

Boletim #7

CIDADES INCLUSIVAS E ACESSO ÀS ESCOLAS

Como os futuros gestores municipais precisam atuar para potencializar o acesso às escolas públicas e tornar as cidades brasileiras mais inclusivas e resilientes.

Ficha Técnica



No sétimo *Boletim MobilIDADOS* Em Foco continuamos a discutir temas prioritários para considerar nos planos de governo das próximas gestões municipais, com objetivo de apresentar propostas que tornem as cidades mais inclusivas e resilientes. Nesta edição, destacamos os desafios para acessar escolas públicas de ensino infantil e fundamental nas 20 maiores cidades brasileiras com base nos resultados do Projeto Acesso a Oportunidades, realizado em colaboração com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).



Apoio:



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

Coordenação

Bernardo Serra

Equipe

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

Colaboração

Bruna Pizzol
Camila Tavares
Elisa Adler
Guilherme Braga
Letícia Birchall
Matheus Dantas
Theodora Beluzzi
Vitor Mihessen

Diagramação e arte final

Pedro Bürger

Imagens

Danielle Hoppe
Beatriz Rodrigues

ITDP BRASIL

Direção executiva

Clarisse Cunha Linke

Equipe de Programas e Comunicação

Ana Nassar
Beatriz Rodrigues
Bernardo Serra
Danielle Hoppe
Giulia Milesi
Iuri Moura
João Pedro Rocha
Juan Melo
Letícia Bortolon
Lorena Freitas
Mariana Brito

Equipe Administrativa e Financeira

Célia Regina Alves de Souza
Roselene Paulino Vieira

Ponto de Partida

A transição forçada para o ensino remoto devido à pandemia da Covid-19 escancarou as limitações desta modalidade para garantir acesso universal à educação. A realidade de um país continental, em que **um em cada quatro brasileiros não usa a internet e quando usa, o faz predominantemente pelo celular**, atribui à escola pública um papel central para assegurar e reduzir desigualdades no acesso à educação. Além de ser o principal espaço de ensino, a escola também contribui para atenuar a **vulnerabilidade social de crianças em famílias pobres**, para as quais a **merenda tem papel essencial na alimentação diária**. A escola também contribui para diminuir a exposição dos alunos à violência doméstica ou em seu bairro.

Nesse contexto, a localização e as condições de acesso às escolas manterão uma importância determinante nos fluxos de deslocamento e no desenvolvimento humano nas cidades brasileiras. A ida para escola é um dos principais motivos de viagem nas nossas cidades¹. Esses deslocamentos afetam de forma desproporcional a **experiência urbana de mulheres, que ainda são mais responsabilizadas pelas tarefas do trabalho reprodutivo**,² assim como de outros cuidadores que acompanham bebês e crianças pequenas.

No debate de cenários pós-quarentena, os transportes ativos (a pé e em bicicleta), que já são os mais utilizados nos deslocamentos para as escolas, ganham ainda mais relevância como alternativa eficiente para garantir a mobilidade e minimizar a exposição aos riscos sanitários. Morar perto de uma escola, com caminho seguro para o deslocamento familiar por caminhada ou bicicleta, se tornará ainda mais importante para o acesso à educação e a qualidade de vida nas cidades.

A melhoria das condições de mobilidade a pé e em bicicleta para as escolas depende de ações práticas da gestão de municipal. Neste boletim, identificamos os principais desafios de acesso às escolas públicas de ensino infantil e fundamental nas 20 maiores cidades brasileiras por modos ativos. A partir desta análise, apresentamos alternativas de políticas municipais para fomentar a melhoria do acesso às escolas nos próximos planos de governos visando a tornar as cidades mais resilientes e inclusivas.

¹ Os dados de origem e destino de **Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Salvador, São Luís e São Paulo** apontam que a educação é o segundo maior motivo de viagem após o deslocamento para o trabalho, quando desconsiderada a volta para a residência.

² Tarefas domésticas relativas aos cuidados da casa e da família.

Mudança Conceitual Urgente

O debate sobre mobilidade vem se transformando nos últimos anos, com discussões sobre cidades inteligentes, aplicativos de transporte, mobilidade compartilhada e veículos autônomos. Recentemente, a pandemia da Covid-19 revelou mais uma vez o grau de desigualdade urbana nas cidades brasileiras e a necessidade de resgatar políticas que considerem a mobilidade como serviço essencial, fazendo efetivamente valer seu caráter de **direito social** previsto na Constituição Federal.

Os **desafios para implementar soluções concretas continuam os mesmos**: adotar e implementar estratégias para **Evitar, Mudar e Melhorar (Avoid, Shift, Improve)** o transporte, com a combinação adequada de estímulo aos modos mais sustentáveis e desestímulo ao uso do automóvel para promover cidades de baixo carbono, mais limpas e justas. Tornar as cidades mais resilientes e saudáveis exige um conjunto de ações que redistribua oportunidades no território e promova conectividade por meio de um sistema de mobilidade urbana eficiente e equitativo. Essas ações devem ser norteadas pelo **objetivo principal de facilitar a forma como a população acessa os destinos desejados, aumentando suas possibilidades de escolha**.

Para aprofundar o debate, este boletim analisa o acesso às escolas públicas nas 20 maiores cidades brasileiras com base em dados do **Projeto Acesso a Oportunidades** liderado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) com parceria com o ITDP Brasil.



Acesso a Oportunidades

O PROJETO ACESSO A OPORTUNIDADES VISA COMPREENDER AS CONDIÇÕES DE TRANSPORTE E AS DESIGUALDADES DE ACESSO AOS EMPREGOS, HOSPITAIS, ESCOLAS E OUTROS EQUIPAMENTOS NAS CIDADES BRASILEIRAS.

A **base de dados do projeto está publicamente disponível** para auxiliar a realização de pesquisas, além da elaboração, acompanhamento e avaliação de políticas públicas urbanas.

Os resultados da pesquisa realizada em 2019 contemplaram 20 cidades brasileiras para análises por modos ativos e sete cidades para transporte público.



É importante ressaltar que os deslocamentos para acessar escolas possuem características específicas que revelam os impactos das decisões de **planejamento urbano e de mobilidade quando se considera recortes de gênero, a renda e a cor/raça**. **A persistência de desigualdades de gênero na divisão do trabalho doméstico**, por exemplo, obriga muitas mulheres a trabalhar com carga horária reduzida. Elas precisam conciliar a atividade econômica com os cuidados com a casa e da família, como levar filhos para a escola, fazer compras e acompanhar os cuidados da saúde de crianças e idosos.

As mulheres cumprem quase oito horas a mais por semana que os homens em trabalhos domésticos e de cuidados, e essa desigualdade se agrava entre **mulheres com menor renda**. Neste contexto, a localização das escolas é um fator determinante para a circulação de mulheres responsáveis por crianças pequenas e adolescentes que, na prática, precisam diariamente realizar mais viagens pela cidade e para múltiplos destinos.

Esse padrão de deslocamento também se aplica para demais cuidadores que precisam conciliar a necessidade de deslocamentos múltiplos e rápidos com as necessidades de bebês e crianças pequenas, que por sua vez precisam de ambientes urbanos lúdicos e estimulantes. No período da primeira infância, entre 0 e 6 anos, os cuidadores assumem papel central na vida das crianças, pois são os principais responsáveis pelos deslocamentos rotineiros. **O nível de poluição**, a qualidade do ambiente e da infraestrutura urbana no entorno das escolas são fatores que afetam as interações com os cuidadores e impactam diretamente a vivência de cidade e o desenvolvimento cerebral infantil.



O que foi analisado?

A educação é um direito social garantido pela Constituição Federal assim como a saúde, a moradia e o transporte. Assegurar esse direito é um dever compartilhado entre as famílias e os três níveis de governo (União, Estados e Municípios) que devem cooperar para o desenvolvimento da população, a formação para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Em 2009 ficou estabelecido que o poder público deve garantir a **educação básica obrigatória e gratuita para todas as crianças entre 4 e 17 anos**. A educação básica se divide em três etapas de ensino: **o ensino infantil e fundamental, nos quais atuam prioritariamente os municípios**, e **o ensino médio em que atuam prioritariamente os estados e o Distrito Federal**.

Ensino Infantil

O ensino infantil é oferecido em **creches ou entidades equivalentes para crianças de até 3 anos** e em **pré-escolas para as crianças de 4 e 5 anos**.

