



Primeiros passos: mobilidade urbana na primeira infância

Relatório 02

Setembro 2020



RELATÓRIO 02 | Primeiros passos: mobilidade urbana na primeira infância

Setembro 2020 - Versão Português 1.0



ITDP BRASIL

Direção executiva

Clarisse Cunha Linke

Equipe de programas e comunicação

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

Equipe administrativa e financeira

Célia Regina Alves de Souza
Roselene Paulino Vieira

FICHA TÉCNICA DA PUBLICAÇÃO

Coordenação

Beatriz G. Rodrigues

Equipe

Clarisse Cunha Linke
Danielle Hoppe
João Pedro M. Rocha
Letícia Bortolon
Mariana Brito
Matheus Dantas

Colaboração

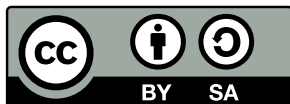
Heloísa Nogueira
Lucas Sousa
Márcia Reis
Kesia Duarte

Imagens

ITDP Brasil (salvo quando indicado na própria imagem)

Ilustrações, diagramação e arte final

Pedro Bürger



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



Apoio Fundação Bernard van Leer

Claudia Freitas Vidigal
Fernanda Vidigal
Sam Sternin

Sumário

4 Apresentação

4 Contexto e objetivo

6 Metodologia

7 A perspectiva dos cuidadores sobre o sistema de ônibus

7 As decisões antes e depois do embarque

8 O conforto e a qualidade da viagem dentro do veículo

9 Como as crianças reagem durante as viagens

10 Recomendações sobre o serviço de ônibus

10 Prover maior prioridade ao serviço de ônibus

12 Aprimorar a integração do sistema

15 Garantir treinamento da equipe

16 Medidas para adequação da frota

18 Transversalidade de políticas de primeira infância

18 Percepção sobre desafios na mobilidade da primeira infância

20 Iniciativas e projetos ligados ao tema

21 Articulação intersetorial

22 Recomendações para transversalidade de políticas de primeira infância

23 Fortalecimento dos conhecimentos técnicos

24 Consolidação das abordagens integradas

25 Garantia da continuidade política das iniciativas

26 Referências Bibliográficas

27 ANEXOS

27 ANEXO 1. Atores entrevistados

28 ANEXO 2. Roteiro de perguntas semi-estruturadas

Apresentação

Contexto e objetivo

A forma como crianças pequenas se deslocam nas cidades possui grande impacto no seu desenvolvimento. A primeira infância, de 0 a 6 anos de idade, é um período crucial para o desenvolvimento integral infantil, considerando sua capacidade cognitiva cerebral e suas habilidades mais complexas, como por exemplo as habilidades motoras. As experiências e vivências diárias das crianças nos espaços onde habitam e circulam influenciam e impactam no seu desenvolvimento, particularmente até os 3 anos de idade¹.

Nesta fase, os cuidadores possuem um papel central na vida das crianças, sendo os principais responsáveis pelas atividades rotineiras. A qualidade do espaço urbano e dos modos de transporte que garantem a realização dessas atividades - sejam necessárias ou opcionais - impactam positivamente ou negativamente o comportamento e bem estar dos cuidadores, o que, por consequência, pode afetar o desenvolvimento dos bebês e das crianças pequenas.

O estudo [O Acesso de mulheres e crianças à cidade](#), realizado pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) em 2017, demonstrou que uma das questões mais significativas no deslocamento das mulheres está relacionada à priorização das atividades de cuidado dos filhos pequenos. O acesso às creches públicas é um exemplo, dado que, em Recife, 55% dos bairros não possuem creches públicas e muitas mulheres cuidadoras precisam viajar até outros bairros para conseguir acessá-las. O impacto negativo desta desigualdade territorial é maior quando consideramos mulheres negras e pobres, moradoras de áreas periféricas e chefes de família.

Da mesma maneira que os espaços públicos e os sistemas de mobilidade podem trazer desafios aos cuidadores, bebês e crianças pequenas, esses também podem ser uma oportunidade para contribuir com o desenvolvimento integral de crianças e bebês de forma saudável. É essencial então considerar os interesses e as necessidades desses grupos em todas as etapas de planejamento, implementação e avaliação das políticas urbanas, entendendo que medidas pontuais terão grandes impactos em suas vidas.

O município de Recife é uma das cidades brasileiras que mais tem avançado na pauta de primeira infância a nível municipal, estabelecendo normativas e diretrizes legais voltadas à promoção de ações que resultem no desenvolvimento infantil integral. Em 2018, a capital pernambucana instituiu o Marco Legal da Primeira Infância². Atualmente, o Plano Municipal da Primeira Infância está em processo de desenvolvimento, além de uma série de iniciativas e programas com foco em crianças pequenas. Em 2019, a cidade assinou a Declaração de Colônia do Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF), que institui compromissos e metas para tornarem as cidades melhores para as crianças, possibilitando que elas assumam seu potencial pleno.

Embora estas políticas estejam avançando no município, é de suma importância que a mobilidade urbana seja abordada nessas discussões e analisada em conjunto com as políticas de transporte e de uso e ocupação do solo. O transporte público e a mobilidade a pé possuem um papel relevante nos deslocamentos realizados no Recife. Em conjunto, são, responsáveis por cerca de 71% das viagens realizadas por motivo de trabalho e 82% por motivo de educação. Quando estes percentuais são analisados por faixa de renda, fica claro que o transporte público por ônibus possui um papel ainda mais central, sendo o principal modo de transporte utilizado para pessoas com renda abaixo de três salários mínimos, tanto por motivos de educação quanto de trabalho³.

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

² Marco Legal da Primeira Infância. Lei nº 18.491/2018. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pe/r/recife/lei-ordinaria/2018/1850/18491/lei-ordinaria-n-18491-2018-institui-o-marco-legal-da-primeira-infancia-do-recife-e-da-outras-providencias>. Acesso em: janeiro/2020.

³ OD Recife (2017) Pesquisa Origem-Destino Metropolitana Recife 2017-2018. Disponível em: <http://planodemobilidade.recife.pe.gov.br/node/61265>. Acesso em: novembro de 2019.

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

O estudo foi dividido considerando recomendações em ações mais imediatas, de curto prazo, e ações de médio a longo prazo. Este é o segundo produto de um conjunto de [dois relatórios que compõem o trabalho](#). No **Relatório 1** abordamos a perspectiva dos cuidadores e os impactos, diretos e indiretos, na vida das crianças em relação à qualidade do espaço urbano e seu impacto na mobilidade a pé, aos potenciais impactos gerados pelos danos que as raízes de árvores geram nas calçadas, e a importância que os pontos de ônibus têm em seus trajetos diários.

Neste segundo relatório iremos abordar com mais detalhe os obstáculos e pontos de atenção trazidos pelos cuidadores referentes ao [sistema de ônibus](#), assim como as oportunidades e desafios de atores do poder público e operadores de transporte que atuam, direta e indiretamente, sobre a pauta de mobilidade urbana e/ou primeira infância. O entendimento sobre a [transversalidade de políticas de primeira infância](#) é de suma importância para garantir e promover uma mobilidade urbana mais adequada à primeira infância. Dessa forma, buscou-se:

- Conhecer e entender a atuação de atores do poder público e operadores de transporte, sobretudo em relação à consideração, nas iniciativas que lideram, das necessidades e interesses de crianças de 0 a 3 anos;
- Identificar áreas de interface entre estes órgãos com outros setores dentro do poder público e compreender como se dá o diálogo com os operadores;
- Contribuir para o aprimoramento das infraestruturas de mobilidade existentes e para o planejamento de sistemas de transporte público por ônibus sensível à primeira infância.

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

O ITDP Brasil entende que a mobilidade urbana exerce um papel transversal nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)⁴. Enquanto existem metas dentre os 17 objetivos que mencionam diretamente o transporte, outras incorporam a questão da mobilidade reconhecendo a importância do acesso para alcançar avanços na educação, saúde e outras necessidades básicas.

Os objetivos que mais se relacionam com a pesquisa desenvolvida aqui são:



Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todas e todos, em todas as idades.



Assegurar a educação inclusiva e equitativa e de qualidade, e promover oportunidades de aprendizagem.



Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas.



Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

⁴ Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/tema/agenda2030/>

Metodologia

Este estudo foi conduzido em duas partes. A primeira parte foi desenvolvida utilizando a técnica qualitativa de [grupo focal](#) para coletar as percepções, reações e sentimentos dos cuidadores sobre o sistema de ônibus do Recife como um todo. As discussões ocorreram entre os dias 30 de outubro e 1 de novembro de 2019 com quatro grupos diferentes formados por cerca de 10 pessoas cada. Cada grupo discutiu por cerca de uma hora e meia sobre os temas apresentados. Todas as reuniões foram gravadas e transcritas, e as identidades dos participantes foram preservadas ao longo do processo. Esta foi a mesma metodologia utilizada no [Relatório 1](#). Os critérios do questionário de recrutamento, o perfil e a composição de cada grupo e o roteiro de entrevista estão presentes no mesmo.

A segunda parte deste estudo teve como foco identificar e avaliar a [transversalidade de políticas de primeira infância](#) entre especialistas, técnicos, gestores e operadores de diferentes órgãos quanto ao alinhamento de estratégias internas de políticas atrelada à mobilidade da primeira infância com os desejos e necessidades de bebês, crianças e seus cuidadores. Neste sentido, os seguintes eixos orientaram a análise:

- Mapeamento do conhecimento a respeito das oportunidades e obstáculos identificadas pelos atores entrevistados quanto ao tema de mobilidade e primeira infância. A partir de entrevistas, buscou-se identificar se estes atores possuem conhecimento a respeito das necessidades e desejos da primeira infância e se este conhecimento está alinhado com o que foi encontrado nas pesquisas de grupo focal e no levantamento de campo realizados;
- Identificar como os atores entrevistados lidam com as oportunidades e obstáculos, isto é, quais as ações praticadas por eles para identificar, entender e considerar esses aspectos nos projetos e estratégias desenhadas. O objetivo é investigar os métodos utilizados pelos atores entrevistados para atender as oportunidades ou mitigar os desafios encontrados nas atividades, projetos e estratégias de mobilidade urbana elaboradas;
- Analisar a atuação dos atores entrevistados em relação a outros órgãos ou instituições que possuem atividades, projetos ou perspectivas complementares. O escopo aqui é identificar o diálogo entre diferentes setores e órgãos que poderiam colaborar nas oportunidades e nos obstáculos que os atores enfrentam para considerar a perspectiva da primeira infância em seus projetos e estratégias de mobilidade urbana.

As entrevistas semiestruturadas foram realizadas por videoconferência entre os dias 20 de julho e 5 de agosto, guiadas por um roteiro pré-estabelecido que auxiliou no transcorrer da conversa. Cada entrevista durou cerca de uma hora. Os atores entrevistados e o roteiro de perguntas podem ser encontrados no [Anexo 1](#) e [Anexo 2](#) respectivamente.

A partir da análise das respostas sobre os eixos acima, foram elaboradas recomendações com o propósito de auxiliar os especialistas, técnicos e gestores na concepção de estratégias integradas, sensíveis à primeira infância, para o aprimoramento da mobilidade urbana de bebês, crianças e cuidadores, com maior sinergia entre diferentes órgãos do poder público.

1 A perspectiva dos cuidadores sobre o sistema de ônibus

De um modo geral, a percepção dos cuidadores é bastante **negativa** quando se fala de transporte público por ônibus, sendo ainda potencializada quando envolve o transporte de crianças, grávidas e pessoas idosas. Os participantes reprovam o sistema de transporte público por ônibus em diversos quesitos. No [Relatório 1](#) abordamos as questões atreladas aos pontos de ônibus - a infraestrutura, a localização e o conforto. Neste capítulo iremos apresentar as percepções dos cuidadores nos momentos [pré e pós embarque](#) e [durante a viagem](#), bem como as [crianças reagem durante as viagens](#).

1.1 As decisões antes e depois do embarque

A entrada nos veículos é uma das primeiras barreiras sentidas. Os cuidadores se referem à altura dos degraus, à distância entre o ônibus e a calçada, às catracas e ao comportamento dos motoristas - que não têm paciência para aguardar o embarque de todos os passageiros. Cuidadores acompanhados pelas crianças são particularmente penalizados nessa situação de embarque.

*“Você está subindo e não tem nem onde segurar, tem que ser uma pilota, segurar o menino e a bolsa e não tem como se segurar porque ele (o motorista) não espera, **colocou o primeiro pé, subiu, ele já está fechando a porta.**”*

“Tem que avisar o motorista e isso dificulta por conta das pessoas que estão em pé. A gente já vai gritando, ‘vai descer criança’, porque senão eles não veem que tem criança.”

“O degrau é alto e para passar na catraca, eu acho muito estreita. A menina fica prensada e você tem que ter cuidado com a perninha dela para não machucar e alguém sempre ajuda segurando do lado de lá para passar, mas sempre tem que contar com quem esteja do outro lado para ajudar, é horrível.”

Adequar as rotinas e se programar com antecedência é uma necessidade para efetuar os deslocamentos de ônibus com as crianças. Quando o foco é o serviço, os cuidadores apontam que utilizar o sistema de ônibus para realizar seus deslocamentos é **extremamente penoso**.

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

“Se eu for sair com o meu filho eu tenho que me programar 2-3 horas para poder esperar um ônibus e se esse ônibus vier lotado, me permitir esperar um próximo ônibus e assim vai.”

Ao sair de casa o cuidador também se planeja para entender o gasto diário que terá com o transporte: os trajetos que precisam ser feitos, a quantidade de ônibus que precisam pegar e, da existência ou não, de integração tarifária. O preço da passagem, considerado alto, tem grande o impacto no orçamento familiar.

“Agora é cinco reais, até para ir ali e voltar vou gastar 20 reais. Para muita gente 20 reais não é nada, mas para quem não tem 20 reais é muita coisa e, principalmente, para quem está com criança, é outra maior ainda, então é complicado.”

“Sabe quanto que é uma passagem? R\$ 4,70. Eu acho um absurdo e ainda tem que pagar para a criança (dependendo da idade) sendo que às vezes os trajetos não são nem 10 minutos.”

Em certos casos os cuidadores precisam optar e fazer escolhas entre comprar uma comida ou algo para fazer um pequeno agrado para as crianças e gastar o dinheiro com a passagem de ônibus.

“Ou pagava a passagem ou o pão, porque eu não vou deixar de comprar biscoito para meu filho para pagar duas passagens que dá sete reais. Prefiro ficar em casa mesmo e pegar os sete reais e comprar um biscoito para meu filho lanchar.”

São bastante frequentes os relatos sobre o impacto do custo da passagem na mobilidade das crianças e de seus cuidadores. Eles por vezes deixam de ir a parques distantes, de ir à praia nos finais de semana, ou de sair com toda a família para passear fora do bairro. O custo do transporte acaba restringindo as possibilidades de inclusão e de acesso a locais de lazer e cultura.

“São oito passagens, quatro para ir e quatro para voltar. O dinheiro da passagem deveria servir para a gente usar com a criança. Levar para mostrar alguma coisa, vamos supor, ir para Boa Viagem, ir para o parque diferente, o Jaqueira, ir para Olinda, mostrar aquelas partes, aquela área dali também que tem muita coisa bonita.”

“A criança de seis anos as empresas já te cobram. Minha menina já vai ter que pagar passagem e não pago não, meu amigo, porque é um absurdo. Você já não tem lazer e quando sai com a esposa paga a sua, a da esposa e aí tem minha criança de nove anos, a minha menina não vai pagar, tem que sobrar para uma pipoca, uma água.”

“Quem mora no Bonifácio para vir para a Avenida Norte tem que vir caminhando, a gente não vai pegar três paradas, dá só três paradas para pagar R\$ 3,45, é o dinheiro do café e do pão.”

Para minimizar os altos gastos com passagens, os cuidadores completam os trajetos a pé, evitam o sistema de ônibus para trajetos curtos (duas a três paradas) ou deixam os pequenos em casa. A falta de integração entre as linhas é um tema que causa indignação, pelos reconhecidos impactos no tempo de deslocamento, no número de trocas que precisam ser feitas e no custo com o transporte público.

“A população que tem menos (dinheiro) vai ter que pagar 2-3 passagens”.

“Seria uma grande vitória se pelo menos conseguisse, era um direito nosso que tiraram, de o ônibus ser uma linha direta para Boa Viagem isso aí era o ideal porque foi tirado.”

“A maioria das linhas tem integração e nós não temos, isso é um absurdo. Eu trabalhei em coletivo e não concordava com isso, não aceitava.”

“O acesso, acesso mesmo, para ir para a Avenida Norte (até o ponto de ônibus) a gente anda um pedaço enorme, quem mora no topo do morro anda mais ainda porque tem que descer a ladeira e andar um pedaço.”

