

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTE E COMUNICAÇÃO
ARQUITETURA E URBANISMO

MATHEUS VINÍCIUS SABINO DE BARROS



The title is presented in two lines. The top line, 'C@CIDADE', features a solid white font where the '@' symbol is replaced by a target icon. Silhouettes of a girl jumping, a boy swinging, and a boy riding a tricycle are integrated with the letters. The bottom line, 'BRINCOANTE', is rendered in a dashed white font. Silhouettes of a boy riding a tricycle, a girl jumping, and a boy riding a tricycle are integrated with the letters.

ANTEPROJETO NO BAIRRO DAS GRAÇAS DE UM PASSEIO URBANO
ATRAENTE E SEGURO PARA CRIANÇAS NO ENTORNO IMEDIATO DE ESCOLAS

RECIFE
2024

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTE E COMUNICAÇÃO
ARQUITETURA E URBANISMO



The title 'CIDADE BRINCOANTE' is presented in two lines. The top line, 'CIDADE', features solid pink letters with a black silhouette of a girl jumping over the 'C', a boy swinging on a swing set over the 'D', and a boy on a bicycle over the 'E'. The bottom line, 'BRINCOANTE', features dashed pink letters with a black silhouette of a boy on a bicycle over the 'B', a girl jumping over the 'O', and a boy on a bicycle over the 'E'.

ANTEPROJETO NO BAIRRO DAS GRAÇAS DE UM PASSEIO URBANO LÚDICO
SEGURO E AUTÔNOMO PARA CRIANÇAS NO ENTORNO IMEDIATO DE ESCOLAS

Trabalho de Graduação
apresentado ao Departamento de
Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Federal de Pernambuco,
Centro de Arte e Comunicação, como
requisito para a obtenção do Título de
Bacharel em Arquitetura & Urbanismo
pela Universidade Federal de
Pernambuco (UFPE), sob orientação da
Professora Dayse Luckwü Martins.

MATHEUS VINÍCIUS SABINO DE BARROS
ORIENTADORA: DAYSE LUCKWÜ MARTINS

RECIFE
2024

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do programa de geração automática do SIB/UFPE

Barros, Matheus Vinícius Sabino de.

Cidade brincante: Anteprojeto no Bairro das Graças de um passeio urbano
lúdico, seguro e autônomo para crianças no entorno imediato de escolas /
Matheus Vinícius Sabino de Barros. - Recife, 2024.

94 : il., tab.

Orientador(a): Dayse Luckwü Martins

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de
Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Arquitetura e Urbanismo -
Bacharelado, 2024.

Inclui referências.

1. Cidade Brincante. 2. Ludicidade. 3. Segurança. 4. Autonomia. 5. Espaços
Públicos. 6. Infância. I. Martins, Dayse Luckwü. (Orientação). II. Título.

720 CDD (22.ed.)

AGRADECIMENTOS

Queria agradecer àqueles que estiveram comigo em cada momento desse curso, seja sorrindo, chorando e, principalmente, apoiando uns aos outros. A eles que compuseram o GE09: Marina, Elisa, Raquel, Gustavo; e os que compuseram o GE02: Amanda, Ana, Júlia, João, Eduarda e Luís.

Agradecer à toda equipe que esteve comigo na EMLURB (Rafaela, Aline, Julianna, Amy e Gino) e me apresentaram durante o processo das Praças da Primeira Infância do Recife o conceito deste TC “A Cidade Brincante” e de que me lembram de que podemos, sim, construir um lugar melhor para todas as crianças.

Agradeço também as minhas orientadoras nesse percurso: Juliana, que me acompanhou e incentivou durante os 7º e 8º períodos, fazendo-me ter a certeza de minha paixão por Urbanismo, e que engravidou durante o processo, espero que esse TC possa influenciar de alguma forma, uma cidade melhor para seu filho; e Dayse, pela orientação, cuidado e motivação que tiveram comigo em momentos difíceis para mim.

Aos meus pequenos, Pippo, Tizi e Fede, que foram o meu refúgio durante o meu programa de Au Pair na Alemanha, os quais desta forma, a minha esperança e motivação no início da Pandemia do COVID-19.

Aos meus melhores amigos, Bruna, Isaac, Peu e Paulo, responsáveis por me reanimarem durante a minha depressão e crises de ansiedade.

Agradeço a minha família, pais e irmãos.

Agradeço, em memória, a minha Tia Rosa.