Essa etapa tem como finalidade o **desenvolvimento integral da criança** em seus aspectos físicos, psicológico, intelectual e social, complementando a ação da família e da comunidade.

O **Plano Nacional de Educação** (PNE) em vigência estabelece a meta de **universalizar o ensino na pré-escola até 2016 e ampliar a oferta de educação infantil em creches de forma a atender, no mínimo, 50% das crianças de até 3 anos de idade até 2024**.

Ensino Fundamental

O ensino fundamental é obrigatório e gratuito dos **6 aos 14 anos** e é dividido em **dois ciclos**.

Os anos iniciais (do 1º ao 5º ano) de ensino foca na alfabetização e no estímulo à **autonomia intelectual e interesse pela vida social**. Do 6º ao 9º ano o objetivo é ampliar a autonomia e a **interação crítica com diferentes conhecimentos e fontes de informação**.

O PNE busca **universalizar o ensino para a população entre 6 e 14 anos** e garantir a conclusão dessa etapa na idade recomendada para **pelo menos 95% dos alunos** até 2024. Também objetiva **alfabetizar todas as crianças no máximo até o final do terceiro ano** do ensino fundamental.

Ensino Médio

Etapa final da educação básica, o ensino médio é destinado a alunos entre **15 e 17 anos**.

Ele possibilita a **formação do exercício à cidadania e o prosseguimento dos estudos** a todos que desejarem ingressar no ensino superior. Atualmente é o maior desafio da educação básica devido à perspectiva de futuros desiguais dos jovens brasileiros.

As metas do PNE objetivam **universalizar o atendimento da população de 15 a 17 anos** até 2016 e elevar a **taxa líquida de matrículas no ensino médio para 85% até 2024**.

Escopo e limitações da análise realizada

Neste boletim, **focamos as análises nos desafios de acesso físico até as unidades públicas de ensino infantil para crianças entre 0 e 5 anos e do ensino fundamental para crianças e adolescentes entre 6 e 14 anos nas 20 maiores cidades brasileiras**. As análises realizadas consideraram somente os deslocamentos por modos ativos por serem os mais utilizados para acesso às escolas nas cidades brasileiras e por serem recomendados pela **Organização Mundial da Saúde (OMS) para reduzir riscos de diversas doenças cardiovasculares, diabetes, e muitas outras ligadas à obesidade e inatividade**.

Além disso, analisamos o acesso às escolas em **até 15 minutos a pé ou por bicicleta, por ser considerado o tempo desejável para deslocamentos** de mães, pais e crianças na primeira infância para acessar destinos cotidianos como creches, postos de saúde, parques, mercados, hortas comunitárias, escolas e locais para trabalho.

Os dados apresentados tratam apenas do acesso físico às escolas públicas existentes e não onde as crianças estão efetivamente matriculadas. Nesta análise não foi considerado o universo de escolas particulares que são, em sua maioria, **frequentadas por alunos de famílias com maior renda**. Também não foi considerada a oferta de vagas nas escolas públicas analisadas, a qualidade da infraestrutura e do ensino ofertado assim como outros fatores que afetam o acesso às escolas como a segurança pública, a qualidade da infraestrutura urbana e a vulnerabilidade a eventos climáticos extremos no entorno das unidades de ensino. Esses e outros fatores poderão ser incluídos em estudos futuros.

Cabe ressaltar que as 20 cidades analisadas representam 21% dos alunos matriculados no ensino infantil e no ensino fundamental do país, dos quais, cerca de 46% das crianças no ensino infantil e 70% no ensino fundamental estão matriculadas em escolas públicas.

Nas cidades analisadas, apenas 11% dos alunos matriculados no ensino infantil usam o transporte escolar público e esse percentual alcança 18% para os alunos do ensino fundamental.

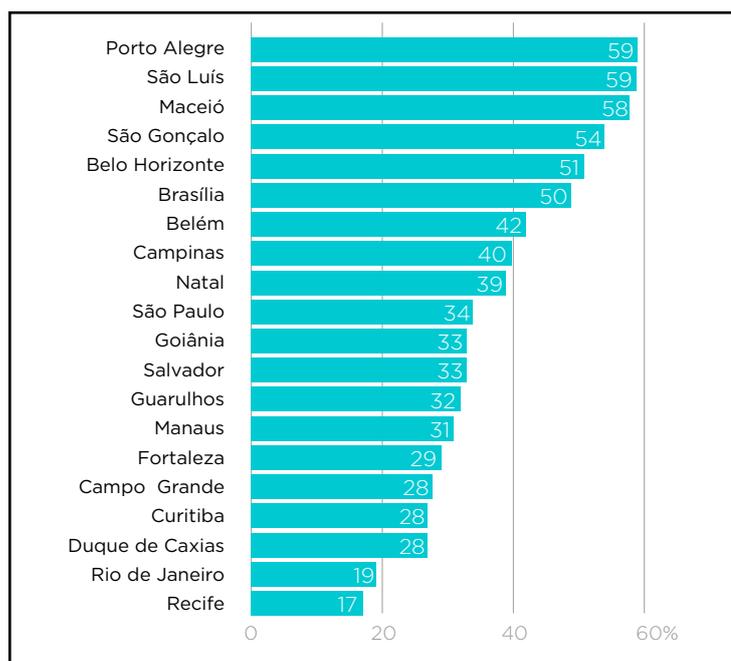
Para realizar essa análise também atualizamos a população total nas cidades analisadas considerando a estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para 2019. A população atualizada foi distribuída por setores censitários com base no perfil etário observado no último censo demográfico (2010).

Panorama do acesso às escolas públicas nas 20 maiores cidades brasileiras

35% DAS CRIANÇAS COM IDADE ENTRE 0 A 5 ANOS PRECISAM CAMINHAR MAIS DE 15 MINUTOS PARA CHEGAR ATÉ UMA ESCOLA PÚBLICA DE ENSINO INFANTIL

Nas 20 maiores cidades brasileiras, cerca de **1,3 milhão de crianças entre 0 e 5 anos de idade precisam caminhar mais de 15 minutos para acessar uma escola pública de ensino infantil**. Em Belo Horizonte, Brasília, Maceió, Porto Alegre, São Gonçalo e São Luís mais da metade da população nessa idade precisa caminhar mais de 15 minutos para acessar uma escola pública. Mesmo em cidades como Recife e Rio de Janeiro, em que essas unidades estão mais bem distribuídas no território, mais de 15% das crianças precisam de mais de 15 minutos de caminhada para chegar até um local de estudo.

PERCENTUAL DE CRIANÇAS ENTRE 0 E 5 ANOS QUE PRECISAM CAMINHAR MAIS DE 15 MINUTOS PARA CHEGAR ATÉ UMA ESCOLA PÚBLICA NAS 20 MAIORES CIDADES BRASILEIRAS



A **inserção tardia do ensino infantil na educação básica obrigatória** é um dos fatores que explicam a distribuição insuficiente de escolas nessa etapa educacional. Esta **lacuna é ainda maior na oferta de escolas para crianças de 0 a 3 anos que não estão incluídas na faixa etária de educação básica obrigatória**. De acordo com **dados da fundação Abrinq** de 2019, em 11 das 20 maiores cidades brasileiras, menos de 25% das crianças entre 0 e 3 anos de idade estão matriculadas em creches.

Nessa idade as crianças ainda não possuem autonomia para se deslocar sozinhas³. Mães, pais e cuidadores assumem papel central nas atividades cotidianas e interações que são essenciais para estimular o desenvolvimento das crianças. Reduzir fatores que comprometem o bem-estar dos cuidadores como a distância que precisa ser percorrida, a qualidade e a segurança do espaço urbano para chegar até a escola pode estimular relações mais saudáveis para o desenvolvimento infantil.

³ 3% das crianças entre 4 e 5 anos de idade vão sozinhas para a escola de acordo com a pesquisa **Atitudes pela Educação de 2014**.