1.2. O conforto e a qualidade da viagem dentro do veículo

A ausência de conforto, uma vez que os cuidadores já estão dentro dos veículos, afeta sua percepção sobre o sistema de ônibus como um todo. O desafio da viagem é acentuado pelos poucos lugares reservados por lei – muitas vezes disputados com aqueles que ocupam indevidamente esses assentos – e também pelo comportamento pouco colaborativo dos passageiros que não cedem seus lugares, mesmo percebendo as dificuldades dos cuidadores e seus bebês. São bastante frequentes os relatos sobre fazer viagens em pé, com crianças no colo.

“Ninguém dá a vez, é o percurso todo com o menino no braço.”

“Eu tenho dificuldade, porque é ruim andar com uma criança de 2 anos, com 20 quilos, em um ônibus e aqui às vezes a pessoa não dá nem o lugar. Você tem que ir com a criança no braço.”

*“É uma viagem que você fica o tempo todo segurando o menino, eu não solto não porque **se frear vai eu e o menino lá para frente.**”*

O comportamento impaciente, agressivo e desrespeitoso dos motoristas – em todas as etapas do percurso – é mencionado de forma unânime em todos os grupos:

- Nem sempre param o ônibus perto do meio fio nos pontos de ônibus, o que dificulta ainda mais a subida com crianças;
- Não têm paciência no embarque dos passageiros, arrancando antes do término total do embarque e criando situações de perigo: *“eles não têm paciência, a gente está com a criança e eles já vão puxando”*;
- Não disponibilizam a porta do meio para embarque/desembarque de passageiros com crianças: *“A gente pede para abrir o meio, ele pensa que a gente não vai pagar”*;
- Têm má vontade em acionar a rampa de acesso para cadeirantes e carrinhos de bebê;
- Dirigem de forma brusca e arriscada, desrespeitando os passageiros, cuidadores e crianças: *“como estava na porta, quando ele fez a curva ali na Rodinha quase caio da porta para a rua”*;
- Não raro, são desrespeitosos com os usuários nos pontos de ônibus: *“no ponto eu dei com a mão e ele mandou eu correr, eu com uma criança correr, continuei andando quando ele abriu falou ‘da próxima vez eu vou ser grosso, eu não vou nem abrir’, na minha cara”*.

O estresse gerado pelo comportamento dos motoristas afeta não apenas o conforto durante a viagem, mas inclusive pode torná-la insegura. Para agravar a situação, do incômodo causado principalmente pela superlotação, a maioria dos veículos das linhas que utilizam não está equipada com ar condicionado. O desconforto é um fator que gera estresse tanto para o cuidador quanto para a própria criança, direta ou indiretamente.

“Eu fico segurando (a criança) viagem toda aqui, e o calor é insuportável, porque querendo ou não um corpo com o outro é um calor.”

“Geralmente os ônibus são superlotados. Quando eu subo com ele às vezes está tranquilo, mas às vezes está tão lotado, um calor danado e com um odor que geralmente deixa a criança super agitada, é terrível. Você fica tentando controlar a situação.”

1.3. Como as crianças reagem durante as viagens

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

“Os pequeninhos não entendem os problemas que os adultos têm, acham divertido.”

“Eu entro no ônibus, já tem um monte de gente, ele quer pegar no ferro, quer apitar, quer não sei o que, ele quer muita coisa numa hora só, aí está naquela agitação, dá vontade de descer e ir andando mesmo.”

“Para ela é máximo. É um passeio, não é?”

“Eu tiro pelos meus filhos, o primeiro quando andava de ônibus, Virgem Maria! Via tudo, aí de vez em quando na janelinha batia aquele vento, olhando as paisagens, e é interessante mesmo, tanto na nossa época quanto esses dias, mas ultimamente está um pouquinho complicado.”

1.4. Recomendações sobre o serviço de ônibus

O planejamento de transportes em geral busca facilitar os padrões de deslocamento pendulares, na dinâmica casa-trabalho. Entretanto, os cuidadores têm um padrão de viagens mais complexo, com viagens encadeadas e fora dos horários de maior movimento⁵. Em uma mesma viagem realizam uma série de paradas para concluir múltiplas tarefas: cuidam das crianças e outros membros da família, fazem atividades referentes ao trabalho remunerado, realizam compras de mercado e outras tarefas do trabalho doméstico. O serviço de ônibus deve ser capaz de garantir que as viagens sejam realizadas de forma segura e confortável para estes usuários.

A confiabilidade a respeito do tempo de chegada e do estado de lotação do veículo na espera no ponto de ônibus, bem como o aguardo em pé dentro do veículo para o desembarque trazem uma série de desafios e desconfortos aos usuários. Estes passam, então, a elaborar estratégias para contornar estes problemas. Um dos exemplos citados pelos cuidadores é se programar com antecedência. Além disso, essas incertezas e cada tempo extra dentro do veículo podem gerar, no cuidador, níveis de ansiedade e estresse que podem ser diretamente repassados para as crianças.

Considerando as experiências e vivências diárias de cuidadores de crianças de 0 a 3 anos de idade quanto ao sistema de ônibus, registradas nas pesquisas com grupos focais, e como isso impacta na forma como estes usuários escolhem o modo de transporte, reunimos recomendações que buscam garantir e promover uma mobilidade urbana mais adequada à primeira infância.

1.4.1. Prover maior prioridade ao serviço de ônibus

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

- Implementar faixas exclusivas e/ou prioritárias para ônibus, garantindo que este mantenha uma velocidade constante e não fique preso no congestionamento. A decisão quanto ao nível de segregação a ser utilizado é fundamental para garantir sua efetividade:
 - Em áreas muito congestionadas, onde é mais difícil destinar uma faixa do tráfego para transformá-la em faixa exclusiva ou prioritária para ônibus, recomenda-se a separação completa da via utilizando elementos de segregação física, tais como canteiro elevado, meio-fio e blocos de concreto. Esta priorização precisa vir sempre atrelada a um aprimoramento das condições de mobilidade ativa, prevendo principalmente travessias seguras para pedestres e ciclistas;
 - Em áreas menos congestionadas, recomenda-se a utilização de elementos de separação visual, tais como utilização de cores diferentes de pavimento ou uma linha pintada na via;
 - A prioridade viária deve ser sempre acompanhada de fiscalização de forma a minimizar a invasão das faixas por veículos não autorizados, especialmente para o caso de segregação visual. Recomenda-se que essa seja feita com câmeras a bordo e com policiamento constante nos pontos de violação frequente;
 - Conservar a pintura das faixas e a pavimentação das vias com prioridade para o transporte público - corredores de transporte de média e alta capacidade, vias com circulação exclusiva ou prioritárias para ônibus - de modo a garantir a manutenção da velocidade programada.
 - A poluição do ar impacta de forma significativa as crianças, podendo gerar nascimentos prematuros e doenças respiratórias. Quando os veículos mantêm uma velocidade constante e não ficam presos no congestionamento, se tornam mais eficientes, e acabam por emitir menos poluentes. Dessa forma, a implementação de faixas prioritárias deve preferencialmente considerar a proximidade com equipamentos de saúde, educação e lazer relacionadas à primeira infância.

⁵ ITDP Brasil (2017). O acesso de mulheres e crianças à cidade. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/mulheres/>. Acesso em: Maio/2020.



Figura 1. A experiência dos cuidadores em seus deslocamentos diários pela cidade afeta suas interações com as crianças, especialmente nos casos em que o sistema não foi planejado para considerar suas necessidades e desejos. A garantia de qualidade de serviço precisa ser atendida considerando esse padrão de viagens encadeadas dos cuidadores, em geral fora dos horários de pico

- Garantir a frequência e a regularidade das linhas é essencial para evitar a lotação dos veículos e atender ao conforto dos usuários, principalmente nos horários de menor movimento por conta do padrão de viagem diferenciado dos cuidadores. Sugere-se que no período diurno, de 5 às 21h, os intervalos máximos entre linhas sejam de 10 minutos para os dias úteis e de 20 minutos para os finais de semana. No período noturno, de 21h às 5h, recomenda-se que os intervalos sejam inferiores a 30 minutos;
- Promover medidas de integração operacional que forneçam informações atualizadas sobre toda a rede de transportes;
- Investir na gestão da operação do sistema de ônibus convencional para garantir regularidade, especialmente fora dos horários de pico, à noite e nos finais de semana. O uso de dados de posicionamento da frota pode auxiliar neste sentido, ao permitir avaliar a velocidade operacional por trecho e horário e fiscalizar o serviço prestado. A partir da consolidação e avaliação dos dados também é possível disponibilizar, por meio de aplicativos, informações mais precisas aos usuários quanto o horário da chegada dos veículos e seu nível de lotação.