Por fim, a essa criança que sempre continuou a existir dentro de mim, mas que muitas vezes tive que fingir que ela não existia, pois, o mundo precisava que fosse um adulto sério que não estivesse imerso em mundo onde tudo é lúdico e uma eterna brincadeira.

EPÍGRAFE

“

A criança que eu fui um dia mora
Dentro desse adulto que eu me tornei
Na mesma gaveta onde eu guardo os
“Para de sonhar, leva a vida a sério”
E ela representa tudo o que eu quis ser um dia
Mas, parei de sonhar e levei a vida a sério
Sim, exatamente como me disseram pra fazer
Mas ao contrário de mim, ela nunca desiste
Ela insiste em me fazer sorrir
Essa criança não marcou hora
Na minha agenda lotada de desculpas
Não pediu licença,
Simplesmente abriu a porta e veio me visitar
E como quem fala
Ei, você não tá mais de castigo
Ela me olhou e disse a coisa mais séria que eu já ouvi
Você quer brincar comigo?”

A CRIANÇA QUE EU FUI UM DIA
(REVERB POESIA, 2017)

RESUMO

Com o tema “CIDADE BRINCANTE: Anteprojeto no Bairro das Graças de um Passeio Urbano lúdico, seguro e autônomo para crianças no entorno imediato de escolas”, o presente trabalho tem como objetivo o desenvolvimento de um Anteprojeto para um passeio urbano no entorno imediato dos Colégios Marista São Luís, Agnes e Solar da Criança situados no bairro das Graças, no Recife/PE. A partir do propósito de incentivar as crianças a vivenciarem nossas calçadas e ruas, de uma forma lúdica, segura e autônoma, se propõe, também, a uma reflexão sobre como estamos construindo nossas cidades onde não nos divertimos, nem, muito menos, nos sentimos seguros em caminhar e vivenciar a tal se não tivermos em locais fechados ou cercados. Para tanto, as informações apresentadas ao longo deste trabalho foram obtidas a partir de visitas ao bairro da área de estudo, seguida da revisão bibliográfica dos principais autores acerca de assuntos e perspectivas em diálogos transdisciplinares, a exemplos dos autores D. W. Winnicott, Jane Jacobs, Huizinga, Aldo van Eyke, entre outros que fortalecem a linha de pensamento sobre o tema da Cidade Brincante de Bernhard Meyer, tornando, assim possível, o desenvolvimento do Anteprojeto de quatro trechos propositivos, a partir da compreensão acerca da ludicidade, segurança e autonomia na cidade, para melhor vivência das crianças ao percorrerem os passeios urbanos.

Palavras-chaves: Cidade Brincante; Ludicidade; Segurança; Autonomia; Espaços Públicos; Infância.

ABSTRACT

With the theme “PLAYFUL CITY: Preliminary Project in the Graças’s neighborhood of a Playful, Safe and Independent Urban Promenade for Children in the Immediate Surroundings of Schools”, this work aims to develop a preliminary project for an urban promenade in the immediate surroundings of the Marista São Luís, Agnes and Solar da Criança Schools located in the Graças neighborhood, in Recife/PE. Based on the purpose of encouraging children to experience our sidewalks and streets in a playful, safe and autonomous way, it also proposes a reflection on how we are building our cities where we do not have fun, much less feel safe walking and experiencing such if we are not in closed or fenced spaces. To this end, the information presented throughout this work was obtained from visits to the neighborhood in the study area, followed by a bibliographic review of the main authors on subjects and perspectives in transdisciplinary dialogues, such as authors D. W. Winnicott, Jane Jacobs, Huizinga, Aldo van Eyke, among others who strengthen the line of thought on the theme of Bernhard Meyer’s Playful City, thus making it possible to develop the preliminary project of four propositional sections based on the understanding of playfulness, safety and autonomy in the city for a better experience for children when walking along urban sidewalks.

Keywords: Playing City; Playfulness; Security; Autonomy; Public spaces; Infancy.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