Em uma sociedade em que o trabalho reprodutivo não é reconhecido como tal e é mal distribuído entre gêneros, a localização das unidades de ensino infantil também prejudica a vida profissional das mulheres que, via de regra, assumem de forma desproporcional o papel de cuidadoras. Para elas, a localização das escolas das crianças em idade que ainda não possuem autonomia de deslocamento determina em grande medida a abrangência dos seus próprios deslocamentos e o espectro de atividades que podem acessar ao longo do dia. Não por acaso, **a disponibilidade de creches públicas de horário integral é uma das principais demandas sociais das mulheres.**

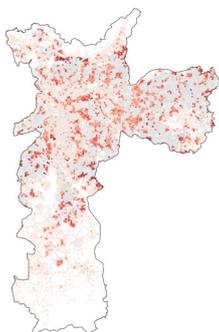
Na prática, a falta de acesso a creches e pré-escolas obriga muitas mulheres a não trabalhar para cuidar de bebês pequenos, buscar empregos de tempo parcial ou ter que contar com rede de apoio pessoal próxima de casa. Para mulheres de baixa renda e/ou que não podem contar com rede de apoio, a falta de acesso a essas escolas públicas e de políticas sociais de suporte à maternidade⁴ potencializam a vulnerabilidade social a que estão sujeitas e comprometer a capacidade de apoiar o desenvolvimento de suas crianças.

ÁREAS DAS CINCO MAIORES CIDADES BRASILEIRAS EM QUE CRIANÇAS ENTRE 0 E 5 ANOS PRECISAM CAMINHAR MAIS DE 15 MINUTOS PARA CHEGAR ATÉ UMA ESCOLA PÚBLICA DE ENSINO INFANTIL

Atenção: mapas com escalas diferentes

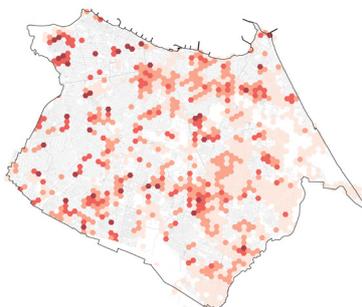
São Paulo

Total: 34%



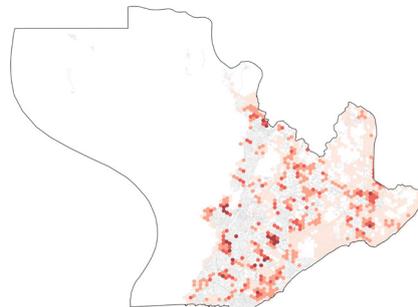
Fortaleza

Total: 29%



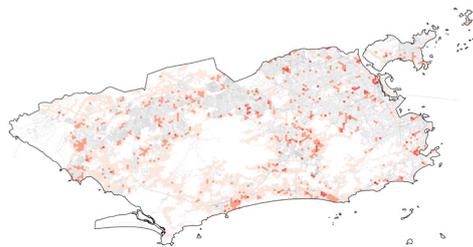
Salvador

Total: 33%



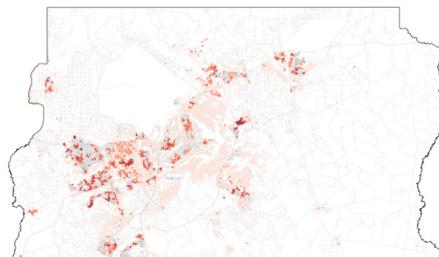
Rio de Janeiro

Total: 19%



Brasília

Total: 50%

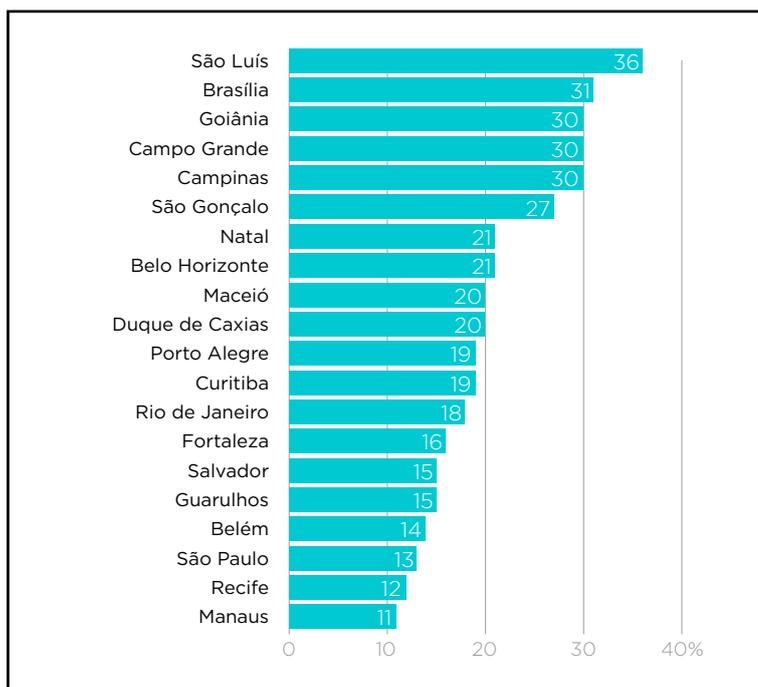


⁴ Políticas sociais de suporte à maternidade devem focar em prover proteção para períodos em que famílias perdem ou têm sua renda reduzida, promover acesso à saúde materna e desenvolvimento infantil. **Países como África do Sul, Austrália, Itália, Japão, Jordânia e Rússia** estão ampliando políticas sociais nesse sentido com extensões de licença maternidade remunerada para trabalhadores do setor informal, transferência de recursos para garantir renda mínima no período pós-nascimento, programas de capacitação para mães que desejam voltar a trabalhar e medidas para facilitar acesso a espaços de educação infantil em horários estendidos.

**1,2 MILHÃO DE CRIANÇAS COM IDADE ENTRE 6 E 14 ANOS
PRECISAM CAMINHAR MAIS DE 15 MINUTOS PARA ACESSAR
UMA ESCOLA PÚBLICA DE ENSINO FUNDAMENTAL**

Embora as escolas públicas de ensino fundamental estejam melhor distribuídas em áreas urbanas, **19% das crianças e adolescentes entre 6 e 14 anos não conseguem acessar uma escola dessa etapa de ensino em 15 minutos de caminhada** nas 20 maiores cidades brasileiras. Em valores absolutos, mais de um milhão de crianças e adolescentes precisam caminhar mais de 15 minutos para chegar a uma escola pública de ensino fundamental. Esse panorama é mais crítico em cidades como Brasília, Campinas, Campo Grande, Goiânia e São Luís, nas quais pelo menos 30% da população entre 6 e 14 anos não chega a uma escola pública em menos de 15 minutos.

PERCENTUAL DE CRIANÇAS ENTRE 6 E 14 ANOS QUE PRECISAM CAMINHAR MAIS DE 15 MINUTOS PARA CHEGAR À UMA ESCOLA PÚBLICA DE ENSINO FUNDAMENTAL NAS 20 MAIORES CIDADES BRASILEIRAS



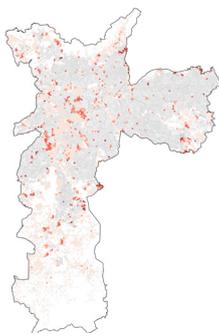
As análises dos dados de origem e destino da região metropolitana de São Paulo com recorte de gênero mostram que a presença de um(a) filho(a)/enteado(a) pequeno(a) entre 5 e 9 anos no domicílio é o fator que mais impacta o padrão de mobilidade das mulheres. Esse resultado indica que a localização das escolas nessa etapa são ainda mais impactantes para a realização de atividades diárias das mulheres nas cidades brasileiras.

