma abordagem cronológica, e, por conseguinte, a avaliação de priorização é apresentada neste momento da pesquisa, uma vez que ocorreu após a implementação das intervenções anteriormente mencionadas.

A análise iniciou com o mapeamento das escolas municipais georreferenciadas em 2021, incluindo uma seleção específica de 472 unidades, como: Centros de Educação Infantil (CEI), Escolas de Tempo Parcial (ETP) e Escolas de Tempo Integral (ETI). A coleta do número total de matrículas em 2021 foi seguida pelo mapeamento de acidentes de trânsito, com foco em atropelamentos e acidentes envolvendo bicicletas, que ocorreram no período de 2018 a 2020, esse processo resultou em um total de 38.733 registros, dos quais 4.977 foram identificados como atropelamentos ou relacionados a bicicletas.⁴⁸

O tratamento dos dados se iniciou através da análise das ocorrências de acidentes a 2 minutos e 5 minutos de caminhada a partir de cada escola, com foco exclusivo nesse tipo específico de acidentes de trânsito, tendo como determinação das variáveis a utilização de estimativas de tempo de caminhada por meio de uma Interface de Programação de Aplicativos (API) específica, estabelecer uma API significa que um serviço de estimativa de tempo de caminhada foi integrado ao processo de coleta de dados.⁴⁹

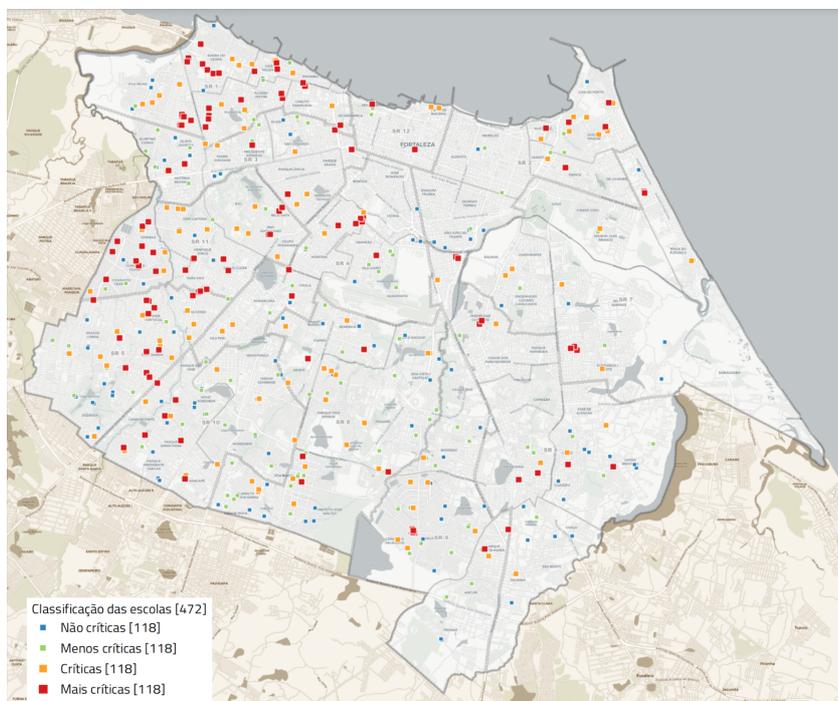
⁴⁸ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCl), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

⁴⁹ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCl), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

Somado a isto também foi realizada a contagem do número de escolas e equipamentos de saúde situados a 5 minutos de caminhada em cada região, a ordem de relevância das variáveis foi estabelecida com base nas ocorrências de acidentes e nas matrículas, tanto de forma geral quanto dentro do raio de 5 minutos de caminhada. Em seguida, as escolas foram classificadas em ordem de importância, levando em conta diversos fatores como: o número total de matrículas; a proximidade de áreas públicas subutilizadas; o total de instalações de saúde na mesma área; e o número de acidentes envolvendo atropelamentos ou bicicletas a 2 minutos e 5 minutos a pé⁵⁰

Essa classificação foi feita com base na posição percentual de cada variável, como representa a figura 42, normalizando os valores em uma escala de 0 a 1, onde posteriormente, foi criado um índice de classificação, calculado a partir da soma ponderada das variáveis, nesse cálculo, os acidentes a 2 minutos de caminhada receberam um peso de 1, o número total de matrículas um peso de 0,9, as matrículas em até 5 minutos de caminhada um peso de 0,7, os acidentes a 5 minutos de caminhada um peso de 0,56 e o número de instalações de saúde em até 5 minutos um peso de 0,4.

Figura 42: Mapa de distribuição das escolas quanto ao índice de classificação (2021)

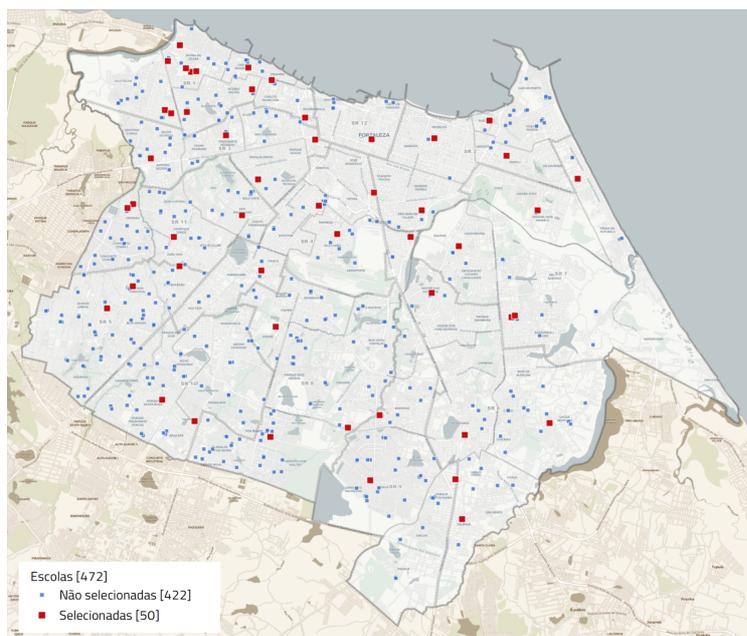


⁵⁰ Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCl), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

Fonte: FORTALEZA (2023)⁵¹

O processo de seleção das 50 escolas, evidenciado na figura 43, foi conduzido considerando a estrutura administrativa do município, que está distribuído em 39 zonas administrativas. Inicialmente, foi escolhida uma escola em cada território, totalizando 39 escolas, e, posteriormente, complementou-se a seleção com mais 11 escolas, conforme a ordem estabelecida anteriormente, foram criados 50 atlas, que consistem em fichas de caracterização abrangentes e detalhadas, de forma a fornecer informações essenciais sobre as escolas e seu entorno. Todos esses recursos, incluindo as escolas selecionadas e seus respectivos atlas, estão disponíveis para as secretarias envolvidas, proporcionando uma visão abrangente e informada para tomada de decisões.⁵²

Figura 43: Escolas selecionadas e não selecionadas para intervenção.



Fonte: FORTALEZA (2023)⁵³

⁵¹ "Atlas de Escolas Críticas por Território 2021" fornecido pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

⁵² Informação verbal fornecida no evento "Special Session on Pathways to School, Program in Fortaleza", realizado Global Designing Cities Initiative (GDCI), no dia 16 de Maio de 2023, em formato online para convidados.

⁵³ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

Cada atlas foi desenvolvido para fornecer uma caracterização abrangente de cada escola selecionada, incluindo em sua estrutura informações relevantes para a análise, cada ficha de caracterização contém detalhes como: o nome da escola, seu endereço completo, a Secretaria Regional em que está localizada e o território ao qual pertence. Além disso, são apresentados dados sobre o número de matrículas na escola, o número de outras escolas próximas, as matrículas totais no entorno imediato, a proximidade de equipamentos de saúde, a incidência de acidentes de trânsito a 2 minutos e 5 minutos de caminhada, a população residente a 5 minutos (com base em dados de 2010) e a disponibilidade de paradas de ônibus a uma distância de 100 metros, como mostra a figura 44.

Figura 44: Atlas das escolas críticas por território (2021).



Fonte: FORTALEZA (2023)⁵⁴

Com base na estrutura dos atlas desenvolvidos, que fornecem uma caracterização de cada escola selecionada, com o levantamento das respectivas análises já mencionadas, foram apresentadas 50 escolas selecionadas, como mostra o Quadro 11.

⁵⁴ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

Quadro 11: Quadro resumo ordem das escolas críticas selecionadas por território.

Posição	Escola	Bairro
1°	ETP Dois De Dezembro	Barra Do Ceará
2°	ETP Professor José Rebouças Macambira	Jardim Guanabara
3°	ETP Professora Aldaci Barbosa	Sapiranga/Coité
4°	ETP Reitor Antônio Martins Filho	Granja Portugal
5°	ETP João Frederico Ferreira Gomes	Genibaú
6°	ETP Maria De Lourdes Ribeiro Jereissati	Jardim Das Oliveiras
7°	ETP Casimiro José De Lima Filho	Barra Do Ceará
8°	ETP Sebastiana Aldigueri	Cristo Redentor
9°	ETP Angélica Gurgel	Messejana
10°	ETP Professor José Parsifal Barroso	Jardim Guanabara
11°	ETP Delma Hermínia Da Silva Pereira	Passaré
12°	ETP Santa Maria	Henrique Jorge
13°	ETP Jader De Figueiredo Correia	Barra Do Ceará
14°	ETP Raimundo De Sousa Mangureira	Jardim Iracema
15°	ETP Murilo Aguiar	Genibaú
16°	ETP Dom Aloísio Lorscheider	Praia Do Futuro I
17°	ETP José Alcides Pinto	Bonsucesso
18°	ETP Irmã Simas	Sapiranga/Coité
19°	ETP Hilberto Silva	Carlito Pamplona
20°	ETP Agostinho Moreira E Silva	Barra Do Ceará
21°	ETP Reitor Pedro Teixeira Barroso	Barra Do Ceará
22°	ETP Professora Lireda Facó	Granja Lisboa
23°	ETP Professor José Maria Moreira Campos	Parque Santa Rosa
24°	ETP Yolanda Queiroz	Alto Da Balança
25°	ETP Secretário Paulo Petrola	Jacarecanga
26°	ETP Patativa Do Assaré	Álvaro Weyne
27°	ETP José Ramos Torres De Melo	Mucuripe
28°	ETP Minha Vida Meus Amores	Prefeito Jose Walter

