



**UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS SOCIAIS E CIDADANIA**

IAN MENDES GALVÃO

O DIREITO À CIDADE NA PRIMEIRA INFÂNCIA:

Mobilidade ativa e espaços de brincar como estratégias de inclusão social em
Salvador/Bahia

Salvador
2026

IAN MENDES GALVÃO

**O DIREITO À CIDADE NA PRIMEIRA INFÂNCIA:
Mobilidade ativa e espaços de brincar como estratégias de inclusão
social em Salvador/Bahia**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais e Cidadania da Universidade Católica do Salvador, como requisito final para a obtenção do grau de Mestre.

Linha 3 - Direitos Sociais e Novos Direitos, Construção de Sujeitos e Cidadania.

Orientadora: Aparecida Netto Teixeira

Salvador
2026

Dados de Catalogação na Publicação (CIP)
Ficha Catalográfica. UCSal. Biblioteca Dom Geraldo Majella Agnelo

G182 Galvão, Ian Mendes

O direito à cidade na primeira infância: mobilidade ativa e espaços de brincar como estratégias de inclusão social em Salvador/Bahia / Ian Mendes Galvão. – Salvador, 2026. 113 f.

Orientadora: Profa. Dra. Aparecida Netto Teixeira.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Católica do Salvador. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação. Mestrado em Políticas Sociais e Cidadania. Linha de Pesquisa: Direitos Sociais e Novos Direitos, Construção de Sujeitos e Cidadania.

1. Direito à Cidade 2. Primeira Infância 3. Mobilidade Ativa 4. Espaço Público 5. Políticas Públicas I. Teixeira, Aparecida Netto – Orientadora II. Universidade Católica do Salvador. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação III. Título.

CDU 711.4-053.2(813.8)

TERMO DE APROVAÇÃO

IAN MENDES GALVÃO

“O DIREITO À CIDADE NA PRIMEIRA INFÂNCIA: mobilidade ativa e espaços de brincar como estratégias de inclusão social em Salvador/Bahia.”

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Políticas Sociais e Cidadania da Universidade Católica do Salvador.

Salvador, 26 de fevereiro de 2026.

Banca Examinadora:

Documento assinado digitalmente
 APARECIDA NETTO TEIXEIRA
Data: 01/07/2026 18:04:09-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof^a. Dr^a. Aparecida Netto Teixeira - UCSAL (orientadora)

Documento assinado digitalmente
 MAINA PIRAJÁ SILVA
Data: 01/07/2026 18:51:08-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof^a. Dr^a. Maina Pirajá Silva - UCSAL

Documento assinado digitalmente
 VINÍCIUS POLZIN DRUCIAKI
Data: 03/07/2026 08:49:41-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Vinícius Polzin Druciaki - UEG

A cidade começa no encontro.
Antes de ser forma, é relação.
“O essencial é invisível aos olhos.”
Antoine de Saint-Exupéry

AGRADECIMENTOS

À minha família, que é a minha base. Sem o apoio constante e o incentivo para que eu seguisse meus sonhos, nenhuma dessas etapas seria possível.

À Simone Café, minha chefe e inspiração. Obrigado por ter mergulhado comigo nesse universo acadêmico e por ser uma liderança que incentiva o crescimento e o conhecimento. Sua trajetória e apoio foram fundamentais para que eu conseguisse conciliar minhas funções na Prefeitura Municipal de Salvador com os desafios do mestrado.

À Manoel Rocha Reis Neto, meu psicólogo, que partiu de forma brutal e injusta, vítima do racismo que ainda atravessa nossa sociedade. Durante o processo do mestrado, foi sua presença profissional e humana que sustentou o que ninguém via: as angústias, os medos, os conflitos e o peso das decisões. Em momentos decisivos, a escuta atenta, firme e generosa ofereceu o chão necessário para continuar. Sem esse acompanhamento, este caminho teria sido muito mais difícil, talvez até intransponível. Permanecem a ética, a coragem e a marca profunda de tudo o que ajudou a construir em mim.

À Clara Azevedo, minha parceira de vida. Seu apoio emocional e sua presença foi o que me manteve firme, especialmente neste processo final de escrita e qualificação. Obrigado por estar ao meu lado em cada noite de estudo.

À minha orientadora, Aparecida Netto Teixeira. Obrigado por me acompanhar desde os tempos da graduação e por ter aceitado o desafio de me orientar. Sei que meu tempo escasso e a rotina intensa trouxeram dificuldades, e sou profundamente grato por sua paciência, rigor técnico e por acreditar no potencial deste trabalho, apesar de todos os obstáculos.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão da bolsa de estudos, que foi um recurso vital para a minha permanência e dedicação a esta pesquisa.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Caminho arborizado, Barcelona.....	46
Figura 2- Ciclovia em Bogotá	47
Figura 3- - Amsterdã	50
Figura 4- Projeto Mãe Coruja	54
Figura 5- Semana do Bebê de Recife 2024	55
Figura 6- Centro de Referência da Primeira Infância do Recife.....	56
Figura 7- Praça da Infância	57
Figura 8- - Cidade da Criança	60
Figura 9- Programa Caminho da Escola Planalto Ayrton Senna	61
Figura 10- Pátio Naturalizado CMEI União da Boca do Rio.....	63
Figura 11- Apresentação sobre o Caminho Legal na Ciranda Formativa	64
Figura 12- Imagem de drone da rua Cidália Menezes.....	77
Figura 13- CMEI Olga Benário	78
Figura 14- Aplicação de enquetes.....	80
Figura 15- Banner de pesquisa para as crianças	80
Figura 16- Reunião de apresentação de projeto	81
Figura 17- Oficina de projetos	82
Figura 18- Drenagem urbana	83
Figura 19- Escadaria requalificada.....	84
Figura 20- Ruas mais seguras	84
Figura 21- Mutirão de pintura com comunidade	85
Figura 22- Crianças e cuidadores andando fora da rua.....	88

LISTA DE MAPAS

Mapa 1- Bairro do Doron, Salvador, 2024.....	15
Mapa 2- Salvador/BA.....	69
Mapa 3- Equipamentos urbanos, Doron, Salvador, 2026.....	75

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BA	Bahia
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CESPI	Centro de Estudos e Pesquisas sobre a Infância
COVID-19	Doença pelo Coronavírus 2019 (nome do vírus SARS-CoV-2)
CRAS	Centro de Referência de Assistência Social
CRIAR	Centro de Referência da Primeira Infância (Recife)
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
FUNDEB	Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica
GDCI	Global Designing Cities Initiative
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IPREDE	Instituto da Primeira Infância
ITDP	Institute for Transportation and Development Policy
LOAS	Lei Orgânica da Assistência Social
NEAPI	Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância
ONU	Organização das Nações Unidas
PAIF	Programa de Atenção Integral à Família
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PNPI	Política Nacional pela Primeira Infância
PMPIF	Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza
RNPI	Rede Nacional Primeira Infância
SCFV	Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos
SPMJ	Secretaria Municipal de Políticas para Mulheres, Infância e Juventude (Salvador)
SUAS	Sistema Único de Assistência Social
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
UAPI	Unidade Amiga da Primeira Infância
UNICEF	Fundo das Nações Unidas para a Infância
USF	Unidade de Saúde da Família
URBIS	Habitação e Urbanização da Bahia
WHO	World Health Organization
ZEIS	Zona Especial de Interesse Social

GALVAO, Ian Mendes. O direito à cidade na primeira infância: mobilidade ativa e espaços de brincar como estratégias de inclusão social em Salvador/Bahia. 2026. Orientadora: Aparecida Netto Teixeira. 113f. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais e Cidadania) - Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais e Cidadania, Universidade Católica do Salvador, Salvador, 2026.

RESUMO

Esta pesquisa analisa as relações entre o direito à cidade, a mobilidade ativa e o desenvolvimento na primeira infância, a partir do estudo de caso do projeto Caminho Legal, implementado no bairro do Doron, em Salvador/BA. Parte-se da compreensão de que o espaço urbano exerce influência direta sobre as experiências cotidianas das crianças pequenas e de seus cuidadores, especialmente nos trajetos casa-escola e no acesso ao brincar. As categorias centrais de análise estão relacionadas ao direito à cidade (Lefebvre, 1968; Harvey, 2012), mobilidade ativa (Silva, 2017; Vasconcellos, 2020) e primeira infância (Rizzini, 2007; Kuhlmann Jr., 2019), compreendidas como chaves interpretativas para a análise crítica do território urbano e das práticas espaciais das crianças. Trata-se de uma pesquisa qualitativa, de natureza aplicada, estruturada como estudo de caso, que articula pesquisa bibliográfica e documental, análise de experiências nacionais e internacionais e entrevistas semiestruturadas com cuidadores e representantes do poder público. Os resultados indicam que intervenções urbanas pontuais, orientadas pela escuta comunitária e pela perspectiva da primeira infância, contribuem para o aumento da percepção de segurança, o estímulo à mobilidade ativa e a apropriação qualificada do espaço público. Conclui-se que o Caminho Legal constitui uma estratégia relevante de inclusão social e fortalecimento de políticas públicas urbanas sensíveis às especificidades da primeira infância.

Palavras-chave: Direito à cidade; Primeira infância; Mobilidade ativa; Espaço público; Políticas públicas.

GALVAO, Ian Mendes. The Right to the City in Early Childhood: Active Mobility and Play Spaces as Strategies for Social Inclusion in Salvador, Bahia. 2026. Advisor: Aparecida Netto Teixeira. 113 leaves. Dissertation (Master's in Social Policy and Citizenship) – Graduate Program in Social Policy and Citizenship, Catholic University of Salvador, Salvador, 2026.

ABSTRACT

This study examines the relationships between the right to the city, active mobility, and early childhood development, based on the case study of the Caminho Legal project, implemented in the Doron neighborhood, in Salvador, Brazil. It assumes that urban space plays a central role in shaping the daily experiences of young children and their caregivers, particularly in home-to-school routes and access to play. The central categories of analysis are related to the right to the city (Lefebvre, 1968; Harvey, 2012), active mobility (Silva, 2017; Vasconcellos, 2020), and early childhood (Rizzini, 2007; Kuhlmann Jr., 2019), understood as interpretative keys for the critical analysis of urban territory and children's spatial practices. The research adopts a qualitative, applied approach, structured as a case study, combining bibliographic and documentary research, analysis of national and international experiences, and semi-structured interviews with caregivers and public officials. The findings indicate that small-scale urban interventions guided by community participation and an early childhood perspective can enhance perceptions of safety, encourage active mobility, and promote meaningful appropriation of public space. The study concludes that the Caminho Legal project represents a relevant strategy for social inclusion and for strengthening urban public policies that are sensitive to the specific needs of early childhood in contexts marked by socio-spatial inequalities.

Keywords: Right to the city; Early childhood; Active mobility; Public space; Urban public policies.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. METODOLOGIA	19
3. O DIREITO À CIDADE E A CRIANÇA	27
3.1 O direito à cidade	29
3.2 O desenvolvimento da primeira infância e o brincar como um direito	32
3.3. A mobilidade ativa e primeira infância	36
3.4 A base legal da primeira infância no Brasil.....	39
4. POLÍTICAS PÚBLICAS PARA PRIMEIRA INFÂNCIA: EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS E NAS MAIORES METRÓPOLES NORDESTINAS	44
4.1 Panorama internacional: experiências exitosas.....	44
4.2 Políticas públicas para a primeira Infância nas maiores metrópoles nordestinas: Recife, Fortaleza e Salvador	53
4.2.1 Recife (PE)	54
4.2.2 Fortaleza (CE)	58
4.2.3 Salvador (BA).....	62
4.3 Processo de implementação do Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância na Prefeitura Municipal de Salvador/BA.....	66
5. O PROJETO “CAMINHO LEGAL” NO BAIRRO DO DORON (SALVADOR/BA)..	68
5.1 Contextualização do bairro do Doron	68
5.1.1 Perfil Demográfico	72
5.1.2 Infraestrutura urbana e a Primeira Infância	74
5.2 A requalificação do caminho para a escola: o Caminho Legal	76
5.3 Avaliação do Projeto Caminho Legal no Doron sob a perspectiva dos cuidadores	89
5.4 Avaliação do Projeto Caminho Legal no Doron sob a perspectiva do poder público municipal	94
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	97
REFERÊNCIAS.....	101
APÊNDICE 1	108
APÊNDICE 2.....	109
APÊNDICE 3.....	110

1. INTRODUÇÃO

Os primeiros anos de vida são marcados por profundas transformações e um acelerado processo de desenvolvimento. A primeira infância, que compreende o período do nascimento aos seis anos de idade, é amplamente reconhecida como determinante para a formação de habilidades cognitivas, emocionais e sociais. Nessa etapa, a qualidade dos estímulos recebidos e, sobretudo, o ambiente em que a criança está inserida, desempenham papéis fundamentais para o alcance de seu potencial pleno (FUNDAÇÃO MARIA CECILIA SOUTO VIDIGAL, 2007).

Sob essa perspectiva, o desenvolvimento saudável não se limita ao núcleo familiar. O contexto urbano e a forma como crianças e cuidadores se deslocam pela cidade influenciam diretamente o bem-estar e o acesso às oportunidades. Reconhecer a criança como agente da cidade implica entendê-la como um sujeito ativo que interage com o espaço e possui direitos específicos sobre ele. Como defende Didonet (2021), a cidade é essencialmente um "nós", uma estrutura coletiva que reflete a interdependência entre seus habitantes. Portanto, o ambiente urbano não é neutro: ele pode promover a autonomia e a exploração ou atuar como uma barreira física e social, negligenciando o direito ao brincar e à convivência comunitária.

No Brasil, os desafios para a efetivação desses direitos são expressivos. Dados do Censo Demográfico (IBGE, 2022) indicam que aproximadamente 85% das crianças de 0 a 6 anos vivem em áreas urbanas. Dessas, duas em cada cinco enfrentam situações de pobreza ou extrema pobreza, o que restringe o acesso a serviços básicos e a espaços públicos qualificados. Somado à precariedade infraestrutural, a insegurança pública agrava o isolamento infantil. Segundo o Anuário Brasileiro de Segurança Pública de 2024, o estado da Bahia apresenta índices alarmantes de violência contra crianças e jovens, concentrados majoritariamente em comunidades periféricas e não brancas. Tais indicadores evidenciam que a vulnerabilidade social se manifesta na ocupação do território, exigindo políticas públicas que integrem proteção social e desenho urbano.

Recentemente, o Brasil avançou na institucionalização de políticas voltadas a esse público, como o Programa Primeira Infância na Escola (BRASIL, 2022), que tem como objetivo elevar a qualidade da educação infantil e fomentar o desenvolvimento integral das crianças de zero a cinco anos de idade. No âmbito municipal, capitais

como Recife e Fortaleza tornaram-se referências nacionais ao implementar, respectivamente, as "Praças da Infância" e o projeto "Caminhos da Escola", priorizando a criança no planejamento das vias. Seguindo essa tendência de inovação na gestão pública, Salvador ingressou na Rede Urban95 Brasil¹, uma iniciativa global da Fundação Bernard van Leer, que apoia municípios no desenvolvimento de estratégias para a primeira infância

A capital baiana tem consolidado essa agenda por meio do Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância, vinculado à Secretaria Municipal de Governo (SEGOV). Iniciativas como a requalificação do Largo do Papagaio e o Programa Picula, exemplificam o esforço da administração municipal em adequar espaços públicos para torná-los seguros e acolhedores, especialmente em áreas de maior vulnerabilidade social. É nesse contexto de expansão de políticas públicas integradas, que se insere o projeto-piloto "Caminho Legal", objeto desta dissertação de Mestrado.

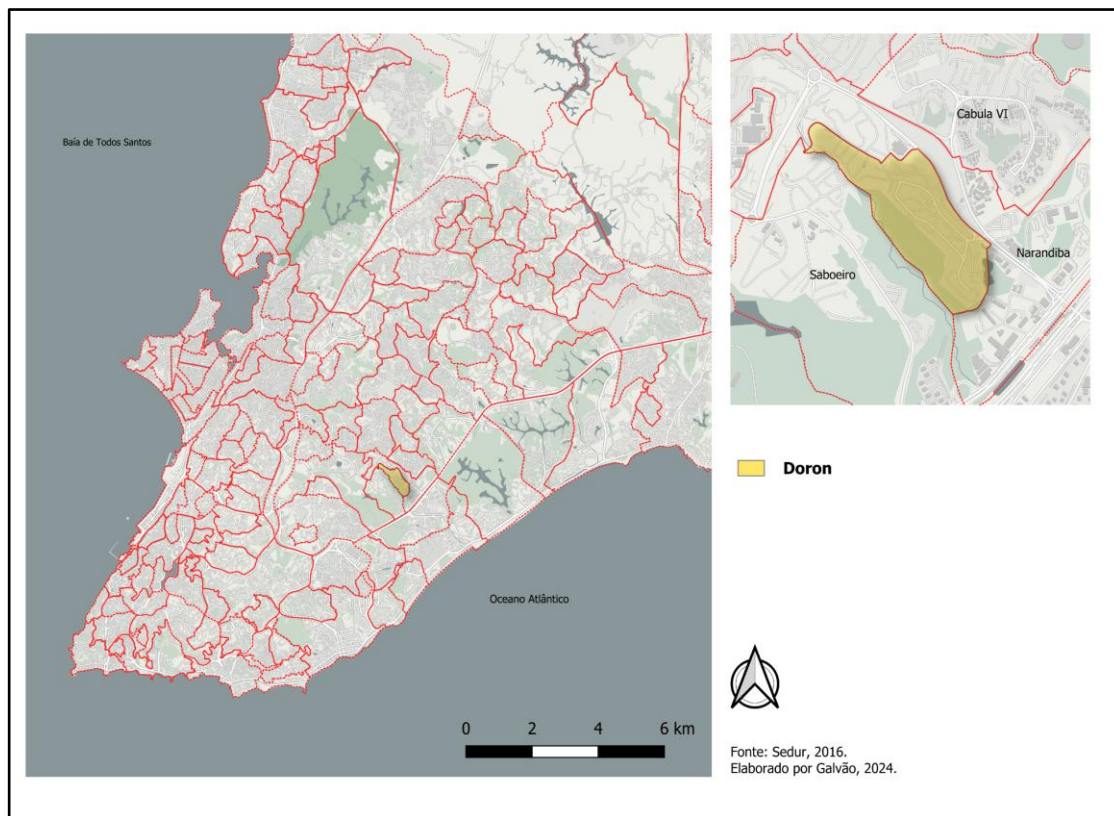
O projeto foi implementado entre junho de 2023 e maio de 2024 no bairro do Doron². A escolha da localidade e a definição das intervenções foram fundamentadas em uma metodologia de priorização que cruzou quatro indicadores críticos: o histórico de sinistros de trânsito na região, a ausência de espaços públicos qualificados, o alto nível de engajamento da comunidade escolar e a proximidade com territórios de vulnerabilidade social.

Localizado na área central de Salvador/BA, denominada "miolo", tendo surgido na década de 1980 como um conjunto habitacional da antiga URBIS (Habitação e Urbanização da Bahia)³. Apresenta características demográficas mistas e perfil socioeconômico majoritariamente de classe média, com predominância de população preta e parda. Embora possua infraestrutura básica e equipamentos urbanos, como a Escola Municipal Deputado Gersino Coelho, o Doron ainda reflete as contradições do urbanismo soteropolitano, apresentando escassez de espaços públicos que favoreçam o brincar e a mobilidade ativa segura.

¹ A Rede Urban95 Brasil, com a participação ativa de governos locais e organizações da sociedade civil, visa criar soluções aplicáveis em diferentes contextos urbanos, ampliando o impacto das políticas públicas voltadas para a primeira infância.

² O nome faz referência à construtora responsável pelo projeto original. O bairro é composto por 161 blocos residenciais.

³ Criada pela Lei no. 2.114, de 4 de janeiro de 1965, como uma empresa de economia mista, para operacionalizar a política habitacional do Governo do Estado, vinculada estruturalmente à então Secretaria do Trabalho e Bem-Estar Social.

Mapa 1- Bairro do Doron, Salvador, 2024

Fonte: Galvão, 2024.

O Programa "Caminho Legal" buscou requalificar o trajeto escolar, transformando a via em um ambiente lúdico e envolvente. Ao priorizar a escuta de crianças e cuidadores na formulação de soluções urbanas, o projeto reafirma que a participação cidadã é o caminho para criar cidades mais inclusivas. Analisar esta experiência no Doron permite compreender como intervenções pontuais no espaço público podem materializar o direito à cidade e fomentar o desenvolvimento integral na primeira infância (URBAN 95, 2025).

Nesse contexto, o objetivo geral do presente trabalho é analisar as inter-relações entre mobilidade ativa, políticas públicas e o direito à cidade na primeira infância, tomando como objeto de estudo a implementação e os elementos configuradores do projeto Caminho Legal no bairro de Doron, em Salvador/BA. Como objetivos específicos tem-se: discutir a mobilidade ativa e desenvolvimento infantil no âmbito do direito à cidade enquanto campo de política pública e cidadania para a primeira infância; analisar as principais experiências internacionais e nacionais de políticas públicas que abordam a mobilidade ativa de crianças na primeira infância, particularmente nas cidades nordestinas de Fortaleza e Recife; investigar acerca dos

elementos formadores do espaço da primeira infância nas vias públicas de Salvador; analisar e avaliar o processo de implantação do projeto Caminho Legal voltado para a primeira infância no bairro de Doron pela Prefeitura Municipal de Salvador, sob a ótica dos cuidadores.

A escolha do projeto justifica-se por se tratar de uma experiência piloto voltada à requalificação do trajeto casa-escola, com foco na segurança, na ludicidade e na promoção da mobilidade ativa. Vale ressaltar que o autor desta dissertação participou ativamente da equipe responsável⁴ pela elaboração do projeto na Prefeitura Municipal de Salvador.

As categorias centrais de análise estão relacionadas ao direito à cidade (Lefebvre, 2001 [1968]; Harvey, 2005), mobilidade ativa (Silva, 2022; Vasconcellos, 2020) e primeira infância (Rizzini, 2007; Kuhlmann JR., 2019), compreendidas como chaves interpretativas para a análise crítica do território urbano e das práticas espaciais das crianças.

A pesquisa sobre os fatores que dificultam a mobilidade ativa das crianças pequenas e de seus cuidadores no contexto urbano, bem como a análise da implantação do projeto no bairro do Doron em Salvador, contribuirá para o entendimento dos desafios enfrentados nos trajetos diários de crianças e cuidadores, identificando barreiras e oportunidades para a criação de políticas públicas específicas, bem como de ambientes urbanos mais inclusivos.

A criação de cidades mais inclusivas e favoráveis ao desenvolvimento infantil é uma prioridade urgente, especialmente nas áreas urbanas mais carentes, onde a vulnerabilidade das crianças é maior. O estudo do Caminho Legal e sua implementação no bairro do Doron é relevante para o campo acadêmico e para a sociedade, contribuindo para um futuro mais justo e equitativo para as novas gerações.

Além desta introdução, a presente dissertação está organizada em cinco capítulos, os quais se articulam de maneira progressiva para o desenvolvimento da análise proposta. No Capítulo 2 é apresentada a metodologia abrangendo o percurso metodológico da pesquisa, caracterizando-a como uma investigação qualitativa de natureza aplicada que utiliza o estudo de caso como estratégia central. A metodologia

⁴ A equipe foi composta por 3 profissionais do Núcleo da Primeira Infância, Duas da Global Design Cities Initiative (GDCl), 2 consultores contratados pela GDCl e 1 representante da Bloomberg Philanthropies.

organiza-se em seis etapas complementares que articulam o levantamento teórico-documental à análise empírica do projeto Caminho Legal no bairro do Doron, em Salvador. Inicialmente, estabelece-se o arcabouço conceitual por meio de pesquisa bibliográfica e análise de marcos legais, seguido por um estudo comparativo de experiências nacionais e internacionais que dialogam com a realidade soteropolitana. A seguir, o capítulo detalha os procedimentos de caracterização urbanística do território e a realização de entrevistas semiestruturadas com gestores e cuidadores, visando captar as percepções sobre a mobilidade ativa na primeira infância. Por fim, descrevem-se os critérios éticos adotados para garantir a integridade dos participantes e a sistematização dos dados que fundamentam a proposição de novas diretrizes para as políticas públicas urbanas.

No Capítulo 3, intitulado “O Direito à cidade e a criança”, são apresentados os fundamentos teóricos e conceituais que sustentam o estudo. Discute-se inicialmente o direito à cidade como um princípio orientador das políticas urbanas inclusivas, retomando os aportes de autores como Henri Lefebvre (2001) e David Harvey (2014). Em seguida, o foco recai sobre o desenvolvimento da primeira infância e o brincar como dimensões essenciais para a vivência plena da infância no espaço urbano, compreendendo essas práticas não apenas como experiências subjetivas, mas como direitos fundamentais trazendo teóricos como Shonkoff & Phillips (2000) e Tonucci (2019). Aborda-se ainda a mobilidade ativa no cotidiano infantil, ressaltando sua relevância para o fortalecimento da autonomia das crianças, o acesso à cidade e a promoção de vínculos com o território desenvolvendo em cima de teóricos como Gehl (2013) e Piaget (1971). Em seguida, aborda-se a base legal brasileira para a primeira infância, com ênfase nos marcos regulatórios que estruturam as políticas públicas voltadas a essa fase do desenvolvimento infantil.

O Capítulo 4 dedica-se à análise das políticas públicas voltadas para a primeira infância, com enfoque em experiências internacionais de referência e em iniciativas desenvolvidas nas maiores metrópoles nordestinas brasileiras. Inicialmente, apresenta-se um panorama internacional, destacando experiências exitosas que têm orientado práticas de cuidado, educação e proteção das crianças pequenas em diferentes contextos urbanos. A seguir, são examinadas políticas específicas implementadas nas cidades de Recife, Fortaleza e Salvador, ressaltando-se os processos, estratégias e desafios enfrentados na operacionalização dessas ações. No caso de Salvador, o capítulo detalha o processo de implementação do Núcleo Especial

de Apoio à Primeira Infância, evidenciando como a articulação intersetorial e a gestão municipal têm buscado promover condições mais inclusivas, seguras e estimulantes para o desenvolvimento das crianças pequenas.

O Capítulo 5 é dedicado à apresentação e avaliação do projeto Caminho Legal no bairro do Doron, localizado na capital baiana. Inicialmente, traça-se uma breve contextualização do bairro, incluindo aspectos urbanísticos, sociais e infraestruturais que moldam o cotidiano local. Em seguida, são descritos os principais desafios enfrentados durante o processo de requalificação do percurso até a escola, incluindo os entraves institucionais, operacionais e comunitários. Além disso, são evidenciadas as estratégias adotadas para tornar o caminho mais seguro, lúdico e acessível às crianças pequenas e seus cuidadores. Em seguida, realiza-se a avaliação do projeto Caminho Legal, a partir das percepções dos cuidadores(as) e de um representante do poder público municipal que atuou/acompanhou a sua implementação. A escuta desses sujeitos busca revelar os impactos sociais, simbólicos e urbanísticos do projeto no cotidiano da comunidade, bem como apontar suas potencialidades e limites enquanto experiência replicável em outros territórios da cidade.