ÁREAS DAS CINCO MAIORES CIDADES BRASILEIRAS EM QUE CRIANÇAS ENTRE 6 E 14 ANOS PRECISAM CAMINHAR MAIS DE 15 MINUTOS PARA CHEGAR ATÉ UMA ESCOLA PÚBLICA DE ENSINO FUNDAMENTAL

Atenção: mapas com escalas diferentes

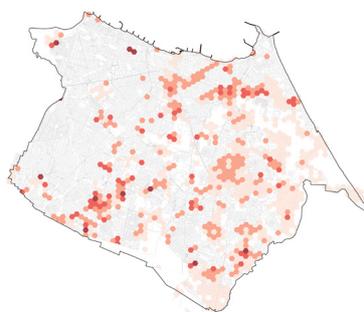
São Paulo

Total: 13%



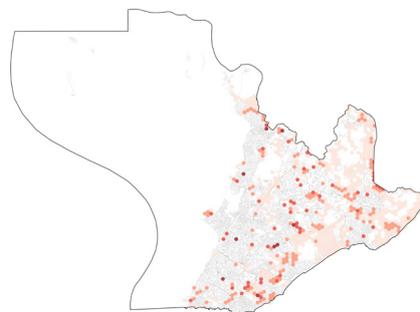
Fortaleza

Total: 16%



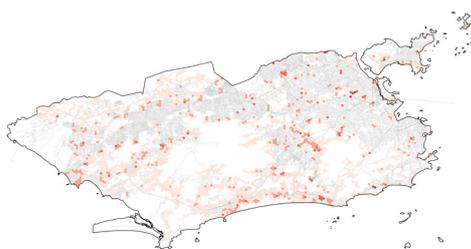
Salvador

Total: 15%



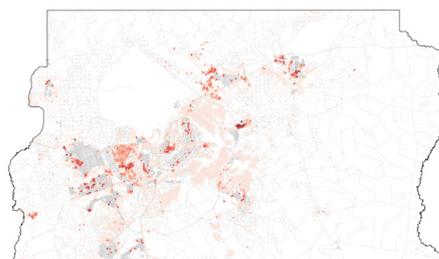
Rio de Janeiro

Total: 18%



Brasília

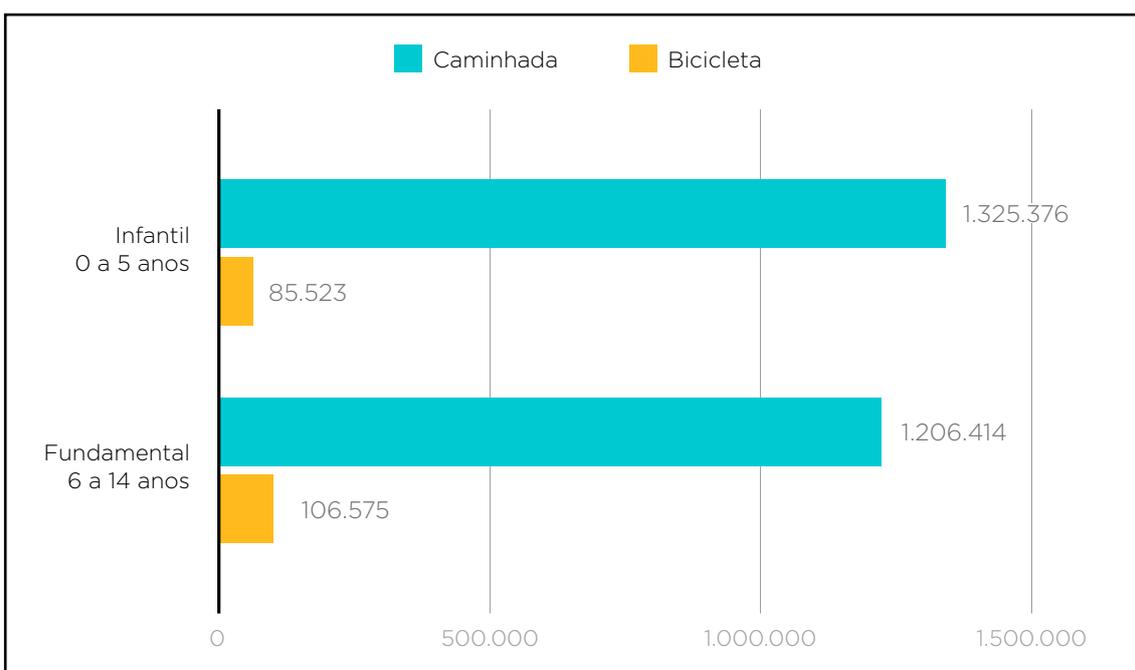
Total: 31%



A BICICLETA TEM POTENCIAL PARA REDUZIR EM ATÉ 10 VEZES A POPULAÇÃO QUE NÃO ACESSA UMA ESCOLA PÚBLICA EM MENOS DE 15 MINUTOS POR CAMINHADA

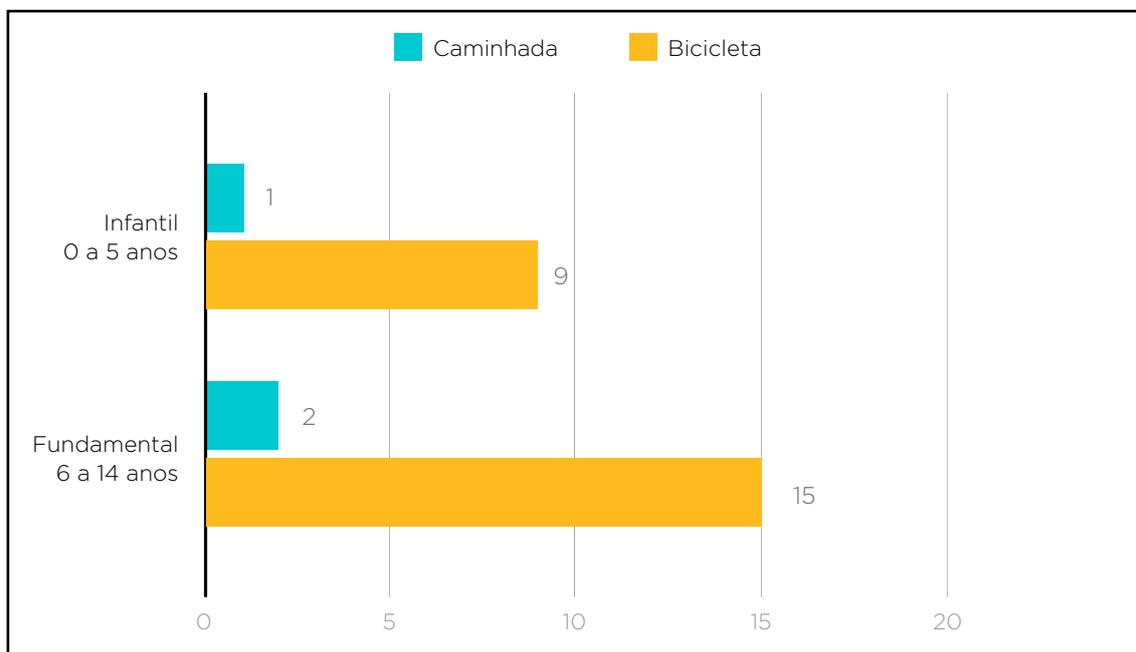
O uso de bicicleta pode melhorar de forma significativa a condição de acesso às escolas nas 20 maiores cidades brasileiras. No ensino infantil, o **número total de crianças entre 0 e 5 anos que precisam caminhar mais de 15 minutos para acessar uma escola pública tem potencial para diminuir em 94% se o deslocamento do cuidador fosse realizado por bicicleta**. São cerca de 1,3 milhão sem acesso por caminhada contra 85 mil por bicicleta. O percentual de redução é da mesma ordem para crianças e adolescentes que precisam acessar uma escola pública do ensino fundamental.

CRIANÇAS E ADOLESCENTES QUE PRECISAM GASTAR MAIS DE 15 MINUTOS PARA ACESSAR UMA ESCOLA PÚBLICA DE ENSINO INFANTIL OU FUNDAMENTAL POR MODO DE DESLOCAMENTO NAS 20 MAIORES CIDADES BRASILEIRAS



O uso da bicicleta também pode **umentar o universo de possibilidades de deslocamento e escolhas**. Uma criança entre 0 e 5 anos de idade que mora em uma das cidades analisadas pode acessar nove vezes mais pré-escolas públicas em 15 minutos quando acompanhada por um cuidador que se desloca em bicicleta em relação ao que pode ser acessado por caminhada. Por sua vez, a análise do acesso ao ensino fundamental indica que o uso da bicicleta pode aumentar em mais de sete vezes a quantidade de escolas públicas que podem ser acessadas por crianças entre 6 e 14 anos.