29°	ETP Alba Frota	Centro
30°	ETP José Batista De Oliveira	Panamericano
31°	ETP Monsenhor Linhares	Amadeu Furtado
32°	ETP Mozart Pinto	Jardim America
33°	ETP Joaquim Nogueira	Antonio Bezerra
34°	ETP Professora Maria Do Socorro Ferreira Virino	Conjunto Palmeiras
35°	ETP Frei Lauro Schwartz	Farias Brito
36°	ETP Professor José Valdevino De Carvalho	Parangaba
37°	ETP Projeto Nascente	Dendê
38°	ETP Professora Terezinha Ferreira Parente	Lagoa Redonda
39°	ETP Demócrito Rocha	Parque Santa Maria
40°	ETI Professor Joaquim Francisco De Sousa Filho	Presidente Kennedy
41°	ETP Professora Maria Gondim Dos Santos	Papicu
42°	ETP Papa João Xxiii	Vila União
43°	ETP Professora Maria Odnira Cruz Moreira	Manuel Dias Branco
44°	ETP Jonathan Da Rocha Alcoforado	Mondumbim
45°	ETP Jonhson	Engenheiro LucianoCavalcante
46°	ETP Professora Olindina Carvalho De Morais	Barroso
47°	ETP Professor Anísio Teixeira	Paupina
48°	ETP José Dias Macêdo	Meireles
49°	ETI Professora Antonieta Cals	São João Do Tauape
50°	ETP Madre Teresa De Calcutá	Fátima

Fonte: Elaborado pela autora com base em FOTALEZA (2023).⁵⁵

⁵⁵ Fotos fornecidas pela Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de Fortaleza, em 5 de agosto de 2023, via Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC)

A metodologia de seleção e classificação das escolas críticas por território, bem como a definição da ordem de prioridade de intervenção, desempenha um papel fundamental na estruturação da política, trazendo uma metodologia que se baseia em dados objetivos e critérios predefinidos, o que contribui para uma abordagem justa e consistente, garantindo que as escolas mais necessitadas sejam atendidas em primeiro lugar.

Essa metodologia também define a alocação eficiente de recursos, promovendo melhorias na infraestrutura nas áreas mais vulnerabilizadas, e, portanto, direcionando-os para as escolas com as maiores necessidades, maximizando o impacto das intervenções. Esse tipo de metodologia aplicada também proporciona um processo transparente para a população, justificando as tomadas de decisões do poder municipal, tornando-a uma ferramenta valiosa para aprimorar a expansão do programa na cidade.

A decisão de realizar a análise de priorização do programa Caminhos da Escola após as quatro implementações levanta questões, essa abordagem pode ser interpretada como uma escolha que potencialmente compromete a transparência e a imparcialidade do processo, uma vez que ao priorizar intervenções antes de conduzir a análise de priorização, há o risco de influências políticas e falta de justificativa objetiva para a seleção das escolas, essa sequência pode gerar dúvidas sobre a equidade do processo, permitindo margem para interpretações enviesadas.

Reconhece-se, entretanto, que a decisão de realizar tal análise após a inserção das escolas se deve ao caráter experimental dos projetos pilotos sendo testados na cidade, essa abordagem pode ser compreendida como um método de ajuste e aprimoramento à medida que os projetos são implementados, cumprindo os requisitos legais estabelecidos na Lei 11.070/2020. Esses aspectos críticos pontuados serão mais detalhados no próximo tópico, ressaltando as preocupações com a integridade e a equidade do programa.

5.9 Avaliação da consistência do programa "Caminhos da Escola"

Fortaleza tem testemunhado avanços em relação à mobilidade ativa na cidade e a aproximação com o público infantil, com iniciativas que buscam tornar o espaço urbano mais convidativo para pedestres e ciclistas, além disso, é necessário um planejamento adequado para garantir que as intervenções sejam integradas de forma eficiente ao contexto urbano mais amplo. Apesar de serem iniciativas louváveis, a implementação desses projetos parece ser desarticulada e não fica totalmente claro como eles serão sustentados a longo prazo e para

garantir que essas ações continuem a beneficiar as crianças e suas famílias de forma consistente, é fundamental que haja a integração eficaz dessas iniciativas com outras políticas urbanas e sociais já existentes na cidade.

A análise das bases conceituais na formulação de políticas públicas é fundamental para compreender a eficácia e relevância dessas iniciativas ao longo do tempo. Ao examinar como esses fundamentos são refletidos, não apenas obtemos uma visão mais abrangente do contexto de formulação da política, mas também podemos avaliar sua efetividade e adaptação à realidade. Após o estudo cronológico dos elementos que contribuíram para a concepção e implementação da política, resumido no mapa mental ilustrado na figura 45, este tópico propõe realizar a investigação da aplicação desses conceitos na implementação da política, identificando de lacunas entre teoria e prática, fornecendo *insights* para ajustes e aprimoramentos contínuos. Assim, a prática regular de revisitar as bases conceituais atua como um mecanismo de aprendizado e refinamento das políticas públicas, promovendo a eficiência, eficácia e, acima de tudo, a legitimidade dessas iniciativas.

Figura 45: Mapa mental estudo programa "Caminhos da Escola"



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

A concepção do programa "Caminhos da Escola" encontra respaldo na Lei Ordinária n.º 11.070/2020, ao analisar o capítulo dedicado ao programa na lei, especialmente nos artigos 92 e 93, que o instituem por meio de intervenções em áreas escolares com foco na segurança no trânsito e no desenvolvimento infantil, se percebe um alinhamento direto com o crescimento das políticas públicas de mobilidade em Fortaleza e com os índices de acidentes de trânsito na cidade.

Nesse contexto, se observa uma tendência crescente de obras que favorecem a mobilidade ativa, como ciclovias, dispositivos de acalmamento de tráfego, binários, faixas exclusivas de ônibus, bicicletas compartilhadas, sinalizações e estratégias para proteção do pedestre, que têm contribuído para a redução dos índices de acidentes na cidade. Vale ressaltar

que, mesmo diante desse cenário, a cidade continua a receber importantes projetos de infraestrutura e mobilidade urbana que priorizam outros modais em detrimento dos automóveis.

O artigo 94, que estabelece os critérios de priorização da política, destaca a importância de direcionar esforços para regiões com maiores índices de acidentes de trânsito, especialmente aqueles envolvendo crianças, a priorização inclui também bairros mais vulneráveis socialmente, áreas com maior número de matrículas escolares e localidades próximas a espaços públicos subutilizados. Essa abordagem está diretamente alinhada com os dados do PASFOR (2020), que indicam que mais de 50% dos estudantes da cidade optam pela caminhada como principal meio de deslocamento, sendo que 40% desses alunos usam essa forma de transporte para ir e voltar da escola, sendo também fundamentada nos dados da OMS (2018), que apontam os acidentes de trânsito como uma das principais causas de óbito na faixa etária de 5 a 14 anos.

Quando examinamos o Artigo 95, que enumera as ações a serem intensificadas nas áreas de intervenção, destacamos, entre as 13 medidas, diretrizes como a instalação de faixas de pedestres elevadas, prolongamento de esquinas, faixas de travessia, chicanas (e outros elementos de deflexão horizontal), semáforos com tempo para pedestres, implementação de infraestrutura cicloviária, instalação de equipamentos de apoio ao ciclista, poda e plantio de árvores, entre outras, esses mecanismos estão diretamente alinhados ao guia da NACTO-GDCI, também presente nas bases conceituais do programa.

As ações de urbanismo tático, evidenciadas no Artigo 96, também estão presentes em outras iniciativas de segurança viária lideradas pela prefeitura, principalmente pelo Programa de Ações Imediatas ao Transporte e Trânsito (PAITT), essas ações geram impactos imediatos e visíveis nas localidades, com a implementação de medidas diretas e rápidas, destacando a capacidade de resposta do governo local às demandas da comunidade, no entanto, é fundamental destacar algumas ressalvas pertinentes a essa abordagem, uma consideração crítica é a observação da limitada durabilidade das transformações, que pode ser atribuída tanto às condições climáticas ao longo do tempo quanto à natureza dos materiais empregados. Esta constatação aponta para a necessidade de um plano de conservação para assegurar a persistência e eficácia das estratégias implementadas a longo prazo, uma lacuna notável na legislação é a ausência de qualquer menção ou criação de um plano de conservação específico que respalde e sustente tais transformações ao longo do tempo.

Os Artigos 97 e 98 vinculam o programa à reforma e construção de escolas e aos projetos de infraestrutura viária e requalificação urbana da cidade, direcionando essas ações para estarem alinhadas com os objetivos do programa, essa conexão demonstra a preocupação e o alinhamento da política de mobilidade com as ações de priorização à primeira infância,

garantindo não apenas a segurança viária, mas também incentivando o desenvolvimento infantil. Essa ênfase é reforçada no Artigo 95, que motiva a implementação de elementos que estimulem o aprendizado e a brincadeira na primeira infância, como imagens, cores, texturas, jogos e brinquedos infantis, aproximando as crianças do espaço público e estimulando uma relação saudável com a cidade.

Essa preocupação também se reflete no Artigo 99, que, além de promover mudanças físicas na região, destaca a importância do engajamento da comunidade escolar na promoção e educação sobre a mobilidade sustentável e na segurança no trânsito, onde o artigo institucionaliza esses temas no projeto pedagógico das escolas, desenvolve ações que incentivam a caminhada e o uso da bicicleta, alinhando-se às estratégias do Plano Municipal da Primeira Infância (PMPI) de 2022 no que diz respeito ao pilar "Espaço e o Direito de Brincar".

A legislação elaborada contempla as bases conceituais do programa, considerando os paradigmas, concepções e valores que o orientam, além dos conceitos e noções fundamentais que o sustentam, esta análise determinar que o instrumento legal assegura a ausência de contradições entre as bases conceituais do programa e sua formulação, sendo necessário como próxima etapa analisar como foram realizadas as implementações, de modo a garantir a coerência e eficácia do programa, assegurando que sua execução esteja alinhada de maneira consistente com os princípios e objetivos estabelecidos em suas bases conceituais.