Nas considerações finais são sintetizados os principais achados da pesquisa, recuperando as reflexões construídas ao longo da dissertação. Além disso, propõem-se caminhos para o fortalecimento de políticas públicas urbanas que reconheçam as crianças como sujeitos de direito e considerem suas especificidades no planejamento das cidades, especialmente em contextos periféricos e socialmente vulnerabilizados.

2. METODOLOGIA

A presente dissertação adota uma abordagem qualitativa de natureza aplicada, com estudo de caso, voltada à análise do projeto Caminho Legal e a percepção dos cuidadores e agentes do poder público relativamente às práticas de mobilidade ativa no contexto da primeira infância. Fundamenta-se na perspectiva de que a experiência urbana é constituída por mediações simbólicas, políticas e espaciais, e que o direito à cidade na primeira infância se realiza a partir da articulação entre políticas públicas, infraestrutura urbana e as vivências cotidianas das crianças nos territórios que habitam. A investigação se insere no campo interdisciplinar das políticas públicas urbanas, com ênfase nas políticas voltadas à infância,

A metodologia foi estruturada em seis etapas complementares, correspondentes aos objetivos específicos do estudo. Cada etapa contempla categorias analíticas distintas, estratégias de coleta de dados adequadas ao objeto e fontes diversas, conforme detalhado a seguir.

2.1 Etapas da Pesquisa

- Etapa 1 - Pesquisa bibliográfica e documental

Abrangeu a análise de artigos, livros, documentos, relatórios, estatísticas, estudos e publicações relacionados aos espaços urbanos destinados a crianças e às políticas públicas voltadas para esse fim, permitindo uma compreensão das iniciativas, desafios e soluções relacionados a esses espaços nas cidades. Além disso, permitiu a construção do arcabouço teórico-conceitual que possibilite compreender os direitos à primeira infância na cidade, compreendendo o uso de espaços públicos e mobilidade urbana, abrangendo autores das áreas da sociologia urbana, planejamento urbano, estudos da infância e políticas públicas. Também foram analisados marcos legais relevantes, com destaque para o Marco Legal da Primeira Infância (Lei nº 13.257/2016), que estabelece diretrizes nacionais para a formulação de políticas integradas voltadas ao desenvolvimento integral da criança até os seis anos de idade.

- Etapa 2 - Estudo de experiências internacionais e nacionais

A segunda etapa consistiu em um estudo comparativo documental de políticas públicas implementadas em diferentes contextos urbanos, tanto nacionais quanto internacionais. Foram analisadas as experiências de Fortaleza (CE) e Recife (PE), reconhecidas nacionalmente por suas inovações no campo do urbanismo voltado à primeira infância, incluindo iniciativas como o programa Cidade da Gente e o Plano Municipal pela Primeira Infância. Em âmbito internacional, destacam-se as referências de Barcelona, Bogotá e Amsterdã, cidades que vêm se consolidando como modelos de planejamento urbano inclusivo, com estratégias que integram mobilidade ativa, espaços públicos qualificados e políticas intersetoriais voltadas para a infância.

Além disso, o estudo contemplou o caso de Salvador, com ênfase em iniciativas recentes de planejamento urbano e social que buscam incorporar a perspectiva da primeira infância, a exemplo do processo de implementação do Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância. Esse conjunto de experiências permitiu ampliar o repertório de referências da pesquisa e situar a realidade soteropolitana em diálogo com práticas exitosas de outras cidades. Os documentos examinados incluíram relatórios técnicos, planos diretores, publicações institucionais e estudos de avaliação das intervenções realizadas, possibilitando uma análise crítica das estratégias adotadas e de sua aplicabilidade em diferentes contextos metropolitanos.

- Etapa 3 - Caracterização urbanística do bairro do Doron (Salvador/BA), com ênfase no espaço para a infância

Na terceira etapa, buscou-se investigar as características do espaço público no bairro do Doron, com ênfase nas condições de mobilidade e acessibilidade para a primeira infância. Foi realizada uma pesquisa documental e bibliográfica a partir de diagnósticos urbanos, planos municipais, bases cartográficas e documentos oficiais do poder público local.

Essa etapa teve como objetivo identificar os principais desafios urbanos que afetam o deslocamento seguro e autônomo de crianças e seus cuidadores no bairro, bem como mapear áreas com carência de infraestrutura adequada. A categoria analítica central foi o espaço público na infância, abordado como um campo de disputa simbólica e material.

- Etapa 4 - Estudo de caso do projeto Caminho Legal no bairro do Doron (Salvador/BA)

O quarto momento metodológico correspondeu à realização do estudo de caso centrado na implantação do projeto Caminho Legal pela Coordenadoria do Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância da Prefeitura de Salvador no bairro do Doron, localizado no município de Salvador, visando identificar e analisar os principais desafios relacionados aos espaços para crianças. Os instrumentos de pesquisa foram elaborados com base nas categorias previamente definidas, abordando temas como segurança, acessibilidade, participação comunitária e mudanças percebidas na mobilidade das crianças.

A análise incidiu sobre os processos de planejamento, execução e gestão da intervenção, sendo utilizadas múltiplas fontes, tais como relatórios técnicos, registros fotográficos, documentos institucionais, bem como sobre as percepções dos cuidadores e da gestão pública municipal acerca das transformações provocadas pelo projeto.

Para tanto, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com cuidadores e com a Coordenação do Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância da Prefeitura Municipal de Salvador. Com relação aos cuidadores (incluindo pais e mães), foram realizadas 8 (vinte) entrevistas, visando captar uma variedade de experiências e situações, daqueles que utilizam o trajeto no cotidiano casa-escola no bairro.

Quanto à seleção dos entrevistados(as) foram priorizados moradores(as) e cuidadores(as) que utilizam, ou que foram impactados diretamente pelo trajeto requalificado. A escolha dos moradores e cuidadores obedeceu a pelo menos dois dos seguintes critérios: - ter residência próxima ao trajeto requalificado (ex.: até 300 metros de distância); - uso frequente do trajeto com crianças pequenas (ex. : para ir à escola, posto de saúde, praça, etc.); - diversidade de perfis familiares (mães, pais, avós, tios, vizinhos que cuidam de crianças); - tempo de residência no bairro (preferencialmente há mais de 2 anos); - participação em atividades comunitárias ou eventos do Caminho Legal (caso tenham ocorrido); - diversidade etária e de gênero entre os entrevistados. Para a seleção dos entrevistados contou-se com o apoio de lideranças locais, ou agentes comunitários, na indicação de famílias representativas. Além disso, foram realizados convites na escola, unidade de saúde ou associação de moradores.

As entrevistas foram realizadas de forma presencial, no local onde foi implantado o projeto, garantindo que os relatos estejam conectados ao contexto físico e social vivenciado pelos participantes, facilitando o acesso e a escuta em ambiente familiar. As entrevistas foram realizadas com base em um roteiro de perguntas previamente elaborado, mas com flexibilidade para que o entrevistado(a) compartilhe suas percepções livremente. O roteiro abrangeu temas como: segurança, mobilidade, relação com o espaço urbano, rotina com crianças pequenas e impactos percebidos após a intervenção.

As conversas foram registradas por meio de anotações, mediante autorização prévia do participante, assegurando que todas as informações coletadas fossem tratadas com sigilo e utilizadas exclusivamente para fins acadêmicos. Antes do início de cada entrevista, foi lido e assinado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), garantindo que a participação ocorreu de forma voluntária, informada e ética, em conformidade com as Resoluções nº 466/2012 e nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde. As entrevistas foram transcritas e analisadas com base na técnica de análise de conteúdo, respeitando os preceitos éticos da pesquisa com seres humanos.

Cabe destacar que, nesta pesquisa não houve escuta direta das crianças, considerando dois fatores principais: o tempo limitado para a realização do trabalho de campo; e o fato de que, durante o processo de implantação do projeto Caminho Legal, as crianças já foram ouvidas por meio de oficinas e metodologias participativas específicas, cujos dados estão disponíveis em registros secundários. Dessa forma, esta dissertação se apoia nesses dados já sistematizados e privilegia a escuta dos cuidadores e adultos responsáveis como interlocutores sobre os impactos percebidos nas vivências infantis.

- Etapa 5 - Sistematização crítica e proposição de diretrizes

A quinta etapa da pesquisa consistiu na sistematização crítica dos dados empíricos e na elaboração de recomendações para o aprimoramento dos espaços urbanos voltados à infância. A análise dos resultados foi guiada por uma perspectiva reflexiva, buscando contribuir com a formulação de políticas públicas mais integradas, inclusivas e sensíveis às especificidades da primeira infância.

Essa última etapa articulou os achados da pesquisa empírica com os referenciais teóricos e os exemplos analisados no estudo comparativo, de modo a construir diretrizes que orientem futuras intervenções urbanas no município de Salvador e em outras cidades brasileiras.

Quanto à ética da pesquisa, em conformidade com a Resolução nº 466/12 e a Resolução nº 510/16, “toda pesquisa envolvendo seres humanos deve ser submetida à apreciação de um Comitê de Ética em Pesquisa”. Sendo assim, esta pesquisa atentarà para a observância de todos os princípios e recomendações inerentes a ética da pesquisa que envolve seres humanos e só será iniciada as entrevistas após receber a aprovação de um Comitê de Ética e Pesquisa.

2.2 A pesquisa e os riscos para os participantes

No caso em questão, que se baseia em entrevistas com cuidadores beneficiados pelo projeto *Caminho Legal*, os riscos são considerados mínimos, mas ainda assim existentes. Esses riscos podem se manifestar, por exemplo, em formas de desconforto emocional, incômodo ao reviver situações delicadas da vivência cotidiana ou ao refletir sobre temas como mobilidade, segurança urbana, direito à cidade ou experiências negativas anteriores no bairro. Também pode haver constrangimento na exposição de opiniões ou relatos que envolvam críticas à gestão pública ou a vizinhança. Diante disso, serão adotadas as seguintes medidas de proteção e cuidado:

- Esclarecimento prévio sobre os objetivos da pesquisa, os procedimentos metodológicos e o papel do participante, com possibilidade de recusa ou desistência a qualquer momento, sem prejuízo;
- Garantia de anonimato e sigilo: as informações serão tratadas de forma confidencial, e os nomes dos participantes ou qualquer dado que permita sua identificação não serão divulgados em nenhum momento;
- Apoio durante a entrevista: caso algum tema cause desconforto ou dúvida, será oferecido suporte imediato com escuta atenta e, se necessário, a interrupção da entrevista. Nenhuma pergunta é obrigatória, e o participante poderá escolher não responder determinadas questões;
- Consentimento livre e esclarecido: todos os participantes assinarão (ou terão lido para si, em caso de dificuldade) o Termo de Consentimento Livre e

Esclarecido (TCLE), garantindo sua concordância com a participação de forma informada e voluntária.

Esses cuidados visam assegurar que a pesquisa respeite a dignidade, os direitos e a integridade dos envolvidos, promovendo uma escuta ética e responsável da população beneficiada.

- Meios utilizados para reduzir os riscos potenciais, efeitos colaterais e desconforto

Os riscos associados à pesquisa relacionam-se a possíveis constrangimentos ao relatar experiências, impressões e ideias sobre as intervenções realizadas. Para minimizar eventuais desconfortos, a coleta de dados será conduzida presencialmente no próprio bairro onde o projeto foi implementado, evitando deslocamentos ou custos adicionais. As entrevistas ocorrerão em ambiente privativo, restrito ao entrevistado e ao pesquisador, garantindo anonimato e confidencialidade. Após a realização, caso haja interesse, será possível solicitar a escuta da gravação e proceder a alterações, retiradas ou acréscimos de informações.

- Possíveis benefícios para seus participantes e/ou para a sociedade

A participação nesta pesquisa não trará nenhum benefício direto ao participante. Entretanto, trará benefícios indiretos, tanto para os indivíduos entrevistados quanto para a comunidade, e para o campo acadêmico. Para os participantes, a entrevista representa uma oportunidade de expressar suas experiências cotidianas, percepções e opiniões sobre as transformações urbanas ocorridas no bairro, a partir do projeto Caminho Legal. Esse processo de escuta qualificada contribui para o fortalecimento do sentimento de pertencimento, valorizando os moradores e cuidadores como sujeitos ativos na construção e vivência do espaço urbano. Além disso, o diálogo pode estimular a reflexão crítica sobre os desafios da mobilidade com crianças pequenas e sobre a importância dos espaços públicos no cotidiano familiar.

No campo acadêmico, os relatos obtidos possibilitam aprofundar a análise qualitativa da pesquisa, permitindo captar dimensões subjetivas, afetivas e sociais que não seriam acessadas por meio de dados puramente técnicos. Essa ancoragem

empírica fortalece o vínculo entre teoria e prática, garantindo que os resultados da investigação estejam conectados à realidade vivida pela população. A pesquisa, ao se basear em evidências territoriais, contribui ainda para a produção de conhecimento no campo das políticas urbanas e da primeira infância, com potencial de gerar impactos positivos em intervenções futuras e no aprimoramento de políticas públicas.

Desse modo, a pesquisa poderá beneficiar a sociedade como um todo, pois os dados gerados poderão fundamentar novas iniciativas que promovam cidades mais inclusivas, acessíveis e seguras para crianças e seus cuidadores, fortalecendo a perspectiva do direito à cidade desde a primeira infância. Ao incluir a voz da comunidade beneficiada, esta pesquisa reafirma a importância da participação social no planejamento urbano e na construção de territórios mais justos e acolhedores.

2.3 Direito de Renúncia e Forma de Abordagem

Os participantes foram abordados de maneira respeitosa e cuidadosa, sempre priorizando o diálogo direto, claro e acessível. A aproximação ocorreu preferencialmente por meio de articulação com lideranças comunitárias, profissionais da rede pública local (como professores ou agentes de saúde) ou por reconhecimento prévio de sua participação direta nas dinâmicas do território afetado pela intervenção do projeto Caminho Legal.

Cada entrevista teve duração aproximada de 30 a 45 minutos e foi realizada no bairro, em local e horário acordados previamente com o participante, de modo a respeitar sua disponibilidade e conforto. A abordagem inicial consistiu em uma apresentação breve do pesquisador e dos objetivos da pesquisa, ressaltando que a participação é totalmente voluntária e que não haverá qualquer tipo de remuneração ou contrapartida material. Foi assegurado ao possível participante o tempo necessário para refletir sobre o convite, podendo aceitar ou recusar livremente, sem qualquer tipo de prejuízo ou constrangimento.

Conforme estabelecido pela Resolução nº 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde, todos os participantes terão garantido o direito de renúncia a qualquer momento do processo de pesquisa. Isso significa que, mesmo após o início da entrevista, o informante poderá interromper sua participação, recusar-se a responder determinadas perguntas ou retirar sua colaboração integralmente, sem necessidade de justificativa e sem qualquer consequência negativa.

Essa garantia foi explicitada verbalmente no momento do convite e também constará no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), que foi lido em voz alta, explicado com linguagem simples e assinado antes do início da entrevista. Caso o participante deseje interromper a entrevista ou anular sua participação após a gravação, todos os registros serão descartados de forma ética e sigilosa. Essa abordagem ética reforça o compromisso da pesquisa com o respeito à dignidade, à autonomia e aos direitos dos indivíduos envolvidos, especialmente em contextos de vulnerabilidade social.

3. O DIREITO À CIDADE E A CRIANÇA

O debate sobre o direito à cidade e sua articulação com a primeira infância é fundamental para a construção de políticas públicas urbanas que sejam verdadeiramente inclusivas, democráticas e sensíveis às múltiplas formas de habitar e experienciar o espaço. Embora o conceito de direito à cidade tenha se consolidado como uma bandeira de luta urbana, ainda persiste uma profunda lacuna no reconhecimento das crianças, especialmente das que vivem a primeira infância, como sujeitos legítimos desse direito. A exclusão das crianças dos processos de planejamento urbano, o apagamento de suas experiências e a desvalorização do brincar e da mobilidade ativa como práticas cidadãs revelam a necessidade de repensar radicalmente os modos de produzir e organizar as cidades.

Este capítulo apresenta os fundamentos teóricos que orientam a análise do espaço urbano a partir da perspectiva da primeira infância. Parte-se da formulação do direito à cidade proposta por Lefebvre (2001) e posteriormente retomada por Harvey (2014), compreendendo-o como a possibilidade de todos os sujeitos se apropriarem, transformarem e viverem plenamente os espaços urbanos. Essa abordagem, quando aplicada à infância, exige o reconhecimento da criança como cidadã de direitos no presente, e não apenas como um “vir a ser”, reposicionando-a no centro do debate urbanístico e social (Tonucci, 2019; Guedes Sobrinho, 1968).

Para a sustentação desse debate, é fundamental delimitar a compreensão de espaço urbano adotada nesta pesquisa, distinguindo-a da noção de território. Enquanto o território remete às delimitações de poder, jurisdição e posse, o espaço urbano é aqui compreendido, conforme Milton Santos (1996), como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Para o autor, o espaço não é um cenário inerte, mas uma estrutura social em constante movimento, onde os objetos (a infraestrutura, as ruas, os prédios) e as ações (os deslocamentos, os encontros, o brincar) se retroalimentam.

David Harvey (2012) reforça essa perspectiva ao tratar o espaço urbano como um processo social contínuo. Sob sua ótica, a cidade não é um produto acabado, mas algo que é produzido diariamente através das relações econômicas e sociais. Assim, o direito à cidade evoca o direito de intervir nessa produção do espaço, garantindo que ele deixe de ser uma mercadoria ou um mero canal de fluxos para se tornar um ambiente de vida. Nesta dissertação, portanto, o bairro do Doron é o território onde a

pesquisa se localiza, mas o objeto de análise é o espaço urbano: a dinâmica viva das crianças e seus cuidadores interagindo com as intervenções do projeto Caminho Legal.

Outra base teórica importante para esta dissertação é a tríade dialética de Henri Lefebvre (1991) sobre a produção do espaço, compreendendo que a cidade não é um receptáculo inerte, mas uma construção social moldada por tensões entre o planejamento técnico e a vivência cotidiana. No centro dessa análise, o espaço percebido, ou prática espacial, manifesta-se na materialidade das rotinas e nos fluxos diários que ligam a residência aos equipamentos públicos no bairro do Doron. Para a tríade constituída pela criança, seu cuidador e o território, essa dimensão é experimentada através da qualidade das calçadas, da segurança nas travessias e da interação sensorial com o ambiente construído, sendo o campo onde a precariedade urbana ou a qualificação da infraestrutura impactam diretamente a mobilidade ativa.

Em contraste, o espaço concebido, definido pelo autor como as representações do espaço, é o domínio dos arquitetos, urbanistas e gestores públicos. Trata-se do espaço idealizado em plantas, normas e projetos técnicos que, conforme o autor, historicamente priorizaram a fluidez do capital e do transporte motorizado, frequentemente invisibilizando o corpo infantil como parâmetro de escala e necessidade. A implementação do programa Caminho Legal representa, portanto, uma tentativa de subversão dessa lógica, ao inserir a perspectiva da primeira infância no centro do desenho institucional e do planejamento municipal de Salvador.

Essa dialética completa-se no espaço vivido, ou espaços de representação, que constitui a dimensão simbólica e afetiva onde o habitante se apropria do território (Lefebvre, 1991). Para a criança, o espaço vivido é o lugar da descoberta, do lúdico e da construção de significados que transcendem a função técnica do urbanismo. É nesta esfera que o direito à cidade se concretiza na primeira infância, transformando o trajeto cotidiano em um percurso de estímulos e aprendizados. Ao investigar a percepção dos cuidadores, esta pesquisa busca captar as mediações entre o planejado e o vivido, compreendendo como as intervenções físicas no bairro do Doron alteram as subjetividades e fortalecem o sentimento de pertencimento das famílias ao espaço público soteropolitano.

Na sequência, discute-se o desenvolvimento da primeira infância e o direito ao brincar, compreendidos como dimensões inseparáveis do direito à cidade. Autores como Piaget (1971), Vygotsky (1991) e Kramer (2006) evidenciam que o brincar

constitui não apenas uma atividade lúdica, mas um processo essencial de aprendizagem, interação social e desenvolvimento cognitivo.

O capítulo aborda ainda a mobilidade ativa como expressão do direito à cidade para a infância. Autores como Gehl (2013), Vasconcellos (2017) e Tonucci (2019) destacam que os deslocamentos a pé ou de bicicleta não representam apenas modos de transporte, mas experiências formativas que fortalecem a autonomia, a percepção ambiental e o vínculo com o território. Nesse sentido, assegurar mobilidade ativa às crianças significa ampliar sua cidadania urbana, tornando os espaços públicos acessíveis, lúdicos e democráticos.

Dessa forma, o capítulo organiza-se em quatro eixos: (i) o direito à cidade e seus desdobramentos para a infância; (ii) o desenvolvimento da primeira infância e o brincar como um direito fundamental; (iii) a mobilidade ativa como elemento estruturante de uma cidade que reconhece e acolhe as crianças como sujeitos de direitos no presente; e (iv) o marco legal da primeira infância e as normativas de proteção integral como garantias fundamentais de cidadania.

3.1 O direito à cidade

O conceito de direito à cidade tem origem na obra de Henri Lefebvre, especialmente no livro "Le Droit à La Ville" (1968), no qual o autor denuncia os processos de segregação espacial e a mercantilização do espaço urbano promovidos pelo capitalismo industrial. Para Lefebvre (1968, p. 139), o direito à cidade não se restringe a um direito individual de acesso a bens e serviços urbanos, mas configura-se como um direito coletivo de transformação e apropriação da cidade, ou seja, "não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada". Nesse sentido, o espaço urbano é visto não apenas como suporte físico das atividades humanas, mas como obra social, resultado da ação criativa e cotidiana dos habitantes.

O autor propõe que todos, aos quais podemos incluir as crianças, tenham o direito de acessar e usufruir dos benefícios da vida urbana de maneira plena, sem exclusão. Lefebvre critica o distanciamento entre os diferentes espaços urbanos, de trabalho, lazer e habitação, e argumenta que a segregação desses espaços perpetua uma vida cotidiana restrita e fragmentada, limitando a experiência urbana a melhorias

técnicas superficiais. Sua obra ressalta a necessidade de transformações que superem essas barreiras e tornem as cidades mais inclusivas e democráticas.

O projeto de “mudar a vida” permanecerá um slogan político, ora abandonado, ora retomado, enquanto persistir a cotidianidade do espaço abstrato com seus constrangimentos muito concretos, enquanto houver tão somente melhorias técnicas de varejo (horários dos transportes, rapidez, conforto relativo), enquanto os espaços (de trabalho, de lazer, de habitação) permanecerem separados e reunidos apenas pela instância política e seu controle (Lefebvre, 2001, p.55-56).

O conceito de "direito à cidade" permanece atual e relevante nos dias de hoje, sendo defendido por movimentos sociais, reforçando a importância da discussão sobre o uso e a apropriação dos espaços urbanos. Essa temática ganha ainda mais importância quando se pensa nas crianças e no direito delas de vivenciarem a cidade de forma segura e acessível, algo que impacta diretamente seu desenvolvimento.

David Harvey, retomando Lefebvre, amplia a compreensão do conceito no final do século XX e início do XXI. Para Harvey (2012), o direito à cidade deve ser entendido como direito de reinventar a cidade, ou seja, não apenas um direito de acesso, mas sobretudo de poder de decisão sobre os rumos do desenvolvimento urbano. Como ele afirma, “o direito à cidade é muito mais do que a liberdade individual de acessar os recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos, mudando a cidade” (Harvey, 2012, p. 23).

Em sua análise, o direito à cidade torna-se o "direito mais precioso de todos", pois envolve o controle sobre os processos de urbanização que moldam as condições de vida. Harvey insere a dimensão política e econômica de forma incisiva, ao apontar como a lógica do capital captura o espaço urbano e transforma a cidade em mercadoria, gerando exclusão social, desigualdades territoriais e segregação.

No Brasil e na América Latina, o pensamento de Milton Santos também contribui de forma singular para esse debate. Sua análise sobre o espaço geográfico e a urbanização no contexto periférico evidencia como a cidade expressa as contradições do desenvolvimento desigual. Santos (1996) introduz a noção de cidadania incompleta, marcada pela limitação do acesso à cidade para amplas parcelas da população. O autor observa que: “as condições de cidadania são imperfeitas, quando não ausentes, para uma parte ponderável da sociedade” (Santos, 1996, p. 123). Para Santos, a cidade não é apenas um espaço físico, mas um sistema de objetos e ações, no qual se materializam relações de poder e disputas sociais.

Assim, os três marcos teóricos, Lefebvre (2001), Harvey (2012) e Santos (1996), convergem para a ideia do direito à cidade como um direito coletivo, político e social, que se opõe à lógica excludente da mercantilização do espaço e defende a centralidade da vida urbana como expressão de cidadania.

Desde a formulação inicial por Lefebvre em 1968, o conceito de direito à cidade passou por diversas releituras e ampliações, adquirindo caráter normativo, político e programático. Inicialmente, a noção esteve ligada a uma crítica à urbanização capitalista e à necessidade de recuperar o espaço urbano como espaço de encontro, convivência e criação coletiva. Contudo, a partir da década de 1990, o termo foi incorporado por diferentes movimentos sociais, organizações internacionais e legislações nacionais, consolidando-se como bandeira de luta em defesa de uma cidade inclusiva, democrática e justa.

No plano internacional, a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, elaborada no Fórum Social Mundial de 2005, afirma que: “o direito à cidade é o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios da sustentabilidade, democracia e justiça social” (CARTA MUNDIAL PELO DIREITO A CIDADE, 2005, p. 2), desta forma, ela representa um marco importante na sistematização do conceito. Ela estabelece o direito à cidade como um direito humano coletivo, que deve garantir igualdade, participação e sustentabilidade.

Mais recentemente, o conceito vem sendo expandido para incorporar questões relacionadas à sustentabilidade, mobilidade urbana, infância, gênero e raça, refletindo a complexidade das cidades contemporâneas e suas múltiplas desigualdades. Dentro dessas diversas questões, o direito à cidade traz um caráter interdisciplinar, atravessando tanto a dimensão jurídica quanto a sociológica.

Na dimensão jurídica, o direito à cidade é reconhecido como princípio orientador das políticas urbanas. No Brasil, está associado à luta por reforma urbana, iniciada nos anos 1970 e intensificada durante a redemocratização do país. Esse processo culminou na inclusão do princípio da função social da cidade e da propriedade na Constituição Federal de 1988, que define a função social da propriedade urbana e a competência municipal para ordenar o uso do solo, e, posteriormente, na promulgação do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001).

De acordo com essa legislação, art. 2º, a política urbana tem por objetivo “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” (BRASIL, 2001). O Estatuto da Cidade amplia esse marco, estabelecendo

instrumentos jurídicos e urbanísticos que visam democratizar o acesso à terra urbana, promover a regularização fundiária e garantir a participação social na gestão da cidade. Como destaca, “o Estatuto da Cidade representa um avanço jurídico sem precedentes na América Latina, pois transforma o direito à cidade em eixo central da política urbana brasileira” (Fernandes, 2007, P. 203).