MÉDIA PONDERADA DE ESCOLAS PÚBLICAS QUE PODEM SER ACESSADAS EM 15 MINUTOS POR MODO DE DESLOCAMENTO NAS 20 MAIORES CIDADES BRASILEIRAS



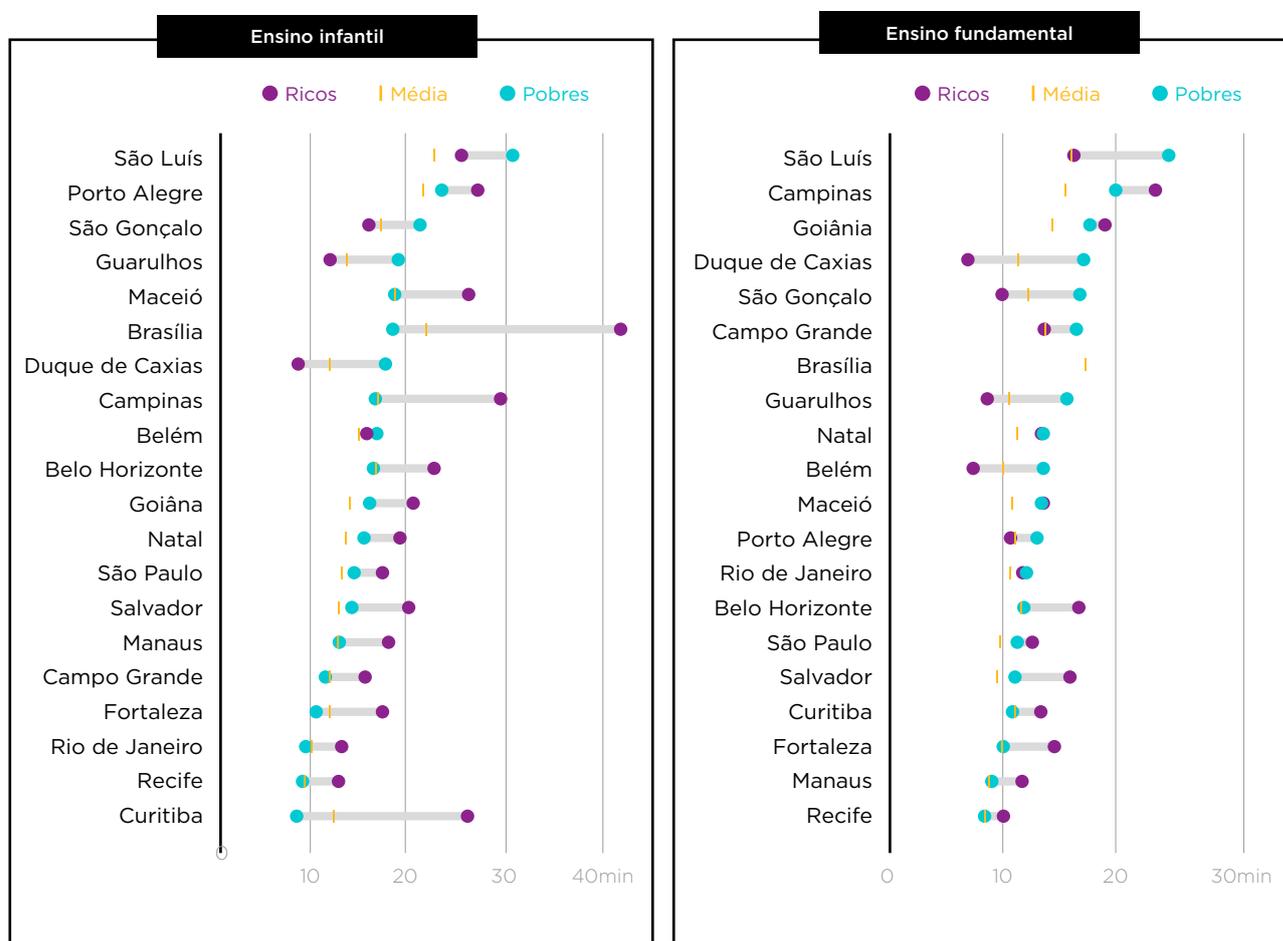
O ACESSO A ESCOLAS PÚBLICAS DE ENSINO FUNDAMENTAL É MAIS RÁPIDO, MAS APRESENTA MAIORES DESIGUALDADES EM RELAÇÃO AO ENSINO INFANTIL

As crianças entre 0 e 5 anos de idade precisam caminhar, em média, entre 10 e 23 minutos para acessar a escola pública de ensino infantil mais próxima de sua casa. Apenas em São Luís (23 min), Brasília (22 min) e Porto Alegre (22 min), o tempo médio até a unidade mais próxima ultrapassa os 20 minutos. Em geral, a população de baixa renda consegue chegar a uma escola pública mais rapidamente do que a população mais rica. Somente em Belém, São Luís, São Gonçalo, Guarulhos e Duque de Caxias, os mais ricos demoram menos tempo para chegar até a unidade mais próxima de casa. Esse resultado indica que as escolas públicas de ensino infantil estão mais próximas da população de baixa renda nas cidades analisadas.

No caso das escolas do ensino fundamental, o tempo médio para acessar uma unidade é, em média, menor. **As crianças entre 6 e 14 anos precisam caminhar em média entre 8 a 16 minutos para chegar até a unidade mais próxima de casa.** Os maiores tempos médio de deslocamento são observados em Brasília (16 min), São Luís (15 min) e Campinas (15 min). **Entretanto, mais cidades apresentam desigualdades entre ricos e pobres.** Em Campo Grande, Porto Alegre, São Luís, São Gonçalo, Belém, Guarulhos e Duque de Caxias, os mais ricos chegam mais rápido na escola pública de ensino fundamental mais próxima de casa do que os mais pobres

TEMPO DE CAMINHADA ATÉ A ESCOLA PÚBLICA DE ENSINO INFANTIL OU FUNDAMENTAL MAIS PRÓXIMA DE CASA

Atenção: gráficos com escalas diferentes



A maior distribuição das escolas públicas de ensino fundamental em relação às escolas de ensino infantil é resultado de uma política pública mais consolidada de universalização do atendimento das crianças entre 6 a 14 anos no sistema educacional obrigatório. Por outro lado, mais cidades apresentam desigualdades entre ricos e pobres no acesso à escola de ensino fundamental.

Por fim, cabe observar que esses dados **não indicam que cidades mais populosas possuem maiores tempos de viagem até as escolas**. Entre as cinco cidades mais populosas do país, apenas Brasília aparece entre as cidades com maior tempo de caminhada para acessar uma escola pública nas duas etapas de ensino. Neste contexto, o **fator determinante para ampliar o acesso e reduzir a desigualdade é uma gestão pública local eficiente na promoção de melhor distribuição territorial das escolas**.

Desigualdade de Cor/Raça

Assim como na análise de acesso às unidades de saúde realizada no [Boletim #6](#), as desigualdades de acesso físico às escolas nas 20 maiores cidades brasileiras aparecem mais acentuadas na avaliação por renda do que nos recortes por cor/raça. Entretanto, diversos outros fatores afetam de forma desigual o acesso e o desempenho de pessoas negras na educação.