IMAGEM 01 – *Affordance* no Design da Interface do usuário
IMAGEM 02 – Brincadeiras de Crianças
IMAGEM 03 – Companheiro do Caminho
IMAGEM 04 – Mundo das Crianças
IMAGEM 05 – Placa na Rua de Brincar
IMAGEM 06 – Rua Lacerda Franco (Antes)
IMAGEM 07 – Rua Lacerda Franco (Depois)
IMAGEM 08 – Brincadeiras em Ruas de Brincar
IMAGEM 09 – Praça da Primeira Infância
IMAGEM 10 – Planta do Trecho C / Da Ponte da Torre à Ponte da Capunga
IMAGEM 11 – Lixeiro do Parque das Graças
IMAGEM 12 – Brinquedo Trepá-trepá no Parque das Graças
IMAGEM 13 – Calçada com Balizadores no Parque das Graças
IMAGEM 14 – Localização Bairro das Graças
IMAGEM 15 – Playground Parque da Jaqueira
IMAGEM 16 – Mapa de Áreas Verdes & Principais Aglomeradas de Vegetações
IMAGEM 17 – Meios de Deslocamento até as Escolas
IMAGEM 18 – Mapa dos Colégios e Escolas do Bairro das Graças
IMAGEM 19 – Crianças indo à Escola
IMAGEM 20 – Campo de Visão de uma Criança em relação à um Adulto
IMAGEM 21 – Muros das Escolas
IMAGEM 22 – Mapa do Recorte, localização da Av. Rui Barbosa
IMAGEM 23 – Revestimentos das Calçadas da Av. Rui Barbosa
IMAGEM 24 – Casa Solar, Museu do Estado de Pernambuco
IMAGEM 25 – Corte Viário da Av. Rui Barbosa
IMAGEM 26 – Mapa do Recorte, localização da Rua Amélia
IMAGEM 27 – Oitizeiros na Rua Amélia
IMAGEM 28 – Parada de Ônibus da Rua Amélia
IMAGEM 29 – Lixeira da Rua Amélia
IMAGEM 30 – Corte Viário da Rua Amélia
IMAGEM 31 – Mapa de Recorte, localização da Rua Esmeraldino Bandeira

IMAGEM 32 – Antiga Fachada de Casa de esquina na Rua Esmeraldino Bandeira
IMAGEM 33 – Programa “Tá Aprumado” na Rua Esmeraldino Bandeira
IMAGEM 34 – Corte Viário da Rua Esmeraldino Bandeira
IMAGEM 35 – Mapa de Recorte, localização da Rua Jornalista Esmaragdo

Marroquim

IMAGEM 36 – Garoto caminhando sobre o banco
IMAGEM 37 – Corte Viário da Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim
IMAGEM 38 – Mapa de Recorte, localização da Rua Senador Alberto Paiva
IMAGEM 39 – Praça Murro na Árvore e a sua Parada de Ônibus mais ao fundo
IMAGEM 40 – Corte Viário da Rua Senador Alberto Paiva
IMAGEM 41 – Mapa de Recorte, localização da Rua Souza de Andrade
IMAGEM 42 – Rua Souza de Andrade durante a semana
IMAGEM 43 – Rua Souza de Andrade durante o fim de semana
IMAGEM 44 – Feira Agroecológica à noite da sexta
IMAGEM 45 – Corte Viário da Rua Souza de Andrade
IMAGEM 46 – Prefeito, não queremos escorregadores e balanços, queremos a cidade!
IMAGEM 47 – Mapa dos Trechos de Estudo
IMAGEM 48 – Trecho 01 – Extensão do Parque das Graças
IMAGEM 49 – Trecho do Projeto do Parque das Graças
IMAGEM 50 – Lanchonete Bugaloo
IMAGEM 51 – Toyolex Toyota
IMAGEM 52 – Estudo do Zoneamento atual
IMAGEM 53 – Estudo Proposto de Zoneamento do Trecho 01
IMAGEM 54 – Projeto do Trecho 01 – Extensão do Parque das Graças
IMAGEM 55 – Árvore Frondosa na Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim
IMAGEM 56 – Trecho 01 – Isometria A
IMAGEM 57 – Trecho 01 – Isometria B
IMAGEM 58 – Trecho 01 – Isometria C
IMAGEM 59 – Trecho 02 – Museu do Estado de Pernambuco (MEPE)
IMAGEM 60 – Casa Solar, atual Museu do Estado de Pernambuco
IMAGEM 61 – Estacionamento do Museu
IMAGEM 62 – Museu do Estado de Pernambuco (MEPE)