Entender como a política está fundamentada em determinados conceitos não assegura que sua implementação tenha seguido esses princípios e diretrizes, por isso para realizar essa análise, foi desenvolvido um *checklist*, apresentado no quadro 12, com base na lei nº 11.070/2020, para avaliar as ações promovidas pelo programa em quatro localidades específicas: Granja Lisboa (2021), Conjunto Palmeiras (2021), Planalto Ayrton Senna (2021) e a intervenção permanente no Cristo Redentor (2023), uma vez que a primeira intervenção foi conduzida em caráter piloto e anterior à institucionalização da lei.

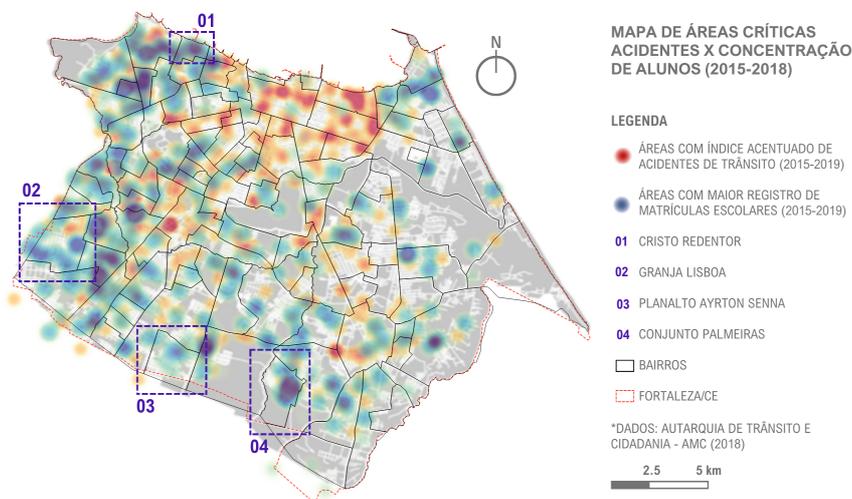
Quadro 12: Check list avaliativo Lei 11.070/2020 e implementações realizadas.

CHECK LIST - LEI 11.070: MARCO LEGAL DA PRIMEIRA INFÂNCIA - CAMINHOS DA ESCOLA					
MANUAL	ITEM	ELEMENTOS A CONSIDERAR/CONFERIR			
			GRANJA LISBOA (2021)	CONJUNTO PALMEIRAS (2021)	PLANALTO AYRTON SENNA (2021)
ELEMENTOS			AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO	AVALIAÇÃO
ART. 93	1	Priorização de modos de transporte não motorizados (a pé e bicicleta);	Sim	Sim	Sim
ART. 94	1	[Priorização] Área com grande incidência de acidentes de trânsito, especialmente envolvendo crianças;	Sim	Sim	Sim
ART. 94	2	[Priorização] Bairros de vulnerabilidade social;	Sim	Sim	Sim
ART. 94	3	[Priorização] Número de matrículas escolares;	Sim	Sim	Sim
ART. 94	4	[Priorização] Proximo a áreas públicas subutilizadas;	Sim	Sim	Sim
ART. 95	1	Implantação de elementos de moderação da velocidade do tráfego, como faixas de pedestres elevadas, prolongamento de esquinas, faixas de travessia, ondulação transversal (lombada), chicanas (e outros elementos de deflexão horizontal), semáforo com tempo para pedestre, nos moldes estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito, dentre outros, quando de suas possibilidades;	Sim	Sim	Sim
ART. 95	2	Adequação de velocidade máxima permitida, compatível com a segurança do trânsito nas proximidades de escolas, garantida por meio de sinalização vertical e horizontal e de elementos de moderação da velocidade do tráfego;	Sim	Sim	Sim
ART. 95	3	Implantação de elementos que incentivam o desenvolvimento da criança na primeira infância, por meio do aprendizado e da brincadeira, como imagens, cores, texturas, jogos, brinquedos infantis, murais, obras de artes, dentre outros;	Sim	Parcialmente	Sim
ART. 95	4	Pavimentação de ruas preferencialmente com material que induza a moderação da velocidade do tráfego, como piso intertravado;	Não	Não	Sim
ART. 95	5	Nos trechos de maior aglomeração de pessoas, como pontos de parada de transporte público e de entrada e saída de escolas, prolongar as calçadas conforme análise da demanda de usuários e alunos.	Parcialmente	Sim	Sim
ART. 95	5	Na impossibilidade de adequação de calçadas, garantir com sinalização horizontal e vertical, o prolongamento destas	Sim	Sim	Não se aplica
ART. 95	6	Nos trechos de maior aglomeração de pessoas, como pontos de parada de transporte público e de entrada e saída de escolas, prolongar as calçadas conforme análise da demanda de usuários e alunos.	Parcialmente	Não	Sim
ART. 95	7	Na impossibilidade de adequação de calçadas, garantir com sinalização horizontal e vertical, o prolongamento destas.	Sim	Sim	Não se aplica
ART. 95	8	Implantação de infraestrutura cicloviária (ciclovia, ciclofaixa ou ciclorota), quando de suas possibilidades;	Sim	Não	Sim
ART. 95	9	Instalação de equipamentos de apoio ao ciclista, como bicicletários, paraciclos, dentre outros;	Não	Não	Não
ART. 95	10	Poda e plantio de árvores;	Sim	Sim	Sim
ART. 95	11	Ampliação e melhoria da iluminação pública;	Não	Não	Sim
ART. 95	12	Limpeza pública;	Sim	Sim	Sim
ART. 95	13	Implantação e manutenção de placas indicativas de parada de ônibus;	Sim	Sim	Sim
ART. 95	14	Implantação e manutenção de abrigos de passageiros nas paradas de transporte coletivo, quando da possibilidade de implantação;	Não	Não	Sim
ART. 95	15	Fiscalização do comércio existente, em especial o ambulante, a fim de coibir a comercialização de produtos ilícitos;	Não	Não	Não
ART. 96	1	Ação de urbanismo tático para teste de conceitos de desenhos viários seguros;	Sim	Não	Não

Fonte: Elaborado pela autora com base em FORTALEZA (2020).

Ao avaliar os projetos implementados, observa-se que todos atenderam aos critérios prioritários estabelecidos pela lei, priorizando intervenções em áreas de trânsito com alta incidência de acidentes, localidades caracterizadas por vulnerabilidade social, proximidade a escolas com grande número de matrículas e espaços públicos subutilizados, como evidência o mapa 07.

Mapa 07: Áreas de implementação x mapa de áreas críticas e concentração de alunos por bairro 2015-2018.



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

A ênfase nos modos de transporte não motorizados foi evidente em todos os projetos, sendo mais notável nas implantações mais recentes, como no Planalto Ayrton Senna e Cristo Redentor. Os elementos de controle de velocidade do tráfego foram aplicados de maneira consistente em todos nas implementações, destacando-se o uso de faixas elevadas, pontos de aperto ("Pinchpoint"), prolongamento de calçadas, instalação de balizadores e a utilização da pintura de urbanismo tático para melhorar as condições de caminhada dos pedestres nas regiões contempladas.

O foco na promoção do desenvolvimento infantil se destacou nos projetos-piloto do Cristo Redentor e no projeto permanente do Planalto Ayrton Senna, nestes locais foram criados ambientes visualmente estimulantes, incorporando mobiliários interativos que proporcionam às crianças e estudantes uma sensação de pertencimento ao espaço público, oferecendo também opções adicionais de lazer, calçadas e muros ao redor das escolas receberam intervenções, incluindo pinturas, mobiliário interativo e elementos lúdicos, essa abordagem também foi aplicada no projeto Granja Lisboa, onde calçadas foram prolongadas e adornadas com pinturas lúdicas e mobiliários de concreto coloridos, promovendo a interação das crianças com o ambiente de maneira criativa.

No Conjunto Palmeiras, as intervenções lúdicas ficaram em segundo plano, com uma atenção mais voltada para a requalificação de vias e calçadas. Nesse contexto, as aplicações foram concentradas principalmente na renovação das calçadas e canteiros próximos às escolas,

uma significativa contribuição do projeto para a região foi a articulação bem-sucedida para a implementação de uma Areninha em um terreno subutilizado, oferecendo à comunidade não apenas um espaço seguro para atividades físicas, mas também um ambiente propício para convivência e lazer.

Já o projeto permanente no bairro Cristo Redentor destoa do conceito atrelado a ludicidade do espaço público, apesar de considerar o projeto-piloto e implementar uma praça e estratégias de segurança viária, este projeto não incorporou elementos significativos que aproximem as crianças ao espaço, optando por incluir apenas brinquedos convencionais, sem a adição de pinturas lúdicas ao ambiente.

Todos os projetos passaram por ampliação e aprimoramento da iluminação pública, readequação da sinalização, redução da velocidade e ajustes nas calçadas no entorno das escolas, nota-se, entretanto, que apenas nas últimas intervenções (Planalto Ayrton Sena e Cristo Redentor) ocorreu a readequação do pavimento para piso intertravado, a implementação permanente de elementos de moderação da velocidade do tráfego e a introdução de melhorias relacionadas ao transporte coletivo. No âmbito cicloviário, não foram identificadas a instalação de estruturas de apoio aos ciclistas, como bicicletários ou paraciclos, embora a maioria dos projetos tenha dedicado atenção à criação de ambientes propícios para ciclistas, seja por meio de ciclofaixas, ciclovias ou ciclorrotas, com a exceção do projeto Conjunto Palmeiras.

Os espaços públicos também receberam outras melhorias, fora as implementações de segurança viária, incluindo poda e plantio de árvores e operação de limpeza das regiões. Essas ações desempenharam um papel importante na legibilidade do local, contribuindo para uma atmosfera mais agradável e saudável, promovendo aos que transitam no ambiente.

Entretanto, o artigo 95 da lei também direciona a construção e reforma de calçadas, conforme NBR 9050, onde as calçadas são submetidas a diretrizes específicas para otimizar a circulação de pedestres e conforme a NBR 9050 (2020), a largura da calçada é segmentada em três faixas distintas: a faixa de serviço, destinada à acomodação de mobiliário, canteiros, árvores e postes, com uma largura mínima de 0,70 m, a faixa livre ou passeio, exclusiva para pedestres, livre de obstáculos, com uma largura mínima de 1,20 m e altura livre de 2,10 m; e a faixa de acesso, viável somente em calçadas com largura superior a 2,00 m, utilizada para a passagem da área pública para o lote, é possível notar no projeto do Granja Lisboa, Planalto Ayrton Sena e a reforma de implantação do Cristo Redentor, que houve uma consideração notável pela norma nas calçadas que estão diretamente ligadas a escola, resultando na requalificação das calçadas conforme os padrões estabelecidos (ABNT, 2020).