Assim, o direito à cidade se expressa juridicamente como direito difuso e coletivo, não pertencente a um indivíduo isolado, mas à coletividade urbana. Contudo, a dimensão jurídica, embora fundamental, não esgota o alcance do conceito. É na dimensão sociológica que se compreende a complexidade do direito à cidade como experiência vivida. A cidade é palco de desigualdades estruturais que se manifestam em diferentes formas de exclusão: territorial, econômica, política, racial e de gênero. Como observa Harvey, “a questão de que tipo de cidade queremos não pode ser separada da questão de que tipo de pessoas desejamos ser” (Harvey, 2012, p. 24).

Nesse sentido, o direito à cidade implica assegurar condições para que todos os habitantes possam exercer plenamente sua cidadania urbana, usufruindo de serviços públicos, espaços de convivência, mobilidade segura, oportunidades de trabalho e acesso à cultura e ao lazer.

A abordagem sociológica permite compreender como os grupos sociais se organizam em torno da luta pelo direito à cidade. Movimentos de moradia, coletivos de juventude, organizações feministas e iniciativas ligadas à infância, por exemplo, têm reivindicado a reapropriação dos espaços urbanos e a construção de uma cidade mais inclusiva. Dessa forma, o direito à cidade é simultaneamente categoria jurídica e princípio sociológico, articulando normas legais com práticas sociais e políticas que buscam ressignificar o espaço urbano como território de direitos.

3.2 O desenvolvimento da primeira infância e o brincar como um direito

O debate sobre a primeira infância consolidou-se, nas últimas décadas, como campo prioritário tanto para as ciências humanas e sociais quanto para a neurociência e a psicologia do desenvolvimento. Trata-se de um período considerado estratégico para a constituição das capacidades humanas, dada a elevada plasticidade cerebral, a formação de vínculos afetivos e a aquisição de habilidades cognitivas, sociais e emocionais. Nesse sentido, a literatura tem ressaltado que garantir à criança o acesso

ao brincar não se trata apenas de assegurar um direito cultural ou recreativo, mas de promover condições estruturantes para o seu desenvolvimento integral.

A Convenção sobre os Direitos da Criança (ONU, 1989), documento internacional mais ratificado da história, já estabelecia em seu artigo 31 que os Estados signatários devem reconhecer à criança: “o direito ao descanso e ao lazer, ao brincar e a participar de atividades recreativas apropriadas à idade da criança, assim como o direito de participar livremente da vida cultural e das artes”. (ONU, 1989, art. 31).

Ao mesmo tempo, a neurociência tem demonstrado de forma inequívoca que a ausência de estímulos lúdicos e de experiências de qualidade na infância gera déficits que podem acompanhar o indivíduo ao longo da vida adulta, dificultando a aprendizagem, a socialização e a saúde mental (Shonkoff; Phillips, 2000).

Nessa direção, pensar o brincar como direito é uma exigência contemporânea que conecta três dimensões: o desenvolvimento cerebral e psíquico da criança; o reconhecimento da infância como etapa plena da vida e não apenas preparatória; a necessidade de políticas públicas e de espaços urbanos que favoreçam o brincar livre, seguro e inclusivo.

A neurociência tem avançado significativamente na compreensão da importância da primeira infância como período sensível para a formação das capacidades humanas. O cérebro, ao nascer, possui bilhões de neurônios, mas são as experiências vividas nos primeiros anos que determinam a consolidação ou o enfraquecimento das conexões sinápticas. O Center on the Developing Child (2010) aponta que “as interações recíprocas entre a criança e os cuidadores, bem como as oportunidades de brincar e explorar o ambiente, moldam a arquitetura cerebral de forma duradoura” (CENTER ON THE DEVELOPING CHILD, 2010).

Shonkoff e Phillips (2000) enfatizam que as experiências iniciais são determinantes para a constituição das funções cognitivas e socioemocionais. O brincar, nesse contexto, surge como prática que ativa múltiplas áreas do cérebro: a linguagem, a memória, a atenção, o controle emocional e a coordenação motora. Ao construir uma torre de blocos, a criança exercita noções de equilíbrio, planejamento e persistência. Ao brincar de faz-de-conta, ela mobiliza a imaginação, a memória e a empatia.

A neurocientista Adele Diamond (2013) mostrou que atividades lúdicas contribuem diretamente para o desenvolvimento das funções executivas, memória de

trabalho, flexibilidade cognitiva e controle inibitório, consideradas fundamentais para o desempenho escolar e para a adaptação social. Segundo a autora, “brincadeiras que envolvem movimento, interação social e criatividade têm mais impacto sobre o desenvolvimento das funções executivas do que atividades puramente acadêmicas na infância”.

Outro aspecto relevante é a plasticidade cerebral. Gopnik (2009) descreve que o cérebro das crianças pequenas é extraordinariamente aberto a novas experiências, funcionando como um verdadeiro laboratório de hipóteses. Nesse sentido, o brincar não é apenas um passatempo, mas uma atividade que permite à criança testar hipóteses sobre o mundo físico e social, interpretar papéis e construir significados.

Estudos longitudinais têm demonstrado ainda que a ausência de brincadeiras está relacionada a déficits cognitivos e a problemas de saúde mental na vida adulta. Lester e Russell (2010) apontam que crianças privadas de experiências lúdicas apresentam maior propensão à ansiedade e à depressão, reforçando que o brincar é condição de saúde, e não apenas de lazer.

Portanto, a neurociência confirma o que educadores e pedagogos já defendiam: o brincar é elemento vital do desenvolvimento humano. No entanto, os avanços científicos colocam novas responsabilidades sobre as políticas públicas e sobre o planejamento das cidades, que precisam garantir ambientes favoráveis à brincadeira, sobretudo em contextos de vulnerabilidade social.

A concepção da criança como sujeito de direitos é resultado de uma longa trajetória histórica. Na obra clássica de Philippe Ariès (1981), observa-se que, durante séculos, a infância foi socialmente invisibilizada, concebida apenas como uma etapa transitória em direção à vida adulta. Crianças eram frequentemente tratadas como “adultos em miniatura”, sem reconhecimento de suas necessidades específicas.

Foi apenas a partir do século XX, com os avanços das teorias pedagógicas e dos movimentos sociais, que a criança passou a ser reconhecida como sujeito com demandas próprias. A Declaração de Genebra (1924) foi o primeiro documento internacional a reconhecer a necessidade de proteção especial à infância. Em 1959, a ONU aprovou a Declaração dos Direitos da Criança, já apontando para a importância do lazer e do brincar. Contudo, a grande virada ocorreu em 1989, com a Convenção sobre os Direitos da Criança, que consolidou a doutrina da proteção integral e vinculou os Estados à obrigação de promover não apenas a sobrevivência, mas também o desenvolvimento pleno da infância.

Entre as formas de brincar, registra-se que o brincar livre ocupa lugar privilegiado no desenvolvimento infantil. Trata-se de atividades espontâneas, criadas e conduzidas pela própria criança, sem imposição de regras externas ou finalidades utilitárias. Piaget (1971) defende que “o jogo é a forma mais pura de assimilação da realidade”, pois permite à criança reorganizar o mundo a partir de sua perspectiva.

No brincar simbólico, por exemplo, a criança cria cenários fictícios, assume papéis sociais e constrói narrativas que mobilizam sua capacidade de imaginação, planejamento e pensamento abstrato. Vygotsky (1991) explica que o faz-de-conta situa a criança em uma zona de desenvolvimento proximal, em que ela consegue realizar atividades mais complexas do que faria isoladamente, estimulada pela interação social e pela imaginação.

Além do desenvolvimento cognitivo, o brincar livre favorece as competências socioemocionais. Conflitos e negociações que surgem entre crianças durante a brincadeira ensinam cooperação, empatia e respeito a regras coletivas. Gray (2013) argumenta que a redução das oportunidades de brincar de forma autônoma tem impacto direto sobre a saúde mental, contribuindo para o aumento de quadros de ansiedade e depressão infantil.

No entanto, o brincar livre enfrenta obstáculos crescentes nas cidades contemporâneas, especialmente nas grandes metrópoles brasileiras. A violência urbana, a escassez de espaços públicos adequados e a priorização do automóvel restringem as possibilidades de que as crianças ocupem ruas, praças e calçadas. Como observa Tonucci (2005), “a cidade moderna foi construída contra as crianças”, priorizando fluxos de trânsito e consumo em detrimento da convivência e do brincar.

A premissa fundamental de Tonucci (2005) de que a cidade moderna foi edificada “contra as crianças” estabelece uma crítica contundente ao modelo de urbanismo funcionalista consolidado ao longo do século XX. Sob essa perspectiva, a evolução urbana não se configurou como um processo neutro, mas como uma escolha política que privilegiou o *homo economicus*, o adulto em sua fase produtiva e motorizada, em detrimento de outras categorias de cidadãos. Ao priorizar a fluidez do tráfego e a eficiência do consumo, o planejamento urbano transformou a rua, outrora caracterizada pela “complexidade social e imprevisibilidade lúdica” (Tonucci, 2005, p. 24), em um canal especializado, segregado e hostil ao pedestre.

O autor argumenta que essa especialização funcional do espaço resultou no fenômeno do confinamento infantil. Na cidade estruturada contra a infância, o ato de

brincar deixa de ser uma prática espontânea e "onipresente no território" para converter-se em uma atividade monitorada e restrita a locais específicos, como parques gradeados e ambientes escolares (Tonucci, 2005). Essa fragmentação espacial rompe o que se identifica como o componente essencial do desenvolvimento humano: a autonomia. Sem a possibilidade de explorar o ambiente de forma independente e sem o "direito de sair de casa sozinho" (Tonucci, 2005, p. 82), a criança perde a capacidade de ler o território, de negociar riscos e de construir sua própria subjetividade em relação ao coletivo.

Conceitualmente, a visão de Tonucci (2005) dialoga com a necessidade de uma inversão de parâmetros no desenho urbano. A proposta não reside na multiplicação de equipamentos especializados para a infância, mas na transformação da urbe em um suporte educativo e convivencial por excelência. Ao sugerir que a criança deve ser a medida de todas as coisas no planejamento, o autor propõe uma "democracia da proximidade", onde a escala do pedestre e o tempo do brincar recuperam sua centralidade política e espacial. Assim, a crítica teórica convoca a uma revisão dos valores que sustentam a *pólis*, defendendo que a qualidade de vida urbana deve ser mensurada não pela velocidade dos fluxos, mas pela liberdade com que os membros mais vulneráveis da sociedade podem habitar e transitar pelo espaço público (Tonucci, 2005).

Por isso, o direito ao brincar livre está intrinsecamente ligado ao direito à cidade. Criar espaços urbanos seguros e acessíveis, que favoreçam a exploração, a criatividade e o encontro entre crianças, é condição para efetivar esse direito. Experiências internacionais, como as "child-friendly cities" propostas pela UNICEF, e nacionais, como os programas de ruas de lazer e de pátios naturalizados, mostram caminhos possíveis.

3.3. A mobilidade ativa e primeira infância

A mobilidade ativa emerge como um conceito central no debate contemporâneo sobre cidades inclusivas, sustentáveis e orientadas para as necessidades da população, em especial das crianças na primeira infância. É fundamental compreender que a mobilidade ativa não se restringe apenas ao modo físico como o indivíduo se desloca no espaço geográfico; ela constitui uma forma de engajamento político, sensorial e afetivo com o território.

A valorização dos deslocamentos a pé ou por bicicleta, em oposição à dependência excessiva de veículos motorizados, relaciona-se diretamente à qualidade de vida, à saúde pública e à garantia do direito à cidade (Gehl, 2013; Vasconcellos, 2012). No entanto, o planejamento urbano tradicional consolidou um cenário onde o pedestre é sistematicamente invisibilizado. Essa invisibilidade é técnica, política e orçamentária: o espaço público foi historicamente desenhado para a eficiência das máquinas, relegando quem caminha às margens do sistema viário, em calçadas estreitas, descontínuas ou inexistentes. Para crianças pequenas, essa condição é drasticamente agravada; sua baixa estatura as torna fisicamente invisíveis aos olhos dos motoristas e aos pontos cegos dos veículos, transformando o ato de caminhar em um constante exercício de sobrevivência.

Segundo Rigolon e Németh (2018), o incentivo à mobilidade ativa depende da criação de espaços urbanos acessíveis, atrativos e seguros, capazes de reduzir as barreiras físicas e simbólicas impostas às crianças e seus cuidadores. Todavia, a principal barreira enfrentada hoje é a violência do trânsito, que se manifesta como uma das maiores causas de mortalidade e morbidade infantil no Brasil. A invisibilização do pedestre nos projetos de engenharia viária resulta em uma infraestrutura que prioriza a velocidade em detrimento da vida, onde a ausência de sinalização adequada e de mecanismos de acalmamento de tráfego expõe a fragilidade do corpo infantil. Discutir a mobilidade ativa na perspectiva da primeira infância significa, portanto, confrontar esse modelo que "apaga" o pedestre das prioridades públicas, exigindo uma reconfiguração urbana que não apenas proteja a criança, mas torne sua presença no território notada, respeitada e celebrada.

A mobilidade ativa pode ser definida como o conjunto de deslocamentos realizados por meios não motorizados, especialmente a caminhada e o uso da bicicleta (WHO, 2016). Contudo, no contexto da infância, esse conceito ganha camadas específicas que variam conforme a faixa etária: para bebês e crianças de até 3 anos, a mobilidade é inteiramente mediada pelo(a) cuidador(a), seja no colo ou em carrinhos, o que exige superfícies regulares, sombreamento e calçadas largas; já para crianças de 4 a 6 anos, inicia-se o desejo de exploração e os primeiros passos de uma autonomia progressiva. Esta autonomia, no entanto, é precocemente cerceada pela hostilidade do ambiente construído.

No campo do urbanismo, Vasconcellos define mobilidade ativa como: "a forma mais básica e universal de deslocamento humano, essencial para a vida cotidiana,

mas frequentemente negligenciada nas políticas de transporte” (Vasconcellos, 2012, p. 45). Essa negligência é uma violência sistêmica do desenho viário, que confina a criança ao ambiente doméstico e impede o acesso equitativo a escolas, unidades de saúde e praças.

Cullen (2015) acrescenta que a mobilidade ativa está relacionada a valores como autonomia, interação social e sustentabilidade, aspectos fundamentais para a construção de cidades mais humanas. Para as crianças, caminhar pela cidade permite desenvolver noções espaciais, percepção ambiental e senso de pertencimento. Nesse sentido, Tonucci (2005) defende que o direito da criança à cidade só se concretiza quando ela pode transitar de forma segura e autônoma, explorando o espaço urbano não apenas como percurso, mas como território de descobertas. A autonomia, aqui, é o conceito-chave: ela não significa o abandono da criança à própria sorte, mas a garantia de um "ambiente facilitador" onde ela possa experimentar o mundo sem o risco iminente de sinistros de trânsito. Logo, pensar em mobilidade ativa na infância é pensar no fortalecimento do vínculo entre o sujeito e a cidade através de um desenho que dê visibilidade a quem foi historicamente invisibilizado.

A relação entre espaços públicos e desenvolvimento cognitivo infantil tem sido amplamente explorada por pesquisas que destacam a importância das interações da criança com o meio urbano. Piaget (1971) já indicava que o desenvolvimento cognitivo ocorre a partir da interação entre sujeito e ambiente, sendo o espaço público um campo privilegiado de experimentação. Estudos recentes reforçam que crianças expostas a espaços urbanos de qualidade desenvolvem habilidades cognitivas e socioemocionais de maneira mais ampla (Gill, 2007). A mobilidade ativa, ao permitir que a criança vivencie o espaço público cotidianamente, amplia seu repertório de experiências sensoriais, linguísticas e sociais. Segundo Gopnik (2020), a exploração ativa do ambiente funciona como um estímulo ao aprendizado pela curiosidade; o contato com elementos diversos constitui um laboratório vivo que favorece a plasticidade cerebral.

Além disso, de acordo com Kramer (2007), a vivência em espaços públicos fortalece competências socioemocionais, como empatia e cooperação, uma vez que o convívio com diferentes grupos sociais amplia a compreensão da alteridade. Gehl (2013) ressalta que “a vida entre prédios” é um componente fundamental para a formação de cidadãos mais conscientes e participativos. Para que essa vida floresça, a discussão sobre mobilidade ativa e infância não pode ser dissociada da

acessibilidade universal. Segundo a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (ONU, 2006), acessibilidade é um direito humano fundamental. Para a primeira infância, isso significa reconhecer a especificidade do corpo infantil no desenho inclusivo: calçadas amplas, rampas adequadas e mobiliário urbano que considere o campo de visão da criança (aproximadamente a 95cm do solo).

Ferreira (2011) reitera que a acessibilidade universal beneficia toda a população, em especial grupos vulneráveis. Uma calçada mal conservada ou a ausência de faixas de pedestres elevadas tornam-se riscos imediatos para uma criança em desenvolvimento motor. O conceito de desenho universal, formulado por Mace (1998), defende que a cidade deve ser pensada desde sua concepção para atender à diversidade humana, conectando-se à perspectiva de Tonucci (2005) de que uma cidade boa para as crianças será uma cidade boa para todos. A integração entre mobilidade ativa, acessibilidade e segurança viária constitui, portanto, o tripé indispensável para um espaço democrático.

Nesse contexto, o urbanismo tático surge como uma estratégia contemporânea de transformação que utiliza intervenções temporárias e de baixo custo para reconfigurar os espaços públicos e combater a invisibilidade do pedestre de forma imediata (Lydon; Garcia, 2015). Através de pinturas de solo, parklets e mobiliários efêmeros, o urbanismo tático ressignifica a rua em favor do brincar e da convivência. Tonucci (2019) ressalta que tais práticas aproximam a cidade das crianças ao proporcionar experiências lúdicas e seguras onde antes imperava o domínio do automóvel. Exemplos como a ciclovia de Bogotá e as intervenções em Fortaleza e São Paulo (IPEA, 2019) demonstram que pequenas mudanças no desenho podem gerar grandes transformações na percepção de segurança e na autonomia infantil. Ao articular mobilidade ativa e urbanismo tático, as cidades colocam as crianças no centro da agenda urbana, transformando o deslocamento em um percurso de dignidade e aprendizado.

3.4 A base legal da primeira infância no Brasil

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 marcou um divisor de águas ao estabelecer no artigo 227 que é dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à educação, ao lazer, à cultura, ao respeito e à convivência comunitária. Esse princípio se materializou no

Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA, 1990), que reconhece a criança como sujeito de direitos e estabelece mecanismos de proteção integral.

Mais recentemente, o Marco Legal da Primeira Infância (Lei nº 13.257/2016) reforçou essa perspectiva ao determinar que políticas públicas devem considerar as especificidades dessa etapa da vida, garantindo ambientes adequados para o brincar e a convivência.

Desse modo, apenas com a promulgação da Lei nº 13.257/2016 se estruturou um regime jurídico específico para crianças de zero a seis anos no Brasil. A lei estabelece que “a formulação e a implementação de políticas públicas para a primeira infância serão realizadas de forma integrada e articulada entre as diferentes áreas” (art. 2º), deixando explícito o caráter intersetorial e a necessidade de coordenação federativa.

Essa lei dialoga diretamente com o Plano Nacional pela Primeira Infância (PNPI), elaborado pela Rede Nacional Primeira Infância (RNPI), que define metas até 2030 e afirma que “os serviços do Estado, gratuitos e de qualidade, adquirem centralidade para igualar oportunidades entre meninos e meninas provenientes de famílias de diferentes grupos sociais” (PNPI, 2010, p. 11).

Assim, o marco legal não apenas reafirma a prioridade já inscrita na Constituição e no Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), mas também orienta a criação de instâncias de governança intersetorial e instrumentos de monitoramento.

Segundo os documentos normativos, o reconhecimento da criança como sujeito de direitos implica não apenas protegê-la, mas assegurar condições para que ela exerça sua capacidade de experimentar, criar e se expressar livremente. Portanto, o reconhecimento da infância como sujeito de direitos evidencia uma mudança paradigmática: da tutela e da invisibilidade para a cidadania plena. O brincar, nesse processo, deixou de ser visto como atividade trivial para ser reconhecido como direito humano fundamental, vinculado à dignidade e à cidadania infantil.

No entanto, como adverte Rosemberg (2013), o desafio central não está apenas na normatização, mas na capacidade de efetivação: “o Brasil produziu uma legislação avançada no campo da infância, mas sua implementação enfrenta limites estruturais decorrentes da desigualdade social e das disparidades federativas”. Essa contradição entre a norma e a realidade se manifesta, sobretudo, no financiamento insuficiente, na fragmentação das políticas e na dificuldade de integração entre saúde, educação e assistência social.

O Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei nº 8.069/1990) continua sendo a espinha dorsal do marco regulatório da infância. Seu art. 4º explicita que “é dever da família, da comunidade, da sociedade em geral e do poder público assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária”. Trata-se de um dispositivo que traduz o comando constitucional em obrigações diretas, vinculando Estado e sociedade civil.

Além do ECA, diversas legislações setoriais reforçam essa rede protetiva, como o Plano Nacional de Educação (Lei nº 13.005/2014) que define na Meta 1: “Universalizar, até 2016, a educação infantil na pré-escola para crianças de 4 a 5 anos e ampliar a oferta em creches de forma a atender, no mínimo, 50% das crianças de até 3 anos até o final da vigência do PNE” (BRASIL, 2014).

O Plano Nacional de Educação (Lei nº 13.005/2014) define na Meta 1: ‘universalizar, até 2016, a educação infantil na pré-escola para crianças de 4 a 5 anos e ampliar a oferta em creches de forma a atender, no mínimo, 50% das crianças de até 3 anos até o final da vigência do PNE’. Essa meta reafirma o direito à educação infantil como parte da educação básica, reconhecida na Constituição. Contudo, dados do INEP (CENSO ESCOLAR, 2022) mostram que o Brasil ainda não alcançou plenamente essa meta: o atendimento para creches (0-3 anos) era de 36,0% em 2022 (bem abaixo dos 50% estabelecidos), enquanto para pré-escola (crianças de 4-5 anos) já se atingia 91,5%. Essas taxas também revelam discrepâncias regionais e entre redes pública e privada, além de retrocessos pontuais decorrentes da pandemia.

Na saúde, a Lei Complementar nº 141/2012 regulamenta os mínimos constitucionais, estabelecendo que municípios devem aplicar 15% da receita em saúde. Essa norma garante a base financeira para ações como pré-natal, puericultura, vacinação e acompanhamento do desenvolvimento. Como destacam Maranhão e Gomes (2014), “os avanços do SUS no cuidado à infância estão diretamente vinculados à capacidade de financiamento e gestão dos municípios”, o que revela que, apesar da garantia legal de recursos mínimos, as desigualdades territoriais ainda comprometem a efetividade das ações de saúde para gestantes e crianças.

Na assistência social, a LOAS (Lei nº 8.742/1993) instituiu a política pública de assistência como parte da seguridade social. O Sistema Único de Assistência Social (SUAS) organiza serviços de proteção básica e especial, entre eles o PAIF e o Serviço

de Convivência e Fortalecimento de Vínculos (SCFV), ambos fundamentais para famílias com crianças pequenas.

Finalmente, o Fundeb (EC 108/2020 e Lei nº 14.113/2020) é hoje o principal mecanismo de financiamento da educação básica, garantindo que mais de 60% dos recursos da área sejam redistribuídos de acordo com critérios de equidade.

Esses instrumentos, quando articulados, constituem uma arquitetura normativa capaz de sustentar políticas integrais para a infância. Entretanto, como afirma Kramer (2006), “a legislação não tem força mágica: a lei é necessária, mas não suficiente para transformar a realidade”.

Nesse contexto, uma das principais questões que emergem é a intersectorialidade, a qual é um princípio estruturante da Lei nº 13.257/2016, que determina que as políticas da primeira infância devem ser planejadas e executadas de forma integrada. Isso significa superar a lógica fragmentada que historicamente marcou a gestão pública brasileira.

Segundo Campos e Rosemberg (2020), “o desenvolvimento infantil integral não pode ser tratado como responsabilidade de uma única política setorial, pois exige o encontro de diferentes saberes e práticas em torno da criança”. Na prática, isso implica que educação infantil, atenção primária em saúde e proteção social básica precisam compartilhar diagnósticos, protocolos e fluxos de atendimento.

Contudo, a intersectorialidade enfrenta obstáculos importantes: disputa por recursos, burocracias institucionais e resistências de secretarias que atuam de forma compartimentalizada. Gohn (2019) observa que “a intersectorialidade ainda é mais um discurso do que uma prática efetiva em muitos municípios brasileiros”.

O financiamento é a dimensão mais crítica da política para a infância, pois sem recursos garantidos e monitorados a prioridade legal se converte em promessa vazia. Como lembra Campos (2011), “a falta de financiamento adequado transforma os direitos das crianças em direitos retóricos”. Na educação, o Fundeb é responsável por mais de 60% do financiamento da educação básica, com destinação mínima de 70% para a remuneração dos profissionais. A inclusão da educação infantil no escopo do Fundeb foi uma conquista histórica, mas não resolve o déficit de vagas em creches, especialmente nas regiões Norte e Nordeste.

De acordo com levantamento realizado pelo Ipea e pelo UNICEF, o gasto social federal com crianças e adolescentes no Orçamento Geral da União (OGU) apresentou

um aumento significativo entre 2019 e 2024, passando de 3,36% do PIB em 2019 para 4,91% em 2024, com um pico registrado em 2023, quando o índice chegou a 5,31%.

Apesar desse crescimento, os percentuais ainda permanecem abaixo de 2,5% do PIB nacional, evidenciando que, embora tenha ocorrido um aumento nos valores investidos ao longo do período analisado, os percentuais ainda permanecem abaixo de 2,5% do PIB nacional.

Na assistência social, a situação é ainda mais delicada, pois a LOAS não estabelece um percentual fixo da receita pública para a área, tornando-a mais vulnerável a cortes orçamentários. Isso afeta diretamente serviços como o PAIF, que são fundamentais para famílias com crianças pequenas.

Em Salvador, embora o orçamento municipal preveja recursos para expansão de vagas em creche e fortalecimento da rede de proteção básica, os relatórios da RNPI (2023) apontam que “a cobertura em creches nas capitais nordestinas ainda é marcada por profundas desigualdades territoriais, refletindo a segregação urbana”. Ou seja, mesmo quando há investimentos, eles não são suficientes para superar as desigualdades estruturais entre bairros centrais e periféricos.

Assim, a efetivação do princípio da prioridade absoluta depende de um tríplice estratégia: vinculação de recursos; mecanismos de transparência e controle social (conselhos, audiências públicas, relatórios); capacidade técnica e política de integrar orçamentos setoriais em torno de metas comuns para a primeira infância.

