



Policy Brief

Identificação de boas práticas de projetos e políticas públicas de segurança viária e mobilidade urbana segura no Brasil com o foco em crianças e adolescentes.

Setembro 2023

Iniciativa



Parceria
Estratégica



Consultoria
Especializada



Ficha Técnica

Coordenação Geral

Marcela Kanitz

Silvia Stuchi

Consultoras | Equipe Técnica

Letícia Quintanilha

Graziela Mingati

Equipe UNICEF

Joana Fontoura, Oficial de Desenvolvimento e Participação de Adolescentes

Danilo Moura, Oficial de Monitoramento e Avaliação

Thais Santos, Consultora de Desenvolvimento e Participação de Adolescentes

Sumário

Apresentação	3
Resumo executivo	4
Introdução e contexto	7
O processo da pesquisa	11
Melhores práticas encontradas no Brasil e principais desafios enfrentados	12
Recomendações para iniciativas de sucesso	22
Código QR com materiais complementares	28

Apresentação

Para a Laís, que tem 19 anos e uma filha de 1 ano, dizer, em uma entrevista de emprego no Centro do Rio de Janeiro, que mora na Pavuna, na Zona Norte, é uma “armadilha”, porque “ninguém quer contratar alguém que precisa pagar a passagem mais cara”. Para o Renato, que tem 17 anos e mora na Cidade Tiradentes, na Zona Leste de São Paulo, o dilema é parecido: quem quer contratar um jovem aprendiz que “chega cansado pra trabalhar”, depois de gastar mais de uma hora no transporte para chegar no trabalho? A Helena, de 16 anos, também mora em Cidade Tiradentes, e desistiu de um curso a noite, no centro, depois de, duas vezes na mesma semana, perder o último ônibus e ter que andar 40 minutos até sua casa a noite. “Eu não me sentia segura”, ela conta. O André, que mora na mesma rua da Laís na Pavuna, tem 15 anos, e já foi parado e revistado pela polícia “uma dez vezes” no trajeto entre o ponto de ônibus em que descia voltando da escola e a casa dele, “e toda vez eles ficam me chamando de neguinho, dando tapão na cabeça”, ele diz para explicar por que mudou de escola. “Eu voltava pra casa puto toda vez, até chorei de vergonha”.

Pavuna e Cidade Tiradentes são a região e o distrito das cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, respectivamente, em que o UNICEF e as prefeituras dos dois municípios implementam a #AgendaCidadeUNICEF, uma iniciativa de atuação multissetorial para garantir os direitos de crianças e adolescentes, com foco especial na proteção contra as múltiplas formas de violência.

As histórias da Laís, do Renato, da Helena, e do André (os nomes são pseudônimos) foram contadas em oficinas em que o UNICEF e organizações parceiras conversavam com adolescentes e jovens para conhecer a experiência de viver nesses territórios. Elas surgiram quando falávamos de temas prioritários da #Agenda: o acesso à educação, as oportunidades de formação e trabalho digno, a proteção contra a violência, a saúde mental. Para eles, e para vários outros participantes, todos esses temas se entrelaçam com o tema da mobilidade urbana e do acesso seguro à cidade.

Escolhidos por serem territórios com indicadores indicando muitas violações de direitos de crianças e adolescentes, Pavuna e Cidade Tiradentes são também territórios limítrofes das metrópoles de que fazem parte (os dois territórios fazem divisas com outros municípios) e, em ambos casos, são territórios em que barreiras de acesso a mobilidade são óbvias: o tempo médio de deslocamento de quem vive em Cidade Tiradentes é de uma hora e nove minutos no período da manhã, o segundo maior de toda a cidade de São Paulo; a locomoção interna na Pavuna é seriamente prejudicada pela falta de transporte local, e o transporte para outras regiões do Rio depende do modal mais caro da cidade (o metrô).

O fato é que garantir os direitos de quem mora nesses territórios periféricos de grandes centros urbanos passa, necessariamente, por garantir o direito à cidade, e a se mover de forma segura por ela. Pensando nisso, o UNICEF desenvolve o Geração que Move, uma iniciativa ligada à #AgendaCidadeUNICEF que promove o engajamento de adolescentes e jovens e mobilização de atores-chave nos municípios e nos territórios sobre os temas de acesso a mobilidade segura.

Este policy brief é parte desse esforço – uma análise de boas práticas de projetos e políticas públicas de mobilidade urbana segura no Brasil com foco em crianças e adolescentes para subsidiar a construção de soluções que possam garantir a elas e eles o acesso a todos os serviços, direitos e possibilidades que as cidades em que vivem podem proporcionar.

Resumo executivo

Contexto

Apesar de ser um direito amplamente reconhecido, a mobilidade segura de crianças, jovens e adolescentes constitui hoje um verdadeiro desafio para as cidades brasileiras, especialmente nos grandes centros urbanos. Nos diversos deslocamentos cotidianos - seja para a rotina escolar, o lazer, trabalho, ou mesmo para o acesso a serviços públicos básicos de saúde – esse grupo da população é um dos que mais tem sofrido pela exposição aos riscos de sinistros de trânsito, violências no espaço público, além dos efeitos da poluição para a sua saúde.

Em reconhecimento à urgência do tema, a discussão vem sendo pautada também nas agendas globais, a exemplo dos compromissos das “Décadas de Ação pela Segurança no Trânsito” propostos pela ONU, em que o Brasil está entre os signatários. Além disso, a questão está alinhada com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs), especialmente no objetivo 11 meta 11.2, que alerta para a garantia do acesso ao transporte seguro, acessível e sustentável para todas as pessoas.

Embora as estatísticas recentes ainda reforcem a fragilidade do assunto, algumas ações vêm sendo implementadas no contexto brasileiro, nos últimos anos, demonstrando um esforço importante para tentar reverter ou, pelo menos, amenizar esse quadro desolador de desdobramentos negativos para o desenvolvimento infantil e da juventude. Nesse sentido, a proposta do Policy Brief é encontrar, nas práticas já implementadas, caminhos que tornem o solo brasileiro ainda mais fértil para iniciativas inovadoras. Com isso, são elencadas soluções e medidas que podem ser empregadas por diferentes pessoas, setores e instituições, visando encorajar e inspirar aqueles que queiram avançar na questão.

Para construir as recomendações do Policy Brief, foi necessário entender primeiro como as principais políticas voltadas para crianças, adolescentes e jovens vêm sendo construídas no Brasil e, paralelamente, como a mobilidade desse grupo tem sido abordada nas diferentes esferas do poder público. A partir de um amplo mapeamento, seguido da análise aprofundada de algumas iniciativas destacadas, foi possível diagnosticar o que realmente acontece na prática em projetos voltados para esse tema, entendendo não somente os principais desafios, mas também as principais estratégias utilizadas para superá-los.

Dessa forma, nota-se que apesar dos obstáculos, é possível co-construir soluções – baseadas na nossa realidade brasileira – com potencial de trazer grandes impactos na garantia da mobilidade segura como direito fundamental de crianças, adolescentes e jovens.

Questões centrais

As condições e desafios da mobilidade no Brasil atual

A mobilidade no Brasil prioriza ainda um modelo rodoviarista na maioria de suas cidades e centros urbanos. Com isso, o país convive com altos índices de mortalidade no trânsito, sendo esta uma das principais causas de morte entre crianças, adolescentes e jovens. Além do espaço público muitas vezes ser pouco confortável e acessível - sobretudo para pedestres e ciclistas -, esse cenário é ainda agravado pelos riscos da violência urbana.

Nesse cenário, adolescentes e jovens da periferia sofrem em dobro: além de viverem, em geral, em áreas de maior carência de serviços, equipamentos ou mesmo qualquer tratamento qualitativo do espaço físico (calçadas, asfaltamento de ruas, praças, etc.), acabam tendo a necessidade de percorrer grandes distâncias para acessar as oportunidades e realizar suas atividades cotidianas. Com isso, ficam ainda mais vulneráveis aos riscos, à dependência do transporte público, muitas vezes caro e precário, somado

ainda ao tempo de exposição à poluição e, conseqüentemente, aos riscos de doenças respiratórias e adoecimento mental.

Como temos avançado para enfrentar o problema

O Brasil já possui hoje um arcabouço legal consolidado voltado tanto para a mobilidade sustentável e inclusiva, como para a garantia dos direitos de crianças e adolescentes. Na esfera federal, o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), além de outras políticas e programas especialmente voltados para a primeira infância, têm contribuído fortemente para respaldar ações e projetos nos demais níveis do poder público. Além de construir bases legais, esses instrumentos demonstram que, apesar de estar ainda longe do objetivo ideal, há um comprometimento do país com o tema, estando alinhado com importantes marcos referenciais globais (como a Convenção dos direitos da Criança, a Agenda 2030, Agenda Climática e a Nova Agenda Urbana), fator que vem também facilitando a atração de investimentos estrangeiros para as iniciativas locais brasileiras.

Já no âmbito estadual, o que se observa é uma atuação mais limitada, prioritariamente voltada para o campo legislativo e focada nos transportes coletivos, especialmente no acesso, por meio da questão tarifária. Menos da metade dos Estados brasileiros oferece algum tipo de gratuidade, desconto ou facilidade para adolescentes e jovens, ao passo que os que possuem esse tipo de política majoritariamente a restringem aos deslocamentos para fins educacionais, ignorando outras necessidades e demandas importantes para o desenvolvimento integral, nessa faixa etária.

Por outro lado, o Brasil vem avançando bastante na escala local, em iniciativas articuladas pelos municípios: o mapeamento realizado revelou 34 ações, distribuídas entre as cinco regiões brasileiras, com maior concentração nas regiões sudeste e nordeste. Selecionados a partir de critérios como a ênfase e o impacto na mobilidade de crianças e adolescentes, além de estarem prioritariamente vinculados à atuação do poder público, foram identificadas cinco categorias principais de abordagem nos projetos: (1) requalificação do espaço urbano, (2) planos de bairro, (3) rotas escolares, (4) transporte público e (5) mobilidade urbana, lazer e educação. Observando mais a fundo as melhores práticas, foram então encontradas metodologias, estratégias de projeto e formas de articulação variadas para o enfrentamento dos desafios que se revelaram ao longo da tomada de ação.

Recomendações

Com base em uma análise sistemática dos materiais disponíveis sobre as boas práticas mapeadas, é possível distinguir as principais (i) etapas para a construção de um projeto e (ii) contribuições e estratégias para cada ator envolvido a partir da sua própria perspectiva e capacidade de ação.