No que tange aos revestimentos, todas as calçadas reformadas utilizaram materiais de superfície regular, firme, estável e antiderrapante, evitando, padrões que possam gerar sensação de insegurança, foram utilizados revestimentos considerados adequados pela NBR-9050 como concreto moldado in loco, blocos de concreto intertravados e placas pré-moldadas (ABNT, 2020).

Em nenhum dos projetos de calçadas foram encontrados a inserção de piso tátil, conforme definido pela ABNT NBR 16537/2016, desempenhando a função de alerta ou linha-guia para pessoas com deficiência visual. A ausência de inserção de piso tátil em projetos urbanos pode acarretar prejuízos significativos para a acessibilidade e segurança das pessoas com deficiência visual, uma vez que o piso tátil desempenha um papel crucial como guia e alerta para esses indivíduos, fornecendo informações táteis que facilitam a orientação em ambientes públicos, a falta desse elemento pode resultar em dificuldades de locomoção, aumentando o risco de acidentes e limitando a autonomia dessas pessoas. Portanto, a incorporação adequada do piso tátil em projetos urbanos não apenas atende a padrões normativos, mas também promove a inclusão e melhora a qualidade de vida daqueles que dependem desses recursos para sua locomoção e interação no espaço urbano.

Não foram identificadas ações específicas relacionadas à fiscalização do comércio, especialmente no que diz respeito aos ambulantes, com o objetivo de coibir a comercialização de produtos ilícitos, supõe-se que essas informações tenham sido levantadas durante a etapa de avaliação e análise de risco e segurança viária, realizadas por técnicos durante visitas in loco. Se tratando de projetos para crianças, é importante considerar essa medida por meio de práticas de fiscalização e implementação dos projetos de engajamento com as comunidades escolares, visando promover a educação das crianças sobre a cidade.

Percebeu-se, por fim, que as ações de urbanismo tático para testar conceitos de desenhos viários seguros foram adotadas apenas nos dois primeiros projetos, contudo é interessante buscar entender por que essa dinâmica não está mais sendo aplicada, pois isso pode reduzir o potencial do programa, diminuindo a comunicação e a participação social que contribuem para a coleta de dados sobre o uso real dos espaços, além de enfraquecer os laços entre a comunidade, comerciantes locais e autoridades públicas. É importante pontuar que as medidas de urbanismo tático devem ser implementadas de maneira temporária e não devem ser encaradas como intervenções permanentes.

As pinturas realizadas em todos os espaços não contam com nenhum plano de conservação, e após dois anos de execução, já se percebe que os espaços estão com pinturas desbotadas, principalmente os que se concentram no piso, tornando-se difíceis de perceber. É

necessário estabelecer um planejamento para garantir que as intervenções temporárias continuem promovendo mudanças positivas e impactantes para a comunidade, isso inclui a repintura do pavimento, a rega e poda da vegetação, a substituição de mobiliários e sinalizações danificadas, ou a inserção de materiais lúdicos mais duráveis.

Durante a pesquisa, além das quatro intervenções inicialmente identificadas, foram encontradas informações em documentos internos sugerindo que, na realidade, existiam cinco implementações do Programa Caminhos da Escola. A quinta intervenção estava localizada na região da Barra do Ceará e consistiu, na verdade, em uma extensão bem-sucedida do Microparque Seu Zequinha. Ao visitar o local, observou-se que a ação realizada na escola envolveu a revitalização da fachada e do passeio adjacente ao microparque, incorporando cores vibrantes, juntamente com a readequação do passeio frontal. Além disso, foram introduzidas melhorias na sinalização viária, estabelecidas em função da instalação do Microparque.

É importante destacar que a pesquisa não abordou esse projeto específico para análise, pois não foram encontrados materiais públicos, documentos ou registros fotográficos pelos técnicos responsáveis, que pudessem descrever ou detalhar a intervenção durante o processo exploratório de coleta de dados, sendo observado que não houve intervenções de grande porte no entorno da escola. As melhorias nos passeios e a introdução de mobiliários lúdicos, como parte das intervenções complementares do Microparque, resultaram na criação de um ambiente mais seguro para o deslocamento dos estudantes da Escola Aldemir Martins.

No segundo semestre de 2023, em 31 de outubro, a prefeitura inaugurou a Escola Municipal Maria de Lourdes Ribeiro Jereissati, localizada no bairro Jardim das Oliveiras, que recebeu intervenções do projeto “Caminhos da Escola”, que não foi incluído como objeto de análise nesta pesquisa devido ao recorte de tempo estabelecido. Além disso, a prefeitura de Fortaleza anunciou a implementação do programa “Caminhos da Escola” em mais 24 unidades escolares até o final de 2024, nessa nova fase, os projetos serão conduzidos pela Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos (SCSP), em colaboração com a Secretaria Municipal da Educação (SME), a Secretaria Municipal da Infraestrutura (Seinf), a Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC) e a Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (Seuma) (FORTALEZA, 2023).

Neste cenário, observa-se que o projeto "Caminhos da Escola" busca, nesta nova gestão, integrar-se a iniciativas já licitadas pela prefeitura, como o Meu Bairro Empreendedor e os Microparques, unindo esforços para atingir a meta estabelecida pela administração. No entanto, até o ano de 2023, apenas 10 escolas foram contempladas, incluindo a intervenção no bairro Barra do Ceará, o que evidencia a falta de priorização do programa, já que em três anos não

foram apresentados planos de implementação e escalabilidade, sendo imposto a realizar quase 48% da meta em apenas um ano.

Essa abordagem de implementação também diverge dos critérios de priorização estabelecidos pela lei, que deveriam contemplar regiões com maior incidência de acidentes de trânsito, especialmente envolvendo crianças, além de bairros mais vulneráveis socialmente, áreas com maior número de matrículas escolares e localidades próximas a espaços públicos subutilizados.

Ao direcionar as obras como um complemento a outras políticas da cidade, o projeto parece afastar-se das bases conceituais da pesquisa, a implementação do projeto no entorno das escolas é, sem dúvida, benéfica para as crianças da cidade, mantendo-se alinhada aos modelos de segurança viária e ludicidade. No entanto, é crucial discutir o equilíbrio entre a escalabilidade do programa e suas bases conceituais.

Quando uma política pública é ampliada, mas se distancia de sua base conceitual e dos princípios que a fundamentam, podem surgir diversos problemas, o desvio dos fundamentos pode comprometer a capacidade da política de atingir seus objetivos, desafios adicionais incluem custos elevados e consequências não intencionais, podendo resultar na perda de legitimidade da política aos olhos da sociedade, prejudicando a confiança nas instituições governamentais. Portanto, é crucial manter a consistência entre a implementação e os fundamentos conceituais, garantindo eficácia, equidade e aceitação contínua pela sociedade.

A pesquisa em questão tem como objetivo principal a avaliação do primeiro *step*⁵⁶ da metodologia de avaliação de políticas públicas desenvolvida por Rodrigues (2008), essa metodologia aborda três aspectos fundamentais do programa em análise: seus fundamentos conceituais, objetivos e dinâmica de implementação e a coerência entre a concepção e a execução, visando assegurar a eficácia ao longo de todas as fases do programa, sendo o foco desta pesquisa proporcionar uma análise aprofundada do referido *step* que contempla a “Análise de Conteúdo do Programa”, contribuindo para a compreensão crítica e aprimoramento das políticas públicas desta parte da política, à luz dos parâmetros estabelecidos por essa metodologia avaliativa. Fica aqui estabelecido o suporte para que outros pesquisadores explorem mais a fundo o programa "Caminhos da Escola" em diferentes perspectivas, além da estabelecida neste trabalho.

Seguindo a metodologia de Rodrigues (2008), o estudo pode ser continuado por meio a investigação do segundo *step* “Análise de Contexto da Formulação da Política”, onde poderá

⁵⁶Rodrigues (2008), identifica alguns tópicos considerados essenciais para a implementação de uma avaliação aprofundada de políticas públicas sociais, os quais serão referenciados nesta pesquisa como "steps".

ser analisada a avaliação das informações sobre o contexto político e socioeconômico durante a formulação do programa, analisando o modelo político, econômico e social da época para contextualizar a lógica das decisões tomadas, investigando também as políticas e programas correlacionados. No terceiro *step*, a análise que se refere à “Trajetória Institucional do Programa”, poderá ter o foco na evolução do programa, incluindo a metodologia de realização de entrevistas com diversos agentes e representantes das instituições envolvidas na formulação e implementação do programa, para um maior entendimento da sua formulação, também pode ser realizado a comparação das metas gerais da política com as características específicas de cada local, considerando as adaptações feitas para atender a contextos diversos que receberam as implementações. E por fim, no quarto *step*, denominado “Espectro Temporal e Territorial”, poderá se realizar um estudo de comparação das metas amplas da política com as características específicas de cada local, fomentando uma análise de como a política se desenvolveu ao longo do tempo e em diferentes territórios, contribuindo para uma compreensão mais abrangente do impacto da política em diferentes contextos temporais e geográficos.

CAPÍTULO 06
CONSIDERAÇÕES FINAIS

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo destaca, inicialmente, a influência da escravidão na formação dos direitos das crianças no Brasil, que após a abolição, enfrentou desafios, incluindo a criação de instituições para lidar com o abandono infantil e a falta de direitos básicos como saúde e educação. A ausência de instrumentos políticos para garantir direitos básicos gerou lacunas no processo de conquista desses direitos e foi com a promulgação da Constituição de 1988 e posteriormente a criação do Estatuto da Criança e do Adolescente, em 1990, que marcaram um período de avanços significativos, demonstrando o compromisso do Estado em fortalecer os direitos fundamentais das crianças no Brasil.

Sob a óptica da mobilidade urbana no Brasil, a pesquisa revela desafios associados ao rápido processo de urbanização, caracterizado por um modelo concentrado que resulta em congestionamentos e dificuldades de locomoção, uma vez que a preferência por transportes individuais motorizados agravou a exclusão de quem utiliza principalmente meios não motorizados, intensificando também as disparidades sociais. Embora a criação do Ministério das Cidades e a Política Nacional de Mobilidade Urbana representem avanços, a eficácia dessas iniciativas é questionada diante da persistência de desigualdades e desafios financeiros enfrentados pelos municípios na implementação de planos exigidos pela lei.