4. POLÍTICAS PÚBLICAS PARA PRIMEIRA INFÂNCIA: EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS E NAS MAIORES METRÓPOLES NORDESTINAS

A formulação de políticas públicas voltadas para a primeira infância tem adquirido centralidade no debate contemporâneo sobre justiça social e desenvolvimento humano. No Brasil, esse movimento se fortaleceu a partir da convergência entre o avanço das pesquisas científicas sobre os primeiros anos de vida, a atuação estratégica da sociedade civil organizada e a crescente adesão de gestores públicos à agenda dos direitos da criança. Tais políticas reconhecem a infância não apenas como uma fase da vida, mas como um tempo fundante, em que se estruturam as bases neuropsicológicas, afetivas e sociais do sujeito. Assim, planejar ações voltadas à primeira infância significa investir no futuro coletivo, na equidade social e na qualidade das relações sociais que sustentam a vida urbana.

Nesse sentido, é fundamental compreender a articulação entre marcos legais, diretrizes institucionais e experiências territoriais que vêm transformando o modo como a infância é tratada no espaço das políticas públicas. Este capítulo propõe uma análise inicial de três experiências internacionais de referência no campo das políticas e práticas voltadas à infância. Posteriormente, serão apresentadas experiências brasileiras, incluindo as iniciativas pioneiras de Recife e Fortaleza, bem como a experiência de Salvador, com ênfase na criação e no funcionamento do Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância. Por fim, será abordado o processo recente de institucionalização do Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância (NEAPI) em Salvador, apontando seus desafios e potencialidades no contexto soteropolitano.

4.1 Panorama internacional: experiências exitosas

O panorama internacional de políticas urbanas voltadas à primeira infância e a mobilidade ativa apresenta experiências de referência que têm se consolidado como modelos inspiradores para a reconfiguração do espaço urbano de maneira inclusiva, segura e estimulante para crianças. Entre os exemplos mais expressivos, destacam-se as práticas implementadas em cidades como Barcelona, Bogotá e Amsterdã, cujas estratégias de intervenção urbana e gestão do espaço público oferecem lições significativas sobre o potencial transformador de políticas integradas entre mobilidade, urbanismo e infância.

- Barcelona (Espanha) e as superquadras

O projeto de transformação urbana de Barcelona, embora tenha sido concebido primariamente sob os pilares da sustentabilidade ambiental e da eficiência da mobilidade ativa, constitui uma referência indispensável pela sua capacidade de gerar, ainda que de forma indireta, uma cidade acolhedora para a infância. Inspirado no conceito de “superquarteirões” (superilles), idealizado pelo urbanista Salvador Rueda, o plano foca na reorganização do espaço público para reduzir a dependência de veículos e priorizar a convivência comunitária (Rueda, 2019). Embora a agenda da primeira infância não tenha sido o ponto de partida explícito da proposta, as relações espaciais e sociais estabelecidas por essa intervenção oferecem respostas robustas aos desafios do desenvolvimento infantil no meio urbano.

O bairro de Eixample, com seu traçado ortogonal de avenidas largas, foi historicamente dominado pelo tráfego motorizado. A proposta atual de criação de eixos verdes busca resgatar a função social das ruas, garantindo que todos os habitantes estejam a menos de 200 metros de um espaço público (Ajuntament de Barcelona, 2020). Para este trabalho, essa métrica de proximidade justifica a análise do caso: para uma criança de 0 a 6 anos e seus cuidadores, a viabilidade do lazer depende da ausência de barreiras logísticas. Barcelona demonstra que, ao resolver a proximidade para o pedestre genérico, o urbanismo acaba por democratizar o acesso à cidade para a criança, transformando o deslocamento cotidiano em uma oportunidade de exploração segura (Figura 1).

A viabilidade do plano, que contou com um investimento inicial de aproximadamente 37,8 milhões de euros para seus primeiros eixos verdes (Ajuntament de Barcelona, 2020), exigiu ajustes para permitir a circulação limitada de veículos. Contudo, os impactos na saúde pública são inequívocos: estudos realizados pelo Instituto de Saúde Global de Barcelona (ISGlobal) indicam que a implementação integral do modelo pode resultar na redução de até 667 mortes prematuras por ano, decorrentes da diminuição da poluição atmosférica e sonora (Mueller et al., 2020). A relevância dessa discussão para a primeira infância reside na vulnerabilidade biológica dessa faixa etária. O projeto, desenhado para combater ilhas de calor e poluição, atua como uma “infraestrutura de cuidado” involuntária, protegendo o desenvolvimento pulmonar e cognitivo de crianças que, de outra forma, estariam expostas a níveis críticos de toxicidade viária (Sunyer et al., 2015).

Além disso, a conversão do asfalto em áreas verdes (Figura 1) favorece a economia local e a interação social. Conceitualmente, essa mudança de paradigma é o que conecta Barcelona ao objeto desta dissertação: ao reduzir a velocidade e o volume do tráfego, a cidade altera o espaço percebido pela criança. Onde antes imperava a hostilidade do motor, surge um território de estímulos sensoriais e autonomia. Portanto, Barcelona é utilizada como referência, não como um projeto de design lúdico intencional, mas como comprovação de que políticas urbanas de mobilidade sustentável e justiça espacial são, na prática, políticas de proteção à infância.

Figura 1- Caminho arborizado, Barcelona



Fonte: Del Rio Bani, 2020⁵

Em última análise, o caso espanhol serve como evidência de que a escala do planejamento voltada para a resiliência urbana e para o pedestre converge naturalmente para a escala da criança. Desse modo, o plano de Barcelona é utilizado como referência por demonstrar que uma cidade desenhada para se tornar resiliente e sustentável acaba por oferecer o ambiente ideal para que o direito à cidade se

⁵ Disponível em: <https://www.archdaily.cl/cl/938234/plaza-superilla-de-sant-antoni-leku-studio>. Acesso em: jul. 2025.

concretize desde os primeiros anos de vida, reafirmando que um urbanismo de qualidade para a infância é o subproduto mais valioso de uma cidade planejada para as pessoas.

- A experiência de Bogotá (Colômbia)

A Ciclovía de Bogotá, idealizada por Jaime Ortiz Marino em 1974, representa uma das iniciativas mais emblemáticas de mobilidade ativa e de uso democrático do espaço urbano (Figura 2). Originalmente concebida como uma intervenção pontual, a política evoluiu para um programa permanente que, aos domingos, fecha mais de 120 km de vias urbanas ao tráfego motorizado, permitindo que milhões de cidadãos caminham, pedalam e praticam atividades recreativas e esportivas (Montezuma, 2020). Essa iniciativa evidencia como políticas públicas relativamente simples podem gerar efeitos complexos e duradouros, ressignificando o uso do espaço urbano e consolidando práticas coletivas de sociabilidade.

Figura 2- Ciclovía em Bogotá



Fonte: Bermud/Getty Images⁶

No âmbito social e comunitário, a Ciclovía oferece um espaço seguro e acessível para atividades físicas, culturais e de lazer, fortalecendo os laços familiares

⁶ Disponível em: https://esg.expansion.mx/movilidad/2024/12/21/ciclovía-bogotá-revolucion-bici-inspiro-mundo?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: jul. 2025.

e comunitários e promovendo a convivência intergeracional. Ao transformar ruas tradicionalmente dominadas pelos automóveis em locais de encontro, a iniciativa contribui para o aumento do senso de pertencimento e apropriação do espaço urbano, alinhando-se ao conceito de direito à cidade de Lefebvre (2001), que propõe que todos os cidadãos devem ter acesso à construção e ao usufruto do espaço urbano. Esse efeito é particularmente relevante para famílias com crianças pequenas, que encontram na Ciclovía um ambiente seguro para brincadeiras e deslocamentos ativos, favorecendo o desenvolvimento motor, social e cognitivo durante a primeira infância.:

Do ponto de vista da saúde pública e da sustentabilidade ambiental, a Ciclovía tem desempenhado um papel estratégico. A promoção de atividades físicas regulares contribui para a redução de doenças crônicas, como diabetes, obesidade e doenças cardiovasculares, enquanto a diminuição do tráfego motorizado nos dias de evento reduz significativamente as emissões de gases de efeito estufa, melhorando a qualidade do ar urbano (Who, 2016). Nesse sentido, a iniciativa não apenas incentiva a mobilidade ativa, mas também promove uma cultura de sustentabilidade, demonstrando que a reorganização temporária das ruas pode gerar impactos duradouros sobre o comportamento ambiental e a saúde coletiva.

A crescente popularidade da Ciclovía também estimulou investimentos em infraestrutura cicloviária permanente, com mais de 500 km de ciclovias construídas na cidade, tornando Bogotá uma das cidades latino-americanas com maior malha cicloviária e consolidando seu papel como referência mundial em mobilidade ativa (Montezuma, 2020). A expansão da infraestrutura gerou efeitos econômicos, criando oportunidades de emprego, sobretudo para mecânicos de bicicletas, instrutores de atividades físicas e empreendedores locais, evidenciando como políticas urbanas integradas podem gerar externalidades positivas que articulam saúde, mobilidade, economia e inclusão social (Gehl, 2013).

Além disso, a Ciclovía consolidou uma transformação cultural significativa, alterando a relação dos habitantes com sua cidade e com os automóveis. O programa promove uma nova forma de perceber a urbe, na qual a mobilidade ativa e a convivência em espaços públicos tornam-se elementos centrais de um estilo de vida saudável e sustentável. Ao criar um ambiente seguro para crianças, adultos e idosos, a iniciativa contribui para a construção de cidades mais inclusivas, onde todos podem se apropriar do espaço urbano e interagir de maneira significativa (Montezuma, 2020).

No contexto internacional, a Ciclovía de Bogotá tornou-se um modelo replicável, inspirando mais de 200 cidades em diferentes continentes a implementarem programas de ruas abertas adaptados às suas realidades locais. Essa disseminação evidencia a eficácia da política como instrumento de transformação urbana e social, demonstrando que intervenções relativamente simples podem provocar mudanças culturais profundas, estimulando hábitos saudáveis, promovendo sustentabilidade ambiental e fortalecendo a coesão social (Montezuma, 2020).

Em síntese, a Ciclovía de Bogotá transcende a função de política de mobilidade ou de infraestrutura cicloviária. Trata-se de uma estratégia urbana integrada que articula direito à cidade, mobilidade ativa, saúde pública, sustentabilidade ambiental, economia local e inclusão social, moldando práticas sociais e culturais. A iniciativa demonstra, ainda, como o planejamento urbano pode criar espaços mais seguros e acessíveis para crianças, possibilitando o brincar ao ar livre e contribuindo para o desenvolvimento integral na primeira infância. Assim, a Ciclovía não apenas transforma ruas e hábitos de mobilidade, mas também constrói uma nova urbanidade, mais humana, inclusiva e resiliente, servindo como referência mundial para políticas urbanas inovadoras.

- O Plano de Amsterdã, uma das cidades mais ativas do mundo

Amsterdã constitui-se como um dos exemplos paradigmáticos de cidade ativa, cujo planejamento urbano buscou incorporar a atividade física como elemento central da vida cotidiana (Figura 3). O projeto implementado pela capital holandesa não teve como objetivo apenas oferecer espaços para a prática esportiva formal, mas, sobretudo, redesenhar o território urbano de forma a integrar a mobilidade ativa, especialmente a bicicleta e a caminhada, ao cotidiano dos cidadãos (Feddes; Lange, 2022; Urban Cycling Institute, 2023). Essa estratégia permitiu que a prática de atividades físicas se tornasse uma consequência natural da vida urbana, enraizada na rotina de deslocamentos, no lazer e na apropriação dos espaços públicos.

Figura 3- - Amsterdã



Fonte: Gaurav, 2021⁷.

O plano de Amsterdã pautou-se em três eixos fundamentais: mobilidade ativa (bicicleta e caminhada), esportes e lazer. Esses pilares foram trabalhados a partir de uma concepção de desenho urbano que privilegia a conectividade entre núcleos, a redução do tráfego motorizado, a compactação dos bairros e a criação de espaços compartilhados e seguros para diferentes modais (Bike City Amsterdam: How Amsterdam Became the Cycling Capital, 2022; Policy: Sport, City of Amsterdam, 2021-2022). Essa lógica de organização territorial demonstrou que a melhoria da caminhabilidade e a promoção do uso da bicicleta não dependem apenas da oferta de infraestrutura pontual, mas da transformação sistêmica do espaço urbano em sua totalidade, garantindo condições para que a mobilidade ativa se torne a opção mais prática e desejável para a população.

No âmbito esportivo, Amsterdã adotou uma perspectiva de inclusão social ao direcionar investimentos para áreas menos privilegiadas, oferecendo alternativas acessíveis e de baixo custo, sobretudo em espaços ao ar livre (Policy: Sport, City of Amsterdam, 2021-2022). A cidade buscou adaptar o uso de espaços existentes, promovendo usos múltiplos, e explorar suas características naturais como elemento estruturador das práticas esportivas. Um exemplo emblemático é a incorporação dos

⁷ Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/tag/amsterda/page/3?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 20 mai. 2025.

canais na promoção da natação e de esportes aquáticos, demonstrando a capacidade de adaptar o ambiente urbano às potencialidades locais, ao invés de impor soluções homogêneas e descontextualizadas.

Essa estratégia reforça a compreensão de que o incentivo à atividade física deve estar associado à realidade socioespacial de cada território, respondendo a especificidades culturais, ambientais e socioeconômicas.

A dimensão do lazer e do descanso constitui elemento central na configuração do modelo de cidade ativa em Amsterdã, com especial atenção ao público infantil, historicamente marginalizado nos processos de planejamento urbano. A implementação de espaços abertos destinados a jogos, ainda que de caráter temporário, aliada à priorização de tráfego reduzido nos bairros, permitiu a ocupação mais segura dos espaços públicos, favorecendo o desenvolvimento motor infantil e promovendo a aquisição de competências cognitivas e sociais (UVA, 2024). Paralelamente, o investimento em áreas verdes distribuídas ao longo de rotas, praças e parques urbanos contribuiu significativamente para a atratividade da cidade, ampliando oportunidades de lazer e repouso, ao mesmo tempo em que fortaleceu as dimensões de sustentabilidade ambiental, tais como a melhoria da qualidade do ar e do conforto acústico.

O processo de consolidação de Amsterdã como cidade ativa caracterizou-se por uma implementação gradual e historicamente mediada, articulando intervenções do poder público e engajamento da sociedade civil (Feddes; Lange, Brömmelstroet, 2020). A adaptação cultural da população, combinada com a conscientização coletiva acerca dos benefícios da mobilidade ativa e da apropriação de espaços urbanos, revelou-se decisiva para a consolidação do modelo. Consequentemente, a capital holandesa emergiu como uma das cidades mais atrativas do mundo, não apenas em virtude do potencial turístico ou da eficiência de seu sistema de transporte, mas sobretudo pela elevada qualidade de vida oferecida aos seus habitantes, resultante da integração entre mobilidade, lazer, bem-estar e sustentabilidade urbana.

Ainda que o caso de Amsterdã possua especificidades relacionadas ao contexto geográfico, econômico e cultural dos Países Baixos, sua experiência oferece lições valiosas para outras cidades. O investimento em mobilidade ativa, a criação de espaços inclusivos para o esporte e o lazer, e a centralidade da criança e das famílias no planejamento urbano configuram diretrizes aplicáveis em diferentes contextos. Essa trajetória demonstra que a construção de uma cidade ativa é indissociável de

um processo de longo prazo, pautado em políticas intersetoriais, planejamento urbano integrado e participação social, constituindo um caminho essencial para a promoção da saúde pública, da coesão social e da vitalidade econômica urbana.

Em síntese, a análise comparativa entre Barcelona, Bogotá e Amsterdã permite extrair diretrizes que transcendem suas particularidades geográficas e oferecem subsídios fundamentais para a realidade de Salvador e, especificamente, para a análise do bairro do Doron. A principal lição compartilhada por esses modelos é que o planejamento urbano voltado à infância não exige necessariamente intervenções monumentais, mas sim uma mudança de paradigma na gestão do espaço público, tratando a rua não apenas como canal de tráfego, mas como uma infraestrutura de cuidado e desenvolvimento humano.

O fechamento temporário de vias, observado na Ciclovía de Bogotá, contribui com o trabalho ao demonstrar que a apropriação do asfalto por pedestres e crianças atua como um mecanismo de educação urbana e transformação cultural. Essa prática revela que, ao remover a violência do trânsito, o espaço público torna-se instantaneamente um território de convivência intergeracional, fornecendo uma base teórica para propostas de fechamentos programados ou restrições de fluxo em áreas escolares.

Da mesma forma, a métrica de proximidade estabelecida em Barcelona, que busca garantir espaços verdes a curtas distâncias, ensina que a eficácia das políticas para a infância reside na sua capilaridade. Para o(a) cuidador(a) e a criança pequena, a viabilidade do lazer está diretamente ligada à ausência de barreiras logísticas, o que reforça a importância de intervenções de microescala, como o Programa Caminho Legal, que qualificam o trajeto cotidiano e eliminam a invisibilidade do pedestre nos bairros periféricos.

Ademais, Amsterdã oferece o aprendizado sobre a importância do desenho sistêmico para a promoção da autonomia. A experiência holandesa mostra que a liberdade da criança para explorar o território nasce de um urbanismo que integra segurança viária e acessibilidade universal em toda a malha, e não apenas em parques isolados. Isso contribui para pensar o desenho urbano em Salvador a partir da "escala dos 95cm", priorizando o campo de visão e a fragilidade física infantil.

Por fim, o uso de estratégias de urbanismo tático, presente nas três cidades, justifica a adoção de intervenções leves e de baixo custo como ferramentas de teste e prototipagem. Essas ações permitem que a comunidade visualize novas formas de

ocupação antes da consolidação física definitiva, facilitando a aceitação social e demonstrando que pequenas mudanças no desenho viário são capazes de gerar grandes transformações na autonomia e na ludicidade da primeira infância.

4.2 Políticas públicas para a primeira Infância nas maiores metrópoles nordestinas: Recife, Fortaleza e Salvador

As maiores metrópoles nordestinas - Recife, Fortaleza e Salvador - são polos urbanos de notável relevância no cenário nacional, tanto pelo seu dinamismo econômico e cultural quanto pela densidade populacional que concentram. Essas cidades, que se destacam como capitais de estados estratégicos da região Nordeste, configuram-se como espaços complexos, marcados por desigualdades socioespaciais, mas também por experiências inovadoras no campo das políticas públicas. A condição de grandes metrópoles confere a essas cidades um papel central na articulação de iniciativas que buscam responder aos desafios contemporâneos da urbanização, sobretudo no que se refere à garantia de direitos e à promoção de condições dignas para a vida urbana.

Nesse sentido, Recife, Fortaleza e Salvador não apenas compartilham características comuns em termos de crescimento acelerado, heterogeneidade social e tensões urbanas, mas também se destacam pela incorporação, em suas agendas públicas, de políticas voltadas à infância, reconhecendo-a como dimensão estruturante para a construção de cidades mais inclusivas e humanas. Ao mesmo tempo em que lidam com problemas crônicos, como mobilidade precária, déficits de infraestrutura e fragmentação socioespacial, essas capitais apresentam iniciativas que buscam ressignificar o espaço urbano, promovendo a centralidade da criança como sujeito de direitos no contexto das metrópoles.

Assim, analisar conjuntamente as experiências de Recife, Fortaleza e Salvador permite não apenas compreender como distintas realidades urbanas do Nordeste têm se apropriado do debate sobre a primeira infância, mas também identificar convergências e singularidades no modo como tais políticas se materializam. Ao situar essas cidades no contexto da região e do país, torna-se possível refletir sobre o potencial transformador das intervenções urbanas voltadas para a infância em metrópoles que, pela sua dimensão e influência, funcionam como laboratórios de inovação e como referências para outras localidades.

4.2.1 Recife (PE)

A cidade do Recife se consolidou, na última década, como uma das principais referências nacionais na implementação de políticas voltadas para a primeira infância. Esse protagonismo responde a uma evolução gradativa que transita do cuidado assistencial para um planejamento urbano sensível à criança, de caráter intersetorial. Para compreender essa trajetória, é necessário analisar a sucessão cronológica de seus programas e de como os mesmos foram “pavimentando” o caminho para a atual “cidade-laboratório”.

A gênese dessa articulação intersetorial remonta à 2014, com a implantação municipal do Programa Mãe Coruja (Figura 4). Inspirado em uma experiência estadual, o projeto buscou integrar saúde, educação e assistência social no acompanhamento de gestantes e crianças até os cinco anos. Esse marco foi fundamental para romper com a visão compartimentada da gestão pública, embora a efetividade do programa ainda em frente o desafio histórico de superar fluxos fragmentados que marcam as secretarias municipais.

Figura 4- Projeto Mãe Coruja



Fonte: Ikamahã/Secretaria de Saúde do Recife, 2023⁸.

⁸ Disponível em: https://www2.recife.pe.gov.br/noticias/12/01/2023/prefeitura-do-recife-oferece-cuidado-integrado-durante-o-pre-natal-parto-e?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 20 mai. 2025

Em 2017, o foco expandiu-se para o ambiente escolar com o lançamento do Programa Brinqueduca. A iniciativa introduziu espaços lúdicos em 235 unidades de ensino, beneficiando muitas crianças através da distribuição de livros e jogos educativos. Paralelamente, a Semana do Bebê (Figura 5) consolidou-se como uma estratégia anual de mobilização social e *advocacy*. Mais do que a entrega de materiais, o programa investiu na formação de profissionais e familiares, sinalizando uma compreensão da pedagogia integral. Entretanto, críticos apontam que a existência de objetos lúdicos, por si só, não garante a qualidade do atendimento, se não houver um acompanhamento sistemático da infraestrutura e da qualificação docente.

Figura 5- Semana do Bebê de Recife 2024



Fonte: Acervo próprio, 2024.

O amadurecimento institucional ocorreu em 2020, com a aprovação do Plano Decenal para a Primeira Infância do Recife. Este documento de planejamento de longo prazo, com metas até 2030, foi elaborado com ampla participação social e colocou a infância como prioridade estratégica em consonância com o Marco Legal da Primeira

Infância nacional. A partir deste alicerce normativo, novas frentes de atuação surgiram:

- 2021 - Expansão de Vagas e *Advocacy*: foi lançado o programa Infância na Creche, que resultou em um aumento de cerca de 90% nas vagas municipais até 2024. No mesmo ano, a criação da Frente Parlamentar da Primeira Infância buscou garantir que a pauta sobrevivesse às alternâncias de governo, transformando-a em política de Estado.
- 2021 - Mobilidade e Dados: o desenvolvimento do projeto Rotas Prioritárias para a Primeira Infância, em parceria com o ITDP Brasil, introduziu a análise técnica de fluxos para priorizar o transporte público e caminhos seguros para cuidadores e crianças.
- 2023 - Institucionalização e Urbanismo: a inauguração do Centro de Referência da Primeira Infância (CRIAR) buscou centralizar a formação de famílias e profissionais (Figura 6). No campo físico, a implementação das Praças da Infância (Figura 7) e do projeto *Streets for Kids* (como na Rua Silva Jardim) materializou o urbanismo tático, recuperando áreas para pedestres e introduzindo elementos lúdicos na paisagem urbana.

Figura 6- Centro de Referência da Primeira Infância do Recife



Fonte: Acervo próprio, 2023.

Figura 7-Praça da Infância



Fonte: Acervo próprio, 2023.

Projetando o futuro próximo, a cidade tem investido na inovação tecnológica com a Caderneta da Criança Digital, lançada em 2025. A plataforma visa integrar dados de saúde e educação, inserindo Recife no debate sobre governo digital. Todavia, essa ação deve ser observada criticamente, uma vez que o sucesso de uma ferramenta digital depende da inclusão das famílias e da governança ética dos dados coletados.

Do ponto de vista crítico, a evolução cronológica das ações municipais revela um risco persistente de "política de vitrine". Intervenções visíveis, como praças temáticas e murais, recebem frequentemente mais ênfase orçamentária e midiática do que ações estruturais silenciosas, como a redução das desigualdades territoriais profundas que ainda marcam a capital pernambucana.

Além disso, a ausência de sistemas robustos de avaliação de impacto impede que se conheça a real eficácia dessas políticas na redução da desigualdade social a longo prazo.

Em síntese, a trajetória de Recife demonstra que colocar a primeira infância no centro do planejamento é um processo progressivo que exige inovação e visibilidade, mas que não pode prescindir do enfrentamento das desigualdades estruturais. A evolução de uma assistência básica para um urbanismo sensível à criança coloca o

município em destaque, mas a sustentabilidade desse modelo depende de continuidade, fiscalização cidadã e mecanismos de participação social contínuos que superem a lógica do protagonismo governamental. Em outras palavras, a política para a primeira infância em Recife precisa ser cada vez mais vista como política de Estado e não de governo.

4.2.2 Fortaleza (CE)

Fortaleza, capital do Estado do Ceará, consolidou-se como um dos principais expoentes na implementação de políticas públicas voltadas à primeira infância, estruturando um modelo que articula o planejamento normativo à execução territorial. A trajetória da cidade demonstra que a eficácia das intervenções urbanas depende, fundamentalmente, de uma retaguarda institucional sólida e de uma integração estreita com as políticas estaduais, permitindo que o município avance de uma visão setorial para uma abordagem transversal do desenvolvimento infantil.

O marco inicial dessa estruturação ocorreu em 2014, com a instituição do Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza (PMPIF) através da Lei nº 10.221. Regulamentado no ano seguinte pelo Decreto nº 13.586, o PMPIF transcendeu o caráter de carta de intenções para se tornar um instrumento estratégico de longo prazo. O plano estabeleceu diretrizes rígidas para a integração das secretarias, focando na intersetorialidade entre saúde, educação e assistência social. Para viabilizar essa coordenação, o município criou a Coordenadoria Especial da Primeira Infância (CESPI), órgão central que monitora programas, propõe ações baseadas em evidências e garante a governança das redes colaborativas, evitando a fragmentação das políticas públicas.

Em 2015, essa estrutura municipal ganhou escala através da articulação com o governo estadual por meio do programa Mais Infância Ceará. Estruturado nos eixos Tempo de Nascer, Crescer, Aprender e Brincar, o programa estadual potencializou as ações em Fortaleza ao garantir transferência de renda para famílias vulneráveis e financiar a construção de Centros de Educação Infantil e núcleos de estimulação precoce. Essa sinergia entre estado e município permitiu que Fortaleza expandisse sua infraestrutura física enquanto a CESPI qualificava a gestão técnica das unidades.

No campo da saúde, o avanço deu-se através da Unidade Amiga da Primeira Infância (UAPI), uma iniciativa desenvolvida em parceria com o UNICEF, em 2020. A UAPI requalificou o atendimento nas Unidades de Atenção Primária, focando nos primeiros mil dias de vida. Através de visitas domiciliares, acompanhamento nutricional e monitoramento rigoroso do desenvolvimento, o programa estabeleceu indicadores de qualidade que certificam as unidades de saúde, transformando a puericultura em uma ferramenta estratégica de prevenção de agravos e monitoramento do crescimento.