Principais etapas para a construção de um projeto

1. **Vontade política e apoio do setor público:** iniciativas apoiadas por governantes costumam alcançar melhores resultados.
2. **Identificação das questões principais:** fundamental para ser mais eficiente na construção de um projeto.
3. **Desenho das propostas e soluções:** importante escuta ativa e participação de todas as pessoas envolvidas e impactadas; e definir como será a abordagem e desenho das soluções.
4. **Garantia de recursos financeiros:** precisam ser suficientes para garantir todas as etapas do projeto.
5. **Articulação entre atores e setores para ação integrada:** quanto mais plural é a iniciativa, mais amplos são seus impactos e sua contribuição para garantia de direitos.
6. **Continuidade e monitoramento ao longo do tempo:** benefícios precisam ser mantidos ao longo do tempo e estratégias de acompanhamento dos resultados são necessárias.
7. **Multiplicação das ações no território:** quando os resultados são bons, boas práticas abrem janelas de oportunidade para novas ações.

Contribuição e estratégias para cada ator envolvido

Sociedade civil – lideranças comunitárias, moradores, ativistas: atuar em fóruns participativos para dialogar com o poder público; pressionar para a criação de regulamentações, estabelecer conselhos/comitês; buscar apoio e formação; participar e divulgar informações sobre as ações; exigir a inclusão dos projetos em instrumentos de planejamento e atribuir responsabilidades de forma clara para cada envolvido.

Institutos | Organizações privadas ou terceiro setor | universidades: apoiar e fornecer dados estratégicos; apoiar a articulação dos diversos setores envolvidos; disponibilizar materiais que tornem a linguagem técnica mais acessível para a população; sensibilizar, formar e orientar o poder público e a população quanto aos caminhos possíveis; financiar iniciativas, programas e estudos e contribuir para a documentação e monitoramento dos projetos.

Poder público – gestores, técnicos e agentes legislativos: buscar orçamentos já existentes para enquadrar os projetos; regulamentar e incorporar os programas a instrumentos de planejamento; abordar a iniciativa como parte de uma política mais ampla e intersetorial; destinar equipe técnica capacitada; adotar metodologias participativas de escuta ativa da população - com atenção especial a crianças, adolescentes e jovens; buscar parceiros do setor privado, instituições multilaterais e internacionais e promover a articulação entre os diferentes órgãos do setor público e estes atores; manter base de dados para monitoramento dos projetos e respaldar novas intervenções.

Introdução e contexto

A mobilidade é um direito de toda a população brasileira, assegurado pela Constituição Federal. Em um momento em que as cidades estão enfrentando grandes desafios socioambientais, uma mobilidade urbana sustentável e segura se torna um importante pilar para as agendas nacionais e internacionais, principalmente devido ao seu caráter transversal que permite associar diversas interseccionalidades, como questões econômicas, culturais, raciais, etárias, de gênero e acessibilidade, em prol da redução das desigualdades que marcam o território e a sociedade. Ademais, quando falamos de crianças e adolescentes, a mobilidade urbana dialoga com o direito à saúde, à educação, ao lazer, entre outros assegurados pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei nº 8.069/1990) e demais políticas e regulamentações que serão abordadas neste material.

No Brasil, apesar do amplo arcabouço legal que marca a mobilidade urbana e a proteção aos direitos das crianças e adolescentes, ainda é um desafio transformar as diretrizes em ações práticas e cumprir as metas estabelecidas nos acordos internacionais com os quais o país está comprometido, as quais apresentam caminhos para a melhoria da qualidade de vida e da segurança pública e viária. Tal fato fica ainda mais explícito se observarmos os altos índices de mortes de crianças e adolescentes no trânsito, em que, entre os óbitos por causas externas, os sinistros de trânsito constituem a segunda principal razão de mortalidade de pessoas entre 0 e 24 anos segundo [dados de 2021 do Datasus](#).

Além disso, ao falar sobre qualidade do ar e a concentração de poluentes atmosféricos, consideramos que o tempo que uma pessoa passa no trânsito é quando mais fica exposta à poluição, sendo que em São Paulo, por exemplo, [os poluentes são em sua maioria emissões de fontes veiculares](#)¹. Diante disso, há [maior risco à saúde para as pessoas que vivem nas regiões periféricas](#)², uma vez que esta população possui grandes desafios de mobilidade, com maiores deslocamentos e mais tempo no trânsito para acessar os equipamentos públicos, serviços básicos e cumprir suas rotinas de trabalho, estudo etc. Somado a isso, o [Mapa da Desigualdade 2022](#)³ de São Paulo indica que as periferias são mais negras e mais jovens, o que evidencia quem são as pessoas mais afetadas pelo crescimento urbano e o modelo carrocêntrico vigente.

Diante da vulnerabilidade desses grupos, das dificuldades de locomoção e dinâmicas de deslocamento que não são devidamente consideradas nos planos de desenvolvimento urbano e de mobilidade, torna-se urgente discutir um sistema de mobilidade mais sustentável, seguro e inclusivo. Além disso, os impasses e desafios existentes para as crianças e adolescentes se estendem para outros recortes de grupos em situação de vulnerabilidade, como a população negra periférica, resultando em uma exclusão socioespacial, a qual pode ser agravada por aspectos econômicos que limitam o acesso ao transporte e impedem que exerçam seu direito à cidade.

Todavia, boas práticas estão sendo adotadas no país como enfrentamento aos impactos e desafios de segurança viária e mobilidade urbana na vida de crianças, adolescentes e jovens. Neste Policy Brief são apresentadas as iniciativas públicas mapeadas, os principais temas abordados, os gargalos e desafios enfrentados, as soluções adotadas e as lições aprendidas. Por fim, apresentamos os elementos fundamentais para a construção de políticas e ações semelhantes, recomendações para os diferentes

¹ Fonte: Qualidade do Ar no Estado de São Paulo 2022 - CETESB (2023). Disponível em: <https://cetesb.sp.gov.br/ar/wp-content/uploads/sites/28/2023/07/Relatorio-de-Qualidade-do-Ar-no-Estado-de-Sao-Paulo-2022.pdf>

² Fonte: Poluição do ar é um subproduto das políticas de desigualdade, diz Paulo Saldiva - WRI (2020) <https://www.wribrasil.org.br/noticias/poluicao-do-ar-e-um-subproduto-das-politicas-de-desigualdade-diz-paulo-saldiva>

³ Fonte: Mapa da Desigualdade - Rede Nossa São Paulo (2022) https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2022/11/Mapa-da-Desigualdade-2022_Mapas.pdf

atores (setor público, privado, lideranças comunitárias, terceiro setor, etc.) e, assim, possíveis caminhos para a replicabilidade.

Por que falar sobre mobilidade segura?

Um sistema seguro de mobilidade urbana influencia diretamente outras camadas políticas e sociais, uma vez que seus impactos atingem a saúde pública, a saúde e bem-estar individual, a qualidade do ar, o meio ambiente e o acesso e direito à cidade. Dessa forma, a política de mobilidade urbana deve ser vista a partir de um olhar sistêmico, intersetorial e multiagente, a fim de construir cidades realmente seguras, priorizando a segurança das pessoas e, assim, garantindo o direito à vida.



Por que falar sobre mobilidade segura de crianças, adolescentes e jovens?

- Deslocamentos cotidianos como impulso ao desenvolvimento integral e processos de aprendizagem
- Inserção das crianças, adolescentes e jovens à cidade.
- Desemparedamento da infância e adolescência, rompendo com os hábitos de permanência em ambientes fechados, como estímulo à saúde física, mental e social.
- Autonomia para ir e vir, oportunidade de ocupar os espaços urbanos, de acessar equipamentos públicos e, particularmente para adolescentes e jovens, de acesso à cultura, lazer, educação, formação e inclusão socioprodutiva.
- Exploração de aspectos determinantes e temas indissociáveis à mobilidade urbana, que levam a situações de diversos tipos de violência, como física e sexual, que afetam especialmente mulheres negras, moradoras dos territórios mais vulneráveis.

Quais são as agendas globais que se relacionam com o tema?

No contexto internacional há importantes agendas globais que dialogam com a mobilidade urbana sustentável e segura. Ao abordar a mobilidade como uma política transversal, é possível discutir o tema sob diferentes perspectivas, como a partir das políticas de enfrentamento à emergência climática e seus impactos ou das premissas de saúde e bem-estar, uma vez que a mobilidade urbana também é uma questão de saúde pública.

Isso permite conectar as políticas de mobilidade, de saúde, de educação, de segurança, entre outras que sustentam o desenvolvimento urbano, a fim de garantir a redução das desigualdades socioeconômicas, a equidade de gênero, a diversidade racial, sexual e cultural, espaços urbanos saudáveis e acessíveis, além da inclusão e participação de toda a população por meio de uma cidadania ativa. Da mesma forma, a melhoria das condições de vida das crianças, adolescentes e jovens é pauta em acordos e compromissos internacionais, reconhecendo importantes aspectos para a garantia do direito à vida, inclusão e acesso, além da efetiva participação em assuntos que lhe dizem respeito.

Agenda 2030 - 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) com foco nos direitos humanos e em prol de cidades mais saudáveis, sustentáveis e resilientes

Nova Agenda Urbana - Direito à cidade de forma integrada e com foco na qualidade de vida, incorporando os compromissos da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável

Agenda climática - Políticas de enfrentamento à emergência climática e seus impactos, visando a redução das emissões

Décadas de Ação pela Segurança no Trânsito | 1ª: 2011-2020 e 2ª: 2021-2030 - Indica a meta de prevenir ao menos 50% das mortes e lesões no trânsito, dando destaque para a melhoria da segurança dos modos ativos de deslocamentos e para o transporte público

Visão Zero - Nenhuma morte no trânsito é aceitável e acredita-se que é possível zerar as lesões graves e mortes que ocorrem no trânsito, cuja abordagem é sustentada pela priorização da mobilidade ativa e do transporte público coletivo

Convenção sobre os Direitos da Criança - Instrumento que prevê a proteção e o cuidado, o pleno desenvolvimento, a saúde e melhoria das condições de vida da criança, incluindo a redução da mortalidade infantil

Child Friendly Cities Initiative – UNICEF - Promoção de cidades seguras e acolhedoras que proporcionem acesso aos programas e serviços básicos, a partir da articulação entre governos municipais, sociedade civil, setor privado, academia e as próprias crianças

Alguns marcos nacionais e internacionais merecem destaque por formarem a base para a construção de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana segura para crianças, jovens e adolescentes, e por oferecerem diretrizes para a implementação das ações em nível local, conforme apresentado na linha do tempo.