IMAGEM 63 – Clandestino Café

IMAGEM 64 – Parque Biblioteca de Medellín

IMAGEM 65 – Zoneamento do Trecho 02 - Atual

IMAGEM 66 – Zoneamento do Trecho 02 - Proposto

IMAGEM 67 – Trecho 02 – O Anteprojeto

IMAGEM 68 – Projeto dos Pergolados do Trecho 02

IMAGEM 69 – Fonte de Água do MEPE

IMAGEM 70 – Playground de Aldo Van Eyck

IMAGEM 71 – Trecho 02 – Isometria A

IMAGEM 72 – Trecho 02 – Isometria B

IMAGEM 73 – Trecho 03 – Rua Souza de Andrade

IMAGEM 74 – Barraca do Seu Zé

IMAGEM 75 – Zoneamento Trecho 03 - Atual

IMAGEM 76 – Layout da Feira Agroecológica

IMAGEM 77 – Trecho 03 – O Anteprojeto

IMAGEM 78 – Visão dos Pontos em relação ao Bicicletário

IMAGEM 79 – Antigo Terreno baldio transformado em uma Praça de

Alimentação

IMAGEM 80 – Pintura Artística em um Muro no Parque das Graças

IMAGEM 81 – Trecho 03 – Isometria A

IMAGEM 82 – Trecho 03 – Isometria B

IMAGEM 83 – Trecho 04 – Boulevard das Amélias

IMAGEM 84 – Rua do Príncipe sem o Projeto Calçada Legal

IMAGEM 85 – Rua do Príncipe com o Projeto Calçada Legal

IMAGEM 86 – Zoneamento do Trecho 04 - Atual

IMAGEM 87 – Trecho 04 – O Anteprojeto

IMAGEM 88 – Trecho 04 – Isometria A

IMAGEM 89 – O Anteprojeto

IMAGEM 90 – “Desculpe pela perturbação, estamos brincando por você”

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - GRIESHEIM

TABELA 2 - JUNDIAÍ

TABELA 3 - RECIFE

TABELA 4 - SÍNTESE

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Datasus - Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde do Brasil

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MEPE - Museu do Estado de Pernambuco

NACC - Núcleo de Apoio à Criança com Câncer

ONU - Organização das Nações Unidas

RPA - Região Político Administrativa

SDECTI - Secretaria de Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação

SEPE - Secretaria Executiva de Projetos Especiais

UFPE - Universidade Federal de Pernambuco

UNICAP - Universidade Católica de Pernambuco

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
CAPÍTULO 01: A Cidade Brincante.....	15
1.1 Ludicidade	17
1.2 Segurança.....	18
1.3 Autonomia.....	19
CAPÍTULO 02: Estudos Correlatos	21
2.1 Griesheim (Internacional).....	21
2.2 Jundiá (Nacional)	23
2.2.1 Mundo das Crianças	23
2.2.2 Ruas de Brincar.....	23
2.3 Recife (Local)	26
2.3.1 Praças da Infância.....	26
2.3.2 Parque Capibaribe	27
CAPÍTULO 03: Diagnóstico e Contextualização do Objeto de Estudo.....	30
3.1 Análise: Escala do Bairro	31
3.2 Análise: Escala da Rua.....	35
3.2.1 Av. Rui Barbosa	35
3.2.2 Rua Amélia	38
3.2.3 Rua Esmeraldino Bandeira.....	41
3.2.4 Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim	44
3.2.5 Rua Senador Alberto Paiva	47
3.2.6 Rua Souza de Andrade.....	49
CAPÍTULO 04: O Anteprojeto	52
4.1 Trecho 01 – Extensão do Parque das Graças	56
4.1.1 Memorial Descritivo	56
4.1.2 O Zoneamento	57
4.1.3 A Proposta	60
4.2 Trecho 02 – Museu do Estado de Pernambuco (MEPE).....	66
4.2.1 Memorial Descritivo.....	66
4.2.2 O Zoneamento	68
4.2.3 O Anteprojeto	71
4.3 Trecho 03 – Rua Souza de Andrade.....	76
4.3.1 Memorial Descritivo	76
4.3.2 O Zoneamento	76
4.3.3 O Anteprojeto.....	80
4.4 Trecho 04 – Boulevard das Amélias.....	85
4.4.1 Memorial Descritivo	85
4.4.2 O Zoneamento.....	86
4.4.3 O Anteprojeto.....	89
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	92
REFERÊNCIAS	93

INTRODUÇÃO

Por muito tempo, a criança fora considerada em seus primeiros anos de vida “um animal de divertimento dos adultos”, um ser sem identidade própria. Em síntese, a criança não chegava a sair de uma espécie de anonimato. (Ariès, 1981). Com base nisso, Philippe Ariès considera a infância como conceito socialmente construído, no mundo ocidental, apenas na modernidade, só vindo a desenvolver certa importância quando a criança conseguisse realizar trabalhos semelhantes àqueles desempenhados pelos adultos. Enquanto isso, eram considerados adultos imperfeitos, sem capacidade de gerar valor econômico, apenas emocional (Heywood, 2004). Já Colin Heywood relata que foi “Somente em épocas comparativamente recentes [a partir do século XIX] veio a surgir um sentimento de que as crianças são especiais e diferentes, e, portanto, dignas de ser estudadas por si só” (Heywood, 2004, p.10). Mas, ainda assim, pouco se foi construído acerca de um urbanismo pensado na perspectiva da criança e em seus interesses.