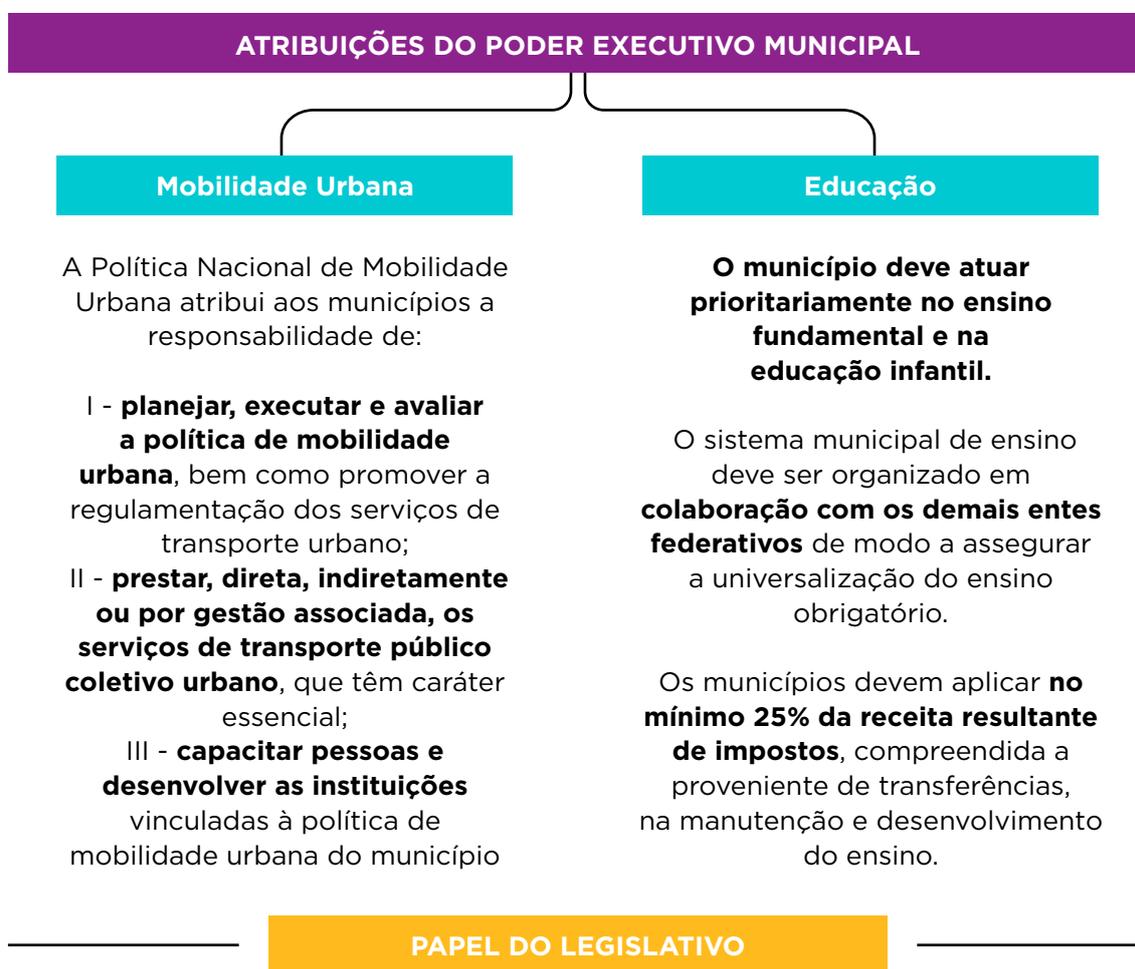
Dados apresentados no [Anuário Brasileiro da Educação Básica 2020](#) apontam que pessoas pretas e pardas possuem menor média de anos de estudos e maiores lacunas de aprendizagem. No relatório [Síntese de Indicadores Sociais de 2019](#), os dados do IBGE apontam que pessoas pretas e pardas possuem maiores taxas de abandono e atraso na educação básica que resultam em menor frequência no ensino superior.



Como enfrentar os problemas apontados?

Atribuições da gestão municipal

O transporte e a educação são direitos sociais assegurados pela Constituição Federal. Cada ente federativo possui responsabilidades diferentes, e as atribuições dos municípios para ambas as políticas são definidas por leis específicas. O poder público municipal possui papel decisivo para enfrentar os desafios destacados neste boletim. Para isso, é importante distinguir as responsabilidades dos poderes executivo e legislativo.



Os vereadores e vereadoras possuem a responsabilidade de **fiscalizar a execução das políticas públicas do poder executivo** nessas áreas, **elaborar e aprovar leis municipais**, destacando-se o papel essencial na **aprovação e fiscalização do orçamento municipal**.

Quais devem ser as prioridades para os próximos gestores municipais?

Neste boletim, destacamos três frentes de atuação prioritárias para os futuros gestores municipais melhorarem as condições de acesso às escolas nas maiores cidades brasileiras:

1 CRIAR ESPAÇOS PÚBLICOS SEGUROS E SAUDÁVEIS NO ENTORNO DAS ESCOLAS

2 ESTIMULAR O USO DA BICICLETA PARA ACESSAR ESCOLAS

3 PROMOVER MELHOR DISTRIBUIÇÃO DE ESCOLAS NO TERRITÓRIO

1. CRIAR ESPAÇOS PÚBLICOS SEGUROS E SAUDÁVEIS NO ENTORNO DAS ESCOLAS

O deslocamento para a escola é majoritariamente realizado por caminhada. Na primeira infância e nos primeiros anos do ensino fundamental, a maioria dos deslocamentos para as escolas é realizado na companhia da família. Os entornos das escolas precisam de atenção para se tornarem ambientes mais seguros e saudáveis, fomentando interações positivas entre crianças e cuidadores que contribuem para o desenvolvimento infantil. Com o início da pandemia da Covid-19, a **ampliação de espaço para que os deslocamentos a pé possam ser realizados com distanciamento social seguro se tornou uma questão essencial de saúde pública.**

Tornar o entorno das escolas mais seguro para quem caminha

As lesões por ocorrências de trânsito estão entre as **principais causas de mortes de crianças entre 5 e 14 anos.** Esses casos podem ser prevenidos com um conjunto coerente de medidas destacadas no **Boletim #2**, que incluem ações para fortalecer o planejamento e a gestão da segurança viária, adequar a infraestrutura com prioridade para proteger pedestres e ciclistas, e promover comportamentos mais seguros.

As intervenções nas vias que contribuem para tornar o ambiente mais seguro devem contemplar uma combinação de ações para promover a redução de velocidades, ampliar calçadas, realizar o tratamento de travessias e assegurar a acessibilidade universal. A implementação dessas medidas deve ser pensada a partir das rotas para as escolas e engajamento com mães, pais e alunos que realizam esses deslocamentos, além dos professores e demais profissionais das escolas.

Alguns materiais de referência podem auxiliar gestores nessas ações, como a aplicação de parâmetros de **caminhabilidade** para avaliação das condições para mobilidade a pé no entorno das escolas. Também podem ser aplicados métodos de engajamento e levantamento das necessidades próximas das escolas, como os realizados na **Cidade do México** e no entorno de corredores de transporte planejados pela **Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU-SP)**.

Destacam-se ainda programas como o **Rota Escolar Segura** criado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP) com o apoio da Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito e Iniciativa Global de Desenho de Ruas (NACTO-GDCI), com colaboração do ITDP Brasil. Esse programa visa reduzir o risco de acidentes de trânsito envolvendo crianças e jovens no trajeto casa-escola e teve seu projeto-piloto implantado no Conjunto Habitacional José Bonifácio em Itaquera, São Paulo.

Iniciativas independentes como a **Liga Peatonal**, no México, que mobiliza a comunidade para **levantar dados de colisões e atropelamentos no trânsito** em trajetos mais utilizados por crianças, são importantes para identificar melhorias que podem ser recomendadas aos governos locais e subsidiar campanhas de informação para pais e público em geral. Além dessas atividades, a liga ainda promove intervenções temporárias no entorno das escolas com apoio de vizinhos e estudantes.



Além de seguros, é importante que os entornos das escolas sejam espaços saudáveis e lúdicos

As ruas e outros espaços públicos no caminho da escola têm importância fundamental para o desenvolvimento das crianças. Uma estrutura de gestão integrada do espaço público é essencial para promover uma atuação mais coordenada do poder público e estimular parcerias com as próprias escolas. Além disso, devem ser consideradas parcerias com a iniciativa privada, organizações da sociedade civil e moradores do entorno que podem participar do aprimoramento e da manutenção da infraestrutura, como calçadas, canteiros, praças, praças, pracinhas, etc.

No caso do entorno das escolas algumas questões possuem maior relevância. A poluição do ar e sonora, por exemplo, afetam de forma desproporcional o desenvolvimento de crianças na primeira infância. Os municípios precisam proteger os ambientes de passagens e permanência das crianças no caminho e no interior das unidades de ensino infantil, promovendo locais mais arborizados e implantando vegetação de pequeno porte para atenuar a poluição. Além de mais limpo, o caminho da escola precisa prever mobiliário urbano para descanso e elementos lúdicos que estimulem a interação entre crianças e cuidadores. Cabe ressaltar que o mobiliário, assim como a vegetação, devem respeitar o espaço de circulação de pedestres e evitar a criação de obstáculos.

Em Boa Vista, a prefeitura criou o programa **Caminho da Primeira Infância**. Implantado no bairro Nova Cidade, o trajeto interliga equipamentos públicos como Unidade Básica de Saúde, o Centro de Referência em Assistência Social (CRAS), escolas, creches e praça com instalações lúdicas e atrativas para aumentar a interação entre pais e filhos. Com esse mesmo intuito, a **prefeitura também implementou painéis lúdicos nos pontos de ônibus** da cidade, facilitando o entretenimento das crianças durante a espera pelo transporte público.