Linha do tempo com os principais marcos

- 1988 - Constituição Federal de 1988
- 1989 - Convenção sobre os Direitos da Criança 🌱
- 1990 - Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) 🌱
- 1992 - Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (Eco-92)
- 1997 - Código de Trânsito Brasileiro
- 2001 - Estatuto da Cidade
- 2003 - Criação do Ministério das Cidades
- 2009 - Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC)
- 2011-2020 - 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito
- 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)
- 2013 - Jornadas de Junho
- 2013 - Resolução CONANDA nº 159 🌱
- 2013 - Estatuto da Juventude 🌱
- 2015 - Agenda 2030
- 2015 - Acordo de Paris
- 2015 - Estatuto da Metrópole
- 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência
- 2015 - Emenda Constitucional nº 90
- 2016 - Nova Agenda Urbana
- 2016 - Marco Legal da Primeira Infância 🌱
- 2018 - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)
- 2021-2030 - 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito

Legenda:

marcos nacionais

marcos internacionais

🌱 🌱 marcos voltados a crianças e adolescentes

Como utilizar este Policy Brief?

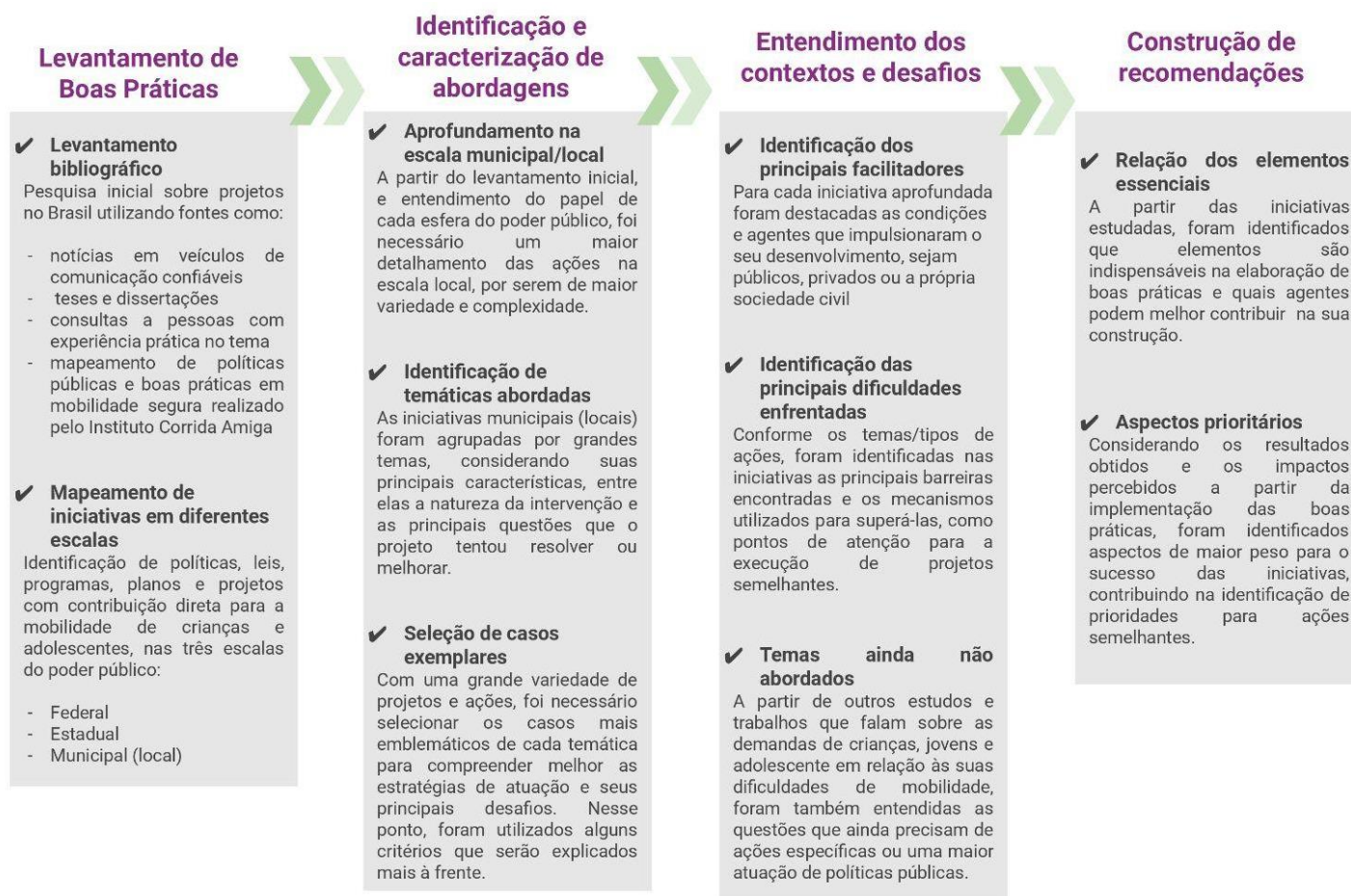
Este Policy Brief visa estimular e orientar ações em prol da mobilidade urbana de crianças, adolescentes e jovens com foco na segurança, acessibilidade e redução de desigualdades socioespaciais, apresentando possíveis caminhos para a identificação dos desafios nos territórios e diferentes estratégias para cada contexto, assim como as oportunidades de ação por diferentes atores.

Dessa forma, o conteúdo está estruturado em três seções, detalhadas [no link disponível pelo código QR](#), de modo a orientar a leitura do material e conduzir o leitor no reconhecimento de similaridades com seu

território e na adaptação das estratégias, a partir dos aspectos mais relevantes e pontos de atenção em cada tópico abordado.

O processo da pesquisa

A pesquisa foi realizada em quatro etapas principais, cada uma adotando métodos específicos para construir o conhecimento necessário do tema. Essas etapas foram também fundamentais para estabelecer critérios objetivos e indicadores para orientar a avaliação das boas práticas e elaboração das recomendações.



Para a seleção dos casos exemplares sobre cada tema ([acesse o código QR para mais informações sobre os critérios de seleção](#)), observamos como cada iniciativa cumpria alguns critérios básicos, que se mostraram mais relevantes para proporcionar maior impacto na mobilidade de crianças, adolescentes e jovens. Esses critérios foram estabelecidos a partir de indicações encontradas nos principais estudos de mobilidade sustentável, do conhecimento da equipe técnica sobre o tema e das prioridades indicadas por essa população em outros trabalhos e levantamentos. Além disso, estão também alinhados com as agendas mundiais, como as **Orientações para o Desenvolvimento Sustentável (ODS)** e diretrizes brasileiras a respeito dos direitos de crianças e adolescentes (**Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA**) e da mobilidade urbana (**Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU**). Mais detalhes sobre os critérios podem ser consultados no link disponível pelo código QR.

Com isso, essa abordagem também contribuiu para as etapas seguintes, especialmente na construção das recomendações. Junto dos desdobramentos observados nas áreas que implementaram os projetos de referência, essas perguntas apontaram para a construção dos indicadores utilizados.

Melhores práticas encontradas no Brasil e principais desafios enfrentados

Panorama geral - Federal, Estadual e Local

O sistema de mobilidade urbana na maior parte das cidades brasileiras, amparado por um planejamento urbano que prioriza o transporte motorizado individual, reforça as desigualdades de classe, gênero e raça que são acentuadas por perspectivas de idade e condições físicas. As crianças, adolescentes e jovens enfrentam grandes desafios de acesso ao transporte e às oportunidades oferecidas, ou seja, obstáculos para exercerem seu direito à cidade.

As infraestruturas de transporte de média e alta capacidade apresentam baixa cobertura da população nas regiões metropolitanas brasileiras, de acordo com os resultados do PNT (*people near transit*), indicador que mensura o percentual de pessoas residentes em até um quilômetro de distância real de caminhada até uma estação de transporte público de média ou alta capacidade, como trem, metrô, BRT e VLT.

A região metropolitana do Rio de Janeiro tem 20% da sua população próxima de uma estação e a região metropolitana de São Paulo apenas 13%⁴.

Além disso, a rede de mobilidade a pé também apresenta desafios que chamam atenção, estes são fatores determinantes nos deslocamentos de crianças, adolescentes e jovens, como a distância a ser percorrida, a qualidade e a segurança do espaço urbano.

Considerando as 20 maiores cidades brasileiras, cerca de 1,3 milhão de crianças entre 0 e 5 anos precisam caminhar mais de 15 minutos para acessar uma escola pública de ensino infantil. Sendo assim, será que os deslocamentos são seguros e acessíveis?⁵

No Brasil, em 2021, 35 mil pessoas perderam a vida em sinistros de trânsito⁶, sendo que essa é a maior causa de fatalidades de crianças e jovens entre 05 e 29 anos⁷. No Estado de São Paulo, também no ano de 2021, foram registradas mais de 1.600 mortes de crianças e jovens nesta faixa etária, enquanto que no Estado do Rio de Janeiro foram registradas quase 600⁸.

Na cidade de São Paulo, entre os anos de 2013 e 2017, 178 fatalidades envolvendo menores de 18 anos ocorreram em um raio de 150 metros de escolas, o que representa 38% do total de mortes de crianças e adolescentes neste período⁹.

Diante disso, surgem iniciativas que evidenciam esforços que estão sendo realizados no Brasil para transformar esse cenário e promover uma mobilidade urbana sustentável e segura, as quais são apoiadas

⁴ Fonte: MobilIDADOS. Disponível em: <https://mobilidados.org.br/>

⁵ Fonte: Boletim #7 Cidades Inclusivas e acesso às escolas. MobilIDADOS em foco. (2020). Disponível em: <https://itdpbrasil.org/boletim-7-mobilidados-cidades-inclusivas-e-acesso-as-escolas/>

⁶ Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/obt10uf.def>

⁷ Fonte: OPAS, OMS. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>

⁸ Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/obt10uf.def>

⁹ Fonte: Vida Segura - Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo (2019). Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/plano_de_segurana_viaria_pmsp_2019_web_1558984227.pdf

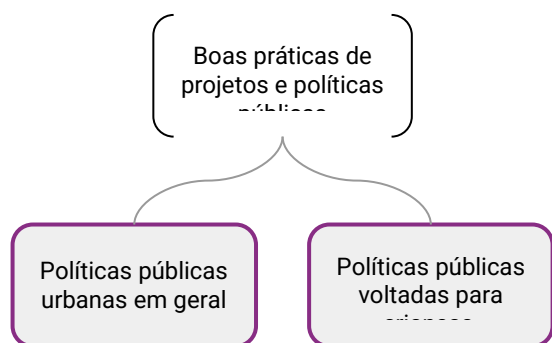
por um arcabouço legal em consonância com diretrizes e acordos internacionais que visam o desenvolvimento sustentável das cidades.