As teorias vigentes de um urbanismo ortodoxo e modernista, em que se valorizava os veículos motorizados, negavam a calçada – local de pessoas – e conseqüentemente seus públicos vulneráveis, mulheres, idosos e crianças, o que terminou, afinal, por construir uma segregação entre rua e espaços livres, sendo, esses últimos, idealmente projetados para serem seguros, mas que provaram-se ser o oposto: ambiente de violência constante que não supriam as necessidades do ser humano por falta dos “olhos da rua” (Jacobs, 1961).

A partir disso, vale ressaltar que Jane Jacobs foi uma das primeiras a externar essas preocupações em seu livro “Morte e Vida das Grandes Cidades” (1961) espacializando sua crítica através da cidade de Nova Iorque. Entretanto, essa realidade por muitas vezes chegou a outros lugares do mundo, não se restringindo ao contexto americano, tendo críticos assíduos como o dinamarquês Jan Gehl, mas foi só na Alemanha que ganhou força a ideia de um planejamento que fosse focado

em reurbanizar as cidades sob uma ótica mais inclusiva para a criança, sendo essa reconhecida não apenas como indivíduo de desejos e subjetividades, mas como também necessitado de cuidados diferenciados das demais pessoas. Esse conceito ficou conhecido através do professor da Universidade Protestante de Ciências Aplicadas de Darmstadt em planejamento social, Bernhard Meyer, como “A Cidade Brincante”¹ (2009).

Trazendo essa premissa da Cidade Brincante, a *Rede Urban95* chegou ao Brasil através da Fundação Bernard van Leer e do Instituto Cidades Sustentáveis. Enrique Peñalosa, Prefeito de Bogotá, Colômbia, sugere, dessa forma, que as crianças “[...] são um tipo de indicador. Se podemos construir uma cidade bem-sucedida para elas, teremos uma cidade bem-sucedida para todas as pessoas” (Peñalosa, 2013). Esse pensamento se tornou a questão chave dessa iniciativa, apoiando assim os municípios a organizarem um planejamento e gestão de forma multidisciplinar. Atualmente, em uma rede de vinte e sete municípios, destacam-se as cidades de São Paulo/SP, Boa Vista/RR e Recife/PE como cidades-respostas para esse novo olhar de planejamento.

Em concordância a esses investimentos, elaborou-se o *Primeiro Plano Decenal para a Primeira Infância do Recife 2020-2030*. Em sua justificativa, o plano trouxe fortemente o argumento da Equação de Heckman² de que a primeira infância deve ser a maior prioridade da cidade, afinal o investimento nessa fase é a que mais produz retorno em termos de capital humano³.

Um dos principais passos dados pelos municípios em relação a um novo desenho urbano foi instituir uma série de princípios para a remodelação das praças, voltando-as para a infância. Entretanto, este trabalho parte das afirmações e questionamentos de diversos autores sobre o passeio urbano como principal espaço de vivência e recreação para as crianças. Como afirma Jacobs:

É inútil tentar esquivar-se da questão da insegurança urbana tentando tornar mais seguros outros elementos da localidade, como pátios internos ou áreas de recreação cercadas. Por definição, mas uma vez, as cidades devem ocupar-se de boa parte da incumbência de lidar com desconhecidos, já que é por elas que eles transitam. (...) Além do mais, nenhuma pessoa normal pode passar a vida

¹ Em alemão “Die beispielbare Stadt”, termo apresentado pela primeira vez seu livro “Die beispielbare Stadt: Die Rückeroberung des öffentlichen Raumes (Berichte aus der Pädagogik), 2009.

² James Heckman ganhador do Prêmio Nobel de Ciência Econômica dos anos 2000.

³ Capital humano é o conjunto de conhecimento, habilidades e atitudes que favorecem a realização de trabalho de modo a produzir valor econômico. São os atributos adquiridos por um trabalhador por meio da educação, perícia e experiência.

numa redoma, e aí se incluem as crianças. Todos precisam usar as ruas” (Jacobs, 1961, p. 34).