A inclusão da perspectiva infantil na discussão sobre mobilidade urbana destaca a necessidade de repensar o design das ruas para garantir segurança, acessibilidade e um ambiente que favoreça a aproximação de uso do meio urbano pelas crianças, sendo este um desafio que reside em compreender as influências no desenvolvimento infantil antes de abordar indicadores, políticas e projetos, entendendo que ao modificar o ambiente urbano à relação da criança com o território pode tanto promover como dificultar seu desenvolvimento e suas relações de apego.

A definição de avaliação de políticas públicas é explanada, compreendendo sua importância na eficácia do investimento público, na transparência da administração do Estado e na participação da sociedade. A contextualização histórica no Brasil destaca o aumento da importância da avaliação nas décadas de 1980 e 1990, influenciado pela redemocratização do país, onde a participação civil e movimentos sociais foram essenciais, moldando uma cultura de avaliação que demandava transparência e responsabilidade governamental, percorrendo por um caminho que destaca a importância de uma abordagem interpretativa na avaliação de políticas, indo além de metas e resultados para compreender o que foi implementado.

O recorte estudado nesta pesquisa destaca os desafios e avanços de mobilidade enfrentados por Fortaleza, evidenciando suas intervenções no período de 2013 a 2023,

especialmente por meio do Programa de Ações Imediatas ao Transporte e Trânsito (PAITT), cujo objetivo era melhorar a mobilidade urbana a curto prazo, priorizando o transporte público e visando a segurança viária, além disso, observa-se a presença de ações vinculadas a instituições nacionais e internacionais, como a *Global Road Safety Partnership*, apoiada pela Bloomberg Philanthropies. Esta entidade desempenhou um papel significativo nos projetos e é importante reconhecer que intervenções pontuais da cidade foram concretizadas mediante iniciativas e incentivo financeiro externo, trazendo questionamentos em relação às políticas de mobilidade implementadas e destacando a necessidade de uma perspectiva mais abrangente e orientada para o longo prazo, levando em consideração a sustentabilidade dos projetos, uma vez que estas parcerias têm caráter temporal.

O foco principal desta pesquisa é apresentar a análise de conteúdo do Programa "Caminhos da Escola" em Fortaleza, compreendendo como foi realizada a dinâmica de implantação da política e como é considerada a diversidade de bairros da cidade em sua aplicação. O estudo se inicia com perguntas norteadoras que, buscando entender o programa mencionado, direcionam o olhar crítico para a articulação entre medidas urgentes, improvisação e um possível planejamento estratégico, instigando uma análise minuciosa sobre a sustentabilidade a longo prazo dessas intervenções.

A primeira pergunta questiona se as ações do programa são medidas urgentes e improvisadas ou fazem parte de um planejamento estratégico na cidade, ao estudar o avanço do programa desde a sua criação em 2018 até os dias atuais em 2023, percebe-se que as ações são uma combinação de medidas urgentes juntamente a elementos de um planejamento estratégico para a cidade, onde embora haja avanços em relação à mobilidade ativa e à aproximação com o público infantil, indica que a implementação desses projetos acontece de forma desarticulada e sem orçamento próprio, levantando preocupações sobre sua sustentabilidade a longo prazo.

Em seguida é levantado o questionamento se as intervenções seguem alguma intervenção lógica de forma a estarem bem distribuídas pela cidade. Neste caso, compreendeu-se que as intervenções do programa seguem uma lógica alinhada a priorização de áreas com alta incidência de acidentes, vulnerabilidade social, proximidade a escolas e espaços públicos subutilizados, a priorização passou a ser apoiada pela legislação na Lei Ordinária n.º 11.070/2020, que estabelece legalmente os critérios e diretrizes para priorização destas áreas. Ao final de 2021, após as quatro implementações, identificou-se uma metodologia desenvolvida pela equipe técnica do projeto, visando direcionar estrategicamente as escolas da cidade com perímetro mais crítico, contudo a decisão de analisar a priorização do programa Caminhos da Escola após as implementações levanta preocupações sobre a transparência e imparcialidade do

processo. Reconhece-se, no entanto, que essa abordagem decorre do caráter experimental dos projetos pilotos, que estão dentro dos critérios estabelecidos desde a criação do projeto.

Outras questões levantadas são se as ações do programa são projetos pilotos ou já ações permanentes, neste aspecto identifica-se que o primeiro projeto recebeu ações de urbanismo tático, caracterizando-se como um projeto piloto que visam avaliar estratégias antes de uma implementação em larga escala, essa abordagem permitiu que a população participasse, com suas opiniões durante o processo de implementação, os outros três projetos analisados já foram executados em caráter definitivo com implementações permanentes. Estes projetos representam avanços significativos na promoção da mobilidade ativa e na criação de ambientes urbanos mais seguros e estimulantes para crianças e suas famílias ao longo do trajeto casa-escola.

Em relação à participação ativa dos cidadãos na tomada de decisões durante a implementação do programa, identificou-se que no início do projeto equipe técnica dedicou esforço em coletar e se aproximar da população nas atividades, principalmente no bairro Conjunto Palmeiras, onde envolveu a comunidade por meio de atividades em seis escolas da região, incluindo educadores, coordenadores, diretores e responsáveis pelos alunos como colaboradores principais para elaboração do primeiro projeto piloto.

Diante das análises realizadas sobre a implementação do Programa "Caminhos da Escola" em Fortaleza, é possível extrair diversas conclusões que contribuem para uma compreensão mais profunda do impacto dessa política pública urbana na mobilidade infantil. Os projetos examinados revelaram avanços significativos na promoção da mobilidade ativa e na criação de espaços urbanos mais seguros e estimulantes para crianças e suas famílias no caminho para a escola.

A avaliação dos projetos destacou a importância da priorização de áreas com alta incidência de acidentes, vulnerabilidade social, proximidade a escolas e espaços públicos subutilizados, alinhando-se aos critérios estabelecidos pela lei, a ênfase nos modos de transporte não motorizados, os elementos de controle de velocidade do tráfego e a promoção do desenvolvimento infantil foram aspectos positivos presentes em diversas intervenções.

No entanto, a desarticulação na implementação dos projetos e a falta de clareza sobre sua sustentabilidade a longo prazo surgiram como desafios, sendo a integração eficaz com outras políticas urbanas e sociais se revelou crucial para garantir que as ações continuem a beneficiar de maneira consistente as crianças e suas famílias. A ausência de ações específicas à conservação das intervenções temporárias, no entanto, também foi observada como uma lacuna a ser abordada, não só neste projeto, mas em outras políticas de segurança viária implementadas na cidade através da estratégia de urbanismo tático.

A expansão desordenada do programa indicam a falta de priorização ao longo dos anos e a necessidade de atingir uma meta ambiciosa a curto prazo, levantando preocupações sobre a consistência e relação das futuras implementações com as bases conceituais do programa, sendo essa divergência entre a implementação e os critérios de priorização estabelecidos pela lei poder ter consequência no desvio desses fundamentos, podendo comprometer a capacidade do programa de atingir seus objetivos e enfraquecer a política formulada.

Ao perceber que o projeto está sendo desenvolvido como um complemento a outras políticas e projetos da cidade, o programa pode enfrentar desafios adicionais, esta pesquisa não entra em profundidade na análise institucional do programa e sua escalabilidade, mas destaca a necessidade de equilibrar a escalabilidade do programa com suas bases conceituais para garantir eficácia, equidade e promoção dos direitos assegurados na lei.

A metodologia de avaliação de políticas públicas, proposta por Léa Rodrigues (2008), ofereceu uma estrutura base para análises críticas de parte do programa "Caminhos da Escola" e também proporciona o delineamento de possíveis próximos passos da pesquisa, conforme os outros *steps*⁵⁷ propostos por Rodrigues (2008), continuando investigações sobre análise de contexto da formulação da política, trajetória institucional do programa e espectro temporal e territorial.

⁵⁷Rodrigues (2008), identifica alguns tópicos considerados essenciais para a implementação de uma avaliação aprofundada de políticas públicas sociais, os quais serão referenciados nesta pesquisa como "steps".

REFERÊNCIAS

A INVENÇÃO DA INFÂNCIA. Direção: Liliana Sulzbach. Documentário Tela Nacional, 2000. Youtube.

AICE, Associação de Cidades Educadoras. **Horizonte-CE ganha Prêmio Cidades Educadoras 2022.** Ed cities., 2022. Disponível em: <<https://www.edcities.org/rede-brasileira/horizonte-ce-e-ganhadora-do-premio-cidades-educadoras-2022>>. Acesso em: 02 Janeiro de 2023.

AICE, Associação de Cidades Educadoras. **Projeto** «Iniciativa Local» de Katowice. Ed cities, 2023. Disponível em: <<https://www.edcities.org/pt/proyecto-iniciativa-local-de-katowice/>>. Acesso em: 05 Abril de 2023.

AIETA, Vania Siciliano; ZUIN, Aparecida Luzia Alzira. Principios norteadores da cidade educadora. **Revista de Direito da Cidade**, v. 4, n. 2, p. 193-232, 2012.

ALANEN, Leena. Taking children's rights seriously. **Childhood**, v. 17, n. 1, p. 5-8, 2010.

ALVES, Emeli Silva. **Infância e Juventude:** Um breve olhar sobre as Políticas Públicas no Brasil. Revista Linhas, 2001.

ALVES, Mário. Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas. **Indústria e Ambiente**, v. 55, p. 12-14, 2006.

ALVES, Priscila; RAIÁ JUNIOR, Archimedes Azevedo. **Mobilidade e acessibilidade urbanas sustentáveis: a gestão da mobilidade no Brasil.** Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana-PPGEU/Universidade Federal de São Carlos-UFSCar. São Paulo, 2009.

AMC. Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania. **Relatório anual de segurança viária de Fortaleza.** 2021. Disponível em: <https://vida.centralamc.com.br/mapa/sinistros>. Acessado em 02 de abril de 2023.

ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE O BOLSA FAMÍLIA E O AUXÍLIO BRASIL. **Revista Serviço Social em Perspectiva**, v. 6, n. Especial, p. 687-700, 2022.

ANDRADE, Beatriz Rodrigues. **Compreensão da problemática da periferização por segregação involuntária no planejamento da acessibilidade e mobilidade em Fortaleza.** 2016.

ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. Brasília**, DF: 2020. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/relatorios-a-partir-de-2014-novametodologia.html>>. Acesso em: 25 de março de 2023.