A partir de 2021, a política de infância de Fortaleza ganhou materialidade no desenho da cidade através de projetos de urbanismo tático e segurança viária. O Programa Caminhos da Escola (Figura 9) emergiu como uma iniciativa pioneira para transformar os entornos escolares em espaços seguros e lúdicos. Ao priorizar a mobilidade ativa, o projeto reduziu a velocidade dos veículos, ampliou calçadas e introduziu sinalizações horizontais coloridas que sinalizam o protagonismo da criança no espaço público. Mais do que uma obra de engenharia, o Caminhos da Escola promove a autonomia infantil ao transformar o percurso casa-escola em uma extensão da sala de aula, incentivando o uso de modos de transporte não motorizados e fortalecendo os vínculos comunitários.

A culminância desse modelo de "cidade para a criança" reflete-se na Cidade da Criança, equipamento público inaugurado em 2021, para oferecer circuitos interativos e casas temáticas, como a Casa da Imaginação e a Casa do Atelier. Esse espaço materializa o reconhecimento do brincar como um direito fundamental e uma ferramenta central de aprendizagem (Figura 8).

Figura 8- - Cidade da Criança



Fonte Fabiane de Paula/SVM, 2021⁹

Complementando o esforço estatal, a atuação da sociedade civil através de instituições como o Instituto Primeira Infância (IPREDE) garante que a rede de proteção alcance as famílias em situação de extrema vulnerabilidade, integrando metodologias científicas ao empoderamento feminino e social (Figura 9).

⁹ Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/>. Acesso em: 15 mai. 2024.

Figura 9- Programa Caminho da Escola Planalto Ayrton Senna



Fonte: Acervo pessoal, 2023.

Entretanto, a análise crítica das experiências de Fortaleza revela desafios persistentes. Apesar do robusto arcabouço normativo, a desigualdade socioeconômica estrutural da capital cearense continua a comprometer a universalização dos direitos. A pandemia de COVID-19 exacerbou lacunas de acesso e evidenciou a necessidade de uma articulação interinstitucional ainda mais consistente para proteger crianças em situação de risco. O risco de que grandes projetos urbanos se tornem intervenções isoladas em um mar de precariedade exige que Fortaleza invista continuamente na formação de profissionais e na sustentabilidade financeira de sua rede.

Em síntese, Fortaleza demonstra que a articulação entre o planejamento estratégico (PMPIF), a governança centralizada (CESPI) e a intervenção física (Caminhos da Escola) é capaz de produzir um impacto transformador. A transição de um modelo de atendimento fragmentado para uma rede integrada de atenção à infância coloca a cidade em posição de destaque, mas a superação dos desafios estruturais permanece como o maior imperativo para assegurar que o desenvolvimento integral seja, de fato, um direito de todas as crianças soteropolitanas.

4.2.3 Salvador (BA)

A experiência de Salvador com a primeira infância apresenta-se como um exemplo de articulação entre políticas públicas, intervenção urbana e práticas educativas, consolidando a infância como prioridade municipal. A cidade tem investido em iniciativas que vão além do atendimento convencional em saúde e educação, buscando integrar diferentes setores da administração e da sociedade civil em uma estratégia de desenvolvimento integral das crianças de 0 a 6 anos.

Entre essas iniciativas, destaca-se a Unidade Amiga da Primeira Infância (UAPI), que promove a capacitação de profissionais, o fortalecimento dos serviços de saúde, educação e assistência social, e a criação de ambientes acolhedores e seguros para a infância (UNICEF, 2021). A UAPI representa uma experiência inovadora ao reconhecer a primeira infância como período decisivo para o desenvolvimento cognitivo, emocional e social das crianças, alinhando-se às diretrizes internacionais sobre atenção integral nos primeiros anos de vida.

No campo do urbanismo e do espaço público, Salvador tem buscado integrar a dimensão lúdica ao planejamento urbano por meio de programas como Praças da Primeira Infância e Pátios Naturalizados (PREFEITURA DE SALVADOR, 2023). Essas iniciativas transformam espaços urbanos em ambientes que promovem o brincar, a exploração sensorial e o desenvolvimento motor das crianças, reconhecendo que o direito à cidade também se aplica aos sujeitos mais jovens. Ao criar praças e pátios seguros, estimulantes e inclusivos, a cidade fortalece a noção de que a infância deve ser considerada na organização do território, promovendo não apenas a segurança física, mas também a riqueza de experiências cognitivas e sociais. Este enfoque evidencia a inovação de Salvador em vincular o urbanismo tático à atenção à primeira infância, considerando o ambiente construído como instrumento de desenvolvimento infantil.

As ações educativas e de sensibilização também ocupam lugar central na agenda da cidade. A Semana do Bebê, que é realizada desde o ano de 2023, exemplifica o esforço de mobilização social, engajando gestores, profissionais e famílias para discutir questões relativas à infância, como a importância do brincar, o combate à exposição excessiva às telas e a promoção de práticas culturais e educativas inclusivas (PREFEITURA DE SALVADOR, 2023). Paralelamente, iniciativas como a Bebeteca Antirracista refletem a preocupação da cidade com a

construção de subjetividades infantis plurais, promovendo a valorização da diversidade cultural e racial desde os primeiros anos de vida (Figura 10).

Figura 10- Pátio Naturalizado CMEI União da Boca do Rio



Foto: Acervo pessoal, 2024.

O Programa Primeiro Passo, voltado para garantir acesso à educação infantil a crianças de famílias em situação de vulnerabilidade social, complementa essas ações ao atuar sobre desigualdades estruturais, ampliando o alcance das políticas públicas e fortalecendo a equidade educacional (SPMJ, 2015).

Salvador também tem investido na formação técnica de profissionais, reconhecendo que a qualificação e o alinhamento conceitual de agentes públicos são fundamentais para a efetividade das políticas. A Ciranda Formativa (Figura 11), realizada pela Urban95, e as formações oferecidas pelo IAB Brasil e pela GDCl, têm como objetivo capacitar técnicos da prefeitura para planejar, implementar e avaliar ações voltadas à primeira infância, fomentando uma gestão municipal mais integrada, reflexiva e orientada a resultados. Essa perspectiva evidencia o reconhecimento de que políticas bem-sucedidas dependem não apenas de recursos financeiros ou infraestrutura, mas da competência técnica e do engajamento intersetorial de todos os atores envolvidos.

Figura 11- Apresentação sobre o Caminho Legal na Ciranda Formativa



Fonte: Simone Café/Neapi, 2024.

Entre os programas piloto que refletem a inovação na cidade, destaca-se o Caminho Legal, inicialmente implementado no bairro do Doron e agora em expansão para outros bairros como Federação e Bonfim. Essa iniciativa combina segurança viária, ludicidade e estímulos educativos no trajeto diário das crianças, articulando planejamento urbano e desenvolvimento infantil de maneira inédita. O Caminho Legal demonstra como políticas voltadas para a primeira infância podem atuar de forma integrada, considerando não apenas a proteção física das crianças, mas também seu desenvolvimento integral, a socialização e o fortalecimento de vínculos com a comunidade.

Apesar dos avanços significativos, a implementação das políticas para a primeira infância em Salvador enfrenta desafios estruturais relacionados à intersetorialidade. Embora iniciativas como o Caminho Legal e os Pátios Naturalizados tenham avançado de maneira relativamente eficiente, em grande parte devido ao engajamento das secretarias responsáveis por obras e urbanismo, a articulação plena entre as diferentes pastas ainda apresenta lacunas. Em particular, a integração com a assistência social revela-se mais complexa, refletindo dificuldades institucionais na coordenação de políticas voltadas para famílias em situação de vulnerabilidade.

Essa disparidade indica que, enquanto setores ligados à infraestrutura urbana conseguem planejar e executar intervenções com maior previsibilidade, as pastas voltadas à proteção social, à atenção a crianças em situação de risco e à promoção de serviços socioeducativos ainda necessitam consolidar práticas de gestão conjunta,

fluxos de comunicação claros e protocolos de ação articulados. A consequência é que, em alguns territórios, o atendimento integral às crianças e às famílias ainda sofre descontinuidade, limitando o alcance e a efetividade das políticas públicas.

Portanto, embora Salvador apresente um modelo inovador de integração entre urbanismo, educação e saúde no cuidado à primeira infância, é evidente que o fortalecimento da intersetorialidade com a assistência social permanece um desafio central, exigindo estratégias de governança que promovam maior coesão institucional, alinhamento de objetivos e monitoramento sistemático das ações. Superar essas lacunas será fundamental para consolidar uma política pública realmente integral, capaz de atender às múltiplas dimensões do desenvolvimento infantil e reduzir desigualdades estruturais presentes na cidade.

A gestão dessas políticas é centralizada na Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e da Juventude (SPMJ), que atua como gestora da pauta da infância na cidade, em articulação com o Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância, responsável por subsidiar decisões e coordenar a implementação das ações intersetoriais. Essa estrutura evidencia um esforço institucional para garantir que a infância seja uma prioridade municipal, ao mesmo tempo em que aponta para a necessidade de consolidar a integração entre os diversos programas, promovendo coesão, continuidade e efetividade nas políticas públicas.

Em síntese, a experiência de Salvador com a primeira infância evidencia uma abordagem inovadora e abrangente, na qual urbanismo, educação, saúde, assistência social e cultura convergem para a promoção do desenvolvimento integral das crianças. As iniciativas da cidade demonstram a compreensão de que os primeiros anos de vida são fundamentais não apenas para a formação individual, mas para a construção de uma sociedade mais justa, inclusiva e equitativa. Ao mesmo tempo, a análise crítica aponta para a necessidade de fortalecer mecanismos de articulação, monitoramento e sustentabilidade, garantindo que os avanços alcançados possam se consolidar e beneficiar todas as crianças da cidade, independentemente de sua origem ou condição social.

4.3 Processo de implementação do Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância na Prefeitura Municipal de Salvador/BA

Em Salvador, a criação do Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância (NEAPI), vinculado à Secretaria de Governo (SEGOV), representa um avanço institucional importante na tentativa de consolidar políticas públicas voltadas ao desenvolvimento integral das crianças. Trata-se de uma estrutura estratégica concebida para promover a articulação intersetorial e o planejamento territorial sensível à criança. Contudo, a trajetória do NEAPI revela uma tensão entre a amplitude de suas atribuições e os entraves burocráticos que marcam a administração municipal.

A configuração do NEAPI busca romper com a lógica setorial que historicamente fragmentou as políticas públicas na capital baiana. Uma de suas atribuições centrais é a criação de uma governança intersetorial com diversas secretarias envolvidas na pauta da primeira infância, permitindo que o planejamento urbano e o cuidado social caminhem para uma agenda comum.

No entanto, a atuação do Núcleo extrapola a gestão administrativa deste colegiado. Entre suas competências fundamentais, destacam-se:

- **Inteligência Territorial e Planejamento:** O NEAPI é responsável por desenvolver metodologias baseadas em evidências. Por meio do mapeamento de indicadores sociais e urbanos, o núcleo identifica as poligonais de maior vulnerabilidade, definindo onde os investimentos públicos terão maior impacto no desenvolvimento infantil;
- **Desenho e Implementação de Projetos-Piloto:** Diferentemente de órgãos apenas consultivos, o núcleo atua na ponta, coordenando a execução de intervenções urbanas lúdicas, como o projeto Caminho Legal e o Programa Picula¹⁰. Essa atribuição exige uma capacidade técnica de traduzir conceitos teóricos de urbanismo sensível em obras físicas e mudanças no layout das vias;
- **Articulação Externa e Captação de Parcerias:** O núcleo funciona como a ponte entre o poder público municipal e as redes internacionais de cidades e organizações de apoio à infância, a exemplo do Urban95 e da Fundação Bernard van Leer. Essa frente garante a captação de recursos técnicos e financeiros,

¹⁰ Programa de intervenções coletivas urbanas ligadas à primeira infância, que o projeto do Caminho Legal fazia parte antes de se tornar programa.

intercâmbios de experiências e a manutenção da pauta na agenda política de alto nível da prefeitura.

- Escuta Qualificada e Participação Social: Cabe ao NEAPI o desenvolvimento de metodologias de escuta de cuidadores e crianças, buscando incorporar as vozes da comunidade nos processos decisórios. Essa dimensão é crucial para que o desenho urbano reflita a realidade vivida por quem habita os territórios periféricos.

Entretanto, uma análise crítica revela fragilidades estruturais que comprometem a plena execução dessas atribuições. Um dos pontos mais críticos reside na ausência do NEAPI no organograma oficial da Secretaria de Governo. Embora o núcleo coordene projetos de alta complexidade, ainda não possui uma estrutura formalmente institucionalizada com cargos e funções definidos na hierarquia administrativa. Essa lacuna gera uma insegurança institucional, pois a continuidade das ações fica excessivamente dependente da vontade política, em vez de se consolidar como uma política de estado perene.

Além disso, a governança intersetorial gerida pelo NEAPI enfrenta o desafio de manter o engajamento de secretarias com culturas organizacionais distintas. Sem uma participação formal no organograma, e sem dotação orçamentária própria e independente, o núcleo atua como uma instância articuladora, que muitas vezes depende da anuência de outras pastas para materializar as intervenções planejadas. Há o risco de que, sem a devida formalização, o NEAPI permaneça como uma estrutura de assessoria técnica, limitando sua capacidade de monitorar os resultados a longo prazo.

Em síntese, o NEAPI representa uma proposta de governança sensível e necessária, mas seu fortalecimento passa obrigatoriamente pela formalização no âmbito da estrutura municipal. Para que Salvador se consolide como uma cidade comprometida com a infância, é imperativo que o núcleo migre da condição de experiência inovadora para a de um pilar consolidado e institucionalizado da política pública soteropolitana.

5. O PROJETO “CAMINHO LEGAL” NO BAIRRO DO DORON (SALVADOR/BA)

A experiência do Projeto Caminho Legal no bairro do Doron revela, em escala local, a materialização de disputas e possibilidades em torno do direito à cidade, conforme discutido por Lefebvre (2001). Para o autor, o espaço urbano não é apenas cenário, mas produto social em constante construção, atravessado por práticas, relações e usos cotidianos. Nesse sentido, a intervenção proposta pelo Caminho Legal inscreve-se como tentativa de ressignificar o trajeto escolar das crianças pequenas, transformando um percurso ordinário em espaço de sociabilidade, ludicidade e pertencimento.

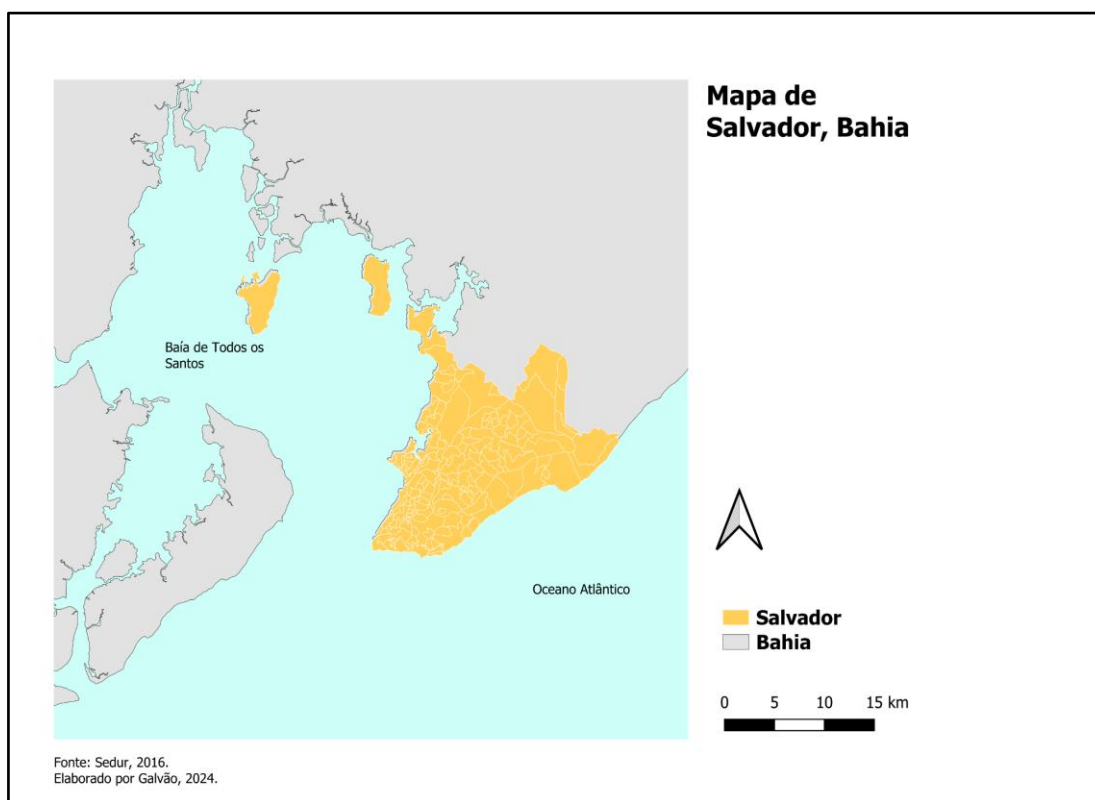
A análise desse projeto permite compreender como políticas públicas voltadas à primeira infância tensionam a estrutura urbana existente e desafiam a lógica hegemônica de produção da cidade, marcada por desigualdades socioespaciais. Ao intervir sobre o espaço do bairro do Doron, a iniciativa desloca o olhar para a escala da vida cotidiana, reconhecendo que o caminho para a escola não é apenas um deslocamento funcional, mas também território de encontro, de afetos e de aprendizagens.

Mais do que uma obra física, o Caminho Legal expressa uma disputa simbólica: a de afirmar a presença das crianças no espaço público e reconhecer sua centralidade na construção de cidades mais justas. A apropriação desse trajeto pelas famílias e pelo poder público evidencia tensões, conquistas e limites que, quando analisados criticamente, ajudam a refletir sobre a viabilidade de políticas urbanas que articulem infância, mobilidade e direito à cidade.

Assim, este capítulo busca examinar o Projeto Caminho Legal no Doron como experiência concreta que ilumina as possibilidades e contradições de uma prática urbana voltada à primeira infância, tomando como referência a perspectiva de Lefebvre de que o espaço é produzido socialmente e, portanto, passível de transformação coletiva.

5.1 Contextualização do bairro do Doron

Salvador é uma cidade com uma longa história de segregação social e espacial, marcada por um planejamento urbano fragmentado e frequentemente voltado para interesses das elites econômicas.

Mapa 2-Salvador/BA

Fonte: Galvão, 2024.

Desde sua fundação em 1549, Salvador passou por transformações significativas. Inicialmente, a cidade foi projetada como uma fortaleza, com a Cidade Alta protegida por muralhas e a Cidade Baixa servindo como centro comercial. Durante os séculos XVII e XVIII, o crescimento populacional, impulsionado pelo tráfico de escravos africanos e pela exportação de açúcar, resultou na expansão da cidade para além das muralhas (IPHAN, 2025). Edifícios importantes, como igrejas e conventos, foram construídos nesse período, consolidando bairros como São Bento e Desterro.

A transferência da capital para o Rio de Janeiro no século XVIII teve um impacto negativo na economia e na influência de Salvador. Na década de 1970, com o desenvolvimento industrial tardio na Bahia, planos como o Complexo Industrial de Aratu e o Complexo Petroquímico de Camaçari contribuíram para a metropolização, mas também intensificaram a segregação socioespacial (SOUSA, 2014). A construção de avenidas como Bonocô, Paralela e Suburbana nesse período facilitou o acesso a novas áreas, mas também consolidou padrões de desenvolvimento que

beneficiaram as classes altas, deslocando o centro da cidade e criando novas centralidades, como a região do Iguatemi.

O histórico de planejamento urbano em Salvador, especialmente no que tange às sucessivas revisões do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDU), revela uma trajetória marcada por tensões entre o saber técnico-institucional e as demandas de representatividade da sociedade civil.

Os Planos Diretores de 2004 e 2008 trouxeram avanços e contradições. O PDDU de 2004 destacou-se pela inclusão das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e pela participação de diversos segmentos da sociedade, mas ainda apresentou desafios na prática. Já o PDDU de 2008 foi criticado por reforçar desigualdades, estimulando a construção de condomínios de luxo e beneficiando interesses privados, especialmente ao liberar construções na orla marítima e na Avenida Paralela, áreas de importância ambiental (Trindade; Barreto, 2020).

Esse processo intensificou a especulação imobiliária, enquanto grande parte da população continua vivendo em condições precárias. “O direito à cidade é coletivo e está pautado no poder da sociedade sobre a condução dos processos urbanos, ligados diretamente à produção, apropriação e fruição do espaço (Harvey, 2005).

A judicialização do PDDU de 2008 estabeleceu um precedente importante na gestão pública soteropolitana, evidenciando que a validade jurídica de um plano diretor é indissociável da robustez dos seus processos de consulta pública. Esse episódio histórico demonstrou que a participação não deve ser encarada meramente como uma etapa formal ou burocrática, mas como um requisito de legitimidade que assegura a função social da cidade.

Nesse contexto, as discussões que cercam o PDDU de 2016 e as atuais perspectivas de revisão trazem à tona a necessidade de aprimorar os mecanismos de transparência e o alcance das escutas sociais. A atuação do Ministério Público e a constituição de instâncias como o Observatório do PDDU sinalizam um amadurecimento das instituições de controle e da própria sociedade organizada em busca de uma visibilidade maior sobre as decisões territoriais. No entanto, para além da fiscalização, o desafio que se impõe à gestão municipal é a superação das barreiras metodológicas da participação. Muitas vezes, os modelos tradicionais de audiência pública enfrentam dificuldades para alcançar as camadas mais vulneráveis da população, resultando em uma representação assimétrica dos territórios.

Sob a ótica deste trabalho, que investiga a primeira infância, a crítica à participação popular ganha uma nova camada: a invisibilidade dos usuários que não possuem voz direta nos fóruns de decisão. Se o planejamento urbano de Salvador tem sido historicamente pautado por grandes diretrizes de fluxo e desenvolvimento econômico, as recentes provocações dos órgãos de controle e da sociedade civil reforçam que a cidade deve ser planejada sob a ótica da diversidade de seus habitantes.

Assim, a busca por uma participação mais qualificada, que saia do campo da mera consulta e avance para a colaboração, é o que permite alinhar o espaço concebido pelos técnicos às reais necessidades do espaço vivido nas comunidades. A experiência acumulada nas últimas décadas sugere que o sucesso de projetos de microescala, como o Caminho Legal, depende justamente da capacidade do poder público em mediar essas tensões, transformando a fiscalização externa em um motor para o aprimoramento da democracia urbana.

Resgatar o direito à cidade em Salvador exige superar essa lógica histórica, promovendo um urbanismo que valorize a participação popular e que priorize a apropriação e fruição do espaço pelos grupos mais vulneráveis. Esse processo deve incorporar as perspectivas da sociedade civil, incluindo as necessidades das crianças, das comunidades periféricas e de outros atores historicamente marginalizados, para que o espaço urbano seja produzido de forma verdadeiramente inclusiva e equitativa.

Assim, Salvador enfrenta o desafio de construir um planejamento urbano mais inclusivo e coerente com a realidade da maioria, superando o legado histórico de exclusão e promovendo uma verdadeira participação popular nas decisões que moldam a cidade.

O surgimento do Doron remonta à década de 1980, quando a antiga URBIS desenvolveu um conjunto habitacional que deu origem ao bairro atual. Nomeado em homenagem à construtora responsável, o bairro foi inicialmente dividido entre "Doron A" e "Doron B", uma distinção baseada em características construtivas, como o tipo de material utilizado nas janelas. Essa divisão, porém, não é reconhecida por muitos moradores, que percebem o Doron como uma comunidade unificada com 161 blocos residenciais.

Originalmente, o bairro era uma área semi rural, marcada pela vegetação abundante e estruturas precárias, incluindo pequenas barracas que forneciam bens essenciais. A transformação gradual do Doron em um bairro mais estruturado revela

a importância de considerar a evolução urbana na criação de ambientes propícios ao desenvolvimento infantil, especialmente em comunidades planejadas.

Projetado inicialmente em blocos residenciais, o bairro carece, desde o início, de áreas públicas que favorecessem a convivência e a interação comunitária. Embora tenha evoluído ao longo das décadas, tornando-se uma área mais estruturada, a ausência de espaços adequados para o brincar e o lazer continua a limitar o potencial de desenvolvimento humano e social de seus moradores, especialmente das crianças.

Superar essa lacuna exige uma perspectiva de urbanismo mais sensível, que reforce o papel dos espaços públicos como locais de integração e bem-estar coletivo, alinhando o planejamento urbano às reais demandas da comunidade.

5.1.1 Perfil Demográfico

O bairro do Doron apresenta uma configuração urbana singular em Salvador, ocupando uma área de 342.110,29 m², o que representa apenas 0,11% da extensão municipal. Ao analisar a dinâmica demográfica entre os Censos de 2010 e 2022, observa-se um fenômeno de retração populacional alarmante: o contingente de residentes declinou de 8.742 (IBGE, 2010) para 4.471 pessoas (IBGE, 2022), configurando uma redução de aproximadamente 48,8% em pouco mais de uma década. Esta queda drástica reflete-se na densidade demográfica, que recuou de 255,53 hab/ha (IBGE, 2010) para 130,69 hab/ha (IBGE, 2022). Criticamente, tal esvaziamento pode sinalizar processos de gentrificação, mudanças no uso do solo ou uma possível degradação habitacional que impele a migração para outras áreas da cidade, exigindo uma investigação mais profunda sobre a permanência dessa população no território.

No que tange à composição por gênero, o Doron reforça uma tendência de feminização do espaço urbano. Em 2010, as mulheres compunham 54,78% da população (IBGE, 2010), saltando para 58,16% em 2022 (IBGE, 2022), enquanto a parcela masculina reduziu de 45,22% para 41,84%. Sob uma ótica urbanística, essa predominância feminina deve ser lida à luz do planejamento para a primeira infância e para o cuidado, dado que as mulheres são, historicamente, as principais usuárias dos espaços públicos e equipamentos sociais. Paralelamente, a estrutura étnico-racial de 2022 revela um território majoritariamente negro, onde 50,23% se declaram pardos e 21,81% pretos (IBGE, 2022). A soma dessas categorias (72,04%) em contraste com

a população branca de 16,90% e amarela de 2,4% reafirma a necessidade de políticas públicas antirracistas e de infraestrutura que reconheçam a identidade racial dessa comunidade. Embora o grau de envelhecimento tenha sido registrado em 0,27 em 2010 (IBGE, 2010) , a ausência desse dado atualizado para 2022 no documento analisado impõe um limite à compreensão da transição demográfica local, sugerindo que o planejamento urbano atual pode estar operando sem uma visão clara sobre a longevidade ou a demanda por serviços voltados à terceira idade no bairro.