Considerando a vulnerabilidade sentida pelos cuidadores nas viagens de ônibus realizadas, em especial as mulheres, recomenda-se que pesquisas e coleta de dados complementares e continuadas sejam feitas para avaliar a percepção sobre lotação, tempo de espera e confiabilidade do sistema. Desta forma, é possível entender a satisfação dos usuários ao longo do tempo e poder propor mudanças condizentes com a realidade. As pesquisas de percepção devem apresentar dados desagregados por gênero, raça, classe, modo de transporte e período do dia.

1.4.2. Aprimorar a integração do sistema

Para os cuidadores chegarem aos pontos de ônibus, estações ou terminais e se deslocarem até seus lugares de destino, eles podem fazer uso de outro modo de transporte. A necessidade de transbordo é geralmente associada a desconforto para o usuário, especialmente para cuidadores de crianças da primeira infância.

A integração entre diferentes linhas de um sistema de transporte por ônibus e a sua conexão com os demais modos de transportes disponíveis na cidade ou região metropolitana é essencial para melhorar a eficiência do sistema e garantir maior confiabilidade. Quando bem realizada, a integração permite expandir as possibilidades de deslocamento, contribuir para a sustentabilidade financeira do sistema de transporte público e reduzir custos para os usuários, assim como para os operadores do sistema. Logo, é essencial que o sistema de transporte público promova a possibilidade de uma integração completa e confortável, considerando aspectos físicos, operacionais e tarifários.

- Medidas de integração tarifária dentro do sistema de transporte público por ônibus e com outros modos de transporte para facilitar o pagamento de tarifas:

- Permitir a utilização de um bilhete único ou cartão comum de acesso ao sistema de transporte como um todo. A realização de pagamento ao entrar no veículo pode ser muito estressante para o cuidador que está com uma criança de colo e ainda acompanhado por uma série de mercadorias, brinquedos, mamadeira e outros objetos. A inserção de crédito no bilhete prévio ao embarque facilita a realização de viagens encadeadas e permite que os cuidadores tenham mais tempo para interações positivas com as crianças. O acesso aos serviços com o mesmo meio tarifário facilita a ampla utilização do sistema de transporte, quer seja pelo transbordo para outra linha dentro do sistema de ônibus metropolitano, para linhas convencionais, ou para sistemas de bicicleta compartilhada;



Figura 2. A utilização de cartão de acesso ao transporte público para crianças facilita o embarque ao veículo com segurança, sem a necessidade da passagem delas por cima ou por baixo da catraca. Fonte da Imagem: Bilheteinho®, Prefeitura de Fortaleza



Figura 3. O uso de um único bilhete no acesso a diferentes modos de transporte facilita a realização de viagens encadeadas e a integração com outros modos de transporte. Fonte da Imagem: Unimed

- Estabelecer políticas tarifárias para diminuir o impacto financeiro da integração no orçamento familiar. Os encargos financeiros aumentam o estresse do cuidador e reduzem as oportunidades para que proporcionem interações com as crianças. As políticas tarifárias podem englobar:

- Aplicação de descontos por uma janela de tempo de pelo menos duas horas conforme o uso de diferentes modos de transporte, ou eliminando pagamentos adicionais na 2ª ou 3ª perna. Dessa forma, reduz os custos e auxilia no encadeamento de viagens;
- Subsídios e descontos direcionados à pessoas de baixa renda, principalmente para pais e mães de crianças pequenas que precisam acompanhá-las até os equipamentos públicos de saúde e educação;
- Gratuidade para crianças até determinada faixa etária, principalmente para crianças na idade da primeira infância, até os 6 anos de idade, por terem sua mobilidade dependente dos cuidadores;
- Adoção de tarifas diferenciadas fora do horário de maior movimento, isso pode contribuir e facilitar com as viagens encadeadas realizadas em diferentes horários pelos cuidadores.

* Cartão de acesso e gratuidade para crianças de até 7 anos de idade ao sistema de transporte público. Para mais informações, acesse: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/bilheteinho-garante-gratuidade-nos-coletivos-a-criancas-de-fortaleza>

- Garantir o acesso às informações tarifárias de cada linha e descontos existentes através de campanhas de divulgação e no site institucional do sistema.
- Estas medidas devem ser acompanhadas de transparência dos dados entre operadores e poder público para garantia de um gerenciamento e monitoramento dos impactos tarifários do modelo desenhado.



Figura 4. Os cuidadores geralmente combinam várias viagens em uma. É essencial que o sistema de transporte facilite estas trocas por meio de políticas de tarifárias para não penalizar esses usuários. A tarifa nivelada, também conhecida como fare capping⁷, é um bom exemplo neste sentido, ao permitir que o usuário realize diversas viagens e pague a tarifa mais baixa possível

- Medidas operacionais que visem planejar, coordenar e comunicar, de forma eficiente, informações sobre os serviços e funcionamento do sistema para que os usuários possam realizar integrações minimizando potenciais custos e tempo de viagem:

- Garantir a compatibilidade e complementaridade de horários entre diferentes linhas e modos de transporte, principalmente nas estações e terminais de integração;
- Adequar horários dos diversos serviços presentes dentro do sistema, tanto municipal quanto metropolitano;
- Fornecer informações atualizadas sobre toda a rede de transportes. A disponibilização de informações quanto ao horário de funcionamento, intervalos e linhas presentes no sistema devem estar presentes nos pontos de ônibus e nos terminais de integração, bem como nos aplicativos e sites institucionais do sistema;
- Estabelecer assentos prioritários para as crianças, seus cuidadores e gestantes permite que eles tenham momentos e espaço para descansar, interagir e atender a outras necessidades que possam surgir durante a viagem.

⁷ O sistema coleta informações das viagens realizadas pelos usuários, contabilizando a quantidade de vezes que ele entrou no sistema e para de cobrar uma vez que este atingir o custo de um vale diário, semanal ou mensal. Para mais informações, acesse: <https://tfl.gov.uk/fares/find-fares/tube-and-rail-fares/pay-as-you-go-caps>



Figura 5. Os cuidadores, diferentemente de um passageiro com padrão pendular de viagem, visitam vários destinos para realizar suas atividades. A sinalização e a informação quanto ao sistema é fundamental para o planejamento das viagens e pode reduzir o estresse associado à viagem e à transferências

- Medidas de integração física com infraestruturas que reduzam as distâncias necessárias para trocas de modos ou linhas de transporte com condições seguras nas transferências. Os pontos de transferência física devem ser dimensionados corretamente de modo a não exigir que os cuidadores saiam totalmente do sistema ou tenham que percorrer distâncias no trajeto que possam agregar algum tipo de desconforto ou risco aos cuidadores e às crianças.

- Localizar pontos de transbordo com uma distância curta de caminhada entre si e contemplado com uma infraestrutura contínua que apresente cobertura contra intempéries em todo o seu percurso, permitindo conectar plataformas ou estações sem necessidade do usuário atravessar vias de circulação no caminho;

- Implementar, nos pontos de transbordo, orientações e informações acessíveis para facilitar esse trajeto;

- Garantir a presença de instalações públicas em terminais e estações de transbordo. Lixeiras, bancos para descanso, banheiros e trocadores públicos são essenciais para garantir aos cuidadores segurança, conforto e espaços para o cuidado e atendimento às necessidades das crianças;

- Apresentar elementos lúdicos ao mobiliário público e os espaços internos aos terminais e estações de transbordo. Esses elementos buscam atrair, despertar ou aguçar a curiosidade das crianças, podendo ser compostos pela presença de cores e texturas em muros, em bancos, no chão ou em objetos presentes nas calçadas, escadas ou pontos de ônibus, e na presença de vegetação de baixo porte e paisagismos.



Figura 6. A presença de serviços como farmácias populares em terminais, ou a existência de instalações como banheiros e trocadores públicos em estações reduzem o potencial estresse de transbordos e espera pelo veículo, além de reduzir o número de viagens dos cuidadores. Fonte da Imagem: Fortalbus



Figura 7. As áreas de integração ou de embarque precisam ser espaços vibrantes. O aguardo pelo veículo pode ser uma oportunidade de descanso e de interação entre o cuidador e a criança. Para isso, é essencial que esses espaços sejam limpos e que elementos interativos e estimulantes estejam presentes. Fonte da Imagem: Prefeitura de Boa Vista

Cabe ressaltar, que para garantir uma integração plena e eficiente do sistema deve-se realizar uma [articulação institucional](#) entre diversos órgãos responsáveis pela governança e operação dos diferentes modos de transporte.