Muitas dessas ações já apresentam bons resultados, sendo referências de enfrentamento aos impactos e desafios de segurança viária e mobilidade urbana. As boas práticas mapeadas são apresentadas a seguir, compondo o panorama atual das iniciativas no Brasil.

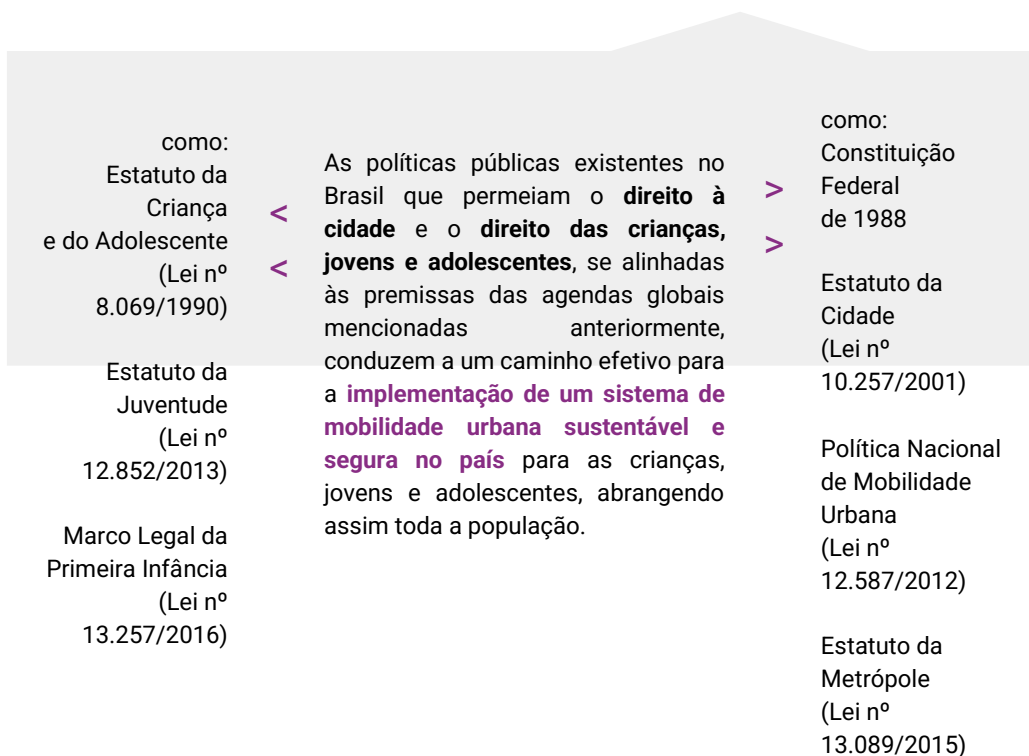
Escala	Nº de boas práticas	Observações
Federal	22	Iniciativas com sentido norteador para a atuação local, para direcionar a pauta em termos de prioridade
Estadual	12	Majoritariamente relacionadas à questão tarifária nos transportes públicos, além da ênfase na garantia de acesso à educação
Municipal	34	Maior volume de projetos voltados para a requalificação do espaço público e melhoria de acesso ao transporte público, e a principal contribuição está atrelada ao redesenho urbano

Tabela 1: Iniciativas mapeadas por escala (federal, estadual e municipal)

Quais são as políticas públicas que norteiam as iniciativas no país?



No âmbito federal, há leis, normas regulatórias e planos que compõem as políticas públicas direta ou indiretamente relacionadas à mobilidade urbana, consideradas como boas práticas. O que se percebe nessa escala são iniciativas com sentido norteador para a atuação local, fundamentais para a identificação das crianças, adolescentes e jovens como grupos estratégicos na construção de políticas públicas e planejamento urbano, garantindo a segurança nos deslocamentos e a priorização dos transportes não motorizados e coletivos nas cidades, bem como o direito à cidade e à gestão democrática, e o direito de ir, vir e estar.



Além desses marcos, vale ressaltar as seguintes iniciativas como boas práticas federais: Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) de 2015, do Ministério das Cidades, e [Proposta de Emenda à Constituição \(PEC\) nº 25/2023](#), que visa a criação de um sistema de transporte público universal e gratuito.

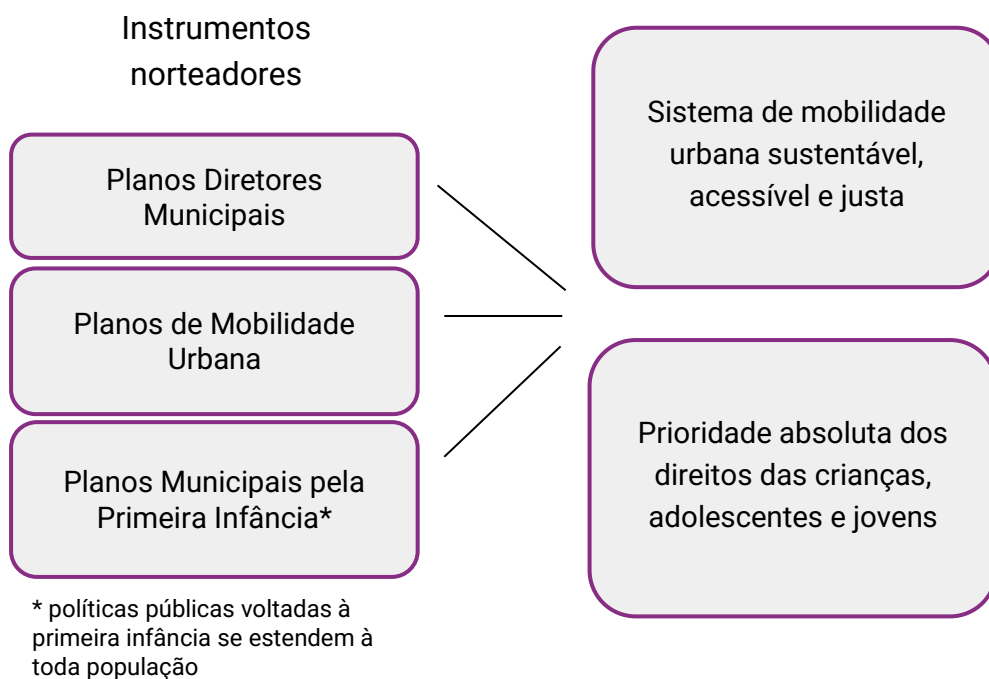
Quais são as ações movidas pelos Estados?

Na esfera estadual, as iniciativas se mostraram majoritariamente relacionadas à questão tarifária nos transportes públicos, além da ênfase na garantia de acesso à educação. Entre as referências de políticas tarifárias, estão a [Lei Estadual nº 15.692/2015](#) (transportes públicos nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo) e a [Lei Estadual nº 3.339/1999](#) (transportes coletivos urbanos intermunicipais no território do Estado do Rio de Janeiro).

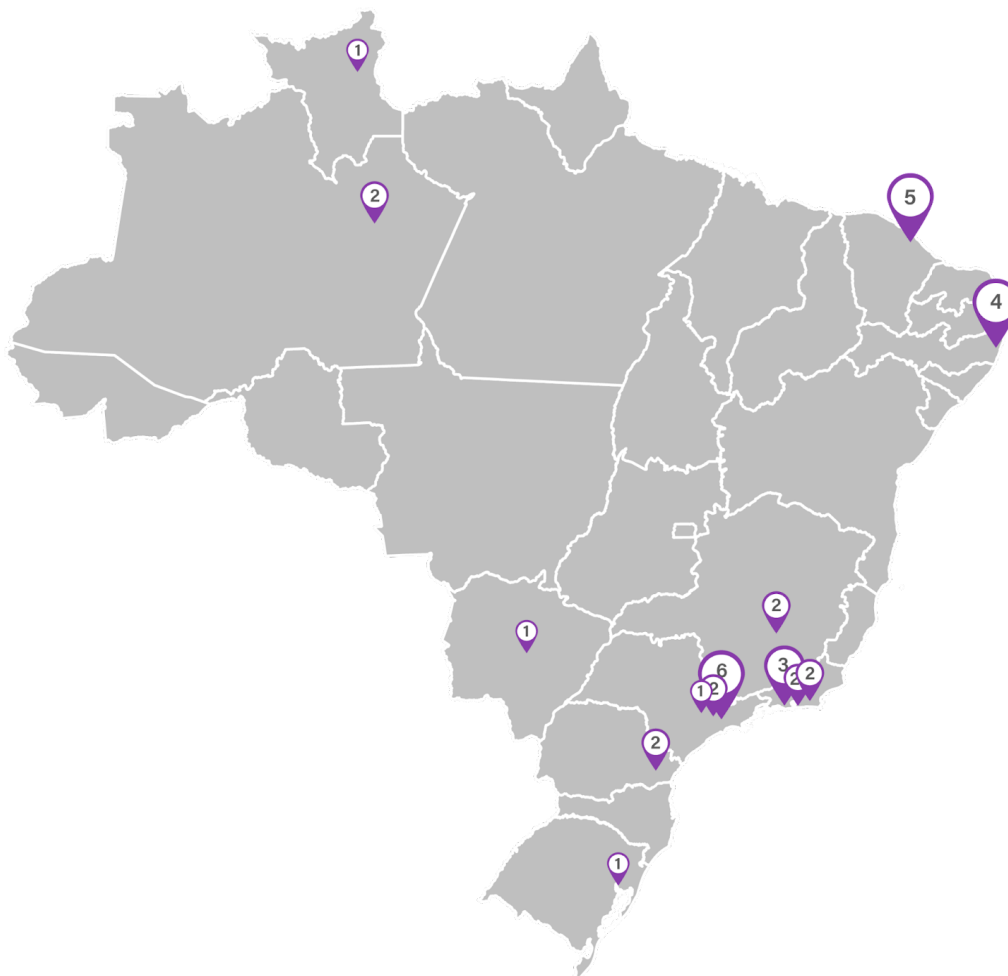
Apesar da amplitude de iniciativas estaduais relacionadas à questão tarifária nos transportes públicos, salienta-se que ainda há uma lacuna de boas práticas de mobilidade urbana no recorte metropolitano, principalmente relacionadas à gestão intermunicipal em ações que promovam o desenvolvimento urbano sustentável e melhorias na rede de mobilidade urbana a partir de uma perspectiva sistêmica e integrada.