ANTP. Painel Mobilidade nas Cidades - **Dados 2018.** Disponível em: <http://painelmobilidadeantp.com.br/> . Acesso em: 22 abr. 2023.

ARIÈS, Philippe. **História social da infância e da família.** Rio de Janeiro: LTC, 1981.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). NBR 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). NBR 16537:2016. **Norma Brasileira de acessibilidade - Sinalização tátil no piso - Diretrizes para elaboração de projetos e instalação**. Rio de Janeiro: ABNT, 2016.

BEZERRA, Saulo de Castro. **Estatuto da Criança e do Adolescente: marco da proteção integral. Violência faz mal à saúde**, 2004.

BLAUTH, Guilherme. **Parques naturalizados (livro eletrônico): como criar e cuidar de paisagens naturais para o brincar**. São Paulo: Instituto Alana, 2022.

BLOOMBERG, CITIES NETWORK. **Bogotá helped children commute safely**. 24 jul. 2019. Disponível em: <https://bloombergcities.jhu.edu/bogota-colombia-ciempies> Acesso em: 13 out. 2023.

BLOOMBERG, PHILANTHROPIES. **Bloomberg Philanthropies escolhe dez cidades e cinco países para participar da nova fase da iniciativa Global Road Safety**. 02 fev. 2015. Disponível em: <https://www.bloomberg.com.br/blog/bloomberg-philanthropies-escolhe-dez-cidades-e-cinco-paises-para-participar-da-nova-fase-da-iniciativa-global-road-safety/>. Acesso em: 13 ago. 2023.

BLOOMBERG, PHILANTHROPIES. **Partnership for Healthy Cities**. 29 nov. 2017. Disponível em: <https://www.bloomberg.org/public-health/building-public-health-coalitions/partnership-for-healthy-cities/>. Acesso em: 13 set. 2023.

BOWLBY, John. **Attachment. Attachment and loss: Vol. 1. Loss**. New York: Basic Books, 1969.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. SEMOB, Brasília, 2007.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal**, 2016. 496 p. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf. Acesso em: 03 dezembro 2022.

BRASIL. Estatuto das Cidades. **Lei nº 10.257**, de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 2001

BRASIL. **Lei no 13.257**, de 08 de março de 2016. Dispõe sobre as políticas públicas para a primeira infância. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 8 mar. 2016.

BRASIL. **Lei nº 12.587** de 3 de janeiro de 2012. Institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 2012.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Boletim Epidemiológico - Mortalidade infantil no Brasil. 20 de outubro de 2021**. Brasília, 2021.

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep). **Censo da Educação Básica 2022**: notas estatísticas. Brasília, DF: Inep, 2023.

BRENNER, Neil. "Is 'tactical urbanism' an Alternative to Neoliberal Urbanism?". 2015. Disponível em: <https://post.at.moma.org/content_items/587-is-tactical-urbanism-an-alternative-to-neoliberal-urbanism>. Acesso em: 22 ago. 2023.

BRONFENBRENNER, Urie. **The ecology of human development: Experiments by nature and design**, 1979.

BROWN, Caroline et al. Child-friendly cities. **Cities & Health**, v. 3, n. 1-2, p. 1-7, 2019.

BRUNO, Ana. **Educação formal, não formal e informal**: da trilogia aos cruzamentos, dos hibridismos a outros contributos. 2014.

ARBO, **Caminhos da Escola no Bairro do Cristo Redentor**. 21 maio 2021. Disponível em: <https://portal.arbo.org.br/projetos/caminhos-da-escola-no-bairro-do-cristo-redentor-8380/>. Acesso em: 8 out. 2023.

CAMPELLO, Tereza; NERI, Marcelo Côrtes. **Programa Bolsa Família**: uma década de inclusão e cidadania. 2013.

CARDOSO, Rafael. **Design para um mundo complexo**. Ubu Editora LTDA-ME, 2016.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade Urbana**: avanços, desafios e perspectivas. 2016.

CARVALHO, Levindo Dinis; BIZZOTTO, Luciana Maciel. **A criança e a cidade. Participação Infantil na construção de políticas públicas**. 2023

CASTELLS, Manuel. **A era da informação**: economia, sociedade e cultura. Fundação Calouste Gulbenkian. Serviço de Educação e Bolsas, 2007.

CENPEC, Cenpec. Carta das Cidades Educadoras. **Cadernos Cenpec** | Nova série, v. 1, n. 1, 2006.

CÉSAR, P. A. B.; TRONCA, B.; MATTANA, B. **A paisagem urbana e sua relação com o turismo-uma análise do Museu de Ambiente Casa de Pedra-Caxias do Sul/RS**. Ambientur-Simpósio sobre Gestão Ambiental de Empreendimentos Turísticos, III, nd, 2017.

CHILD FRIENDLY CITIES INITIATIVE. UNICEF **Child Friendly Cities Initiatives**. 2023. Disponível em: <<https://childfriendlycities.org/initiatives/>>. Acesso em: 22 abr. 2023.

CIDADE ATIVA. **"Olhe o degrau"**, 2023. Disponível em: <<https://cidadeativa.org/iniciativa/olhe-o-degrau/>> Acessado em 3 de set. 2023

CIDH – Comisión Interamericana de Derechos Humanos. **Hacia la garantía efectiva de los derechos de niñas, niños y adolescentes**: Sistemas Nacionales de Protección. 2017.

COHN, Clarice. **Antropologia da criança**. Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 2005.

COSTA, Frederico L. da; CASTANHAR, José C. Avaliação de programas públicos: desafios conceituais e metodológicos. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 37, n. 5, p. 969-992, set./out. 2003.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. **Capítulos de geografia histórica de Fortaleza**.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. Fortaleza, capital do Ceará: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 1, n. 1, 2014.

Disponível em:

<https://institudoceara.org.br/revista/Revapresentacao/RevPorAno/2014/03_FortalezacapitaldoCeara.pdf> Acesso em: 27 abril. 2023.

COTRIM, Gabriela Souza; BICHARA, Ilka Dias. O brincar no ambiente urbano: limites e possibilidades em ruas e parquinhos de uma metrópole. **Psicologia: Reflexão e Crítica**, v. 26, p. 388-395, 2013.

CRIANÇA SEGURA BRASIL. **Ranking dos acidentes que mais matam e ferem crianças no Brasil [2018]**. São Paulo, 2018. Disponível em:

<<https://criancasegura.org.br/noticias/acidentes/ranking-dos-acidentes-que-mais-matam-e-ferem-criancas-no-brasil-2018/>> Acesso em: 05 de jul. de 2021.

DA SILVA, Everton Luiz Ferreira; DE OLIVEIRA, Karen Gomes; GONÇALVES, José Roberto Moreira Ribeiro. Mobilidade Urbana. **Revista Tecnológica da Universidade Santa Úrsula**, v. 6, n. 2, p. 12-24, 2023.

DA SILVA, Luis Gustavo Moreira; FERREIRA, Tarcísio José. **O papel da escola e suas demandas sociais**, 2014.

DE CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Texto para discussão, 2016.

DEL PRIORE, Mary. (org) **História das Crianças no Brasil**. 6 ed. São Paulo: Contexto, 2008a.

DEL PRIORE, Mary. **O cotidiano da criança livre entre colônia e império**. História da infância de criança no Brasil. Ed. Contexto, 1991.

DEL RIO, Vicente. **Paisagens, realidade e imaginário**: a percepção do cotidiano. Paisagem e Ambiente. 1995.

DETRAN/CE. **Estatísticas da Frota de Veículos**. Departamento Nacional de Trânsito do Ceará. Disponível em: <http://portal.detran.ce.gov.br/index.php/estatisticas>. Acessado em: 02 de abril de 2023.

DIAS, Marina Simone; FERREIRA, Bruna Ramos. Espaços públicos e infâncias urbanas: a construção de uma cidadania contemporânea. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR)**, 2015.

DO NASCIMENTO, Maria Livia; DA SILVA ARELLO, Maria Isabel Rosa; DE PAULA SANTIAGO, Gláucia Helena. Lógicas de controle e marcos legais: a proteção no campo da infância e da adolescência. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, v. 15, n. 3, p. 936-947, 2015.

ELALI, Gleice Azambuja. **EM BUSCA DA AMBIÊNCIA CRIATIVA**: uma abordagem exploratória do conceito. *in*: VALENÇA, Márcio Moraes. Arquitetura e criatividade. 2022.

ELALI, Gleice Azambuja. **Relações entre comportamento humano e ambiência**: uma reflexão com base na psicologia ambiental. Anais do Colóquio Ambiências Compartilhadas. Rio de Janeiro: ProArq-UFRJ, 2009.

FARIA, Carlos Aurélio Pimenta de. Idéias, conhecimento e políticas públicas: um inventário sucinto das principais vertentes analíticas recentes. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 18, n. 51, p. 21-29, fev. 2003.

FAURE, Edgar et al. **Aprender a ser**: la educación del futuro. 2011.

FERGUSON, Alice. Playing out: a grassroots street play revolution. **Cities & health**, v. 3, n. 1-2, p. 20-28, 2019.

FERNANDES, Maria Nilvane; COSTA, Ricardo Peres da. **A Declaração dos Direitos da Criança de 1924, a Liga das Nações, o modelo tutelar e o movimento Save the children**: o nascimento do menorismo. 2021.

FORTALEZA, Fundação de Ciência Tecnologia e Inovação de. Caminhos da Escola: Prefeitura de Fortaleza. Fortaleza, CE. **Global Designing Cities Initiative**. 16 mai. 2023. Apresentação em Power Point. 61 slides. color. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/14_KdTlOmc8D89O-4c8USA6DfuEynK0ob/view. Acesso em: 16 mai. 2023.

FORTALEZA, Prefeitura municipal de. **"Unicef aponta redução das desigualdades na infância e adolescência em Fortaleza"**. Fortaleza, 16 de Dezembro de 2020. Disponível em <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/unicef-aponta-reducao-das-desigualdades-na-infancia-e-adolescencia-em-fortaleza>> Acessado em: 04 de Abril de 2023.

FORTALEZA. **"Prefeito José Sarto entrega novo microparque urbano no Conjunto Ceará"** 22 setembro 2023. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-jose-sarto-entrega-novo-microparque-urbano-no-conjunto-ceara>. Acesso em: 12 out. 2023.