1.4.3. Garantir treinamento da equipe

O serviço de qualquer sistema de transporte público deve sempre considerar as interações entre equipe e usuários, feitas regularmente no dia a dia. Cobradores, motoristas, bilheteiros e seguranças presentes nos veículos, estações e terminais tratam diariamente milhares de passageiros. Nas entrevistas feitas com os grupos focais alguns aspectos foram amplamente mencionados quando se trata do embarque e desembarque do veículo - o conjunto de ônibus superlotado, a ausência de respeito à preferência de assento pelos outros passageiros e o comportamento agressivo dos motoristas.



Figura 8. Um comportamento amigável dos funcionários que trabalham diretamente com os usuários e a garantia de sua presença nos locais de embarque são fundamentais para o estabelecimento de um ambiente positivo, e para garantir que as viagens sejam realizadas de maneira segura e confortável. A insegurança por parte dos cuidadores pode impedir a oportunidade de interações positivas com as crianças e gerar estresse

O tipo de interação entre usuários e a equipe prestadora de serviços pode afetar significativamente a forma como os cuidadores vão perceber o sistema e optar pelo modo de transporte a ser utilizado. Dessa forma, recomenda-se:

- Estabelecer protocolos para facilitar o acesso de cuidadores - para garantir maior proximidade entre o meio-fio e o veículo nos pontos de embarque ou dar suporte à passagem do cuidador com a criança pela catraca por exemplo - e especificar mecanismos para relatar incidentes de segurança - como botões de pânico, acionamento de funcionários ou de câmeras;
- Padronizar o conteúdo e a exigência de treinamento obrigatório da equipe, em especial dos motoristas, com foco na articulação com os usuários. O comportamento pode ser inclusive reforçado positivamente ou reprimido por meio de incentivos financeiros. Também deve-se prover treinamento especializado à equipe técnica para assegurar que o monitoramento e gestão do sistema sejam realizados de forma eficiente e adequada;
- Manter agentes de fiscalização e de suporte em terminais e plataformas de transbordo para garantir a organização e respeito às filas de embarque, especialmente nos horários de pico;
- Considerar, nas atividades de formação e capacitação, a compreensão e a sensibilidade às ações que mais impactam usuárias, cuidadores de crianças pequenas e pessoas com mobilidade reduzida, de modo a superar as limitações e obstáculos encontrados por estes nos deslocamentos por transporte público.
 - Motoristas devem estar conscientes do potencial apoio e aguardo para o embarque e desembarque seguro de deficientes e cuidadores de crianças pequenas. Ao atender estas necessidades, será possível mitigar potenciais riscos e tornar o embarque ao veículo mais rápido, podendo inclusive diminuir a superlotação do sistema;
 - Desenvolver e implementar programa de enfrentamento à violência contra mulher nos transportes e promover campanhas permanentes e continuadas, elaboradas com a participação da sociedade civil organizada.

Para garantir que a capacitação e treinamento estejam condizentes com as necessidades dos usuários, recomenda-se que os contratos dos sistemas estipulem a obrigatoriedade destes treinamentos e que avaliações de percepção e de desempenho sejam realizadas em caráter regular. Estas devem sempre que possível apresentar dados desagregados por gênero, segundo a raça, renda e período do dia.

1.4.4. Medidas para adequação da frota

Adequações na frota podem garantir maior conforto, segurança e eficiência na utilização diária dos sistemas. Em terminais, estações e pontos de ônibus, o embarque nivelado no veículo é crucial para facilitar a entrada e saída de cuidadores com itens grandes ou viajando com bebês e crianças pequenas. Embora a capacitação dos motoristas seja essencial, não deve ser a única medida. Um motorista capacitado pode, por exemplo, melhorar a experiência de embarque e desembarque ao aproximar o veículo da plataforma ou meio fio, reduzindo o vão de acesso ao veículo, ou aguardar o tempo de embarque e desembarque de cuidadores, crianças e idosos.

No entanto, uma medida mais efetiva e de longo prazo que pode contribuir ainda mais é a adoção de veículos com piso rebaixado. A presença de degraus, mencionada como um desafio nos grupos focais, pode trazer riscos significativos para a segurança dos passageiros, além de contribuir para o aumento do tempo de viagem.

Outro elemento que impacta o dia a dia dos usuários e pode ser considerado nas medidas de adequação da frota são a poluição do ar e a poluição sonora. As emissões de poluentes pelo setor de transportes pode agravar ou gerar uma série de problemas de saúde à gestantes, bebês e crianças. Doenças respiratórias, crescimento pulmonar prejudicado e nascimentos prematuros são alguns dos riscos que crianças correm com a poluição do ar⁸. A poluição sonora também afeta o desenvolvimento da primeira infância, com riscos relacionados à redução da função cognitiva, incapacidade de concentração e aumento da sensação de nervosismo e desamparo em bebês e crianças pequenas⁹.

⁸ Organização Mundial da Saúde (2017). Inheriting a sustainable world? Atlas on children's health and the environment. Disponível em: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/254677/1/9789241511773-eng.pdf>

⁹ VIET, S. et al. (2014). Assessment of Noise Exposure to Children: Considerations for the National Children's Study. *Journal of pregnancy and child health* vol. 1.



Figura 9. A poluição do ar e sonora provocada pelos veículos pode trazer uma série de consequências significativas no desenvolvimento infantil. É de suma importância que ambientes de permanência de crianças, principalmente de 0 a 3 anos, estejam protegidos deste tipo de poluição. Local: Shanghai, China. Fonte da Imagem: CNN

Para mudanças mais efetivas que tragam reduções mais significativas quanto à emissão de poluentes e ruídos, sugere-se a substituição da frota por veículos menos poluentes. Para tal, deve-se considerar na revisão dos contratos com as empresas operadoras a exigência de renovação obrigatória e regular da frota. Essa deve ser feita prioritariamente a partir dos veículos mais antigos e de tecnologia veicular mais ultrapassada, que potencialmente produzem mais ruídos e maior emissão de gases nocivos ao meio ambiente e à saúde da população. Sugere-se que a renovação seja feita preferencialmente por veículos de zero emissão com piso rebaixado, como veículos elétricos. Além disso, para que a transição seja feita de modo eficiente buscando atingir os objetivos de redução da poluição do ar e sonora, deve-se prever inspeções regulares para monitoramento e fiscalização para questões de ruídos e emissões de poluentes - penalizando os operadores quando os veículos não estiverem de acordo com os parâmetros estabelecidos.



Figura 10. Os ônibus elétricos tornam as viagens mais confortáveis e seguras para os usuários, pois são mais silenciosos, estáveis, de piso baixo e com melhor desempenho térmico para passageiros e condutores. Local: Bauru. Fonte da Imagem: 94FM



Figura 11. No Brasil, São Paulo é a cidade que mais tem avançado na incorporação de ônibus de zero emissões. A adoção da Lei do Clima em 2018 teve papel fundamental ao estabelecer metas para reduzir as emissões em totalidade ao contrato de concessão. Fonte da Imagem: BYD

2 Transversalidade de políticas de primeira infância

A mobilidade urbana é um tema que envolve ações integradas de políticas e projetos acerca do espaço público e dos modos de transporte que o compõe. Garantir a mobilidade urbana mais sensível e adequada à primeira infância significa planejar, executar, monitorar e avaliar iniciativas coordenadas e transversais. Neste capítulo iremos apresentar o [conhecimento dos atores a respeito dos desafios na mobilidade da primeira infância](#), as [iniciativas e projetos ligados ao tema](#) e como se dá a [articulação intersetorial para o planejamento e implementação destes projetos](#) de modo a atender este objetivo.

2.1. Percepção sobre desafios na mobilidade da primeira infância

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

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

“Não adianta você ter uma creche escola excelente, muito bem equipada, com gente preparada, se o caminho daquela criança e daquele cuidador da casa dele para a creche não é amigável para a criança. Então é fundamental olhar para estas infraestruturas.”

“Quando você tem calçadas planas, seguras, você evita o risco de acidente de queda, quando você tem o corrimão na escadaria também. A prevenção de queda e atropelamento é essencial e diretamente ligada à saúde. Quando as pessoas têm um local correto para andar, elas não precisam andar no meio da rua.”

“Nos morros por exemplo tem muita ladeira, tem muitas ruas íngremes, e são um esforço enorme para aquele pessoal se deslocar. Quando chove, pior ainda.”