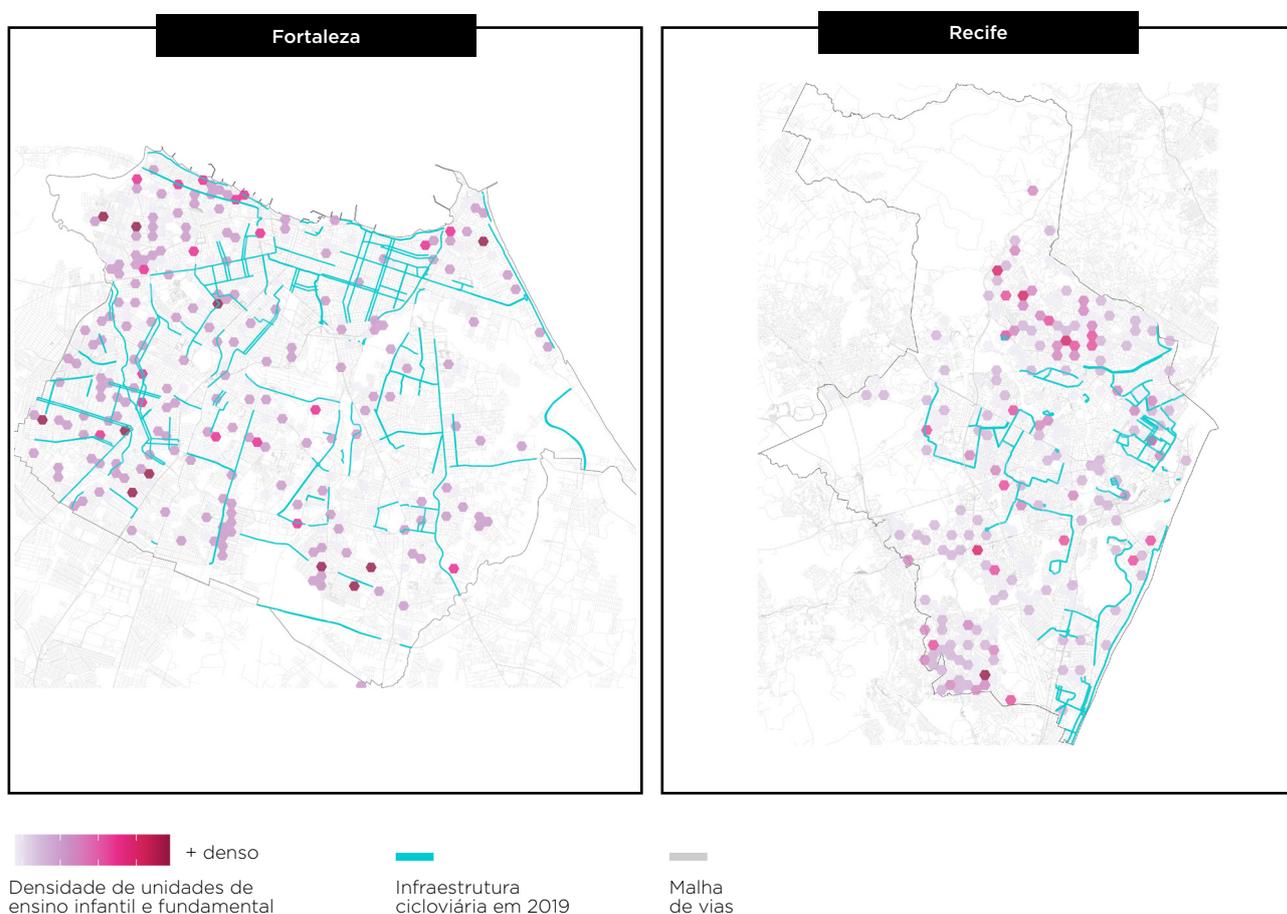
Em São Paulo, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes em conjunto com a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e apoio de empresas privadas iniciou o programa **Territórios Educadores**. A iniciativa inclui o plantio de mudas no entorno das escolas, pinturas para tornar o caminho mais lúdico e intervenções para deixar o trânsito e travessias mais seguros.

2. ESTIMULAR O USO DA BICICLETA PARA ACESSAR ESCOLAS

Nos últimos meses, o uso da bicicleta vem sendo promovido como alternativa para garantir a mobilidade das pessoas com distanciamento social seguro em **diversas cidades do mundo**. As análises de acesso aos **equipamentos de saúde** no Boletim #6 e o acesso às escolas tratado neste documento demonstram que o uso da bicicleta nas maiores cidades brasileiras ainda têm o potencial de reduzir significativamente a quantidade de pessoas que não consegue acessar rapidamente um hospital, posto de saúde ou uma escola.

Entretanto, a bicicleta ainda é percebida como um modo inseguro pela maioria da população em função da violência no trânsito e da falta de infraestrutura. No contexto da pandemia de Covid-19 algumas cidades brasileiras como **Belo Horizonte**, **Fortaleza** e **Porto Alegre** se mobilizaram para implantar novas infraestruturas cicloviárias no momento da pandemia.

Entretanto, mesmo em **capitais em que o percentual da população próxima da infraestrutura cicloviária está entre os mais elevados no contexto brasileiro**, como Fortaleza (36%) e Recife (24%), a cobertura das escolas ainda é baixa. Apenas 36% das escolas de ensino infantil e fundamentais estão próximas da infraestrutura cicloviária em Fortaleza, e 22% no Recife.



Para tornar o uso da bicicleta mais atrativo, é fundamental que ela seja um modo de deslocamento mais seguro. A infraestrutura dedicada é o fator mais apontado pelos ciclistas para estimular maior utilização da bicicleta. Nesse sentido, as cidades brasileiras ainda precisam ampliar de forma significativa a extensão e a distribuição da infraestrutura cicloviária para aumentar tanto a população residente no seu entorno, quanto a cobertura das oportunidades existentes.

Cabe ressaltar que a promoção do uso da bicicleta exige uma série de ações complementares que já foram apresentadas nos **Boletins Mobilidados em Foco #2, #3, #4 e #6**, como a redução de velocidades máximas para tornar o uso da bicicleta mais seguro, a distribuição do sistema de bicicletas compartilhadas no território e a implementação de bicicletários em estações de transporte e nos equipamentos públicos. Também é necessário prever fontes regulares de recursos para financiar o investimento em ciclomobilidade tais como a **taxação de aplicativos de mobilidade** e a ampliação da **cobrança pelo estacionamento no espaço público** e sobre a circulação de veículos poluentes

Além dessas medidas, também destacam-se iniciativas que buscam estimular o uso da bicicleta para os deslocamentos escolares. Uma delas é a distribuição de bicicletas para crianças e jovens de famílias de baixa renda ou que moram mais distantes das escolas, que podem inclusive se beneficiar de apoio federal via programas como o **Caminho da Escola**. Também é necessário prever ações educativas para o uso da bicicleta no trajeto de casa para escola, como o programa de capacitação promovido pelas prefeituras de **Bogotá** e **Pamplona**, ou ainda o trabalho realizado por professores voluntários do projeto **Bicicleta na Escola** em Florianópolis.