FORTALEZA. **"Prefeitura inicia projeto Caminhos da Escola no Conjunto Palmeiras."** 13 julho 2021. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-inicia-projeto-caminhos-da-escola-no-conjunto-palmeiras>. Acesso em: 14 out. 2023.

FORTALEZA. **"Prefeitura de Fortaleza inicia projeto "Caminhos da Escola" na Granja Lisboa."** 24 maio 2021. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-de-fortaleza-inicia-projeto-caminhos-da-escola-na-granja-lisboa>. Acesso em: 14 out. 2023.

FORTALEZA. "**Programa Caminhos da Escola vai contemplar 24 unidades até o fim do ano que vem.**" 31 outubro 2023. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/programa-caminhos-da-escola-vai-contemplar-24-unidades-ate-o-fim-do-ano-que-vem>. Acesso em: 03 nov. 2023.

FORTALEZA. Brazil Wins 2019 **Sustainable Transport Award**. Institute for Transportation & Development Policy, 2019. Disponível em: <<https://www.itdp.org/2018/06/29/fortaleza-brazil-wins-2019-sta/>>. Acesso em: 10 de setembro de 2019.

FORTALEZA, Ceará. **Lei Ordinária nº. 9.701**, de 24 de Setembro de 2010. Dispõe sobre a criação sistema cicloviário do município de Fortaleza e dá outras providências. Disponível em <https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/ta/1268/text?>. Acesso em 02 de abril de 2023.

FORTALEZA, Ceará. **Lei Ordinária nº. 10.221**, de 13 de Junho de 2014. Dispõe sobre a criação do Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza (PMPIF) e dá outras providências. Disponível em <https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/ta/4033/text>. Acesso em 15 de julho de 2023.

FORTALEZA, Ceará. **Lei Ordinária nº. 11.070**, de 29 de Dezembro de 2020. Institui o Marco Legal da Primeira Infância e dá outras providências. Disponível em <https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/ta/4033/text>. Acesso em 15 de julho de 2023.

FORTALEZA, Ceará. **Lei Ordinária nº. 11.238**, de 17 de Março de 2022. Aprova o Plano Municipal da Primeira Infância e dá outras providências. Disponível em <https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/ta/3837/text?>. Acesso em 15 de julho de 2023.

FORTALEZA. **Plano Municipal pela Primeira Infância - PMPIF**. Fundação da Criança e da Família Cidadão. 2022

FORTALEZA. **Plano de Mobilidade de Fortaleza - PlanMob**. Instituto de Planejamento de Fortaleza - INPLANFOR, 2015

FORTALEZA. "**Prefeito Roberto Cláudio anuncia Programa Caminhos da Escola**". Fortaleza, 18 de dezembro de 2018. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-anuncia-programa-caminhos-da-escola>> Acesso em: 20 de setembro de 2023.

FORTALEZA. **Relatório Anual de Segurança Viária. Secretaria Municipal de Conservação de Fortaleza**. 2015

FORTALEZA. **Relatório Anual de Segurança Viária. Secretaria Municipal de Conservação de Fortaleza**. 2016

FORTALEZA. **Relatório Anual de Segurança Viária. Secretaria Municipal de Conservação de Fortaleza**. 2017

FORTALEZA. **Relatório Anual de Segurança Viária. Secretaria Municipal de Conservação de Fortaleza**. 2018

FORTALEZA. **Relatório Anual de Segurança Viária. Secretaria Municipal de Conservação de Fortaleza.** 2019

FORTALEZA. **Relatório Anual de Segurança Viária. Secretaria Municipal de Conservação de Fortaleza.** 2020

FORTALEZA. **Relatório Anual de Segurança Viária. Secretaria Municipal de Conservação de Fortaleza.** 2021

FORTALEZA. **Imprensa Universitária da Universidade Federal do Ceará (UFC),** 2017.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da esperança: um reencontro com a pedagogia do oprimido.** Editora Paz e Terra, 2014.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido.** Paz e Terra, 17ª ed. Rio de Janeiro, 1987.

FREITAS, Marcos Cezar de (org). **História Social da Infância no Brasil.** São Paulo: Cortez/USF, 1997.

FRIGO, LB; ARAUJO, GS Mobilidade Ativa de Crianças em Cidades Brasileiras: Uma Revisão Sistemática. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 42, n. 2, pág. 226-233, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbce/a/mGLyY4Y4Qf88DG9XWZJtKKG/?lang=pt> . Acesso em: 22 abr. 2023.

FROTA, Ana Maria Monte Coelho. **Diferentes concepções da infância e adolescência: a importância da historicidade para sua construção.** Estudos e pesquisas em psicologia, v. 7, n. 1, p. 147-160, 2007

GARCIA, Cecília. "**Quando as crianças estão brincando, estão explorando o mundo**", 2018. Educação e Território Disponível em: <https://educacaoeterritorio.org.br/reportagens/quando-as-criancas-estao-brincando-estao-explorando-o-mundo-diz-ilustradora-peruana-issa-watanabe/>>. Acesso em: 23 de dez. 2023

GDCI, Global Designing Cities. **Caminhos da Escola: How Streets for Kids transformed school streets in Fortaleza's Planalto Ayrton Senna neighborhood,** 2023. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/update/caminhos-da-escola-how-streets-for-kids-transformed-school-streets-in-fortalezas-planalto-ayrton-senna-neighborhood/>. Acesso em: 17 de set. 2023

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

GILL, Tim. **No fear: Growing up in a risk averse society.** (No Title), 2007.

GODOY, María Fernanda Arias; GONÇALVES, Fábio Mariz. **Da casa à escola: contribuições para a qualificação do espaço livre público a partir dos trajetos realizados pelas crianças.** 2022.

GOMES, Ilvana Lima Verde; CAETANO, Rosângela; JORGE, Maria Saete Bessa. A criança e seus direitos na família e na sociedade: uma cartografia das leis e resoluções. **Revista Brasileira de Enfermagem**, v. 61, p. 61-65, 2008.

GÓMEZ-GRANELL, C.; VILLA, I. (Org.). **A cidade como projeto educativo**. Porto Alegre: Artmed, 2003.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana**. Editora Fórum: Belo Horizonte, 2012.

GUIMARÃES, Marcus Vinicius Nunes. **O direito à cidade sob a ótica das assimetrias na mobilidade urbana de Fortaleza: uma análise da disposição da infraestrutura cicloviária**. 2021.

HACKER, S. Jacob. **Chapter Four Inequality and Public Policy**, 2005.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. 2014.

HARVEY, David. **O direito à cidade**. Lutas sociais, 2012.

HOCHMAN, Gilberto; ARRETCHE, Marta; MARQUES, Eduardo. **Políticas públicas no Brasil**. SciELO-Editora FIOCRUZ, 2007.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) - **Crianças na população brasileira**. Rio de Janeiro: IBGE, 2018

IBGE. **Censo demográfico 2010**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html?=&t=o-que-e> . Acesso em: 22 abr. 2023.

ILLICH, Ivan. **Sociedade sem escolas**. Editora Vozes Limitada, 2019.

ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Access For All: Access and Gender**. 2019

ITDP Brasil. **"Moderação de tráfego e sua importância na construção de cidades mais humanas e inclusivas"** 17 Jan 2017. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/moderacao-de-trafego-e-sua-importancia-na-construcao-de-cidades-mais-humanas-e-inclusivas/>. Acessado em: 7 out 2023

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Martins Fontes, 2000.

KISHIMOTO, T. M. **Jogos Infantis: O jogo, a criança e a educação**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1993.

LAIDLER, Christiane. A Lei do Ventre Livre: interesses e disputas em torno do projeto de “abolição gradual”. **Revista Escritos**, Rio de Janeiro, ano, v. 5, p. 169-205, 2011.

LEER. Foundation Bernard Van. **"Annual Report 2021 - A good start for all children"**. Corporate Publications. 25 de abril de 2022. Disponível em:

<<https://bernardvanleer.org/publications-reports/annual-report-2021/#>> Acessado em: 18 de abril de 2023

LEER. Foundation Bernard Van. **Bairros Amigáveis à Primeira Infância**. 2021. Disponível em: <https://bernardvanleer.org/app/uploads/2021/07/REPORT_Guia-1_Estruturacao-de-politicas-publicas_IAB_2021_PT_Single-pages.pdf> Acessado em: 02 de agosto de 2023

LEFEBVRE, Henri *et al.* **La vida cotidiana en el mundo moderno**. 1980. Liberdade, 2009.

LIMA, Fernanda da Silva *et al.* **A Proteção integral de crianças e adolescentes negros: um estudo do sistema de garantia de direitos para a promoção da igualdade racial no Brasil**. 2012.

LINHARES, Juliana Magalhães. **História social da infância**. Sobral: Inta, 2016.

LINS, Samuel Lincoln Bezerra *et al.* The understanding of childhood as a social and historical construction. **CES Psicologia**, v. 7, n. 2, p. 126-137, 2014.

LOBO, Carlos; CUNHA, José Marcos P. da. Migração e mobilidade pendular nas áreas de influência de metrópoles brasileiras. **Mercator (Fortaleza)**, v. 18, 2019.

LOUV, Richard. **Last child in the woods: Saving our children from nature-deficit disorder**. Algonquin books, 2008.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. Tradução de Maria Cristina Tavares Afonso. São Paulo: São Paulo (SP): Martins Fontes, 1982.

MACÊDO, Maria Joacineide de; BRITO, Suerde Miranda de Oliveira. A luta pela cidadania dos meninos do Movimento Nacional de Meninos e Meninas de Rua: uma ideologia reconstrutora. **Psicologia: Reflexão e Crítica**, v. 11, p. 511-522, 1998.

MACHADO, Joaquim. **Cidade educadora e administração local da educação na cidade de Braga**. *In*: Atelier: Cidades, campos e territórios. Congresso Português de Sociologia. 2004.

MALHO, Maria J. **A criança e a cidade: independência de mobilidade e representações sobre o espaço urbano**. *In*: Congresso Português de Sociologia. 2004. p. 49-56.

MARCÍLIO, Maria Luiza. **A roda dos expostos e a criança abandonada no Brasil**. 1726-1950.

MARIANO, C. *et al.* **Direitos da criança e do adolescente: marcos legais e mídia**. 2010. Tese de Doutorado. Tese, Doutorado em Psicologia Social). PUCSP.-01/10.