A classificação do Doron como um bairro de classe média deve ser analisada com cautela e sob uma perspectiva de escala micro territorial, uma vez que o território se configura como uma zona de transição socioeconômica. Embora o rendimento nominal mensal domiciliar per capita médio de Salvador seja de R\$ 1.770,35 (IBGE, 2022), a análise desagregada por setores censitários revela disparidades internas significativas: enquanto o núcleo original dos conjuntos habitacionais da URBIS apresenta indicadores de relativa estabilidade, as franjas do bairro e seu entorno imediato abrigam setores com alta concentração de famílias que sobrevivem com rendimentos inferiores a meio salário mínimo por pessoa (IBGE, 2022).

Essa heterogeneidade é fundamental para compreender o alcance e a relevância do Programa Caminho Legal. Conforme dados do Observatório de Bairros de Salvador (OBSERVASSA, 2024), a infraestrutura consolidada do Doron atrai uma população flutuante proveniente de comunidades adjacentes mais vulneráveis, que utilizam o CMEI Olga Benário, a Escola Municipal Deputado Gersino Coelho e a Unidade de Saúde da Família Prof. Dr. Carlos Santana como equipamentos públicos de referência.

Nesse contexto, a vulnerabilidade no território transcende a renda monetária, manifestando-se na pressão sobre o espaço urbano por parte de cuidadores e crianças que realizam trajetos diários a pé, partindo de áreas com menores índices de urbanização e segurança viária. Tal cenário reforça a urgência de políticas de mobilidade ativa que integrem o bairro planejado às suas bordas de ocupação espontânea, promovendo a equidade socioterritorial e a garantia de direitos na primeira infância.

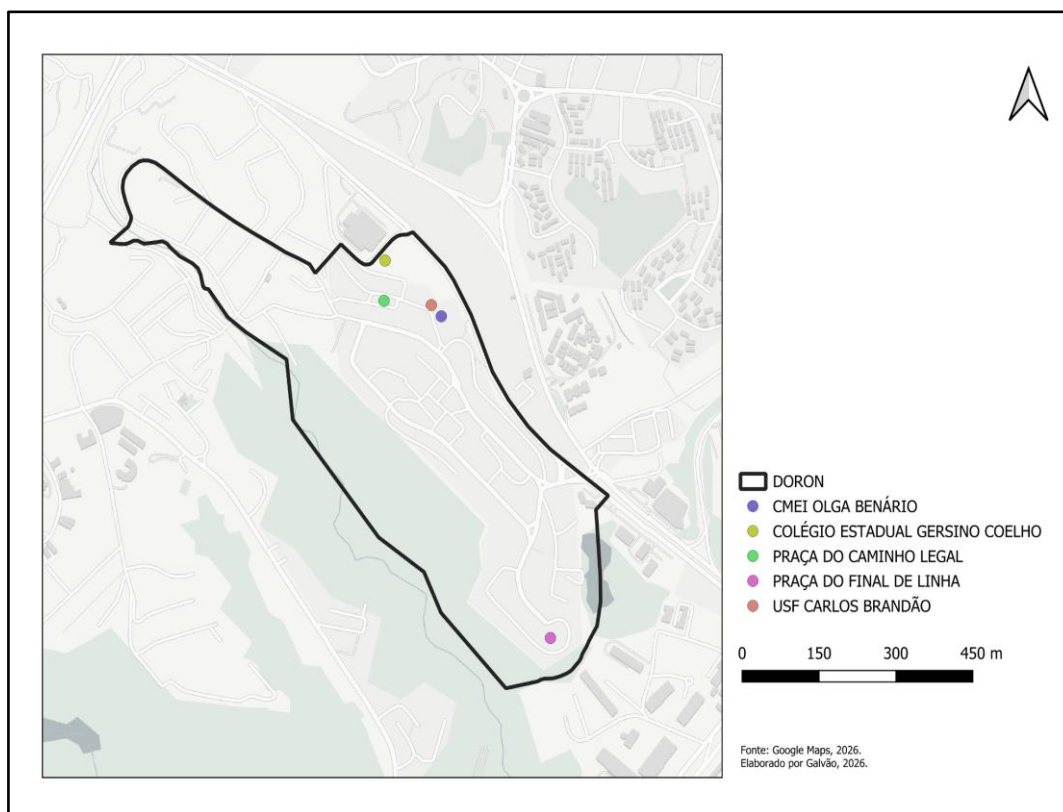
5.1.2 Infraestrutura urbana e a Primeira Infância

Quanto à infraestrutura urbana, embora o bairro tenha alguns equipamentos públicos, ainda carece de adaptações específicas para crianças. (Mapa 3). A Escola Municipal Deputado Gersino Coelho atende a educação infantil e fundamental, desempenhando um papel crucial na formação das crianças locais. No entanto, o bairro poderia se beneficiar de espaços externos mais adequados para o brincar e o desenvolvimento motor, como pátios naturalizados e áreas lúdicas que incentivem a criatividade e o contato com a natureza.

O acesso a serviços de saúde através da Unidade de Saúde Familiar Prof. Dr. Carlos Santana, é um ponto positivo, garantindo suporte médico às famílias. No entanto, a infraestrutura de lazer, fundamental para o bem-estar infantil, poderia ser ampliada com praças equipadas e seguras, alinhadas aos princípios de um urbanismo mais inclusivo.

Contudo, vale ressaltar que a unidade de saúde familiar exerce um papel de centralidade que extrapola os limites geográficos do conjunto original, consolidando o bairro como um polo de serviços essenciais para a população do entorno. Desse modo, esses equipamentos atendem tanto aos moradores das áreas mais consolidadas do Doron, quanto as famílias residentes nas áreas de maior vulnerabilidade e comunidades lindeiras, marcadas por índices alarmantes de precariedade habitacional.

Os espaços públicos no Doron, quando desenhados de forma a considerar as necessidades e potencialidades das crianças, poderiam se tornar mais do que lugares de passagem ou simples estruturas funcionais. Eles seriam cenários onde o "outro corpo urbano" emerge por meio da vivência cotidiana, permitindo às crianças e também aos adultos, uma nova apreensão do ambiente urbano e fortalecendo as conexões emocionais e práticas com o bairro.

Mapa 3- Equipamentos urbanos, Doron, Salvador, 2026

Fonte: Galvão, 2026

- Segurança e Mobilidade Infantil

A segurança destacada do Doron é um dos seus principais trunfos, especialmente quando analisada sob a ótica da primeira infância. A baixa taxa de criminalidade proporciona um ambiente mais seguro para as crianças explorarem o bairro, seja nos trajetos escolares ou em brincadeiras ao ar livre. Contudo, a mobilidade urbana infantil ainda representa um desafio.

A demanda por mobilidade ativa e espaços lúdicos no bairro não se restringe a um único perfil socioeconômico: emerge de um cotidiano compartilhado por cuidadores e crianças que enfrentam diferentes níveis de privação urbana e que percorrem trajetos diários a pé por vias muitas vezes desprovidas de infraestrutura adequada.

O bairro demanda espaços externos qualificados para o brincar e o desenvolvimento motor, como pátios naturalizados e áreas lúdicas que incentivem a ludicidade e o contato com a natureza. A infraestrutura de lazer, fundamental para o bem-estar infantil, precisa ser expandida por meio de praças seguras e rotas

acessíveis, fundamentadas em um urbanismo inclusivo que acolha a diversidade socioespacial característica do Doron e de seu entorno. A implementação de rotas seguras e lúdicas, inspiradas em iniciativas como o projeto “Caminho Legal”, poderia transformar o deslocamento das crianças em uma experiência educativa e recreativa.

- Economia e Comércio: impactos na Infância

O comércio local, composto principalmente por pequenos estabelecimentos, contribui para o caráter comunitário do bairro, mas há potencial para desenvolver espaços comerciais que considerem o público infantil. Por exemplo, a criação de ambientes familiares em áreas comerciais pode promover maior inclusão e segurança, além de fomentar a interação social entre crianças e adultos.

O bairro do Doron exemplifica a evolução de um conjunto habitacional em um bairro urbano dinâmico, oferecendo *insights* valiosos sobre o desenvolvimento comunitário e a criação de espaços urbanos inclusivos. A integração de políticas e projetos voltados para a primeira infância pode potencializar o impacto positivo dessa transformação, promovendo o direito das crianças à cidade. O poder público municipal, ao investir em infraestrutura adaptada, mobilidade segura e espaços lúdicos, pode transformar o bairro do Doron em um modelo de urbanismo mais inclusivo, contribuindo para uma cidade mais justa e acolhedora para todos.

5.2 A requalificação do caminho para a escola: o Caminho Legal

O Programa Caminho Legal configura-se como uma iniciativa estratégica e pioneira da Prefeitura de Salvador, operacionalizada pelo Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância (NEAPI), em cooperação técnica com a *Global Designing Cities Initiative* (GDCI). A gênese do projeto reside na premissa da reconfiguração do espaço urbano circundante aos centros de educação infantil, visando a consolidação de trajetos seguros, lúdicos e acolhedores para crianças e seus respectivos cuidadores. Sob o aporte financeiro da *Bloomberg Philanthropies Road Safety* (BIGRS), a parceria viabilizou um investimento de R\$ 100.000,00 por parte da GDCI, além da alocação de dois consultores especializados para o suporte às demandas operacionais da gestão municipal.

Figura 12- Imagem de drone da rua Cidália Menezes



Fonte: Manuela Cavadas, 2024.

Fundamentado em metodologias internacionais de intervenção urbana e transformação de vias, o programa integra uma agenda contemporânea que articula mobilidade ativa, segurança viária e a garantia dos direitos da infância. O escopo teórico-prático da proposta reconhece o deslocamento escolar não apenas como uma função logística, mas como uma dimensão pedagógica e de fruição do espaço público, capaz de fomentar o convívio social e a formação cidadã. Nesse sentido, a transmutação de percursos anteriormente inseguros em ambientes de permanência e ludicidade (Figura 12) amplia o direito à cidade e fortalece o sentimento de pertencimento comunitário.

A implementação do projeto piloto no CMEI Olga Benário, no bairro do Doron, evidenciou a natureza multidimensional da intervenção. No plano técnico-urbanístico, observou-se a eficácia da redistribuição viária e da sinalização prioritária para pedestres, executadas pelos órgãos municipais em consonância com as disponibilidades orçamentárias e de infraestrutura locais. No plano sociopolítico, a experiência destacou a relevância da participação social, materializada na atuação do Comitê Local. A inclusão ativa de lideranças, moradores e crianças desde a etapa diagnóstica até a apropriação pós-obra demonstra que o redesenho físico, quando

aliado à governança colaborativa, é capaz de promover uma mudança cultural estruturante na valorização da primeira infância como eixo central do planejamento urbano.

- Diagnóstico e Planejamento (Pré-obra)

A etapa de diagnóstico e planejamento do Caminho Legal no CMEI Olga Benário foi determinante para garantir tanto a consistência técnica quanto a legitimidade social da intervenção. Esse momento inicial concentrou esforços na seleção criteriosa do local, na coleta de dados quantitativos e qualitativos, na escuta ativa da comunidade e na consolidação de mecanismos de participação social, configurando-se como a base para todas as fases posteriores.

Figura 13- CMEI Olga Benário



Fonte: Manuela Cavadas, 2023.

O CMEI Olga Benário (Figura 13), localizado no bairro do Doron, foi escolhido como área piloto a partir de critérios que combinavam dimensões sociais, urbanísticas e de segurança viária. O entorno da escola apresentava um alto índice de vulnerabilidade social, com carência de infraestrutura urbana adequada, ausência de espaços públicos qualificados para convivência e lazer e registros recorrentes de sinistros de trânsito em ruas adjacentes. Esses fatores revelavam um território crítico e, ao mesmo tempo, emblemático para a experimentação de um projeto inovador voltado à primeira infância.

Outro elemento fundamental para a seleção foi o engajamento da gestão escolar. A diretoria do CMEI mostrou-se receptiva e participativa desde as primeiras reuniões, sinalizando o interesse em colaborar ativamente com a proposta. Essa adesão da escola, enquanto equipamento público de referência para as famílias, garantiu maior envolvimento da comunidade e facilitou a implementação das etapas seguintes. Além disso, a proximidade do CMEI com outros equipamentos de grande relevância, como a Unidade de Saúde da Família Prof. Dr. Carlos Santana e a Escola Municipal Deputado Gersino Coelho, ampliou o número de beneficiados diretos e indiretos e fortaleceu a estratégia de integração entre educação, saúde e mobilidade.

A partir dessa definição do território, passou-se à elaboração de um diagnóstico urbano mais detalhado, construído por meio de um conjunto de métricas técnicas que permitiram evidenciar os problemas existentes e embasar as soluções projetuais. Foram realizadas contagens de pedestres em diferentes períodos do dia, medições de velocidades praticadas por veículos no entorno e registros das formas de ocupação dos espaços comuns. Paralelamente, aplicaram-se questionários a moradores, cuidadores e comerciantes, com o intuito de captar percepções sobre segurança, mobilidade e qualidade do espaço urbano.

Os resultados evidenciaram um cenário de forte desequilíbrio na distribuição espacial: aproximadamente 86% da área era destinada a veículos motorizados, enquanto apenas 14% era dedicada aos pedestres. Apesar de mais da metade da população se deslocar a pé (52%), as calçadas eram irregulares, estreitas e inseguras, forçando principalmente crianças e cuidadores a circularem pelo leito carroçável. A sensação de insegurança reforçava esse quadro: 68% dos entrevistados afirmaram não se sentir seguros na rua da escola (Rua Fernando de São Paulo), e 74% apontaram insegurança ao cruzar a Rua Cidália de Menezes. Esses dados, ao mesmo tempo em que dimensionaram os riscos, reforçaram a urgência de reconfigurar o espaço urbano, alinhando-o ao direito à cidade e às necessidades da primeira infância.

A mensuração das porcentagens relativas à circulação de pedestres e à distribuição do espaço viário foi realizada por meio de uma metodologia de contagem volumétrica e classificação de uso do solo, executada pela equipe técnica em períodos de pico (entrada e saída escolar). A proporção de 86% do espaço para veículos e 14% para pedestres foi obtida através do levantamento topográfico e da medição in loco da largura das calçadas, em relação ao leito carroçável em toda a poligonal de

intervenção. Já os dados de circulação foram aferidos através da aplicação de contagens manuais de fluxo, que registraram o volume de pedestres caminhando pela rua em conflito com os automóveis, cruzados com as enquetes aplicadas aos cuidadores (Figura 15), as quais validaram a preferência de 52% da comunidade pelo deslocamento a pé, apesar da hostilidade da infraestrutura existente.

Figura 14- Aplicação de enquetes



Fonte: Manuela Cavadas, 2024.

Um diferencial metodológico importante dessa fase foi a valorização da escuta da comunidade (Figura 14), em especial das crianças. A participação infantil não se deu de forma simbólica, mas como um componente estruturante do diagnóstico. Para isso, foram aplicadas metodologias lúdicas, como a atividade “Vejo, penso e imagino”, na qual as crianças desenharam o que observavam no caminho de casa até a escola e, em seguida, projetaram aquilo que gostariam de encontrar nesse trajeto.

Figura 15- Banner de pesquisa para as crianças



Fonte: Alencar, 2024.

Outros instrumentos, como painéis interativos instalados na altura do olhar infantil (Figura 15), permitiram que elas indicassem os locais de brincar, os trajetos mais utilizados e os elementos desejados para a futura rua brincante. A caminhada orientada com cuidadores e alunos, acompanhada pela equipe técnica, também possibilitou compreender de forma concreta os obstáculos cotidianos enfrentados, como a falta de travessias seguras, a presença de motocicletas em atalhos informais, o descarte inadequado de resíduos e a ausência de áreas de permanência. Dessa forma, a escuta comunitária não apenas revelou os problemas vivenciados, mas também consolidou a noção de que as crianças são sujeitos de direito e participantes ativos na construção da cidade.

Figura 16- Reunião de apresentação de projeto



Fonte: Manuela Cavadas, 2023.

Esse processo de aproximação com a comunidade foi fortalecido pela formação do Comitê Local (Figura 16), um grupo de gestão comunitária composto por moradores, professores, cuidadores e crianças. O comitê desempenhou papel central ao validar informações, repassar decisões e mobilizar vizinhanças, funcionando como elo permanente entre o poder público e a comunidade escolar. A presença de crianças e cuidadores como representantes formais foi um marco de inclusão, ampliando o alcance da governança participativa e reforçando o caráter democrático do projeto.

Figura 17- Oficina de projetos

Fonte: Manuela Cavadas, 2024.

As reuniões abertas com a comunidade, que se sucederam durante essa fase, constituíram momentos de intensa troca e negociação. Nessas ocasiões, foram discutidas soluções urbanísticas, escolhidos mobiliários, brinquedos e espécies de paisagismo (Figura 17), sempre em diálogo com as possibilidades técnicas e financeiras do projeto. O processo colaborativo resultou não apenas em maior confiança da comunidade nas propostas apresentadas, mas também no fortalecimento do sentimento de pertencimento, que se mostrou fundamental para a apropriação futura do espaço e sua manutenção ao longo do tempo.

- Projeto e implementação

Após a etapa de diagnóstico, os dados técnicos e as contribuições comunitárias serviram de base para a formulação das soluções projetuais (Figura 18). Esse momento caracterizou-se pela definição de intervenções capazes de responder às demandas identificadas, aliando segurança viária, valorização do espaço público e promoção do direito ao brincar. O redesenho urbano proposto contemplou o alargamento de calçadas, a criação de travessias seguras, a implantação de áreas de convivência e a inclusão de mobiliários infantis, elementos que reposicionaram a prioridade da via em favor de pedestres e crianças. A proposta buscou não apenas corrigir as deficiências estruturais existentes, mas também introduzir um caráter lúdico e educativo ao espaço. Nesse sentido, incorporaram-se equipamentos como

playgrounds, paredão de escalada, pergolados e áreas verdes naturalizadas, além de pinturas no piso com referências ao universo marinho, que estimularam a imaginação infantil e criaram um ambiente mais acolhedor e colorido.

A elaboração do projeto foi também marcada por uma forte articulação intersetorial, que garantiu a viabilidade técnica das ações. Diversos órgãos da Prefeitura de Salvador participaram de forma integrada, entre eles a DESAL, a SUCOP, a Transalvador, a SECIS, a SEMAN, a LIMPURB, a SMS, a SMED e a SECOM, em conjunto com o Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância (NEAPI) e a Global Designing Cities Initiative (GDCI). Essa rede de cooperação foi essencial para que diferentes frentes, engenharia, mobilidade, paisagismo, comunicação, saúde e educação, convergissem em um mesmo objetivo. A seleção de materiais seguiu critérios de disponibilidade local, durabilidade e adequação ao caráter de intervenção temporária, característica típica do urbanismo tático, garantindo que a execução fosse eficiente e ao mesmo tempo adaptável.

Figura 18- Drenagem urbana



Fonte: Acervo próprio, 2024.

Com o projeto consolidado, iniciou-se a fase de implementação das intervenções físicas, que transformam de maneira concreta o espaço urbano no entorno do CMEI Olga Benário. Um dos primeiros passos foi a reforma da escadaria de acesso (Figura 19), ampliada e equipada com corrimãos para maior acessibilidade, além da construção de uma baia destinada ao correto descarte de resíduos. Essas ações responderam diretamente a problemas levantados no diagnóstico, como a insegurança nos deslocamentos a pé e o acúmulo de lixo em pontos informais.

Figura 19- Escadaria requalificada



Fonte: Manuela Cavadas, 2023.

Paralelamente, foram realizadas obras de drenagem em trechos críticos (Figura 19) e o recapeamento do asfalto, medidas fundamentais para resolver alagamentos frequentes e garantir maior durabilidade ao espaço. No campo da mobilidade, a Transalvador implantou nova sinalização horizontal e vertical, reorganizando os fluxos viários e priorizando a circulação de pedestres por meio do urbanismo tático e do alargamento de calçadas (Figura 20). A instalação de balizadores e travessias de pedestres reforçou a redução de velocidade dos veículos, criando condições mais seguras de deslocamento, sobretudo para as crianças no trajeto escolar.

Figura 20- Ruas mais seguras



Fonte: Manuela Cavadas, 2024.

A transformação do espaço, no entanto, não se restringiu às melhorias estruturais. Houve também a instalação de mobiliários urbanos e brinquedos, bem como a criação de áreas de convivência com sombra e bancos, que convidaram moradores e cuidadores a permanecerem no espaço. As pinturas lúdicas, realizadas em mutirão com as crianças do CMEI e membros da comunidade, desempenharam um papel simbólico importante: além de qualificar esteticamente o ambiente, estimularam o sentimento de pertencimento, ao envolver diretamente os sujeitos beneficiados no processo de construção da nova paisagem urbana (Figura 21).

O paisagismo, por sua vez, contribuiu para consolidar a identidade do espaço como um lugar mais verde e saudável. O plantio de árvores, grama e arbustos trouxe benefícios ambientais e microclimáticos, ao mesmo tempo em que reforçou a estética do projeto e favoreceu a apropriação coletiva. O conjunto dessas ações, distribuídas entre melhorias técnicas, qualificação visual e inclusão de elementos lúdicos, materializou a proposta do Caminho Legal como uma intervenção urbana inovadora, capaz de articular segurança, sociabilidade e valorização da infância em um território marcado pela vulnerabilidade.

Figura 21- Mutirão de pintura com comunidade



Fonte: Manuela Cavadas, 2024

- Ativação comunitária

A fase de ativação comunitária constituiu um marco fundamental para a consolidação do Caminho Legal no CMEI Olga Benário, pois representou a transição entre a entrega material da obra e sua efetiva apropriação pelos sujeitos sociais diretamente envolvidos. Esse momento foi inaugurado com um evento simbólico de celebração, no qual a comunidade escolar e os moradores do entorno participaram de atividades culturais e recreativas, marcando a devolução do espaço à coletividade. Mais do que um ato festivo, a inauguração cumpriu a função de reforçar a legitimidade do processo participativo e evidenciar o caráter público da intervenção, ao mesmo tempo em que fortaleceu os vínculos entre escola, famílias e instituições parceiras.

O aspecto mais relevante, contudo, foi a apropriação espontânea do espaço pela própria comunidade após a conclusão da intervenção. O local passou a abrigar atividades diversas, que transcendem o uso estritamente escolar. Moradores organizaram aulões de dança, oficinas de culinária, piqueniques e celebrações de aniversários, ressignificando o espaço urbano como ponto de encontro e convivência. Esse fenômeno ilustra a capacidade da intervenção de estimular práticas sociais que não estavam previamente programadas, mas que emergiram de forma orgânica, fortalecendo a identidade comunitária e a noção de pertencimento.

Um destaque importante foi a iniciativa das próprias crianças, que criaram um grupo de mensagens intitulado “A praça é nossa”, por meio do qual passaram a marcar encontros coletivos para brincar. Essa ação evidencia não apenas a adesão infantil à proposta, mas também a consolidação das crianças como sujeitos ativos na dinâmica urbana. Ao reivindicar o espaço por meio de suas próprias formas de organização, elas reafirmaram o princípio do direito ao brincar no espaço público, central à proposta do Caminho Legal.

A apropriação também alcançou a dimensão pedagógica. O CMEI incorporou os novos espaços à sua rotina, utilizando-os como extensão das salas de aula para atividades semanais, celebrações e práticas educativas. Essa integração representou uma ampliação do ambiente escolar, em consonância com metodologias que defendem o aprendizado para além dos muros da escola. Dessa forma, o espaço urbano qualificado passou a desempenhar um papel ativo no desenvolvimento infantil, promovendo experiências de socialização, contato com a natureza e exercício da cidadania desde os primeiros anos de vida.

Assim, a ativação comunitária mostrou-se essencial para que a intervenção extrapolasse o caráter físico e alcançasse dimensões sociais, culturais e educativas. A consolidação do uso espontâneo, a apropriação infantil e a integração pedagógica confirmam o Caminho Legal como uma iniciativa que não apenas transforma o espaço urbano, mas também gera novas práticas sociais e educativas, consolidando a infância como eixo estruturante na vida da cidade.

- Avaliação Pós-obra

A etapa de avaliação pós-obra do Caminho Legal no CMEI Olga Benário revelou resultados expressivos, tanto em termos quantitativos quanto qualitativos, confirmando a relevância da intervenção como experiência inovadora no campo do urbanismo voltado à primeira infância. Os dados obtidos por meio de medições técnicas e pesquisas de opinião evidenciam mudanças significativas na dinâmica de uso do espaço urbano e na percepção da comunidade em relação à segurança e à qualidade de vida.

Um dos resultados mais relevantes foi a reconquista de 1.500 m² de área para pedestres, o que representou um aumento substancial: de 32% para 61% da área total do projeto. Esse ganho não se limitou a uma alteração física do espaço, mas implicou também a redefinição de prioridades urbanas, colocando o pedestre, especialmente crianças e cuidadores, no centro da organização viária. Essa mudança é particularmente significativa em um contexto no qual, anteriormente, 86% da área era destinada ao automóvel.

Outro impacto mensurável foi a redução de 55% no número de veículos em excesso de velocidade, resultado diretamente associado à instalação de balizadores, à criação de travessias seguras e ao redesenho do espaço viário. A redução da velocidade contribui não apenas para prevenir sinistros de trânsito, mas também para aumentar a sensação de segurança, condição essencial para que cuidadores se sintam confiantes em permitir que crianças utilizem o espaço de forma autônoma.

A transformação também se refletiu no comportamento dos pedestres. Observou-se uma redução de 85% no número de pessoas circulando pelo leito carroçável, com destaque para a queda de 98% no caso das crianças. Esse indicador demonstra que o espaço requalificado passou a oferecer condições adequadas de mobilidade a pé, eliminando a necessidade de dividir trajetos com automóveis, fator de alto risco em contextos urbanos vulneráveis.

Figura 22-Crianças e cuidadores andando fora da rua



Fonte: Manuela Cavadas, 2024.

Do ponto de vista da apropriação social, os dados indicam um salto expressivo na probabilidade de cuidadores levarem suas crianças para brincar no espaço. Antes da intervenção, apenas 13% afirmavam ter essa disposição; após a obra, esse índice cresceu para 72%. Esse resultado evidencia não apenas uma mudança na infraestrutura, mas também uma alteração na percepção comunitária, na medida em que o espaço passou a ser visto como ambiente seguro, lúdico e apropriado para atividades de convivência e lazer.

Dessa forma, a avaliação pós-obra demonstra que o projeto foi capaz de promover impactos concretos na mobilidade urbana, na segurança viária e na qualidade de vida da comunidade, ao mesmo tempo em que consolidou o espaço como lugar de encontro, brincar e pertencimento. Os números, mais do que simples indicadores, traduzem avanços significativos no direito à cidade e confirmam a potência do urbanismo centrado na infância como estratégia transformadora das práticas sociais e urbanísticas.

5.3 Avaliação do Projeto Caminho Legal no Doron sob a perspectiva dos cuidadores

A análise da interface entre o território urbano e a primeira infância exige a compreensão de que a cidade não é um cenário neutro, mas um agente que pode facilitar ou impedir o desenvolvimento infantil. Ao investigar as percepções dos responsáveis sobre o entorno antes e depois das intervenções, emergem evidências de que o direito à cidade era anteriormente cerceado por condições físicas e sociais hostis.