Quais iniciativas estão acontecendo nas nossas cidades?

Na escala local de atuação, as boas práticas municipais consistem em metodologias eficazes para aplicação prática e transformação do território, sendo identificado um maior volume de projetos voltados para a requalificação do espaço público e da melhoria de acesso ao transporte público. Pode-se afirmar que a principal contribuição dos municípios para a mobilidade urbana está atrelada ao redesenho urbano, ainda que se tenham variações na intenção principal da atuação.



Os instrumentos norteadores das boas práticas municipais possuem um grande potencial de impacto físico e social quando trabalhados em conjunto de forma intersetorial, envolvendo diferentes secretarias e órgãos públicos da Administração Municipal, Poder Legislativo, Judiciário e sociedade civil a partir de um processo democrático e participativo.



Mapa 1: Quantidade de iniciativas por localidade (municípios)

Principais temas e iniciativas encontradas em cidades brasileiras

Entre as boas práticas municipais mapeadas, foram identificadas cinco temáticas-chave depreendidas a partir da tipologia dos projetos analisados: **1.** Requalificação do espaço público; **2.** Planos de bairro; **3.** Rotas escolares; **4.** Transporte público; **5.** Mobilidade urbana, lazer e educação.

TEMÁTICA

1

Requalificação do espaço público

O que é?	Projetos de intervenção urbana pontuais e de redesenho do espaço público, promovendo áreas mais acessíveis e seguras, incluindo ações de urbanismo tático (temporárias ou permanentes)
Destaques	Grande impacto na segurança viária com a redução das velocidades dos automóveis e melhoria na qualidade ambiental urbana (cidade mais acolhedora, segura, lúdica e atrativa)
Boas práticas mapeadas	Caminhos da Primeira Infância Boa Vista-RR Intervenções em rotas de acesso a equipamentos públicos frequentados por crianças, como unidades de saúde, de assistência social e de educação, com ênfase na redução de casos de vulnerabilidade

Ruas Completas | Porto Alegre-RS

Rua com intenso uso noturno, porém pouca vitalidade diurna. Próxima ao campus central da UFRGS, a uma escola da região e integra a Rota Turística de Pedestres, além de atravessar três Áreas de Interesse Cultural. Motoristas praticavam velocidades acima do limite permitido e não havia espaços de permanência seguros para pedestres, apresentando alto índice de atropelamentos registrado no período noturno

TEMÁTICA

2

Planos de bairro

O que é? Projetos de transformação urbana em caráter mais abrangente - escala de bairro - abordando a mobilidade urbana como temática transversal

Destaques Engajamento popular e criação de metodologias dos processos participativos que podem ser replicadas em outros bairros

Boas práticas mapeadas **Plano de Bairro Novo Horizonte e região** | Jundiaí-SP
Região caracterizada por uma densidade demográfica muito baixa, com a existência de edificações em submoradia, diversos equipamentos públicos e população em vulnerabilidade social

Mais Vida nos Morros | Recife-PE

Comunidades em situação de vulnerabilidade social (prioridade a comunidades com os piores indicadores de desenvolvimento social, como IDH, índice de violência, etc.), que possuam moradores engajados nas atividades e equipamentos importantes para a primeira infância no entorno

Plano de Bairro Jardim Lapenna | São Paulo-SP

Ampla presença de instituições da sociedade civil no território, boa oferta de equipamentos públicos de saúde e educação, próximo à uma estação de trem metropolitano, com diversos problemas socioambientais, como a falta de coleta de esgoto, acesso à água tratada e população com alto índice de vulnerabilidade

TEMÁTICA

3

Rotas escolares

O que é? Iniciativas voltadas para a melhoria dos trajetos casa-escola-casa, com ênfase para intervenções no espaço público no entorno de instituições educacionais

Destaques Coleta e uso de dados para monitoramento de indicadores e avaliação de desempenho, visando a redução da mortalidade infantil no trânsito

Boas práticas mapeadas **A Caminho da Escola 2.0** | Rio de Janeiro-RJ
Região predominantemente residencial, localizada próxima a equipamentos urbanos como unidades de saúde, centros de assistência social, escolas estaduais, municipais e privadas, com alto fluxo de pedestres e ciclistas e concentração de sinistros de trânsito em dois pontos

Programa Rota Escolar Segura | São Paulo-SP

Áreas periféricas próximas a escolas, com concentração de sinistros de trânsito, onde grande parte dos estudantes e acompanhantes realizam o trajeto casa-escola a pé

Caminhos da Escola | Fortaleza-CE

Regiões com grande concentração de escolas públicas em condições críticas de segurança viária, sendo a grande maioria localizadas na periferia, com comunidades historicamente desfavorecidas e, em muitos casos, assentamentos informais

TEMÁTICA

4

Transporte público

O que é? Projetos relacionados à ampliação e à melhoria do acesso ao transporte público, como redução tarifária, gratuidades, infraestrutura e gestão dos modais

Destaques Responsabilidade socioambiental (redução de emissões de poluentes), promoção do desenvolvimento urbano sustentável e inclusão social de grupos vulneráveis (acesso a equipamentos públicos)

Boas práticas mapeadas **Ônibus Tarifa Zero e serviço público de bicicletas compartilhadas** | Maricá-RJ
Município com quase 200 mil habitantes, marcado por forte resistência das empresas de ônibus à implantação do serviço público gratuito e disputa de poder político associada ao serviço de transportes

Rotas Seguras para a Educação: Corredor de BRT Metropolitano Perimetral Leste | São Paulo-SP

Foco em grupos de usuários que apresentam maior vulnerabilidade às externalidades da mobilidade urbana e acessibilidade em seus deslocamentos diários (bebês, crianças, adolescentes e pessoas idosas)

Rotas prioritárias para a primeira infância | Recife-PE

Região com calçadas irregulares e pontos de ônibus inadequados, maior proximidade com equipamentos de atendimento à primeira infância e vias de maior necessidade para a cidade; predominância de cuidadores de crianças de 0 a 3 anos de perfil socioeconômico semelhante

TEMÁTICA

5

Mobilidade urbana, lazer e educação

O que é? Programas envolvendo um conjunto de intervenções urbanas voltadas à qualificação de espaços para o lazer e ações de educação para o trânsito

Destaques Integração com instrumentos e outras políticas locais, como o incentivo à cultura, ao esporte e outras de caráter lúdico e público; integração e diversidade de atores envolvidos contando com engajamento popular

Boas práticas mapeadas **Ruas Abertas** | São Paulo-SP
Abertura de vias públicas para as pessoas, com apoio de organizações da sociedade civil e comerciantes, a fim de promover o lazer por meio da ocupação dos espaços públicos, com intenção de expandir o programa para áreas mais periféricas da cidade

Ruas de Brincar | Jundiaí-SP

Abertura de vias públicas para as pessoas, com foco em crianças, em locais onde não haja hospitais e linhas de ônibus, além de fluxo intenso de veículos por conta de atividades comerciais ou de serviços, estimulando a interação da vizinhança e diversidade de usos

[No código QR](#), acesse o fichamento completo das boas práticas locais, contendo também o material principal que foi consultado para o levantamento de informações.

Desafios enfrentados

1) Os desafios enfrentados por crianças, adolescentes e jovens

Principais obstáculos associados à mobilidade urbana de crianças, adolescentes e jovens, levando em consideração aspectos-chave identificados no levantamento bibliográfico e nas boas práticas municipais mapeadas.

Falta de segurança pública e risco de abordagens violentas

Ruas sem atividades diurnas e, principalmente, noturnas, pontos de acesso ao transporte público isolados e mal iluminados, veículos vazios ou o oposto disso (superlotações nos transportes e nos pontos de acesso), falta de iluminação pública e fachadas que não são ativas e permeáveis, proporcionando a vigilância natural das ruas, tornam as crianças, adolescentes e jovens mais vulneráveis a ameaças à sua segurança, como assédio e violência urbana. Vale ressaltar que as preocupações são ainda maiores conforme o gênero, a raça, a idade, a renda e a deficiência física.

Caminhos para ação: Planos Diretores Planos Municipais de Mobilidade Urbana Políticas de uso do solo Diretrizes de projetos viários Agenda 2030

Lesões e fatalidades no trânsito

Alguns aspectos que estão relacionados à segurança viária: altas velocidades dos veículos motorizados; carência de dispositivos e medidas de acalmamento de tráfego, como lombadas, faixas de pedestres elevadas, chicanas e calçadas mais largas; travessias mal sinalizadas e/ou mal iluminadas; tempo semafórico inadequado para a travessia; ausência de infraestrutura para a mobilidade ativa; cruzamentos sem visibilidade de pedestres; além de carência de programas educacionais para segurança no trânsito, somada ao não cumprimento da legislação e falta de fiscalização.

Caminhos para ação: Visão Zero Década de Ação pela Segurança no Trânsito Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito Gestão da segurança viária Infraestrutura viária adequada Comportamento e segurança dos usuários Zonas 30 Fiscalização e cumprimento da legislação

Poluição do ar e poluição sonora

O trânsito é uma das principais causas de poluição atmosférica nas cidades e possui grande impacto na poluição sonora, o que interfere diretamente na saúde física, destacando o aumento do risco de doenças respiratórias, e no desenvolvimento cognitivo das crianças. Além do redesenho urbano para priorizar meios ativos de deslocamentos, o uso de combustíveis de baixo carbono também deve entrar em discussão.

Caminhos para ação: Agenda 2030 Nova Agenda Urbana Agenda Climática

Falta de qualidade do ambiente urbano

Além da poluição atmosférica e sonora, a ausência de mobiliário urbano para descanso e permanência, locais sombreados, abrigos para proteção ao calor e chuva, outros equipamentos urbanos, como lixeiras, bebedouros e banheiros públicos, além do descarte inadequado de resíduos nas calçadas e ruas também influenciam nos deslocamentos.