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

“Algumas mães levam os filhos de bicicleta, eu não sei a quantidade, não é grande, mas existe, então é para ser cuidado também.”

“A ciclovia de lazer é uma forma da criança começar a aprender a andar de bicicleta na rua. Então, isso, eu acho que é uma coisa legal para a primeira infância. Começa a mostrar quais são os cuidados que ela precisa ter.”

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

“Um abrigo de ônibus tem muita importância para quem anda de ônibus, ele é, como o nome diz, o abrigo onde a pessoa fica. Às vezes as pessoas ficam um bom tempo ali, com chuva, sol, calor e frio, então, ele tem que ser confortável e tem que ser amigável para as crianças.”

“A minha percepção é que a utilização do transporte público pelos cuidadores e pelas próprias crianças é muito pequena em função de você ter na área onde você mora (acessível a pé) todos os serviços essenciais (como equipamentos de lazer, saúde e educação).”

“E ao longo dos caminhos tem as paradas de ônibus, tem umas que são vergonhosas, tem umas que tem um buraco dentro da parada. Então você devia ter um protocolo, a parada de ônibus tem que ser mantida, sem nenhuma dificuldade de acesso a ela e ter mesmo 200 m para cá e 200 m para lá de calçadas bem estruturadas. Devia ser um protocolo e com período curto para os governos cumprirem isso e a manutenção.”

Entretanto, quando questionados diretamente sobre os sistemas de ônibus, alguns atores relatam a sensação de insegurança e desconforto na realização de viagens de transporte público com crianças e a importância do transporte complementar¹⁰ como solução para os obstáculos presentes na mobilidade a pé, principalmente para os cuidadores e mulheres.

“Acho que a Prefeitura está investindo muito, por exemplo, em calçada, em implantação de ciclovia, sabe? Nessa parte mais que é do poder dela. Mas transporte público é realmente meio assustador de você deixar uma criança usar sozinha ou até mesmo acompanhada.”

“Minha percepção é de que nem sempre o transporte coletivo é de fácil acesso. As linhas nem sempre contam com a segurança e o conforto adequado. Se a gente desenvolver melhor isso, pensando no adulto e também na criança, talvez isso possa reforçar o seu uso. Por que muitas vezes (o cuidador) vai descer uma escadaria, vai pegar um ônibus e no final ainda vai caminhar um trecho. Essa viagem precisa ser aprimorada.”

“Os motoristas dessas linhas (do transporte complementar) dizem o seguinte: ‘a gente às vezes funciona como transporte escolar’, porque como é de graça e às vezes é em região de morro, a mãe bota a criança naquela van e fala para o motorista: ‘olha, deixa ela na escola tal’ e aí eles descem aquela ladeira e deixam a criança. Então ele acaba funcionando mesmo como isso, é de fato uma possibilidade olhar para esse serviço com o olhar da primeira infância, porque tem essa potencialidade.”

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

“O caminho pode servir de possibilidade de interação - humana, de lazer, de brincadeira - que muitas vezes deixam memórias afetivas para o resto da vida para essa criança. Então se de certa forma esse momento que a gente está vivendo influenciar e reforçar um pouco mais os prazeres de se deslocar a pé ou de bicicleta acredito que vai ser melhor.”

“Você desenvolve na criança o sentido de pertencimento. Ela tem que sair de casa e andar em uma rua com calçada e que tenha um controle do trânsito (...) que permita a essa criança um sentimento de que a cidade pertence à ela. Isso é muito importante porque você vai criando nessa geração, uma outra conexão, mais saudável, com a cidade e com o próprio cidadão.”

¹⁰ O [Serviço de Transporte Complementar de Passageiros](#) é gerido pelo Município de Recife e oferece linhas alimentadoras com serviços gratuitos dentro dos bairros e em áreas de relevo acidentada, como regiões de morro, que não são atendidas pelo transporte metropolitano. Ao todo, 18 linhas estão em operação, beneficiando cerca de 40 comunidades.

2.2. Iniciativas e projetos ligados ao tema

Em sinergia com a percepção dos principais desafios mencionados pelos entrevistados, as iniciativas e projetos relacionados à primeira infância já realizados e em andamento no Recife priorizam a requalificação de trajetos para facilitar a caminhabilidade. Falar de primeira infância para estes atores é falar de acesso aos equipamentos públicos de saúde, educação e assistência social. Os projetos de “Requalificação de calçadas” e o de “Caminhos para a escola” foram os mais enfatizados, seguido de iniciativas de “Educação para o trânsito”. A representante da Secretaria da Saúde foi a única a destacar como iniciativa para a primeira infância a requalificação de espaços públicos como ação para estimular o olhar da criança.

“Fizeram no local (em frente a um posto de saúde no Morro da Conceição), umas figuras lúdicas pintadas no chão. É impressionante, o quanto as crianças passaram a frequentar aquele local por ter uma amarelinha. É uma pintura lúdica que a gente pode achar que é muito simples, mas que isso muda muito a vida de uma criança.”

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

“Eu acho que a gente nunca se preocupou com isso, sendo bem franco, a gente nunca fez nenhuma iniciativa. É uma pergunta difícil de responder por isso, porque eu não consigo enxergar essa correlação entre transporte público e primeira infância.”

“Quanto mais faixa azul, menos tempo as pessoas passam dentro do ônibus, a frequência reduz o intervalo entre ônibus já que a velocidade dele fica maior. Então eu acho que a prioridade viária poderia ajudar muito, muito mesmo a todos.”

“Isso (a implantação de faixa prioritária) aumenta, e muito, a velocidade dos ônibus e o conforto de quem está andando. É claro que isso reflete na qualidade da locomoção das crianças e de seus cuidadores, não é uma ação que é específica para a criança, mas afeta e é fundamental para a primeira infância.”

O anseio de ampliação das ações nas entrevistas evidencia uma ascendente consciência da importância de desenhar mais iniciativas que tratem da mobilidade na primeira infância. Ao falar sobre projetos e iniciativas futuras quanto à mobilidade, e principalmente a respeito do sistema de ônibus, as incertezas e desafios impostos pela pandemia são amplamente mencionados. Um olhar mais sensível às mulheres e aos cuidadores ao desenhar políticas e ações relacionadas ao transporte público foi mencionado nas entrevistas como desejo futuro para iniciativas que estavam começando a ser desenhadas e precisaram ser paradas por medidas de contenção da pandemia de Covid-19.

“Uma coisa que a gente começou a fazer no início do ano eram ações para melhoria da mobilidade na região metropolitana. Pensamos que isso poderia contribuir acessoriamente para facilitar o deslocamento das mulheres, que são as principais responsáveis em geral pelo cuidado das crianças e dos idosos. Também em discussão estavam ações para adoção de uma tarifa diferenciada - mais baixa fora do horário de pico. Porque pela situação de renda da maior parte da população existem pessoas que não se deslocam porque não tem o dinheiro da passagem mesmo.”

Neste contexto, as crianças que estão na primeira infância são apontadas como diretamente afetadas. Para o transporte público, há uma preocupação quanto à reestruturação do sistema para garantir o serviço com segurança e sem aumentar os deslocamentos a pé para acessá-lo.

“Se a pessoa antes se deslocava cerca de 300 metros até um ponto de ônibus, com as mudanças operacionais feitas, ela passou a ter que se deslocar até 1 km ou mais. Principalmente em áreas de morro que são situações extremamente difíceis. A gente às vezes imagina ‘é pouca coisa’, mas em morro é você subir e descer escadaria, não é simples. E se você tiver andando um pouco com a criança, aí que é mais complicado ainda, tá?”

Para a mobilidade ativa há uma preocupação em manter e aumentar as iniciativas para implantação de infraestruturas seguras. Além disso, essa situação também é enxergada como oportunidade de incentivar o uso da caminhada e da bicicleta, por exemplo, oferecendo alternativas aos efeitos da pandemia nas crianças pequenas, que tiveram restrições em seus espaços de interação social e de construção capacitiva.

“Tem que ver como uma oportunidade; podemos influenciar positivamente, reforçar e ampliar esse hábito de ir a pé ou de bicicleta para as escolas é melhor porque a gente vai ter uma ampliação da relação entre a criança com a cidade.”

“É preciso facilitar o acesso da criança, e até mesmo do adulto, para esses equipamentos - quer seja para a escola, creche ou parque - você tem que trabalhar as calçadas e o governo tem dado essas respostas, mas falta muito a fazer.”

“A classe menos favorecida vai continuar se deslocando como ela hoje se desloca, ela vai geralmente a pé para a escola, as escolas municipais são muito próximas de suas moradias, então a gente precisa continuar e aumentar a atenção de melhorar as infraestruturas.”