Os relatos convergem para uma realidade de abandono, onde o deslocamento era marcado pela precariedade: "poças de água, que acabaram, antes era uma ladeira de barro com muito buraco e a criança caía, antes ficavam aguardando e chorando" (Entrevistado 2). Essa fala ilustra como a falha na infraestrutura básica atua como uma barreira física que gera traumas e resistências no cotidiano infantil. O direito à cidade, nesse contexto, era inexistente, pois a área pública não oferecia a segurança necessária para a apropriação. A mobilidade era percebida como um risco, e não como um direito, com o trânsito atuando como um elemento de exclusão: "os carros não respeitavam as pessoas". (Entrevistado 4).

No que tange à mobilidade ativa e primeira infância, os dados revelam uma transição crítica. Antes da implantação do projeto, o local era frequentemente ocupado de forma indevida, servindo como "depósito de abandono de veículos roubados e quebrados". (Entrevistado 8). Essa configuração urbana relega a criança a planos secundários, forçando-a a brincar em locais insalubres e perigosos. Com a intervenção pública e a priorização do pedestre e da escala da infância, observa-se uma mudança na dinâmica de deslocamento e uso: "antes o espaço era somente de veículos dos moradores [...]. Com a mudança, foi adquirido espaço para as crianças brincarem, os pais ficam sentados observando seus filhos com espaço aconchegante". (Entrevistado 8).

A transformação do percurso casa-escola ou casa-lazer altera a percepção de segurança. Esta não é vista apenas sob o prisma da ausência de criminalidade, mas como a confiança na infraestrutura e no respeito mútuo. Os (as) entrevistados(as) relatam que, após o projeto, as crianças passaram a interagir de forma diferente com o caminho: "as crianças vão brincando no caminho" e "muito bom, elas estão mais felizes e querem vir todo dia, ela vem cantando e falando". (Entrevistado 1). Essa mudança valida o conceito de desenvolvimento da primeira infância e o brincar como

um direito. Quando a cidade oferece sinalização, parquinhos e áreas de convivência, ela retira o indivíduo do isolamento doméstico e o insere na vida pública. A fala de um dos participantes sintetiza a importância da presença de equipamentos de lazer para a rotina do cuidado: "o parquinho, os bancos para sentar, para aguardar a abertura [...] em todos os aspectos, mais bonito". (Entrevistado 2).

Contudo, é imperativo observar que essa apropriação territorial também revela tensões. A presença mais intensa de pessoas e crianças gera conflitos de vizinhança, como indicado por relatos de que "as crianças não respeitam os moradores do local" (Entrevistado 7). ou que houve danos a "jardins e portão dos prédios". (Entrevistado 7). Tais apontamentos são fundamentais para uma análise crítica sobre a gestão compartilhada do bem público e a necessidade de educação para a cidadania desde a infância.

A reconfiguração das dinâmicas comportamentais emerge como dimensão central nos relatos colhidos após a implementação do Programa Caminho Legal. A análise demonstra que a requalificação urbana atuou como um dispositivo de conversão de "lugares de passagem" em "territórios de permanência", fundamentais para a efetivação do direito à cidade e o estímulo à mobilidade ativa. A principal evidência dessa transformação reside na alteração das rotinas cotidianas das famílias, indicando que o logradouro foi reintegrado ao tecido da vida social: "Sim, quando venho pegar meu filho vejo muitos moradores [frequentando]" (Entrevistado 1), e "Bastante. Principalmente aos finais de semana, veem, sentam, e frequentam o espaço". (Entrevistado 2).

Essa metamorfose comportamental é ratificada pela percepção de que os elementos de infraestrutura física, notadamente o mobiliário urbano, a iluminação qualificada e o uso estratégico de cores, funcionam como um convite à ocupação. A melhoria ambiental mitigou a sensação de insegurança, transmutando-a em desejo de permanência, uma vez que "o pessoal se sentiu mais seguro porque além do espaço estar colorido, tem iluminação", (entrevistado 2). resultando em fenômenos de uso intenso onde moradores chegam a fazer "corrida para sentar no banco" e relatam que, no novo contexto, "não está tendo assalto". (Entrevistado 7).

Sob a ótica do desenvolvimento da Primeira Infância, a intervenção assegura o exercício do brincar, permitindo que o comportamento infantil transite do confinamento doméstico para a exploração ativa do bairro. Os relatos convergem para a constatação de uma presença intergeracional constante: "Sim, pessoas malhando,

brincando, sempre vejo os adultos no espaço, na pracinha brincando". (Entrevistado 7).

A dimensão lúdica consolidou-se como um marco territorial, conforme atestam os cuidadores: "as crianças tem aproveitado mais", "sempre no final de semana estão sentada na praça, trago minha filha para brincar nos final de semana" (Entrevistado 3) e "as crianças estão brincando com mais frequência e as famílias se reunindo mais na praça". (Entrevistado 1). A vitalidade urbana é acentuada pela superação do déficit de infraestrutura anterior, visto que "antes não tinha os bancos e hoje já tem é dia de domingo vem muita gente brincar e conversar". (Entrevistado 2). A mobilidade ativa é, portanto, potencializada pela qualificação ambiental, tornando a área "na tardezinha [...] bem movimentada", atraindo inclusive "pessoas de fora" para um convívio que ocorre "todos os dias praticamente". (Entrevistado 4).

Entretanto, a reconfiguração comportamental também evidencia tensões e a persistente desigualdade de gênero na gestão das atividades de cuidado. Embora se observe um incremento na frequência de uso - "Sim, aumentou a frequência de passeios" (entrevistado 1). - Emergem conflitos de territorialidade, com relatos de que o local passou a ser utilizado "para os pais deixarem os filhos e tirar a paz das pessoas idosas que moram no local" (Entrevistado 7). Além disso, a análise crítica revela que a responsabilidade pela vigilância do brincar e pela condução da criança permanece majoritariamente centrada na figura feminina.

As falas que descrevem o ato de "trazer a filha" ou "pegar o filho" derivam de uma perspectiva de cuidado feminizada, indicando que, embora o Caminho Legal facilite a fruição urbana, o tempo de lazer da criança frequentemente coincide com o tempo de trabalho, de monitoramento da mulher. Conclui-se que o direito à cidade, materializado no programa, reorienta comportamentos ao tornar a rua mais acolhedora; contudo, reforça a necessidade de políticas que reconheçam e deem suporte às redes de apoio maternas, evitando que a democratização do espaço público aprofunde a invisibilidade do trabalho de cuidado.

A dimensão subjetiva desse direito revela-se na transição de um cenário "deserto", onde "as pessoas não usavam as ruas" (entrevistado 3). e permaneciam isoladas em suas residências, para um território de reconhecimento e valorização. Antes da intervenção, a ausência de condições básicas de habitabilidade, como a iluminação, gerava um rompimento do vínculo comunitário, pois "era tudo apagado e as pessoas não saiam de casa para sentar com as crianças" (Entrevistado 4). A

requalificação, portanto, não apenas alterou a estética local, mas "valorizou muito o entorno" e "deu outra cara à comunidade", promovendo um sentimento de orgulho que se reflete na zeladoria participativa.

Esse sentimento de pertencimento manifesta-se na mudança de conduta em relação à manutenção do bem comum. Os moradores relatam que "cuidam como podem do espaço como se fossem seus, para que fique lugar conservado sempre e receptivo" (entrevistado 3), estabelecendo uma relação de afetividade com o mobiliário e as áreas verdes. A percepção de que "a rua tá mais limpa" e que "as pessoas cuidam mais" evidencia que a qualidade do desenho urbano é um indutor direto de cidadania.

Entretanto, o aumento da atratividade local e a intensificação do uso público geram tensões inerentes à diversidade urbana. A presença de "pessoas estranhas de locais adjacentes" (entrevistado 7), classificadas entre "pessoas boas e pessoas duvidosas", desperta sentimentos ambivalentes sobre a abertura do território. No que tange ao desenvolvimento infantil, surgem críticas quanto à coexistência intergeracional, com relatos de que o local se tornou um "espaço para cachorros fazerem suas necessidades" ou que "as crianças não têm educação doméstica para conviver em um espaço assim" (Entrevistado 7). Tais conflitos manifestam-se inclusive na escuta de "muitos xingamentos que ouvimos sair das crianças", o que leva alguns residentes a manterem "as janelas fechadas" (Entrevistado 7).

A despeito dos desafios na conservação, exemplificados pela queixa de que "sempre que fazemos algo para conservar ou melhorar quando retornamos está quebrado" (entrevistado 8), prevalece a compreensão de que o projeto resgatou a função social da rua. O pertencimento, embora ainda em processo de maturação e mediação de embates, consolidou-se na ocupação ativa, pois o que antes era subutilizado agora é um lugar onde as pessoas "usam muito" e se reconhecem como parte fundamental da engrenagem urbana.

A implementação do programa Caminho Legal atuou como um catalisador para a reconfiguração das dinâmicas sociais e do capital simbólico da comunidade, promovendo uma transição do isolamento para processos de ativação coletiva. A análise dos dados revela que a intervenção superou a dimensão da infraestrutura física, fomentando uma união sem precedentes entre cidadãos que anteriormente "ficavam mais em casa", permitindo que se tornassem "mais próximos" (entrevistado 3), por meio da utilização compartilhada da área.

Esse fortalecimento dos vínculos comunitários é evidenciado pelo entusiasmo quanto à integração geracional, com relatos que destacam uma marcante "união entre as crianças" e uma maior disposição para a colaboração, especialmente em datas comemorativas onde o esforço coletivo se volta para o ato de "enfeitar a praça". A percepção de um ambiente revitalizado e seguro, onde "antes os carros não tinham respeito" e "ninguém ia para o espaço" (entrevistado 2), consolidou o desejo de expansão do modelo; moradores defendem que "todos os bairros que tivessem uma creche tivessem um projeto desses" (entrevistado 4), devido ao seu impacto positivo.

No que tange aos processos participativos, o projeto demonstrou um alto nível de legitimidade democrática, sendo descrito como uma experiência na qual os cidadãos tiveram a "oportunidade de se expressarem" (entrevistado 2), contribuindo ativamente para o desenho das soluções urbanas. A atuação do poder público foi reconhecida pela postura dos técnicos, apontados como "atenciosos, responsáveis e comprometidos" (entrevistado 5), desde as etapas iniciais.

Todavia, a análise crítica expõe que o aumento do engajamento trouxe à tona tensões inerentes à gestão do comum e disparidades estruturais de gênero. A mobilização observada é, em sua essência, sustentada por uma rede de cuidado predominantemente feminina: são as mulheres que, ao exercerem o direito ao brincar de seus filhos e ao articularem a vizinhança para a zeladoria da praça, garantem a vitalidade do projeto. Paralelamente, o surgimento de comportamentos excludentes em espaços de diálogo virtual — resultando na remoção de membros de grupos de comunicação sob o pretexto de não pertencerem ao local — revela que a apropriação do espaço público é um campo de disputa constante. Conclui-se que o Caminho Legal logrou êxito ao transformar o espaço físico em um bem comum ativo, mas sua sustentabilidade futura depende da mediação desses conflitos territoriais e do reconhecimento formal das redes de cuidado que operam como a verdadeira força motriz do engajamento comunitário.

5.4 Avaliação do Projeto Caminho Legal no Doron sob a perspectiva do poder público municipal

A análise da implementação do Caminho Legal no Doron, sob a perspectiva da coordenação do Núcleo da Primeira Infância¹¹, revela uma complexa “queda de braço” entre a inovação metodológica e a rigidez da máquina pública. Embora o projeto seja celebrado pelos seus resultados sociais, ele expõe as feridas abertas da administração municipal que ainda opera em setores isolados.

A coordenação é incisiva ao descrever a realidade dos bastidores: "o principal desafio foi articular os diferentes órgãos municipais em torno de uma agenda comum voltada à primeira infância, especialmente tratando-se de um projeto inédito, conduzido por uma unidade recém-criada na Prefeitura. Como o Caminho Legal integra temas como mobilidade, infraestrutura, meio ambiente, educação e participação social, foi necessário um grande esforço de alinhamento e cooperação intersetorial."

Essa fala evidencia que a fluidez do projeto dependeu mais da persistência política do Núcleo do que de uma estrutura administrativa previamente facilitadora. Essa dificuldade de articulação em um projeto inédito demonstra que o Poder Público, muitas vezes, carece de protocolos para lidar com temas que não se encaixam em uma única "gaveta" burocrática.

No campo das intervenções físicas, o olhar crítico da gestão revela uma vitória parcial que ainda aguarda consolidação institucional. Se, por um lado, houve a conquista de 1.500 m² para os pedestres, por outro, a precariedade das soluções temporárias surge como uma questão que precisa ser superada para evitar a descontinuidade. A coordenação destaca que "as intervenções trouxeram melhorias concretas para a segurança e mobilidade das crianças, com travessias mais seguras, calçadas acessíveis, sinalização viária adequada, iluminação reforçada e novos espaços de convivência." Entretanto, a análise vai além da engenharia e foca no indicador social de sucesso: "Um dos principais resultados foi a criação de uma nova praça, que rapidamente se tornou o ponto de encontro da comunidade. As crianças passaram a frequentá-la sozinhas, o que é um forte indicador de segurança e confiança no espaço público. Hoje, o local abriga festas de Natal, Dia das Crianças e

¹¹ Todos os depoimentos neste tópico são da Coordenadora do Núcleo da Primeira Infância da Prefeitura Municipal de Salvador.

até aniversários, transformando o antigo trajeto escolar em um verdadeiro espaço de convivência, afeto e pertencimento."

Para a coordenação, o valor real reside nessa transformação do uso, mas faz uma ressalva técnica importante para o futuro: "Para potencializar ainda mais esse impacto, é fundamental tornar o projeto definitivo, substituindo as intervenções temporárias, como as pinturas de alargamento de calçadas, por obras permanentes." Aqui reside uma crítica ao urbanismo tático que se prolonga demais: a pintura no asfalto pode transmitir uma sensação de transitoriedade que fragiliza a percepção da política como algo de Estado.

A participação social, apresentada como pilar do sucesso, é descrita como um processo de alta demanda que desafia a pressa habitual das gestões públicas. A coordenação relata que "a participação social foi um dos pilares do Caminho Legal e uma das maiores forças para o seu sucesso. Desde o início, buscamos envolver moradores, professores, cuidadores, comerciantes e, principalmente, as crianças do CMEI, que contribuíram com suas percepções e desejos sobre o território. A escuta ativa permitiu que o projeto refletisse a identidade local e as reais necessidades da comunidade."

Esse processo, contudo, não é isento de custos operacionais: "O diálogo constante com a comunidade, envolvendo escuta ativa e construção conjunta, demandou tempo, sensibilidade e comprometimento, mas foi justamente esse processo participativo que garantiu a legitimidade e o sucesso da intervenção." A análise deixa claro que o "protagonismo comunitário" na gestão, através do comitê gestor local, é o que garante a sobrevivência do projeto onde a presença física da Prefeitura termina.

Por fim, o texto mergulha na fundamentação ética e no futuro do programa em Salvador. A coordenação posiciona o Caminho Legal como uma ferramenta de justiça social e cumprimento de deveres constitucionais: "O Caminho Legal está em plena sintonia com as diretrizes das políticas públicas voltadas à primeira infância. O projeto concretiza o princípio estabelecido no artigo 227 da Constituição Federal, que reconhece ser dever da família, da sociedade e do Estado assegurar, com absoluta prioridade, os direitos das crianças. Também se alinha ao Marco Legal da Primeira Infância, ao priorizar territórios em situação de vulnerabilidade social como critério central de seleção das áreas de intervenção."

Sobre o desenvolvimento infantil, a fala é profunda e técnica: "Garantir espaços urbanos que estimulem a mobilidade ativa e o brincar livre é fundamental para o desenvolvimento saudável e integral das crianças. O movimento, a descoberta do território e o contato com outras crianças fortalecem a autonomia, a coordenação motora, a criatividade e as relações sociais. Mais do que uma questão de lazer, o direito de brincar e circular com segurança está diretamente relacionado ao bem-estar físico e emocional da infância."

Ao olhar para o horizonte de 2028, a coordenação demonstra um otimismo cauteloso, ciente de que a escala é o maior inimigo da qualidade metodológica. "O Caminho Legal demonstrou ser um modelo replicável, por reunir metodologia participativa e soluções urbanas transformadoras. O sucesso da iniciativa levou à sua consolidação como programa da Prefeitura de Salvador, integrado ao Planejamento Estratégico da gestão atual. Até 2028, estão previstas mais quatro novas implantações em diferentes territórios da cidade."

Contudo, encerra com um alerta sobre a fragilidade das políticas de governo versus as políticas de Estado: "Cada local, contudo, exige uma escuta atenta e o envolvimento das creches e das comunidades, para que o desenho reflita a identidade e as necessidades do território. O grande desafio é assegurar estrutura técnica e continuidade institucional para que o programa siga se fortalecendo como uma política pública permanente."

Para a gestão, a presença das crianças nas ruas é o maior "indicador de vitalidade urbana e de confiança coletiva", pois "uma cidade em que as crianças podem brincar é uma cidade mais humana, inclusiva e democrática."

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho reafirma que o direito à cidade na primeira infância em Salvador/BA não é apenas uma questão de infraestrutura urbana, mas um processo profundo de reconhecimento de novos sujeitos de direitos e de reconfiguração das relações entre o poder público e a comunidade.

Esta análise aprofundada da gestão municipal revela que a implementação do Caminho Legal no Doron não foi apenas um exercício de desenho urbano, mas um experimento de tensão institucional. Ao tentar costurar as agendas de mobilidade, infraestrutura e educação, o projeto colidiu frontalmente com a cultura burocrática da administração municipal, na qual cada secretaria opera sob métricas próprias e, muitas vezes, isoladas da experiência do usuário final. Essa rigidez da máquina pública manifesta-se na dificuldade de integrar o cronograma de uma obra viária com o calendário pedagógico de um CMEI, ou com os protocolos de manutenção de áreas verdes. A ruptura proposta pelo projeto exige, portanto, uma nova gramática de gestão: a governança intersetorial, que desloca o foco do objeto construído para a experiência do sujeito.

Nesse cenário, as fissuras expostas pelo projeto evidenciam que a prioridade absoluta à criança, embora garantida pelo Marco Legal da Primeira Infância, ainda encontra barreiras operacionais severas em um Estado historicamente desenhado para atender à lógica produtivista do fluxo de veículos e à manutenção de ativos físicos. O setor público sente-se provocado por uma política que exige sensibilidade, escuta ativa e flexibilidade metodológica. O desafio de governança não reside apenas em executar a obra, mas em sustentar uma estrutura administrativa capaz de mediar esses conflitos e forçar a colaboração entre pastas que, tradicionalmente, não dialogam.

A transição do urbanismo tático para soluções permanentes é o teste definitivo dessa nova governança. Enquanto o modelo tático permite contornar a burocracia através de intervenções de baixo custo e rápida execução, a perenidade exige que a intersetorialidade seja institucionalizada. Para que o Caminho Legal deixe de ser uma anomalia positiva no sistema e se torne uma política de Estado, é preciso que os novos protocolos de escuta e o desenho na escala de 95cm sejam absorvidos pelas normas técnicas das secretarias de obras e transporte. Sem essa reforma administrativa interna, a política corre o risco de ser absorvida pela inércia

institucional, transformando a inovação em um evento isolado em vez de uma mudança estrutural na forma como a cidade planeja e gere o seu território.

Essa reconfiguração subjetiva provocada pela intervenção estatal revela que a segurança no espaço público não é apenas um dado estatístico de criminalidade, mas uma construção psicológica mediada pela qualidade do desenho urbano. Ao enfrentar o confinamento preventivo, o poder público atua na desconstrução de uma barreira invisível que aprisionava a infância ao ambiente privado, devolvendo à rua sua função de extensão da moradia. Quando o(a) cuidador(a) reconhece elementos de proteção e ludicidade, este(s) recebe(m) uma sinalização silenciosa de que aquele território foi validado para a existência da criança. Portanto, o desenho viário na escala de 95cm não é apenas uma escolha técnica de engenharia, mas um ato político de cuidado que altera a economia de afetos do bairro, substituindo o medo pela apropriação.

Entretanto, o uso do urbanismo tático como ferramenta de transformação expõe uma contradição inerente à sua própria natureza efêmera. A transitoriedade dos materiais (tintas, balizadores de plástico e mobiliários móveis) trava uma disputa simbólica com a solidez da cultura do carro-centrismo, que domina o imaginário e a prática do espaço público em Salvador. Onde a infraestrutura física é percebida como frágil ou reversível, a autoridade do Estado é posta em xeque, abrindo brechas para a reocupação predatória do automóvel. A quebra física dos balizadores atua como uma metáfora da quebra do pacto social estabelecido: sem a barreira robusta do concreto ou do alargamento permanente da calçada, a prioridade da infância é tratada como um privilégio temporário, e não como um direito consolidado.

Essa vulnerabilidade demonstra que a vigilância social exercida pela comunidade, embora vital, possui limites operacionais diante da pressão constante pelo uso irregular da via. A percepção de “terra de ninguém” ressurge justamente no vácuo entre o experimento tático e a obra definitiva. Se o Estado não avança para a materialização perene da intervenção, sinaliza, involuntariamente, que aquela nova configuração do território é negociável. Assim, a resistência do planejamento urbano em se tornar permanente acaba por fragilizar a confiança conquistada, evidenciando que a proteção da criança no espaço urbano exige uma materialidade que seja tão intransigente quanto a cultura rodoviária que ela pretende subverter.

A institucionalização dessa participação, por meio do Comitê Local, representou uma ruptura com a lógica da consulta pública passiva, ao deslocar o morador da periferia da decisão para o centro da estratégia de gestão territorial. Este

colegiado funcionou como um antídoto à rigidez da máquina administrativa, pois conferiu ao projeto uma agilidade e uma capilaridade que o poder público, isoladamente, não conseguiria alcançar. A sobrevivência do grupo após a conclusão das obras atesta que o Caminho Legal não apenas alterou o traçado urbano, mas catalisou um capital social latente, transformando o sentimento de "usuário" em um senso de "propriedade coletiva". Esse legado de governança é, talvez, o indicador mais robusto de sucesso, pois estabelece uma zeladoria comunitária que atua onde a presença fiscalizadora do Estado é intermitente.

No entanto, essa mobilização espontânea não deve ser lida de forma romântica ou como uma substituta da responsabilidade estatal. Ao contrário, a experiência no Doron alerta para o perigo de se depositar exclusivamente na comunidade o ônus de manter a integridade de uma política pública. O urbanismo tático, por sua natureza leve e reversível, é um teste de hipóteses, um meio de validar usos e fluxos; contudo, ele carrega uma fragilidade intrínseca que o torna vulnerável a retrocessos. Quando a intervenção permanece no estágio da tinta e dos balizadores por tempo prolongado, ela corre o risco de ser percebida como uma "promessa inconclusa". A pressão predatória do automóvel é insistente e física, e a resposta a essa pressão não pode ser puramente simbólica ou social.

Dessa forma, a transição para a perenidade física é o que chancela o pacto de cidadania firmado durante o processo participativo. O alargamento real das calçadas, a mudança de níveis no pavimento e a instalação de barreiras físicas robustas são a materialização do compromisso político com a primeira infância. É essa consolidação em concreto que retira o projeto do campo da transitoriedade e o insere definitivamente na estrutura da cidade. Sem o avanço para soluções permanentes, o Estado permite que o tempo e o uso predatório desgastem não apenas os materiais, mas também a confiança institucional construída. A obra definitiva é, em última instância, a garantia de que o território conquistado pela criança não será novamente confiscado pela hegemonia rodoviária, blindando o direito à cidade contra as oscilações da gestão e as resistências culturais do entorno.

A participação como observador participante, integrante da equipe do projeto, permitiu uma compreensão que extrapola a técnica, situando o Caminho Legal no campo da ética pública e do compromisso político. A implantação do projeto no Doron demonstra que a cidade é maleável e que o espaço público, quando planejado sob a ótica da vulnerabilidade infantil, tem o poder de regenerar o tecido social.

No entanto, o desafio ético reside precisamente na escala e na sustentabilidade: uma política pública de primeira infância não pode se limitar a ilhas de intervenção ou a "enclaves de excelência" que sirvam apenas como vitrines institucionais. Para que a justiça social seja plena, o modelo de cuidado testado deve ser capaz de permear a malha urbana de forma sistêmica, sob o risco de aprofundar as desigualdades entre territórios que receberam a intervenção e aqueles que permanecem sob a lógica da hostilidade viária.

A presença da criança na rua, portanto, deve ser interpretada como o termômetro da democracia urbana. Quando o Estado projeta para a escala de 95cm, ele não está apenas atendendo a um grupo demográfico específico, mas está adotando o "menor denominador comum" da segurança e do conforto. Uma rua segura para uma criança é, por definição, uma rua segura para o idoso, para a pessoa com deficiência e para a mulher que cuida. Essa infraestrutura de cuidado transborda os benefícios individuais, transformando a mobilidade ativa em um motor de desenvolvimento humano integral. Ao priorizar o corpo infantil, o planejamento urbano deixa de ser um exercício de fluxo logístico e passa a ser uma ferramenta de reparação histórica, devolvendo o direito ao território para aqueles que foram sistematicamente expulsos dele.

A eficácia real dessa política, nesse sentido, transcende a medição de metros quadrados de asfalto pintado ou o número de brinquedos instalados. O verdadeiro indicador de sucesso é a restauração da função social da rua. Isso significa entender a via pública não apenas como um canal de passagem de veículos, mas como um espaço de vida, encontro e, fundamentalmente, de resistência contra a desumanização das cidades. Quando a comunidade ocupa o espaço requalificado, ela resiste à privatização do lazer e à hegemonia do automóvel. A intervenção física é, portanto, o ponto de partida para um processo contínuo de reafirmação da cidadania, onde a rua volta a ser o palco do comum, da troca e do pertencimento, consolidando o direito à cidade como um direito à convivência protegida e digna.

REFERÊNCIAS

ÀRIES, PHILIPPE. **História social e da família**. Tradução de Dora Flaksman. 2 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

BRASIL. **Lei** nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993. Dispõe sobre a organização da Assistência Social e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8742.htm. Acesso em: 15 jul. 2025.

BRASIL. **Lei** nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 15 jul. 2025.

BRASIL. **Lei** complementar nº 141, de 13 de janeiro de 2012. Regulamenta o § 3º do art. 198 da Constituição Federal para dispor sobre os valores mínimos a serem aplicados anualmente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios em ações e serviços públicos de saúde; estabelece os critérios de rateio dos recursos de transferências para a saúde e as normas de fiscalização, avaliação e controle das despesas com saúde nas 3 (três) esferas de governo; revoga dispositivos das Leis nos 8.080, de 19 de setembro de 1990, e 8.689, de 27 de julho de 1993; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp141.htm. Acesso em: 15 jul. 2025.