Caminhos para ação: Planos Diretores Diretrizes de projetos viários

Falta de acessibilidade nos deslocamentos e nos espaços públicos

Calçadas sem pavimentação, descontínuas, estreitas, sem rampas de acessibilidade e piso tátil, sem área livre para passagem, estações e veículos sem embarque em nível, além de degraus e outros obstáculos nas rotas, prejudicam todas as pessoas, mas atingem principalmente as pessoas com deficiência e as que possuem mobilidade reduzida, como as crianças pequenas, e dificultam o acesso de pessoas com cadeiras de rodas, com carrinhos de bebê ou

carregando sacolas, por exemplo. A ausência de acessibilidade nas calçadas, além de restringir o uso e impossibilitar o acesso universal, induzem as pessoas a caminharem nas ruas, aumentando o risco à sua segurança.

Caminhos para ação: [NBR 9050](#) [Planos Diretores](#) [Planos Municipais de Mobilidade Urbana](#) [Estatuto da Pessoa com Deficiência](#) [Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito](#) [Agenda 2030](#)

Alto tempo e grande distância dos deslocamentos das moradias até os locais de oferta de serviços e equipamentos públicos

Quanto maior é a distância a ser percorrida, mais importante é a qualidade do ambiente e a segurança pública e viária. O acesso econômico e a infraestrutura oferecida são alguns dos fatores decisivos para a escolha do modo de transporte. Sabendo que muitas vezes algumas opções de transporte não estão disponíveis ou não são seguras, a disponibilidade de serviços essenciais nas proximidades das moradias é muito importante. Grandes distâncias também geram dificuldade para a inclusão socioprodutiva de adolescentes e jovens.

Caminhos para ação: [Planos Diretores](#) [Planos Municipais de Mobilidade Urbana](#) [Cidades 15 minutos](#) [Políticas de uso do solo](#) [Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável](#)

Espaços de permanência limitados e artificiais

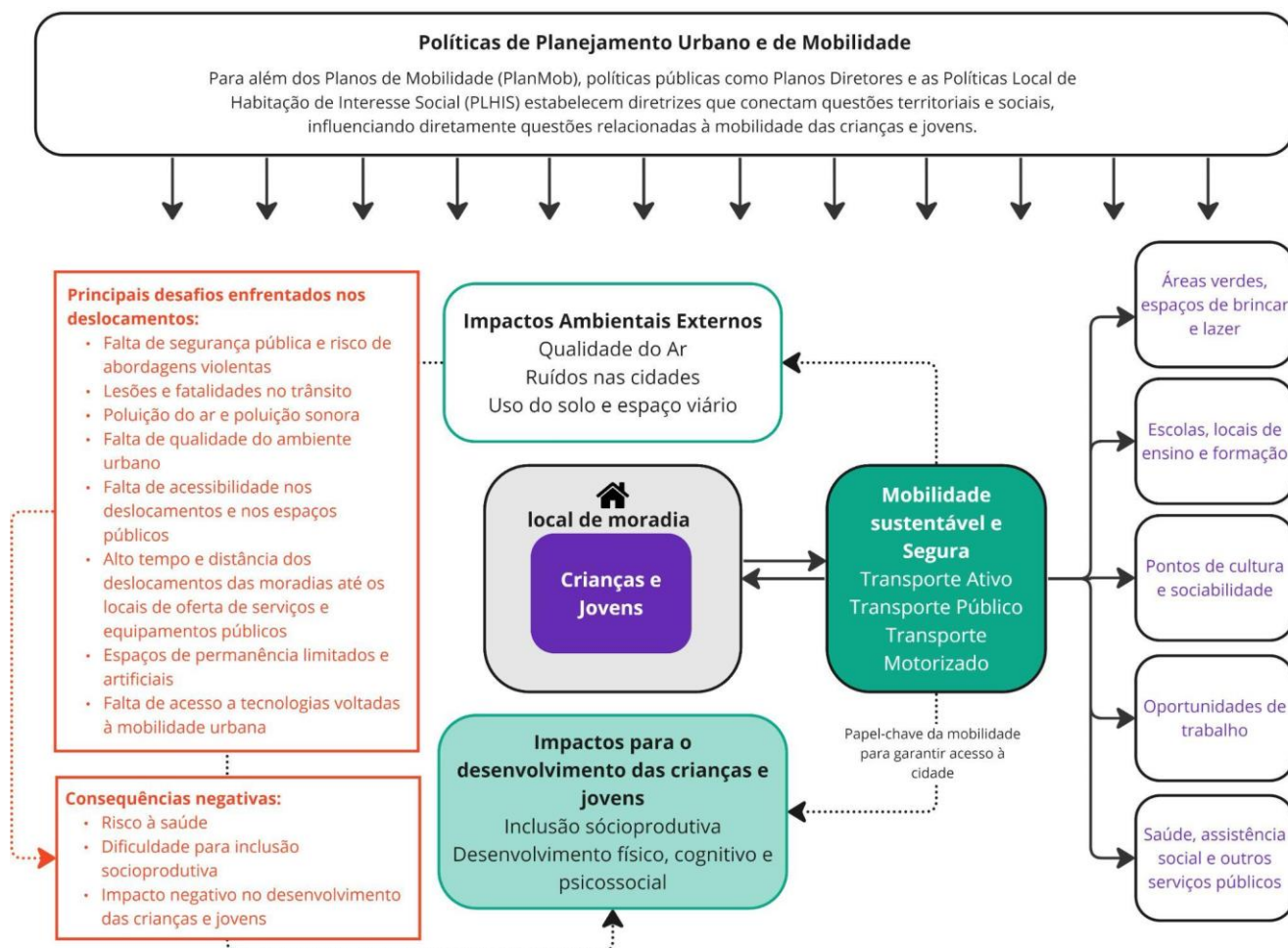
As crianças e adolescentes tendem a passar a maior parte do tempo em espaços cada vez menores e mais fechados, diante da redução de áreas naturais e verdes, o que gera um impacto negativo no desenvolvimento psicossocial e dificuldades de inclusão e participação social. A interação com os territórios, o brincar ao ar livre e a conexão com a natureza são aspectos importantes para a autonomia e o desenvolvimento integral.

Caminhos para ação: [Marco Legal da Primeira Infância](#) [Estatuto da Criança e do Adolescente](#) [Estatuto da Juventude](#) [Child Friendly Cities Initiative - UNICEF](#)

Falta de acesso a tecnologias voltadas à mobilidade urbana

Apesar do avanço de tecnologias voltadas à mobilidade urbana, como aplicativos de mapas do sistema de transporte público integrado online, de bicicletas compartilhadas ou de planejamentos de viagens em geral, grande parte dos adolescentes e jovens não possuem acesso a essas ferramentas, seja por falta de acesso à internet ou a equipamentos eletrônicos necessários, o que é ainda mais acentuado quando fazemos um recorte econômico e socioespacial.

Caminhos para ação: [Políticas de inovação pública e inclusão](#) [Cidades inteligentes](#)



2) Os desafios para construir boas práticas

Desafios de maior incidência identificados na análise das iniciativas municipais mapeadas, sendo pontos de atenção para futuras ações e projetos de replicabilidade.

Sensibilização e comunicação com a população e conscientização sobre a importância das ações

A informação precisa chegar para a população, para que possam compreender a importância das iniciativas com base em dados e evidências. Atividades de sensibilização e formação são fundamentais para a mudança de comportamento coletivo e para o despertar do sentimento de pertencimento ao território. O ponto-chave é como a comunicação é construída.

Metodologias de engajamento e participação comunitária, incluindo escuta ativa das crianças, adolescentes e jovens

A escuta e engajamento das pessoas envolvidas, adultas e crianças, com atividades interativas e lúdicas que auxiliem o entendimento e que permitam que elas expressem suas opiniões e sugestões - que devem ser incorporadas nos projetos, ou seja, que promovam o protagonismo comunitário, é um dos principais passos para promover uma participação social ativa, não apenas no planejamento, mas em todas as etapas.

Mudança de paradigma dos setores técnicos e formação para soluções inovadoras e de maior impacto

É comum o poder público apresentar estruturas hierárquicas engessadas. Para inovar, é necessário reestruturar internamente, seguir uma nova abordagem e ter uma equipe especializada para fortalecer e consolidar as ações, além de estimular outras políticas públicas de caráter inovador.

Mediação dos diferentes interesses e articulação entre os multiatores envolvidos

Quanto maior o número de atores envolvidos, mais o projeto tende a ser diverso e inclusivo. As parcerias estratégicas são extremamente importantes para a execução e aprimoramento das iniciativas. Ao mesmo tempo, a integração é um dos principais desafios, exigindo uma lógica de construção coletiva que possa articular o papel de cada um, unindo os esforços, e, assim, fomentar ainda mais a intersectorialidade.

Disponibilidade de orçamento e acesso a modelos adequados de financeirização

A questão orçamentária é um fator decisivo para a implementação das iniciativas, o que envolve o custo das ações propostas e o orçamento público previsto. A construção de parcerias estratégicas, com universidades, fundações, empresas privadas e organizações sem fins lucrativos, por exemplo, e a busca por financiamento externo abrem novos caminhos.

Continuidade/replicabilidade do projeto e/ou consolidação como política pública/regulamentação

A expansão das ações, na maioria das vezes, depende principalmente do interesse político, dos resultados e impactos gerados com a primeira iniciativa, e da disponibilidade orçamentária para ampliar seu alcance. A consolidação como política pública, integrada ao território e a outras políticas públicas a partir de uma perspectiva mais ampla, oferece um primeiro amparo para a sua replicabilidade.

Além desses desafios transversais, **há desafios específicos para o transporte público:**

Gestão de contratos, concessões, gratuidades e financiamento da tarifa

Alguns aspectos que estão relacionados à gestão dos sistemas de transporte público devem ser levados em consideração para proteger o interesse público desses serviços, como política tarifária e formas de pagamentos acessíveis, integração efetiva, confiabilidade, regularidade, controle de contratos e operações, entre outros. Promover a regulamentação dos serviços é fundamental, ressaltando a lacuna no marco regulatório federal em relação à gestão sobre o transporte municipal e intermunicipal dentro de regiões metropolitanas.

Facilitação do acesso ao transporte público adequado à necessidade de toda a população, incluindo pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida

A acessibilidade é um dos atributos que garantem um serviço de transporte público de qualidade, seguro e inclusivo, estimulando que todas as pessoas o utilizem e acessem os demais serviços e atividades nas cidades. Prover acesso ao transporte e aos espaços públicos, incluindo os pontos de embarque e desembarque, e facilitar a circulação é cumprir com a legislação e contribuir com aspectos econômicos e sociais. Destaca-se a importância dos assentos preferenciais, dos pisos rebaixados nos veículos e da sinalização visual, sonora e tátil.