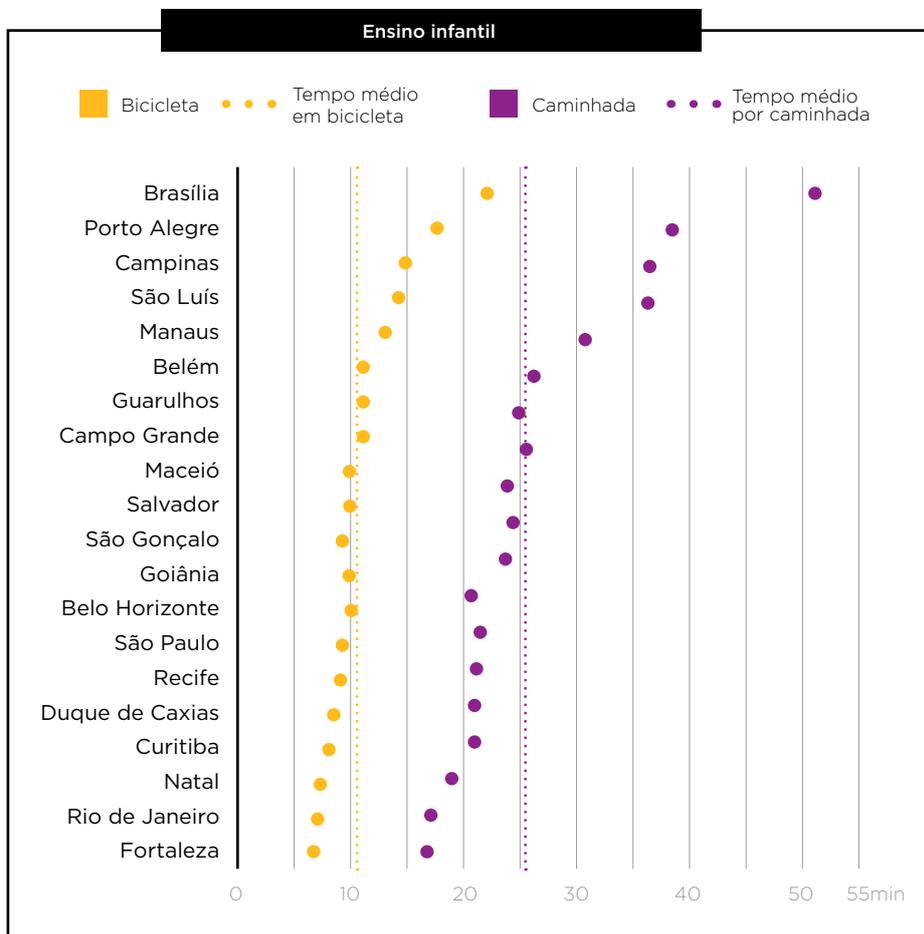


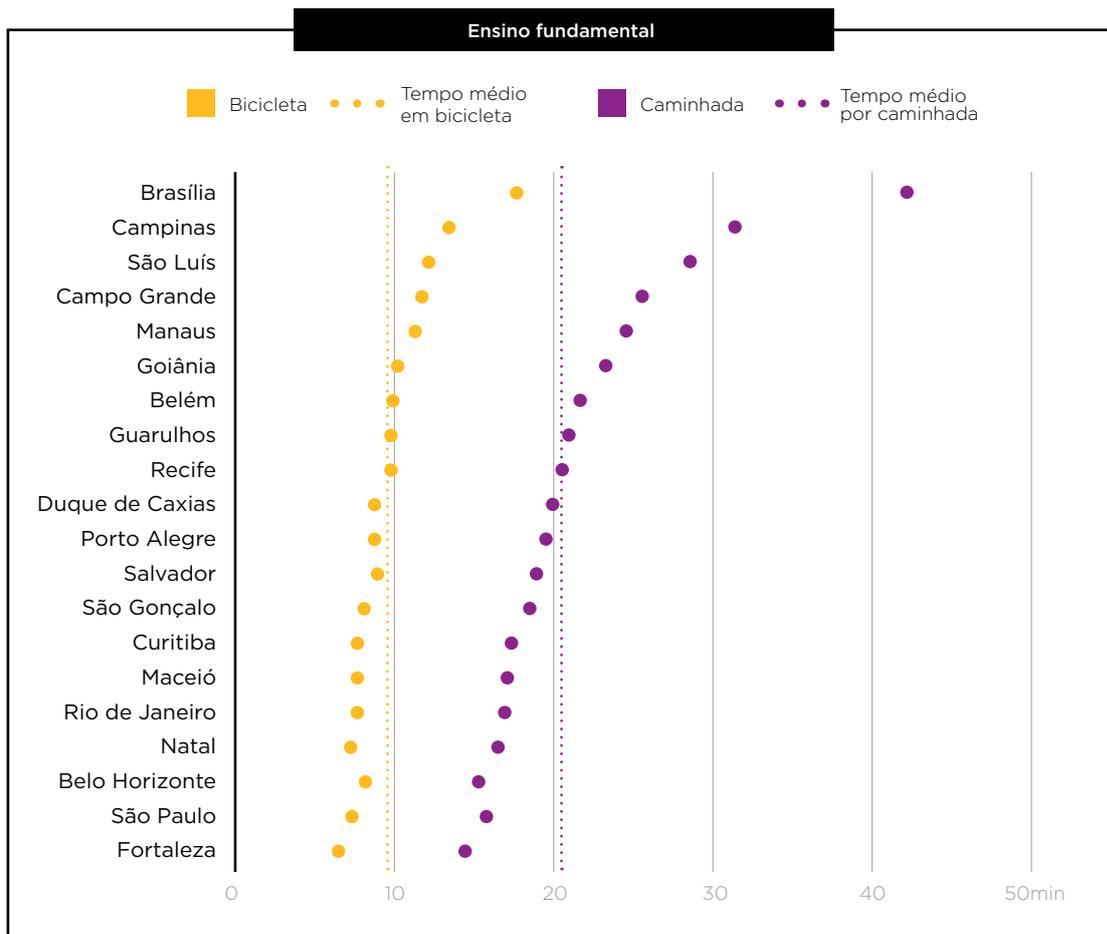
Fonte: Prefeitura de Fortaleza

3. PROMOVER MELHOR DISTRIBUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS NO TERRITÓRIO

Para ampliar o acesso a oportunidades, é fundamental repensar o modelo de desenvolvimento urbano de forma a descentralizar os serviços essenciais e principais equipamentos nas cidades. Os dados analisados neste boletim demonstram que o tamanho das cidades possui pouca relevância no tempo médio de deslocamento até as escolas mais próximas. Das cinco maiores cidades brasileiras (São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Salvador, Fortaleza e Belo Horizonte), apenas em Brasília o tempo necessário para chegar até escolas de ensino infantil ou fundamental mais próximas de casa está entre os piores casos identificados.

TEMPO MÉDIO ATÉ ESCOLA MAIS PRÓXIMA DE CASA POR MODO





A integração entre planejamento de transporte e uso do solo já era uma questão determinante para enfrentar a **emergência climática**. No contexto atual, distribuir oportunidades e abrir espaço para modos ativos se tornou ainda mais urgente para reduzir os riscos de novas epidemias e garantir a possibilidade de deslocamento seguro para a maior parte da população que não possui recursos para o uso diário de modos individuais.

Os debates e planos para tornar as cidades mais compactas, com uso misto e maior distribuição de oportunidades no território vêm se tornando prioridade para prefeitas e prefeitos no mundo inteiro. Em sua campanha para reeleição à prefeitura de Paris, Anne Hidalgo estabeleceu como **um de seus principais compromissos promover o acesso a empregos, serviços médicos, escolas, mercados e lazer a todos os habitantes em até 15 minutos de suas casas**. A **cidade de 15 minutos também é um dos pontos centrais da agenda de prefeitos que fazem parte da rede C40**. Iniciativas similares podem ser encontradas em planos da região metropolitana de **Sydney**, em que o objetivo é criar uma cidade de 30 minutos, em **Melbourne** onde o objetivo é criar bairros de 20 minutos, e de **Cingapura** em que o objetivo é que 90% das viagens nos horários de pico não ultrapasse 45 minutos.

Transformar as cidades na proporção necessária para mudar o acesso a oportunidades exige esforços de planejamento urbano integrado que agreguem diversos departamentos da gestão pública municipal e, no caso de muitas cidades, coordenação metropolitana. A mobilidade é uma atividade meio que permite o deslocamento para acessar empregos, serviços, equipamentos e áreas de lazer no território cuja distribuição é determinada por políticas de desenvolvimento urbano, emprego, saúde, educação e cultura. É fundamental que as cidades desenvolvam estruturas de governança que integrem os diversos setores para garantir coerência aos instrumentos de planejamento urbano e nortear as decisões da gestão pública.

Alguns exemplos de legislação e iniciativas brasileiras que vão neste sentido podem ser encontradas no [Guia de implementação de políticas e projetos de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável \(DOTS\)](#), como as diretrizes para adensamento e uso misto no entorno de corredores de transporte previstos do plano diretor de São Paulo, a proposta de Operação Urbana Consorciada no entorno de corredores de transporte em Belo Horizonte ou, mais recentemente, a [alteração do código de obras do Rio de Janeiro](#) que estabelece um número máximo de vagas de estacionamento em edificações situadas em um raio de distância de até oitocentos metros de estações de transporte de média e alta capacidade.



MOBILIDADES
em foco