BRASIL. **Lei** nº 13.005, de 25 de junho de 2014. Aprova o Plano Nacional de Educação - PNE e dá outras providências. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l13005.htm. Acesso em 15 jul. 2025.

BRASIL. **Lei** nº 13.257, de 8 de março de 2016. Dispõe sobre as políticas públicas para a primeira infância e altera a Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente). Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13257.htm. Acesso em 15 jul. 2025.

BRASIL. **Emenda Constitucional** nº 108, de 26 de agosto de 2020. Altera a Constituição Federal para estabelecer critérios de distribuição da cota municipal do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), para disciplinar a disponibilização de dados contábeis pelos entes federados, para tratar do planejamento na ordem social e para dispor sobre o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb); altera o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc108.htm. Acesso em: jul. 2025.

BRASIL. **Lei** nº 14.113, de 25 de dezembro de 2020. Regulamenta o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), de que trata o art. 212-A da Constituição Federal; revoga dispositivos da Lei nº

11.494, de 20 de junho de 2007; e dá outras providências. Disponível em:

<https://www.gov.br/fnde/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/financiamento/fundeb/legislacao/2020/lei-no-14-113-de-25-de-dezembro-de-2020/view>. Acesso em: jul. 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. **Programa Primeira Infância**. Portaria nº 357, de 17 de maio de 2022. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-357-de-17-de-maio-de-2022-400967224>. Acesso em 9 mai 2025.

CAMPOS, Maria Malta; ROSEMBERG, Fúlvia. Política de educação infantil no Brasil: a arte do possível. **Cadernos de Pesquisa**, São Paulo, n. 107, p. 11-39, jul. 1995.

CAMPOS, Roselane Fátima. Educação Infantil: políticas e identidade. **Revista Retratos da Escola**, v. 5, n. 9: 217-228, jul./dez. 2011.

CARTA MUNDIAL PELO DIREITO À CIDADE. **Fórum Social Mundial**. [S.l.], 2005.

Disponível em: <https://polis.org.br/wp-content/uploads/2021/09/Carta-Mundial-pelo-Direito-a-Cidade.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2025.

CEARA. **SECRETARIA DA PROTEÇÃO SOCIAL DO CEARÁ**. Ceará é o 1º estado

brasileiro a implantar plano da Primeira Infância em todos os 184 municípios. Disponível em : <https://www.sps.ce.gov.br/2022/12/16/ceara-e-o-1o-estado-brasileiro-a-implantar-plano-da-primeira-infancia-em-todos-os-184-municipios>. Acesso em: 16 dez. 2022.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Lisboa, Edições 70, 2015. (Título original: The concise townscape. Abingdon, UK, Architectural; Routledge). Publicado originalmente em 1961.

DIAMOND, Adele. Executive Functions. **Annual Review of Psychology** vol. 64, p. 135-168, january, 2013. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-113011-143750>. Disponível em:

<https://www.annualreviews.org/content/journals/10.1146/annurev-psych-113011-143750>.

Acesso em: 15 jul. 2025.

DIDONET, Vital. A criança e o espaço urbano: a cidade como espaço educativo. In: REDE NACIONAL PRIMEIRA INFÂNCIA. **A criança e a cidade: a cidade como espaço educativo**. Brasília: RNPI, 2021. p. 16–23.

FARIA, Ana Lúcia Goulart de. Educação infantil e políticas públicas. In: FARIA, Ana Lúcia Goulart de; MELLO, Suely Amaral (orgs.). **Educação infantil pós-LDB: rumos e desafios**. Campinas: Autores Associados, 2007. p. 13-36.

FEDDES, F.; LANGE, M. D. ; BRÖMMELSTROET ,M. T.Hard Work in Paradise. the Contested Making of Amsterdam as a Cycling City.**The Politics of Cycling Infrastructure**, jul., 133–56, 2020, Policy Press. <https://doi.org/10.46692/9781447345169.008>.

FERREIRA, Oscar Luís. **Patrimônio cultural e acessibilidade: as intervenções do Programa Monumenta, de 2000 a 2005**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

FERNANDES, Edésio. Constructing the 'right to the city' in Brazil. **Social & Legal Studies**, 2007, v.16, n.2, p. 201-19.

FORTALEZA (Município). **Lei Ordinária nº 11.238**, de 17 de março de 2022. Aprova o Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza (PMPIF) e dá outras providências. Fortaleza, 17 mar. 2022.

FORTALEZA (Município). **Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza (PMPIF)**. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2022.

FORTALEZA (CE). Prefeitura Municipal. **Caminhos da Escola**: intervenções urbanas para a primeira infância. Fortaleza: Prefeitura de Fortaleza, 2020.

FREITAS, Marcos Cezar de. Política social e primeira infância no Brasil: avanços e impasses. **Revista Brasileira de Política Social e Gestão Pública**, Brasília, v. 8, n. 1, p. 45-68, 2018.

FUNDAÇÃO BERNARD VAN LEER. **Urban95 Brasil**. Disponível em: <https://bernardvanleer.org/urban95/>. Acesso em: 9 maio 2025.

FUNDAÇÃO MARIA CECILIA SOUTO VIDIGAL. **O desenvolvimento da criança e o ambiente urbano**. São Paulo: FMCSV, 2007. Disponível em: <https://fundacaomariacecilia.org.br/noticias/a-importancia-da-natureza-para-primeira-infancia/#:~:text=O%20desenvolvimento%20da%20crian%C3%A7a%20e%20o%20ambiente%20urbano>. Acesso em: 15 set 2025.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução de Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GILL, Tim. **No fear growing up in a risk averse society** London: Calouste Gulbenkian Foundation, 2007.

GOPNIK, A. **The Philosophical Baby**: What Children's Minds Tell Us about Truth, Love, and the Meaning of Life. New York: Farrar, Straus, Giroux, 2009.

GUEDES SOBRINHO, Joaquim. **Revista Acrópole**, Ano 29, nº 347, fevereiro 1968.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Tradução de Ermínia Maricato. São Paulo: Annablume, 2005.

Harvey, David. **O direito à cidade**. Lutas Sociais, v. 29, dez./2012, pp. 73–89. 2012. <https://doi.org/10.23925/lis.v0i29.18497>

HARVEY, David. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. Tradução de Emir Sader. São Paulo: Martins Fontes, 2014. p. 15-34.

HONEY-ROSÉS, J. Barcelona's Superblocks as Spaces for Research and Experimentation. **The Journal of Public Space**, v. 8, n. 2, p. 1–20, 2023. DOI: 10.32891/jps.v8i2.1646. IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**. In: Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA). Rio de Janeiro, 2010.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2022: Amostra – Educação**. Tabela 10058: Pessoas de 6 a 17 anos de idade que frequentavam escola, por nível de ensino, segundo os grupos de idade, o sexo e a cor ou raça. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/demografico-2022/amostra-educacao>. Acesso em: 15 set. 2025.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD 2015: Crianças de 0 a 6 anos**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

INSTITUTO CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Primeira infância nas cidades**: guia para a implementação de políticas públicas municipais. São Paulo: Instituto Cidades Sustentáveis, 2021.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras – 2019**. Rio de Janeiro: IPEA, 2019.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **História – Salvador (BA)**. 2025. Disponível em: <https://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1410>. Acesso em: 16 set. 2025.

KRAMER, Sonia. A infância e sua singularidade: crianças pequenas, educação e cuidado. In: KRAMER, Sonia (org.). **Educação infantil: muitas culturas, muitas linguagens**. São Paulo: Ática, 2007. p. 15–35.

KUHLMANN JR., Moyses. Parque Infantil : The singularity and this componentes. **Educar em Revista**, v. 35, n.77, set./out 2019, Curitiba, 2019. Doi: <https://doi.org/10.1590/0104-4060.68371> .

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5 ed. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001 [1968].

LEFEBVRE, Henri. **The Production of Space**. Tradução de Donald Nicholson-Smith. Cambridge, MA: Blackwell, 1991.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

LESTER, S.; RUSSELL, W. **Children’s Right to Play**: An Examination of the Importance of Play in the Lives of Children Worldwide. Bernard van Leer Foundation, 2010.

LYDON, Mike; GARCIA, Anthony. **Tactical urbanism**: short-term action for long-term change. Washington, DC: Island Press, 2015.

MACE, R. L. et al. **The universal design file**: designing for people of all ages and abilities. Raleigh: NC State University, 1998.

MARANHÃO, Thais Augusta; GOMES, Renata. Políticas públicas de saúde para a infância no Brasil: avanços e desafios no SUS. **Revista Brasileira de Saúde Materno Infantil**, Recife, v. 14, n. 3, p. 243–252, 2014.

MONTEZUMA, R. **Ciclovía de Bogotá**: Uma Política Pública Transformadora. Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2020.

OBSERVASSA. **Observatório de Bairros de Salvador**. 2024. Disponível em: <https://observatoriobairrossalvador.ufba.br/>. Acesso em: 30 ago. 2024.

ONU. **Convenção sobre os Direitos da Criança**. Nova York: Assembleia Geral das Nações Unidas, 1989. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/convencao-sobre-os-direitos-da-crianca>. Acesso em: 7 maio 2025.

PIAGET, J. **A formação do símbolo na criança: imitação, jogo e sonho, imagem e representação**. Trad. Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: Zahar, 1971.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Unidades de Educação Infantil de Fortaleza recebem certificação de Unidade Amiga da Primeira Infância (UAPI)**. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 21 dez. 2022.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Fortaleza dobra o número de postos de saúde que conquistaram certificação Unidade Amiga da Primeira Infância**. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/fortaleza-dobra-o-numero-de-postos-de-saude-que-conquistaram-certificacao-unidade-amiga-da-primeira-infancia>. Acesso em: 30 ago. 2023.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Unidades Amigas da Primeira Infância de Fortaleza são destaque em seminário nacional promovido pelo UNICEF**. Prefeitura Municipal de Fortaleza, 14 mai. [s.d.].

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Plano Municipal pela Primeira Infância de Fortaleza (PMPIF)**. Catálogo de Serviços – Prefeitura Municipal de Fortaleza, [s.d.]. Unidades de Educação Infantil de Fortaleza recebem certificação de Unidade Amiga da Primeira Infância (UAPI). Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 21 dez. 2022.

PREFEITURA DE SALVADOR. **Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância (NEAPI)**. Políticas e ações multisetoriais que proporcionem o desenvolvimento integral das crianças de zero a seis anos. Salvador: URBAN95, 2023.

REDE NACIONAL DA PRIMEIRA INFÂNCIA. **RNPI**. Documentos regulatórios, materiais e publicações sobre a primeira infância. 2023. Disponível em: <https://primeirainfancia.org.br/>. Acesso em: jul. 2025.

RECIFE. Prefeitura do Recife. **Caderneta da Criança Digital**. Portal da Prefeitura da Cidade do Recife. Disponível em: <https://www2.recife.pe.gov.br/pagina/mae-coruja-recife>. Acesso em: 1 jul. 2025.

RECIFE. Prefeitura do Recife. **Centro de Referência da Primeira Infância do Recife (CRIAR)**. <https://www2.recife.pe.gov.br/noticias/01/06/2023/prefeitura-do-recife-inaugura-centro-de-referencia-da-primeira-infancia-do>. Acesso em: 1 jul. 2025.

RECIFE. **Mãe Coruja Recife**. Portal da Prefeitura da Cidade do Recife. Disponível em: <https://www2.recife.pe.gov.br/pagina/mae-coruja-recife>. Acesso em: 1 jul. 2025.

RECIFE. Prefeitura do Recife. **Lei Ordinária nº 18.769**, de 31 de dezembro de 2020. Institui o Primeiro Plano Decenal para a Primeira Infância do Recife. Diário Oficial do Município do Recife, Recife, PE, 31 dez. 2020. Disponível em: https://www2.recife.pe.gov.br/sites/default/files/plano_decenal_para_a_primeira_infancia-3.pdf. Acesso em: 16 set. 2025.

RIZZINI, Irene. A criança e a lei no Brasil: revisitando a história. In: RIZZINI, Irene; PILOTTI, Francisco (orgs.). **A arte de governar crianças**: a história das políticas sociais, da legislação e da assistência à infância no Brasil. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2009. p. 15-74.

RIGOLON, A.; Németh, J. What shapes uneven access to urban amenities? Thick injustice and the legacy of racial discrimination in Denver's parks. **Journal of Planning Education and Research**. p. 71-80, July 2018.

ROSEMBERG, Fúlvia. Educação infantil e desigualdade social: desafios para as políticas públicas. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, n. 25, p. 5-19, jan./abr. 2004. SALVADOR. Secretaria Municipal de Políticas para Mulheres, Infância e Juventude (SPMJ). **Programa Primeiro Passo**. 2015. Disponível em: <https://semge.salvador.ba.gov.br/spmj-secretaria-municipal-de-politicas-para-mulheres-infancia-e-juventude-2/>. Acesso em: 01 jul. 2024.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: EDUSP, 1996.

SHONKOFF, Jack P.; PHILLIPS, Deborah A. **Committee on Integrating the Science of Early Childhood Development, Board on Children, Youth, and Families**. Washington (DC): National Academies Press (EUA); 2000. Disponível em: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK225548/>

SILVA, Nádia Maria de Luna. **Contribuição do Programa Unidade Amiga da Primeira Infância para melhoria do acompanhamento de crianças na Atenção Primária à Saúde**. 2022. 145 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Saúde da Mulher e da Criança) – Faculdade de Medicina, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2022.

SOUSA, Avanete Pereira. Trânsitos mercantis de uma cidade capital (Salvador, séc. XVIII). **Revista Mosaico, Goiânia**, v. 7, n. 2, p. 173–182, jul./dez. 2014. DOI: 10.18224/mos.v7i2.4146. Disponível em: <https://seer.pucgoias.edu.br/index.php/mosaico/article/view/4146>. Acesso em: 16 set. 2025.

TONUCCI, Francesco. **Quando as Crianças Dizem**: agora chega! Porto Alegre: Artmed, 2005.

TONUCCI, Francesco. **A cidade das crianças**: um modo novo de pensar a cidade. Rio de Janeiro: Instituto Alana; Fundação Bernard Van Leer; Pallas, 2019.

TRINDADE, Andreza Moraes; BARRETO, Renée Buzahr Fontes. Desafios da política de habitação de interesse social em Salvador. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**, Ano 05, Ed. 03, Vol. 05, pp. 79-101, março 2020. Disponível em: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/arquitetura/politica-de-habitacao>. DOI: 10.32749/nucleodoconhecimento.com.br/arquitetura/politica-de-habitacao

UNICEF. **Declaração de Genebra - 1924**. Genebra: Liga das Nações, 1924. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/media/22021/file/Declaracao-de-Genebra-1924.pdf>. Acesso em: 1 jul. 2025.

UNICEF BRASIL. **Primeira infância é prioridade**: políticas públicas e marcos legais. Brasília, DF: UNICEF, 2020.

UNICEF BRASIL. **Iniciativa Unidade Amiga da Primeira Infância**: estrutura metodológica da iniciativa Unidade Amiga da Primeira Infância (saúde e educação infantil). Brasília, maio 2021.

URBAN 95. **Núcleo Especial de Apoio à Primeira Infância, Salvador (BA)**. URBAN 95, 2025. Disponível em: <https://urban95.org.br/publicacoes/noticias-e-artigos/nucleo-especial-de-apoio-a-primeira-infancia-salvador-ba/>. Acesso em: 12 jul. 2025.

UVA. UNIVERSITY OF AMSTERDAM. Disponível em: <https://www.uva.nl/en>. Acesso em: 01 jun. 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2017.

VYGOTSKY, L. S. **A formação social da mente**. S. Paulo: Martins Fontes, 1991.

WORLD HEALTH ORGANIZATION – WHO. **Global Action Plan on Physical Activity 2018–2030**: More Active People for a Healthier World. Geneva: WHO, 2016.

WORLD HEALTH ORGANIZATION – WHO. **Global Recommendations on Physical Activity for Health**. Genebra: World Health Organization, 2010. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241599979>. Acesso em: 16 set. 2025

APÊNDICE 1

ROTEIRO PARA ENTREVISTA SEMI ESTRUTURADA COM OS CUIDADORES

Data da entrevista/ horário:

Local:

Entrevistado:

Entrevistadora:

1. Mobilidade e Segurança

Quais as principais dificuldades que você enfrentava ao se deslocar pelo bairro, antes da implantação do Projeto Caminho Legal pela Prefeitura Municipal de Salvador ?

E após a implantação do projeto? Houve alguma mudança?

De que maneira essas mudanças afetaram a sua sensação de segurança de andar pelo bairro e a rotina das crianças e cuidadore(a)s?

Você observou alguma alteração na forma como as crianças interagem com o espaço público, no caminho até a escola ou brincando fora de casa com mais frequência?

2. Uso e Apropriação do Espaço Público

Você percebeu se os moradores passaram a frequentar mais os espaços públicos, após a implantação do Caminho Legal?

Você percebe alguma mudança nas atividades que as pessoas fazem ao ar livre no bairro? Por exemplo, as crianças estão brincando mais na rua? As famílias estão passeando mais juntas?

Qual a importância do Caminho Legal para o convívio e o lazer no bairro?

3. Sentimento de Pertencimento e Valorização da Comunidade

Como você descreveria o seu sentimento de pertencimento ao bairro atualmente?

Houve alguma mudança na sua visão sobre o bairro e no orgulho de morar nele?

Você percebe melhorias no bairro?

Em caso afirmativo, considera que isso influencia a forma como as pessoas cuidam dos espaços públicos, como a limpeza e a preservação do que foi implementado?

4. Engajamento e Mobilização dos Moradores

O projeto trouxe uma sensação de união ou motivou a mobilização da comunidade para questões locais?

Você percebe uma maior disposição dos moradores para colaborar em melhorias ou atividades conjuntas no bairro?

Houve oportunidades para você ou outros moradores expressarem suas necessidades e opiniões durante o desenvolvimento do projeto?

Como você se sente em relação ao nível de participação dos moradores e o quanto isso foi respeitado na execução das melhorias?

APÊNDICE 2

ROTEIRO PARA ENTREVISTA SEMI ESTRUTURADA COM A COORDENADORA DO NÚCLEO ESPECIAL DE APOIO A PRIMEIRA INFÂNCIA

Data da entrevista/ horário:

Local:

Entrevistado:

Entrevistadora:

- Como você avalia a implementação do projeto Caminho Legal no bairro do Doron, especialmente no que diz respeito ao acesso das crianças à escola?
 - Quais foram os principais desafios enfrentados pelo poder público durante a execução do Caminho Legal no bairro do Doron?
 - De que maneira as intervenções urbanas realizadas pelo projeto contribuíram para a melhoria da segurança e mobilidade das crianças na comunidade?
 - Como você enxerga a participação da comunidade, incluindo as famílias e as crianças, no processo de planejamento e execução do projeto Caminho Legal?
 - Na sua opinião, de que forma o projeto Caminho Legal atende às necessidades da primeira infância em termos de espaços públicos acessíveis e lúdicos?
- Você acredita que o projeto Caminho Legal tem potencial para ser expandido ou replicado em outros bairros da cidade? Se sim, o que deveria ser adaptado ou melhorado?
- Quais ações o poder público tem realizado para garantir a continuidade e a manutenção das intervenções realizadas pelo Caminho Legal?
 - Em relação às políticas públicas para a primeira infância, como o projeto Caminho Legal se alinha com as diretrizes e objetivos estabelecidos no município?
 - Como você vê o impacto do Caminho Legal na rotina das famílias e crianças do bairro do Doron, e o que mais poderia ser feito para potencializar esse impacto?
 - Qual a sua visão sobre a importância de se garantir espaços urbanos que promovam a mobilidade ativa e o brincar para o desenvolvimento saudável das crianças?

APÊNDICE 3

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE
SALVADOR - UCSAL



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: O DIÁLOGO ENTRE A PRIMEIRA INFÂNCIA E O DIREITO À CIDADE:
análise da implantação do projeto no bairro de Doron/Salvador(BA)

Pesquisador: IAN MENDES GALVAO

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 87023125.0.0000.5628

Instituição Proponente: ASSOCIACAO UNIVERSITARIA E CULTURAL DA BAHIA

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 7.601.372

Apresentação do Projeto:

O contexto urbano, os espaços públicos e a forma como as crianças e seus cuidadores se deslocam pela cidade têm grande influência sobre seu bem-estar e oportunidades de desenvolvimento. Tem como pressuposto que a mobilidade ativa de crianças na primeira infância e seus cuidadores é dificultada por fatores como a falta de infraestrutura urbana adequada, insegurança no trânsito, ausência de calçadas acessíveis e contínuas, além de barreiras socioeconômicas que limitam o acesso a espaços públicos de qualidade. O ano de 2023 trouxe avanços significativos na implementação de políticas públicas voltadas para a primeira infância no Brasil. O Programa Primeira Infância na Escola (Ministério da Educação, 2022), por exemplo, foi lançado com o objetivo de elevar a qualidade da educação infantil e fomentar o desenvolvimento integral das crianças de zero a cinco anos de idade. Estudo dividido em 4 etapas, discriminadas como: Etapa 1 - Pesquisa bibliográfica e documental; Etapa 2 - Pesquisa sobre os espaços para crianças na cidade a partir das experiências de Fortaleza, Recife e Salvador; Etapa 3 - Pesquisa no bairro de Doron, Salvador/BA; Etapa 4 - Desafios e limites para cidades acessíveis às crianças.

Objetivo da Pesquisa:

OBJETIVO GERAL - Analisar a mobilidade ativa das crianças na primeira infância e seus cuidadores no bairro de Doron, em Salvador/BA, a partir da avaliação do projeto implantado pela Prefeitura Municipal de Salvador intitulado *¿Caminho Legal¿*.

Endereço: Av. Prof. Pinto de Aguiar, 2589 Universidade Católica do Salvador.Campus Pituaçu,Comitê de Ética,Prédio
Bairro: PITUAÇU **CEP:** 41.740-090
UF: BA **Município:** SALVADOR
Telefone: (71)3206-7830 **E-mail:** cep@ucsal.br

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SALVADOR - UCSAL



Continuação do Parecer: 7.601.372

OBJETIVOS ESPECÍFICOS - Discutir a mobilidade ativa no âmbito do direito à cidade enquanto campo de política pública e cidadania para primeira infância; - Analisar experiências de políticas públicas que abordem a mobilidade ativa de crianças na primeira infância em Fortaleza, Recife; - Investigar acerca dos elementos formadores do espaço da primeira infância nas vias públicas de Salvador; - Analisar o processo de implantação do projeto voltado para a Primeira Infância no bairro de Doron pela Prefeitura Municipal de Salvador

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

No caso em questão, que se baseia em entrevistas com moradores e cuidadores beneficiados pelo projeto Caminho Legal, os riscos são considerados mínimos, mas ainda assim existentes. Nos projetos de pesquisa em Ciências Humanas e Sociais, a avaliação dos riscos deve considerar os procedimentos metodológicos utilizados e o potencial de causar danos que extrapolem as experiências comuns da vida cotidiana. Essa análise deve respeitar a natureza processual e dialogada dessas pesquisas, reconhecendo que os riscos nem sempre são imediatos ou evidentes, podendo surgir ao longo da interação entre pesquisador e participantes. Dessa forma, é responsabilidade do pesquisador manter constante atenção aos possíveis impactos da pesquisa sobre os participantes, adotando medidas preventivas que garantam sua integridade. Isso inclui estratégias para evitar situações de exposição, constrangimento ou sofrimento, bem como ações que atenuem eventuais efeitos negativos decorrentes da participação no estudo.

Para os participantes, a entrevista representa uma oportunidade de expressar suas experiências cotidianas, percepções e opiniões sobre as transformações urbanas ocorridas no bairro, a partir do projeto Caminho Legal. Esse processo de escuta qualificada contribui para o fortalecimento do sentimento de pertencimento, valorizando os moradores e cuidadores como sujeitos ativos na construção e vivência do espaço urbano. Além disso, o diálogo pode estimular a reflexão crítica sobre os desafios da mobilidade com crianças pequenas e sobre a importância dos espaços públicos no cotidiano familiar.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Estudo bastante relevante, que visa a análise de espaço público e mobilidade de crianças na primeira infância.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Foram apresentadas TCLE, termo de confidencialidade, Roteiro de entrevistas, projeto de

Endereço: Av. Prof. Pinto de Aguiar, 2589 Universidade Católica do Salvador, Campus Pituaçu, Comitê de Ética, Prédio
Bairro: PITUAÇU CEP: 41.740-090
UF: BA Município: SALVADOR
Telefone: (71)3206-7830 E-mail: cep@ucsal.br

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SALVADOR - UCSAL



Continuação do Parecer: 7.601.372

pesquisa, orçamento, cronograma, folha de rosto, assim como a carta de anuência da coordenadora do núcleo de apoio a primeira infância da cidade de Salvador.

Recomendações:

Não há

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Pendências foram sanadas

Considerações Finais a critério do CEP:

O Colegiado acata o parecer do relator e alerta que cabe o/a pesquisador/a responsável encaminhar os relatórios parciais e o relatório final da pesquisa por meio da Plataforma Brasil para que sejam apreciados pelo CEP, em conformidade com a Norma Operacional nº 01/13, item XI.2.d.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2515284.pdf	19/05/2025 18:50:15		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	PROJETO_DE_PESQUISA_MODIFICADO.pdf	19/05/2025 18:48:58	IAN MENDES GALVAO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE_MODIFICADO.pdf	19/05/2025 18:45:41	IAN MENDES GALVAO	Aceito
Cronograma	CRONOGRAMA_MODIFICADO.pdf	19/05/2025 18:45:26	IAN MENDES GALVAO	Aceito
Declaração de Pesquisadores	Termo_de_confidencialidade_pesquisador.pdf	14/03/2025 15:39:55	IAN MENDES GALVAO	Aceito
Outros	Roteiro_entrevistas.pdf	14/03/2025 15:37:58	IAN MENDES GALVAO	Aceito
Folha de Rosto	FolhadeRostoCEP.pdf	14/03/2025 15:36:57	IAN MENDES GALVAO	Aceito
Orçamento	Orcamento.pdf	14/03/2025 15:31:33	IAN MENDES GALVAO	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	DeclaracaoDeInstituicao.pdf	14/03/2025 15:29:18	IAN MENDES GALVAO	Aceito

Endereço: Av. Prof. Pinto de Aguiar, 2589 Universidade Católica do Salvador, Campus Pituaçu, Comitê de Ética, Prédio
Bairro: PITUAÇU CEP: 41.740-090
UF: BA Município: SALVADOR
Telefone: (71)3208-7830 E-mail: cep@ucsal.br

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE
SALVADOR - UCSAL



Continuação do Parecer: 7.601.372

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

SALVADOR, 28 de Maio de 2025

Assinado por:

Verena Loureiro Galvão
(Coordenador(a))

Endereço: Av. Prof. Pinto de Aguiar, 2589 Universidade Católica do Salvador.Campus Pituaçu, Comitê de Ética, Prédio
Bairro: PITUAÇU CEP: 41.740-090
UF: BA Município: SALVADOR
Telefone: (71)3206-7830 E-mail: cep@ucsal.br