2.3. Articulação intersetorial

A Prefeitura tem como um dos principais focos da gestão a agenda da primeira infância, conforme mencionado nas entrevistas realizadas. Comum também nas falas dos atores entrevistados é a percepção da transversalidade da temática de primeira infância. Estes apontam a importância de diálogos e trocas entre diferentes setores, tanto do poder público quanto privado, para garantia de iniciativas mais holísticas que permitam deslocamentos adequados e sensíveis aos desejos e necessidades da primeira infância.

“São tantas questões que você pode precisa atacar, que é necessário um trabalho mais articulado e amplo, com determinação para dar passos mais significativos. (...) Assim, de uma forma mais ampla, a ser considerado nas ações de todos os Secretários e de todas as Secretarias.”

Porém, as ações com participação da Secretaria da Primeira Infância diretamente voltadas à mobilidade urbana parecem retraídas e mais internalizadas dentro de secretarias específicas. Apesar de existirem reuniões de monitoramento da Prefeitura que envolvem múltiplos atores, esta foi citada apenas por um dos atores entrevistados. A interlocução para atividades direcionadas à mobilidade na primeira infância é bastante tímida na percepção da maioria dos entrevistados e ainda mais restrita quando se trata especificamente de transporte público.

“O Prefeito determinou a primeira infância como um dos focos da gestão, então temos uma reunião semanal de monitoramento de ações das diferentes secretarias, onde entram também todas as frentes de ação sobre primeira infância.”

“Existe ainda esse caminho de maturidade. É natural que as áreas inicialmente ativadas com a Primeira Infância sejam as áreas diretamente ligadas ao assunto que é educação, assistência social e saúde, mas essas outras demandam uma sensibilização maior também.”

“Nós temos um setor de engenharia só para a educação em que a gente pode cuidar disso, do portão da escola para dentro e olhe lá. Agora fora da escola, aí tem outros órgãos e outras empresas e aí aparecem as dificuldades.”

“Como é que a gente pode melhorar no território que a gente atua a mobilidade para aqueles usuários que vivem ali? Eu acho que esse ponto é o ponto que temos que focar. Até temos iniciativas, mas são tímidas ainda. Temos que ter uma atuação mais ativa para isso.”

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

“A gente vai aperfeiçoar ainda mais (em iniciativas para aprimorar a mobilidade da primeira infância). O pontapé inicial já foi dado, estar fazendo isso não de forma isolada, mas realmente precisamos melhorar a interação com as diferentes instâncias e Secretarias, por exemplo, e também, principalmente, com a população.”

“A recuperação de calçadas por onde passa o transporte público certamente levará a uma maior quantidade de pessoas a usarem esse transporte. Precisamos pensar cada vez mais em ações coordenadas.”

“Eu imagino que o sistema vai ter que ser reinventado, que o transporte público precisa ser reinventado, mas eu não sei qual seria essa reinvenção.”

“Nós da Secretaria da Educação nunca tivemos um olhar muito focado em mobilidade. A agenda de educação especial e de inclusão de pessoas com deficiência chegou mais forte para gente. Mas agora está na hora da gente cuidar melhor da mobilidade.”

Ampliar estas iniciativas demanda uma explícita consideração das necessidades das crianças e seus cuidadores no planejamento urbano e no desenho de políticas públicas, exigindo, inclusive, diálogos mais efetivos entre secretarias de âmbitos municipais e estaduais. Entretanto, articulações deste porte pensadas para médio e longo prazo, demandam tempo e, conseqüentemente, continuidade política para que sejam implementadas com maior efetividade.

“As iniciativas não podem ser somente porque esse governo quis ou o outro vai querer. Tem que iniciar a estratégia de uma forma bem determinada, constando dentro de uma lei. Se é para ter um caminho, está assegurado.”

2.4. Recomendações para transversalidade de políticas de primeira infância

O caminho para ações que garantam o aprimoramento da mobilidade da primeira infância é complexo e multidisciplinar. Contempla integração em diversos níveis de governo, intercâmbio contínuo de informações e práticas, capacidade de inovação e, sobretudo, uma articulação intersetorial sólida capaz de prever a transversalidade das políticas, projetos e iniciativas.

Considerando os resultados encontrados nas entrevistas semi-estruturadas realizadas com atores-chave do poder público e operadores, bem como as experiências e vivências diárias de cuidadores de crianças de 0 a 3 anos de idade registrada nas pesquisas com grupos focais, reunimos neste capítulo recomendações para tornar as iniciativas relativas à mobilidade urbana na primeira infância transversais, efetivas e eficientes. Neste sentido, os principais focos são:

1. Fortalecimento dos conhecimentos técnicos;
2. Consolidação das abordagens integradas;
3. Garantia da continuidade política das iniciativas.

2.4.1. Fortalecimento dos conhecimentos técnicos

O planejamento, implementação, monitoramento e avaliação de políticas e projetos, principalmente aqueles tão sistêmicos quanto os que olham para a mobilidade na primeira infância, exigem o aprimoramento contínuo de conhecimentos técnicos. Para alcançar esse cenário desejado, recomenda-se:

- Realizar capacitações contínuas de técnicos e especialistas quanto ao tema para promover o alinhamento de visão e conceitos, bem como avaliar oportunidades e desafios que colaboram para o desenvolvimento de cidades mais sensíveis à primeira infância. O conhecimento e o embasamento de soluções técnicas, além de facilitar o uso eficiente de recursos humanos e financeiros para as iniciativas, podem auxiliar na comunicação com a população quanto aos benefícios e justificativas das ações;
- Considerar pesquisas continuadas de percepção dos cuidadores para garantir que os conhecimentos e capacitações existentes estejam em acordo com as necessidades e desejos apontados por eles. Transformar a percepção em dados e indicadores que possam ser monitorados periodicamente, desagregando sempre que possível por gênero, raça, renda, modo de transporte e período do dia;
- Garantir e fortalecer a capacidade técnica para a consolidação e análise de dados. Soluções técnicas e pioneiras estão em contínuo crescimento e atualização, a capacitação de técnicos e especialistas na análise de dados e uso de novas tecnologias pode subsidiar melhores intervenções. O funcionamento dos sistemas de transporte - sejam eles sistemas de ônibus, BRT, bicicletas compartilhadas ou automóveis - geram uma série de informações que podem ser aplicadas na gestão, monitoramento e avaliação destes sistemas. Porém, as tecnologias existentes e os dados coletados só podem ser úteis caso sejam analisados e processados de forma adequada;
- Mobilizar equipes multidisciplinares e diversas para garantir e fomentar trocas e compartilhamento de experiências de diferentes setores, percepções e conhecimentos. Neste sentido, é fundamental garantir a representação paritária quanto ao gênero e raça. O município de Recife já possui uma série de instituições que atuam com projetos inovadores - a Agência Recife para Inovação e Estratégia (ARIES), o Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (ICPS) e o Porto Digital, mas é necessário envolver também cada um deles nessas trocas, para enriquecer e otimizar recursos e tempo durante o processo de planejamento.



Figura 12. Atividades de capacitação e sensibilização de técnicos e gestores realizada em Campo Grande, Mato Grosso do Sul. Essa iniciativa, coordenada pelo ITDP Brasil, teve como o objetivo contribuir para que as áreas de intervenção do Programa Reviva Campo Grande. Para o tema de infância e gênero, os participantes foram convidados a pensar e simular situações sob a perspectiva da criança e dos cuidadores. Os participantes foram convidados a observar o ambiente, agacharam para simular a altura da criança - identificando diferenças no campo de visão, na audição e no olfato entre a referência com altura de um adulto. Sensibilizações físicas de ter uma criança no colo ou no carrinho também foram feitas, onde os participantes foram convidados a caminhar com sacos de arroz de 5 quilos no colo e nos carrinhos de bebê. Fonte da Imagem: À direita e ao meio, Metrôpole 1:1, última foto à esquerda Jornal A Crítica de Campo Grande

¹¹ O programa Reviva Campo Grande, implementado pela Prefeitura desde 2008, tem como objetivo requalificar o centro da cidade para aprimorar a eficiência do transporte coletivo, garantir acessibilidade universal e fortalecer os instrumentos de planejamento e gestão urbana. Para saber mais sobre as atividades de capacitação e sobre o Programa Reviva Campo Grande, acesse: <https://itdpbrasil.org/relatorio-do-programa-reviva-campo-grande/>