MORANO, R. P.; SANTIAGO, Z. M. P. **Reflexões acerca das políticas públicas de acessibilidade**. *In*: XVIII ENANPUR, 2019, Anais [...]. Disponível em: encurtador.com.br/alzMS. Acessado em 3 mar. 2023.

MCLEOD, Saul. **Albert Bandura's social learning theory**. 2011.

MESGRAVIS, Laima. A assistência à infância desamparada e a Santa Casa de São Paulo: a roda dos expostos no século XIX. **Revista de História**, v. 52, n. 103, p. 401-423, 1975.

MOFFAT, David. Growing Up in Cities [EDRA/Places Awards, 2001-2002--Research]. **Places**, v. 15, n. 1, 2002.

MONGIN, O. A condição urbana: a cidade na era da globalização. São Paulo: Estação

MOREIRA, Susanna. "**O que é urbanismo tático?**". ArchDaily Brasil, 2019. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/929743/o-que-e-urbanismo-tatico>>. Acessado em: 3 Set 2023.

MORIN, Edgar. **O método 5: a humanidade da humanidade**. Trad. de Juremir Machado da Silva. 4. ed. Porto Alegre: Sulina, 2007

MOURA, Luciana Ribeiro. **Ciclismo em Fortaleza como alternativa de mobilidade: um olhar avaliativo sobre programas ciclovitários municipais**. 2019

NACTO, National Association of City Transportation Officials. **Announcing GDCI's 2023 Streets for Kids Selected Cities**, 2023. Disponível em: <https://nacto.org/program/streets-for-kids/>. Acesso em: 14 setembro 2023.

NACTO. **Caminhos da escola: intervenções temporárias como ferramenta para participação**. 2 jun. 2020. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/2020/02/06/caminhos-da-escola-intervencoes-temporarias-como-ferramenta-para-participacao/>. Acesso em: 2 fev. 2023.

NACTO, National Association of City Transportation Officials. **Global Streets Design Guide**, v.1. 2013

NACTO, National Association of City Transportation Officials. **Street For Kids**, v.1. 2020

NASCIMENTO, Cláudia Terra; BRANCHER, Vantoir Roberto; DE OLIVEIRA, Valeska Fortes. A construção social do conceito de infância: algumas interlocuções históricas e sociológicas. **Revista Contexto & Educação**, v. 23, n. 79, p. 47-63, 2008.

NETO, Carlos; MALHO, Maria João. Espaço urbano e independência de mobilidade na infância. **Boletim do IAC**, v. 73, n. 11, p. 1-4, 2004.

ONU. **Organização das Nações Unidas. Declaração Universal dos Direitos da Criança**, 1959. Disponível em: <http://nacoesunidas.org/docs/>. Acesso em: 12 jun. 2023.

PASFOR. **Plano de Acessibilidade Sustentável de Fortaleza e sua Área de Influência - RT04 Compreensão da problemática – diagnóstico**. Prefeitura de Fortaleza. 2020.

PEÑALOSA, Henrique. Uma cidade fala: aprendendo com a revitalização de Bogotá. **Projeto Arquitetônico**, v. 81, n. 3, pág. 90-95, 2011.

PEREZ, José Roberto Rus; PASSONE, Eric Ferdinando. Políticas sociais de atendimento às crianças e aos adolescentes no Brasil. **Cadernos de pesquisa**, 2010.

PIKE, Elizabeth CJ; PAGE, Angie; VINAS, Veronica. Playing out: a movement for movement?. **Frontiers in Sociology**, v. 3, p. 32, 2018.

PRIORE, Mary Del. (org) **História das Crianças no Brasil**. 6 ed. São Paulo: Contexto, 2008a.

QUEIJO, Maciej. **A iniciativa local como instrumento de participação cidadã na tomada de decisões a nível local**. 2016.

RODRIGUES, Lea Carvalho. Análises de conteúdo e trajetórias institucionais na avaliação de políticas públicas sociais: perspectivas, limites e desafios. **Revista Eletrônica de Ciências Sociais**. 2011

RAMOS, Marília Patta; SCHABBACH, Letícia Maria. O estado da arte da avaliação de políticas públicas: conceituação e exemplos de avaliação no Brasil. **Revista de administração pública**, v. 46, p. 1271-1294, 2012.

RODRIGUES, Lea Carvalho. **Análises de conteúdo e trajetórias institucionais na avaliação de políticas públicas sociais: perspectivas, limites e desafios**. 2011.

RODRIGUES, Lea Carvalho. **Propostas para uma avaliação de profundidade de políticas públicas sociais**. 2008

ROSEMBERG, Fúlvia; MARIANO, Carmem Lúcia Sussel. A convenção internacional sobre os direitos da criança: debates e tensões. **Cadernos de pesquisa**, v. 40, p. 693-728, 2010.

SANTIAGO, Z. M. P. **Acessibilidade física no ambiente construído: o caso das escolas municipais de ensino fundamental de Fortaleza-CE (1990 – 2003)**. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, São Paulo, 2005.

SANTIAGO, Z.; MORANO, R. ; DO VALE LIMA, M. R. “Mobilidade e pessoas com deficiência visual: Análise do entorno e acesso à Linha Sul do Metrô de Fortaleza. **Revista Projetar- Projeto e Percepção do Ambiente**, [S. l.], v. 7, n. 3, p. 210–225, 2022. DOI: 10.21680/2448-296X.2022v7n3ID28718. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/revprojetar/article/view/28718>. Acesso em: 18 jan. 2024.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. Editora Hucitec, São Paulo, 1993.

SARMENTO, Manuel Jacinto. Infância e cidade: restrições e possibilidades. **Revista Educação**, 2018.

SARMENTO, Manuel Jacinto. **Visibilidade social e estudo da infância**. 2007.

SCHNEIDER, Luiz Carlos. Lugar e não-lugar: espaços da complexidade. *Ágora*, v. 17, n. 1, p. 65-74, 2015.

SCHUMANN, Abel. **Using outcome indicators to improve policies: Methods, design strategies and implementation**. 2016.

SILVA, Paulo. Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach?. *Environment and Planning B. Planning and design*, v. 43, n. 6, p. 1040-1051, 2016.

STEHLIN, John G.; TARR, Alexander R. Think regionally, act locally?: gardening, cycling, and the horizon of urban spatial politics. *Urban geography*, v. 38, n. 9, p. 1329-1351, 2017.

TEODORO, Luiz Claudio de Almeida. **NEOLIBERALISMO, PANDEMIA E POLÍTICAS PÚBLICAS**. 2009.

TONUCCI, Francesco. La ciudad de los niños: ¿ Por qué necesitamos de los niños para salvar las ciudades?. *Ingeniería y territorio*, n. 75, 2006.

TONUCCI, Francesco. “O direito de brincar: uma necessidade para as crianças, uma potencialidade para a escola e a cidade.” *Práxis Educacional*, v. 16, n. 40, p. 234-257, 2020.

TREVISAN, Andrei Pittol; VAN BELLEN, Hans Michael. Avaliação de políticas públicas: uma revisão teórica de um campo em construção. *Revista de Administração Pública*, v. 42, p. 529-550, 2008.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: A perspectiva da experiência**. SciELO-EDUEL, 2013.

TUMLIN, Jeffrey. **Sustainable transportation planning: tools for creating vibrant, healthy, and resilient communities**. John Wiley & Sons, 2012.

UNICEF et al. **Declaração dos direitos da criança**. Fundo das Nações Unidas para a Infância, 1959.

UNICEF. **Cidades em Crescimento**. 2022. Disponível em: <<https://childfriendlycities.org/growing-cities/>> Acessado em: 27 de jan. de 2023

UNICEF. **Construir Cidades Amigas das Crianças - Um quadro para a acção**. Unicef, 2015, Disponível em <<https://cidadaniaemportugal.pt/wp-content/uploads/recursos/unicef/Construir%20Cidades%20Amigas%20das%20Crian%C3%A7as%20-%20Quadro%20de%20A%C3%A7%C3%A3o.pdf>> Acessado em: 02 de Fevereiro de 2023

UNICEF. **Convenção sobre os Direitos da Criança**. Disponível em: <<https://www.unicef.org/brazil/convencao-sobre-os-direitos-da-crianca>>. Acesso em: 03 dezembro 2022.

UNICEF. **Fortaleza firma compromisso com UNICEF para proteção de crianças e adolescentes no Jangurussu**. Unicef, 29 Novembro 2022. Disponível em: <<https://www.unicef.org/brazil/comunicados-de-imprensa/fortaleza-firma-compromisso-com->

unicef-para-protecao-de-criancas-e-adolescentes-do-jangurussu> Acessado em: 07 de Abril de 2023.

UNICEF. **Manual do UNICEF para Comunidades e Cidades Amigas da Criança**. Unicef, 2018

UNICEF. **What is the Child Friendly Cities Initiative?. Child Friendly Cities**, 2023.
Disponível em

UNICEF. **Worlds of Influence Understanding What Shapes Child Well-being in Rich Countries**. Unicef, 2020.

URBAN 95, Rede Global. **Retrospectiva Rede Urban95 Brasil 2021: como as cidades do ciclo de 2020 estão pensando a primeira infância**. 2022. Disponível em:
<<https://urban95.org.br/blog/retrospectiva-2021-reune-avancos-e-conquistas-da-rede-urban95-brasil/>> Acesso em: 22 abr. 2023.

VALLE, Luísa de Pinho. **Estudo sobre a educação como prática da democracia e a experiência das cidades educativas**. 2014.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade – Análise das políticas públicas**. São Paulo. Ed. Annablume, 2001.

VASCONCELOS, E.A. **Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro**. SENAC NACIONAL, 2012. 216 p. ISBN 978-85-7458-318-1

VILLAR, Maria Belén Caballo. **A Cidade Educadora. Nova perspectiva de Organização e Intervenção Municipal**. Tradução de Daniel Couto. Lisboa: Instituto Piaget, 2001, p. 15.

WAQUIM, Bruna Barbieri; COELHO, Inocência Mártires; DE MORAES GODOY, Arnaldo Sampaio. “A história constitucional da infância no Brasil à luz do caso do menino Bernardino.” **Revista Brasileira de Direito**, v. 14, n. 1, p. 88-110, 2018.

WHO, **World Health Organization. Global Status Report on Road Safety**. Vol. III, 2018.

WHO, **World Health Organization. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety**. 2011-2020. 2011

WORLD BANK. **World development report 2009: Reshaping economic geography**. The World Bank, 2008.