3) Os desafios que ainda carecem de soluções

Problemáticas que ainda são pouco trabalhadas nas práticas brasileiras, mas que são de extrema relevância para a mobilidade de crianças, adolescentes e jovens. Dessa forma, são destacadas as lacunas nas políticas públicas, que são por si mesmas desafios a enfrentar.

- **Assédio nos transportes públicos e políticas de prevenção e acolhimento;** para além da implementação de mecanismos de denúncia, é necessário proporcionar o acesso fácil e seguro.
- **Discriminação racial** e abordagens policiais no trajeto de crianças e pessoas jovens negras, **seletividade marcada pela perspectiva socioeconômica;** apesar dos diversos estudos, há uma carência de políticas públicas específicas para ação e combate à violência racial institucional.
- **Planejamento urbano voltado para a redução de distâncias** a fim de aumentar o acesso a equipamentos e serviços públicos e a frequência de uso pela população.
- **Práticas e governança em caráter metropolitano,** visando a integração, compatibilidade e continuidade dos sistemas de mobilidade urbana: é necessária a articulação entre setores públicos.
- **Políticas tarifárias que considerem as necessidades de deslocamento de adolescentes e jovens para além dos estudos;** políticas públicas que considerem o encadeamento de viagens e que beneficiem crianças, adolescentes e jovens que não possuem acesso à educação.

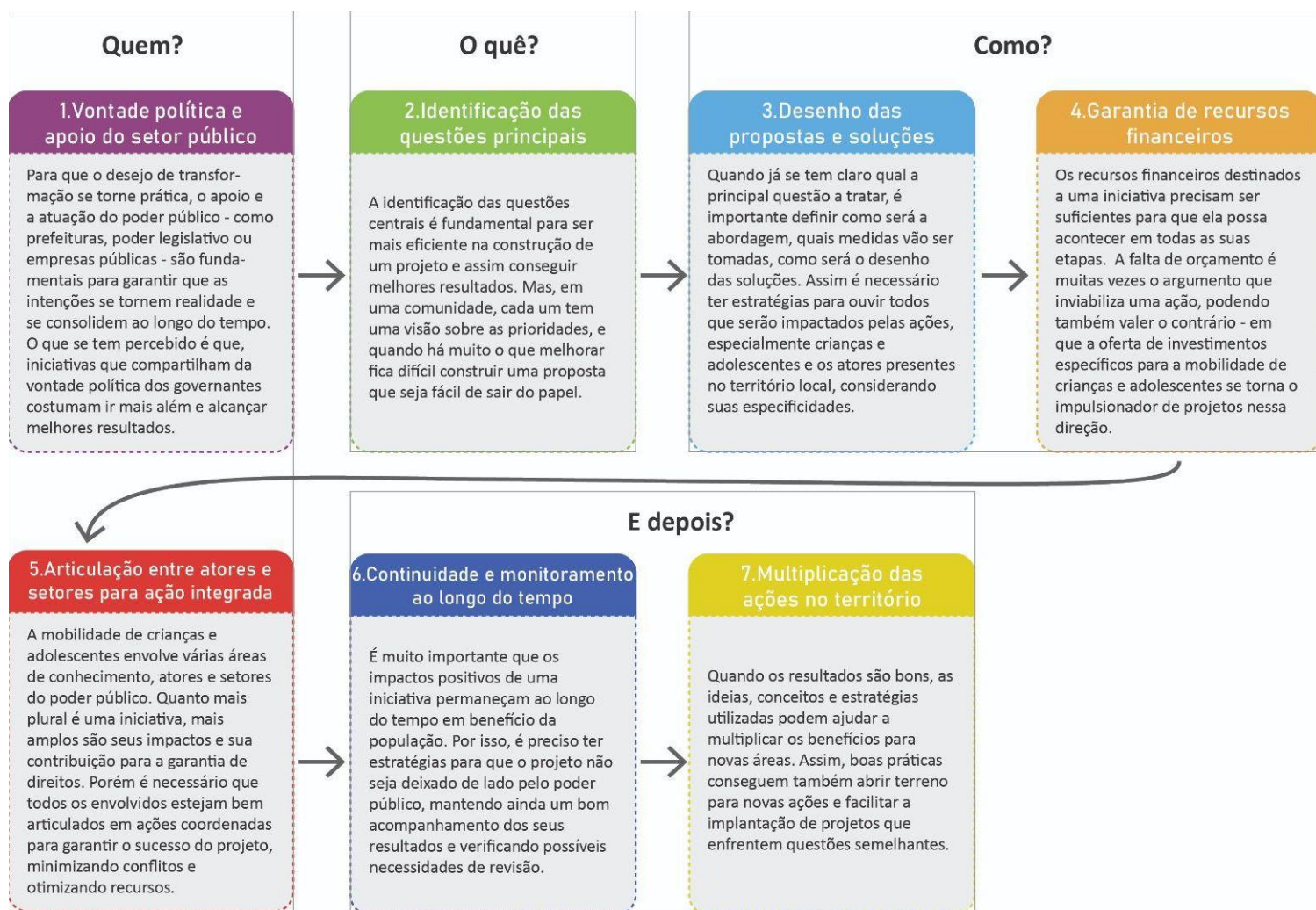
Recomendações para iniciativas de sucesso

O que pode ser considerado como uma boa prática passa pela combinação de diversos fatores, que diferem muito a cada contexto. Com isso, não existe uma solução única e final, principalmente quando os desafios são de naturezas variadas. Porém, algumas estratégias de projetos com bons resultados podem ser replicadas quando as questões se assemelham, aumentando o potencial de sucesso das novas ações (com os atalhos das lições aprendidas, inclusive!).

Nesse sentido, apresentamos recomendações elaboradas a partir das iniciativas mapeadas. A intenção é facilitar o percurso, para que novas iniciativas possam surgir, superando desafios através de medidas que geram os melhores resultados na garantia da mobilidade e na preservação da vida de crianças, adolescentes e jovens.

As recomendações podem ser entendidas também como etapas da construção de um projeto, em que cada ator pode contribuir a partir da sua própria perspectiva e capacidade de ação. O esquema abaixo sintetiza esse processo:

Principais etapas para a construção de um projeto



A partir daí, podemos entender melhor as formas de contribuição e estratégias que os diferentes atores podem se engajar para superar os principais desafios. As fichas a seguir trazem algumas dessas possibilidades, com exemplos práticos para a inspiração. Um formato alternativo para as fichas, reestruturadas para uma melhor compreensão das ações e estratégias de cada fase do projeto, [está disponível no código QR.](#)

SOCIEDADE CIVIL - lideranças comunitárias, moradores, ativistas		
Ações e estratégias	Etapas de contribuição	Onde foi feito?
atuar nos fóruns participativos e buscar as instâncias legais existentes (ouvidorias, denúncias no Ministério Público, etc.) para dialogar com o poder público	1 3 5	<ul style="list-style-type: none"> → participação nos Conselhos Distritais para o Plano de Bairro Jardim Lapenna - São Paulo/SP → denúncias ao Ministério Público no "Ruas Completas" - Porto Alegre/RS → uso do canal de demandas da população no "Plano de Bairro Novo Horizonte" - Jundiaí/SP
pressionar para a criação de leis, planos e outros instrumentos que dêem respaldo legal e regulamentem os projetos, programas e ações	1 6 7	<ul style="list-style-type: none"> → pressão na Câmara de Vereadores para o "Plano de Bairro Jardim Lapenna" - São Paulo/SP → pressão para a formalização do decreto sobre "Ruas Abertas" - São Paulo/SP
estabelecer conselhos, comitês ou assembléias para discutir as questões comunitárias, mapear conflitos e acordar prioridades	2 3 5	<ul style="list-style-type: none"> → reuniões comunitárias para a discussão do "Plano de bairro Jardim Lapenna" - São Paulo/SP → engajamento da comunidade nas propostas para o projeto "Mais Vida nos Morros" - Recife/PE
buscar apoio e formação através de organizações que já tenham experiência com esse tipo de trabalho	2 3 4	<ul style="list-style-type: none"> → articulação com organizações sociais e universidades no projeto "Ruas Abertas" - São Paulo/SP
participar e divulgar informações sobre as ações dentro da comunidade (oficinas, enquetes, audiências públicas, etc.)	2 3 4	<ul style="list-style-type: none"> → mutirões no projeto "Mais Vida nos Morros" - Recife/PE
exigir e fiscalizar para a inclusão dos projetos na Lei Orçamentária Anual (LOA)	4 6 7	<ul style="list-style-type: none"> → inclusão na LOA do "Plano de bairro Jardim Lapenna" - São Paulo/SP → inclusão na LOA do "Plano de Bairro Novo Horizonte" - Jundiaí/SP
atribuir responsabilidades de forma clara (lideranças locais, articuladores, comunicadores, grupos de zeladoria)	5 6	<ul style="list-style-type: none"> → organização das lideranças e embaixadores no projeto "Mais Vida nos Morros" - Recife/PE → programa de zeladorias "Ruas Abertas" - São Paulo/SP

Legenda etapas:

- 1. Vontade política e apoio do setor público
- 2. Identificação das questões principais
- 3. Desenho das propostas e soluções
- 4. Garantia de recursos financeiros
- 5. Articulação entre atores e setores para ação integrada
- 6. Continuidade e monitoramento ao longo do tempo
- 7. Multiplicação das ações no território