2.4.2. Consolidação das abordagens integradas

Iniciativas transversais necessárias para garantir a mobilidade urbana mais sensível e adequada à primeira infância precisam de uma sólida estrutura institucional. Os diferentes níveis de abrangência e a multiplicidade de atores que envolvem os diversos setores da mobilidade precisam de uma governança que garanta a articulação intersetorial e entenda o papel de cada ator sem perder a visão sistêmica. Neste sentido, a Secretaria da Primeira Infância tem papel central para articular e intermediar as ações entre múltiplas secretarias no âmbito municipal. É fundamental que esta estrutura contemple um conjunto de medidas para assegurar a disponibilidade e envolvimento de cada ator quando necessário, tais como:

- Mapear os diferentes atores que articulam e se relacionam dentro do âmbito do projeto ou iniciativa, mesmo que seja de forma pontual, definindo sua potencial contribuição e papel no mesmo. Esse mapeamento deve ser iniciado a partir do processo de planejamento e viabilidade da iniciativa e deve estar alinhado aos objetivos e resultados que se deseja alcançar para identificar e garantir as diversas competências, ferramentas e recursos necessários para o projeto. Interesses, estratégias e capacidades dos atores envolvidos devem ser amplamente discutidos e pactuados de forma transparente;
- Promover alinhamento da visão e mentalidade de gestão que fomente a transparência e participação de diversos setores nos processos planejamento e gestão. Instituir uma normatização para consolidar as trocas de informações, referências, experiências e expectativas contribuem para a compatibilização de agendas e mitigação de potenciais riscos e dúvidas que poderiam surgir no desenvolvimento do projeto. É importante instituir um processo de como e quando deve ser feito o acesso e compartilhamento de informações entre os diferentes atores;
- Engajar estes atores construindo espaços de diálogo e estratégias de comunicação que estimulem e fomentem as trocas. É fundamental que reuniões periódicas aconteçam e que sejam designados pontos focais para garantir a troca constante e atualizada de informações. As reuniões de monitoramento do Prefeito que acontecem semanalmente podem ser um bom espaço para iniciar a construção desse diálogo e deve ser estruturado de forma a permitir sua continuidade.

A forma de interação estabelecida entre os atores envolvidos precisa, também, responder às especificidades do contexto ao qual a iniciativa se insere. As condicionantes legais, as demandas locais, os recursos disponíveis e o contexto socioeconômico são alguns dos aspectos fundamentais que precisam ser avaliados nessa estruturação.



Figura 13. O terminal de integração São Gabriel em Belo Horizonte contava com uma série de problemas relacionados à infraestrutura, manutenção, operação e segurança. Em 2017 foi criado a Força-tarefa São Gabriel, um grupo formado por gestores e operadores do poder público e privado, além de agentes de segurança da Guarda Municipal e Polícia Militar, com o objetivo de prover soluções conjuntas e integradas para os problemas encontrados. O grupo passou a realizar então reuniões semanais para prover maior articulação entre estes atores e a estruturar os canais de recomendação. Além disso, o grupo considerou a participação da sociedade civil no desenvolvimento e monitoramentos das potenciais soluções encontradas. Fonte da Imagem: BHTrans

2.4.3. Garantia da continuidade política das iniciativas

A condução de políticas e projetos de mobilidade e primeira infância dependem da coordenação de esforços, recursos e competências em torno de um objetivo comum. Esse tipo de articulação exige tempo e, em geral, demandam ações de médio e longo prazo que garantam a implementação continuada por diferentes gestões. A continuidade dessas ações dependerá, além da vontade política, de um sistemático fortalecimento dos servidores dos órgãos de governo que, apoiados por um arcabouço regulatório e jurídico, deixem claro para a população os benefícios sociais e econômicos das políticas de mobilidade para a primeira infância. As políticas e planos desenhados para o município precisam estabelecer diretrizes, indicadores e metas claras. Neste sentido, o Marco Legal da Primeira Infância, o Plano Municipal da Primeira Infância e o Plano de Mobilidade Urbana são extremamente importantes.

A disponibilidade de equipe técnica permanente e qualificada, a previsão de custos e a garantia de recursos financeiros para as iniciativas dão suporte à tomada de decisão por futuros gestores. Não apenas para a implementação e integração das ações, mas principalmente para dar escala às intervenções, de forma que possam se reverter em benefícios palpáveis no âmbito do município e não sejam apenas ações isoladas. Neste sentido, as recomendações para [consolidação das abordagens integradas](#) também são essenciais.

Referências Bibliográficas

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

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

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

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

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

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

ITDP Brasil (2020). Relatório 1 | Primeiros passos: mobilidade urbana na primeira infância. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/primeiros-passos-mobilidade-urbana/>. Acesso em: Agosto/2020

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

OD Recife (2017) Pesquisa Origem-Destino Metropolitana Recife 2017-2018. Disponível em: <http://planodemobilidade.recife.pe.gov.br/node/61265>. Acesso em: Janeiro/2020.

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

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

Anexos

Anexo 1 - Atores entrevistados

Nome	Instituição	Cargo
André Melibeu	Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano	Diretor de Operações
Jorge Vieira	Secretaria de Planejamento e Gestão (SEPLAG)	Secretário de Planejamento e Gestão
João Braga	Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano (SEMOC)	Secretário de Mobilidade e Controle Urbano
Taciana Ferreira	Autorarquia de Trânsito e Transporte (CTTU)	Presidente da CTTU
Rogério Moraes	Secretaria da Primeira Infância	Secretário da Primeira Infância
Sofia Costa	Secretaria de Saúde	Diretora Executiva
Francisco Luiz dos Santos	Secretaria de Educação	Secretário Executivo de Coordenação Geral
Rachel Pontes	Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Estado (SEDUH)	Secretária executiva de Políticas Urbanas da Seduh
Marília Pina	Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (ICPS)	Diretora Executiva de Planejamento da Mobilidade

Anexo 2 – Roteiro de perguntas semi-estruturadas

PERFIL DO ENTREVISTADO

- Qual seu nome completo?
- Qual seu cargo e responsabilidades?
- Pode nos dar uma breve explicação sobre a instituição?
- Há quanto tempo trabalha nesta organização?

MOBILIDADE E PRIMEIRA INFÂNCIA

- O que você entende como mobilidade e primeira infância? (A primeira infância, que é o período de 0 a 6 anos de idade, é crucial para o desenvolvimento cerebral infantil e para a construção da capacidade de exercer habilidades mais complexas, como habilidades motoras, por exemplo)
- Antes desta entrevista, já tinha ouvido/pensado a respeito deste tema?

GESTÃO INTERNA

- Que pessoas (e seus respectivos cargos) da sua equipe estão mais envolvidos com a temática de mobilidade e primeira infância? E em relação a gênero ou com cuidadores?
- Já tocaram algum projeto sobre este tema?
 - Se sim:
 - Qual?
 - Alguma técnica, método ou ferramenta foi empregado?
 - Alguma outra secretaria, instituição ou operador foi envolvido?
 - Os resultados foram avaliados? Se sim, como?
 - Se não:
 - Por que não?
 - Há alguma lacuna de conhecimento/técnica que deveria ser suprida?
- Tem algum projeto em andamento ou futuro sobre o tema de mobilidade e primeira infância? Qual?
- Que obstáculos consegue apontar para o trabalho desta instituição a respeito deste tema?
- Que oportunidades consegue apontar para o trabalho desta instituição a respeito deste tema?
- Acredita que a crise sanitária gerada pelo Covid-19 pode impactar a forma como as crianças na primeira infância se deslocam? Se sim, de que forma? E no pós isolamento?
- A crise sanitária gerada pelo Covid-19, teve algum impacto no desenvolvimento de projetos relacionados ao tema de mobilidade e primeira infância?

RELAÇÃO COM OUTRAS SECRETARIAS, OPERADORES E INSTITUIÇÕES - 20 min

- Quais as outras instituições com as quais mais possui diálogo e tem oportunidade de trabalhar em conjunto?
 - Pode citar algum exemplo de projeto em que ambas instituições colaboraram?
 - Como se deu o relacionamento/comunicação com estas instituições?
 - Qual o papel destas instituições?
 - Estas instituições já atuaram com o tema de mobilidade e primeira infância?
- Quem/quais outras instituições você imagina que precisa ser envolvido na reflexão sobre mobilidade e primeira infância ou mobilidade e gênero? Por quê?
- Qual o papel destas outras instituições?
- Vocês já atuaram conjuntamente com estas outras instituições?
 - Se sim, em quais projetos? Como foi a experiência?
 - Se não, por quê não?