INSTITUTOS ORGANIZAÇÕES PRIVADAS OU DO TERCEIRO SETOR UNIVERSIDADES com interesse em promover a mobilidade sustentável		
Ações e estratégias	Etapas de contribuição	Onde foi feito?
<p>apoiar os projetos com dados estratégicos, fortalecendo a comunicação das iniciativas e favorecendo a tomada de decisão baseada em evidências</p>	<p>1 2 3 5 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> → levantamento de dados pela organização social Cidade Ativa no projeto "Paulista Aberta" - São Paulo/SP → apoio da fundação Bernard van Leer ao plano de comunicação "Mais Vida nos Morros" - Recife/PE
<p>orientar a população quanto aos caminhos possíveis e instrumentos legais existentes para encaminhar o projeto</p>	<p>1 5 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> → atuação do Instituto Tide Setúbal e da FGV em apoio ao "Plano de Bairro Jardim Lapenna" - São Paulo/SP
<p>identificar e articular com os setores mais acessíveis do poder público e sensíveis à pauta</p>	<p>1 3 5</p>	<ul style="list-style-type: none"> → articulação do ITDP em projetos como "Rotas seguras para a educação" em São Paulo e "Rotas Prioritárias para a primeira infância" em Recife
<p>traduzir a linguagem técnica e contribuir para a divulgação das ações junto à população</p>	<p>2 3 5</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Atuação WRI no projeto "Ruas Completas" - Porto Alegre → mediação GDCl no "Caminhos da Escola" - Fortaleza/CE
<p>disponibilizar materiais, ferramentas e metodologias relacionados a projetos dessa natureza, além de contribuir na adaptação de referências ao contexto local</p>	<p>2 3 5 6</p>	<ul style="list-style-type: none"> → facilitação da plataforma Delibera Brasil no "Plano de Bairro Jardim Lapenna" - São Paulo/SP → facilitação de informações por aplicativo no "Rotas prioritárias para a Primeira Infância"- Recife/PE → Atuação da Urban95 no apoio ao "Caminhos da Primeira Infância" - Boa Vista/RO
<p>sensibilizar e consolidar na comunidade e no setor público uma visão atenta à mobilidade de crianças e adolescentes, por meio de atividades e treinamentos</p>	<p>2 3 6 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Caminhadas sensíveis organizadas pelo ITDP no projeto "Rotas seguras para a educação" - São Paulo/SP → apoio Urban95 nas ações do projeto "Ruas de Brincar" - Jundiá/SP → oficinas do ITDP com motoristas de ônibus no "Rotas prioritárias para a educação" - Recife/PE
<p>financiar iniciativas, programas e estudos voltados para a mobilidade de crianças e adolescentes, promovendo editais com formatos bem-sucedidos</p>	<p>1 4 6 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> → financiamento estrangeiro e edital "Streets for kids" no projeto "Caminhos da Escola"- Fortaleza/CE → financiamento dos estudos de avaliação de impacto da "Paulista Aberta" - São Paulo/SP → financiamento privado no projeto "Caminhos da Primeira Infância"- Boa Vista/RO
<p>contribuir para a documentação dos projetos, elaboração de históricos e acompanhamento de indicadores</p>	<p>6 7</p>	<ul style="list-style-type: none"> → histórico de dados realizado pelo Cidade Aberta no "Ruas de Brincar" - Jundiá/SP → documentação do ITDP no projeto "Rotas Seguras para a Educação"-São Paulo/SP

Legenda etapas:

- 1. Vontade política e apoio do setor público
- 2. Identificação das questões principais
- 3. Desenho das propostas e soluções
- 4. Garantia de recursos financeiros
- 5. Articulação entre atores e setores para ação integrada
- 6. Continuidade e monitoramento ao longo do tempo
- 7. Multiplicação das ações no território

PODER PÚBLICO - gestores, técnicos e agentes legislativos		
Ações e estratégias	Etapas de contribuição	Onde foi feito?
buscar programas, contratos e rubricas orçamentárias já existentes para enquadrar projetos dessa natureza	1 4 7	<ul style="list-style-type: none"> → ações do "Plano de Bairro Novo Horizonte"- Jundiaí/SP → contratos para execução do projeto "A caminho da escola 2.0" - Rio de Janeiro/RJ
incorporar o programa à LOA e a outros instrumentos de planejamento, como Plano Estratégico, Plano Plurianual, Plano Diretor, etc.	4 6 7	<ul style="list-style-type: none"> → aprovação do "Plano de Bairro Jardim Lapenna" na LOA - São Paulo/SP → previsão do instrumento "Plano de Bairro" no Plano Diretor de Jundiaí/SP
adotar metodologias de escuta ativa e participativa da população, com atenção especial à demanda crianças, adolescentes e jovens	2 3 5 6	<ul style="list-style-type: none"> → projeto participativo "Ruas de Brincar" - Jundiaí/SP → construção dos projetos no programa " Mais Vida nos Morros" - Recife → oficinas participativas do projeto "A caminho da escola 2.0" - Rio de Janeiro/RJ
manter canais permanentes de comunicação com a população, legalmente institucionalizados, como fóruns, conselhos e comitês	2 3 5 6	<ul style="list-style-type: none"> → "Comitê das Crianças" em Jundiaí determinado pelo Decreto Municipal nº 27.780/ 2018) → diálogo nos Conselhos Distritais para o "Plano de Bairro Jardim Lapenna" - São Paulo/SP
mediar os diferentes interesses e conflitos mapeados	2 3 5	<ul style="list-style-type: none"> → Mediação de conflitos adotada no projeto "Ruas Completas" - Porto Alegre → definição de prioridades no programa " Mais Vida nos Morros" - Recife/PE
abordar a iniciativa como parte de uma política mais ampla e intersetorial	3 5 6 7	<ul style="list-style-type: none"> → programa "Territórios Educadores" e a iniciativa "Rota Escolar Segura" - São Paulo/SP → política intersetorial para a primeira infância e o projeto "Caminhos da Primeira Infância"- Boa Vista/RO
promover a integração e ação articulada entre os diferentes órgãos do setor público, com clareza do setor responsável pela liderança do programa	3 5 6	<ul style="list-style-type: none"> → criação do Grupo de Trabalho Cidade das Crianças em Jundiaí/SP → liderança e articulação da CET no "Rota Escolar Segura"- São Paulo/SP
criar estruturas específicas e destinar equipe técnica capacitada para projetos dessa natureza	3 6 7	<ul style="list-style-type: none"> → criação de Secretaria específica e formação para consolidar o programa "Mais Vida nos Morros"- Recife/PE → criação da Empresa Pública de Transportes no programa "Tarifa Zero"- Maricá/RJ
priorizar projetos faseados, com ações de urbanismo tático ou temporárias e de baixo custo, estimulando a experimentação e permitindo a	1 3 4 6 7	<ul style="list-style-type: none"> → etapas do projeto "Ruas Completas" - Porto Alegre/RS → metodologia do projeto "Caminhos da Escola" - Fortaleza/CE

reavaliação das ações implementadas		→ demanda mínima de infraestrutura no "Ruas Abertas" - São Paulo/SP
articular com fornecedores e parceiros de projeto do setor privado, para doações de materiais	4 7	→ Movimento "Tudo de cor" das Tintas Coral articulado com o "Mais Vida nos Morros" - Recife/PE
regulamentar os programas, formatos de contratação e oferecer procedimentos claros para construção de projetos dessa natureza	6 7	→ criação do serviço e contrato de operação do "Sistema de Bicicletas Compartilhadas" - Maricá/RJ → decreto com procedimentos para solicitações no programa "Ruas de Brincar"- Jundiaí/SP → consolidação do programa com metodologia facilmente replicável "Mais Vida nos Morros" - Recife/PE → regulamentação e cardápio de soluções do "Ruas Abertas" - São Paulo/SP
formatar o projeto para atrair parcerias e investimentos internacionais	4 6 7	→ escolha das áreas de intervenção e atração de recursos do BID no "Mais Vida nos Morros" - Recife/PE → aplicação do modelo de projeto Streets for Kids/GDCI - Fortaleza/CE → transição energética da frota no "Ônibus Tarifa Zero" - Maricá/RJ → Projeto "Rota Escolar Segura"- São Paulo/SP no formato do programa "Criança Segura Brasil" (Safe Kids Worldwide)
articular as iniciativas com políticas e programas promovidas por outras esferas do setor público	4 6 7	→ royalties para subsídio do "Ônibus Tarifa Zero" - Maricá/RJ e expectativa de recursos do futuro Sistema Único de Mobilidade → Parceria institucional com programa "Criança Feliz" do Governo Federal no projeto "Caminhos da Primeira Infância"- Boa Vista/RO
manter base de dados para acompanhamento dos projetos e respaldar novas intervenções	1 6 7	→ sistema de dados integrados associado ao projeto "Caminhos da Primeira Infância" - Boa vista/RO → base de dados de sinistros de trânsito das Companhias de Tráfego (CET) nos projetos "Rota Escolar Segura"- São Paulo/SP e "A caminho da escola 2.0" - Rio de Janeiro/RJ

Legenda etapas:

- 1. Vontade política e apoio do setor público
- 2. Identificação das questões principais
- 3. Desenho das propostas e soluções
- 4. Garantia de recursos financeiros
- 5. Articulação entre atores e setores para ação integrada
- 6. Continuidade e monitoramento ao longo do tempo
- 7. Multiplicação das ações no território

Apesar dos desafios ainda serem muitos, o contexto brasileiro também tem tido espaço para uma variedade de soluções com bons resultados. Algumas têm se tornado referência não só localmente, mas também apontam para novas possibilidades em outros contextos, chegando a inspirar programas inclusive de escala global.

Embora o poder público seja aquele que possui maior margem de atuação e estratégias possíveis, a etapa que envolve o engajamento desse setor vem se mostrando uma das mais desafiadoras, hoje, no Brasil. A experiência de diferentes cidades têm mostrado que, a vontade política do governante local focada no desenvolvimento de crianças e adolescentes é um dos ingredientes que mais impulsiona a multiplicação de boas práticas.

Vale ainda considerar que, algumas estratégias vão para além das etapas mencionadas e que nem todo projeto segue necessariamente a mesma ordem de ação. Por exemplo, a priorização de áreas em maior condição de vulnerabilidade social - como bairros de renda mais baixa, periferias sem infraestrutura, distantes do comércio, lazer e oportunidades - é uma questão bastante importante para a garantia de direitos básicos de muitas crianças, jovens e adolescentes, com um potencial de transformação bem mais abrangente que a realização de um deslocamento em si. Nesse sentido, esse aspecto se torna um ponto de atenção para qualquer projeto dessa natureza.

Cabe também lembrar que, a abordagem trazida neste documento diz respeito a uma realidade urbana. Outros desafios importantes - como o acesso de crianças e adolescentes de áreas rurais a equipamentos públicos, ou a mobilidade de jovens indígenas e quilombolas em áreas afastadas com baixa acessibilidade - devem também ser pensados e endereçados na forma de políticas públicas específicas.

Apesar do foco das recomendações apresentadas ser a realização de projetos que produzam maior impacto na mobilidade de crianças, adolescentes e jovens, destaca-se que os benefícios não se limitam a esse grupo. Ao dar mais atenção àqueles que estão mais fragilizados (tanto em relação ao risco de fatalidades de trânsito, como vulneráveis à violência no espaço público), os resultados tendem a proporcionar uma cidade melhor e mais acessível para todas as pessoas.

Código QR com materiais complementares