Ressalta-se também, por Mascaró (2005), que pequenas praças independentes e espaços públicos integrados aos quarteirões são a opção mais recomendada financeiramente, além de abranger um maior número de raio de influência⁴. Já Meyer (2020), demonstra o pensamento dos adultos, os quais acreditam que praças e parquinhos seriam a chave para as crianças brincarem e encontrarem os amigos. Neste sentido, faz-se o seguinte questionamento: onde estariam os demais espaços da cidade nessa experiência lúdica, segura e autônoma no desenvolvimento delas?

Atrelado à carência desses locais que proporcionariam a expressão e o desenvolvimento das crianças, percebe-se que no Brasil os sinistros⁵ de trânsito são a principal causa de morte em indivíduos de 0 (zero) a 14 anos, faixa etária considerada como infância. Destaca-se o fato de quase 53% desse público se encontravam dentro dos veículos, enquanto 27% ocupavam o papel de pedestre (Datusus⁶/2018). É inquestionável a emergência de ações mitigadoras desses dados, mas como se pode projetar uma cidade para crianças, quando se vive em um país em que ainda é construído para carros? Meyer retoma:

O número crescente de carros vem tomando o espaço da rua dedicado aos pedestres. Os terrenos e edifícios também se fecham cada vez mais para as ruas, com cercas e muros que limitam o olhar de dentro para fora e de fora para dentro. As crianças, além de não possuírem uma visão geral do seu entorno, estão tendo menos insights⁷. (Meyer; Zimmermann, 2020. p. 19).

Diante desse processo, para esse trabalho foi adotado como objeto de estudo um bairro do Recife, cidade de urbanização acelerada e desordenada, que fosse permeado por grandes escolas, houvesse passado por um processo de urbanização que priorizou o uso dos automóveis em decorrência da população vigente, classe média/alta – principais detentores desses veículos – assim como um crescente desejo pelo cercado em suas áreas livres.

⁴ Áreas afetadas direta ou indiretamente pelos impactos positivos ou negativos, decorrentes de um ponto central.

⁵ Diferente de acidente, sinistro está vinculado à constância.

⁶ Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde do Brasil.

Foi-se escolhido, apoiado nisso, o bairro das Graças, que conta com uma gama diversificada de escolas, sendo as maiores e de renomes, o Colégio Marista São Luís, Colégio Damas e Colégio Presbiteriano Mackenzie Agnes, que são cortadas por ruas e avenidas de tráfego muito intenso como a Avenida Conselheiro Rosa & Silva, Avenida Rui Barbosa e Rua do Futuro.

Portanto, este trabalho, tem por objetivos:

Objetivo Geral

Desenvolver um Anteprojeto de um Passeio Urbano no entorno imediato de escolas no Bairro das Graças em Recife-PE, à luz do conceito “Cidade Brincante” de Bernhard Meyer.

Objetivos Específicos

Caracterizar a “Cidade Brincante” de Bernhard Meyer através dos conceitos de Ludicidade, Segurança e Autonomia, correlacionando-os especialmente com o entorno de escolas em seu papel no desenvolvimento físico e social da criança;

Elaborar um estudo analítico do Bairro das Graças através dos dados socioespaciais, comparando-os com os Estudo de Caso de âmbito internacional (Griesheim – Alemanha), nacional (Jundiaí – São Paulo) e local (Parque Capibaribe – Recife), a fim de encontrar padrões e critérios norteadores para a proposta urbanística;

Propor um passeio urbano no entorno imediato das Escolas da área de intervenção, através de uma rede de conectividade entres espaços e infraestrutura urbana, a qual proporcione às crianças um trajeto lúdico, seguro e atraente, para que possam, em seu dia a dia, percorrê-lo a pé ou através de meios de transportes alternativos.

⁷ Para Meyer *insights* seriam uma compreensão intuitiva ou uma nova perspectiva sobre algo, como em sua própria exemplificação: “A identificação particular que as pessoas fazem de cada lugar vem sendo perdida, assim como a orientação a partir dessas características observadas por elas - “depois de tal árvore ou fissura de uma calçada, sei que falta tanto tempo até chegar ao ponto que preciso”.

Neste contexto, os objetivos definem a estrutura do trabalho, o qual se divide em três capítulos principais:

No **Capítulo 01 - A Cidade Brincante**, como forma de embasar a proposta, foca na caracterização da “Cidade Brincante”, em principal no que é de fato brincar e nas três condições primordiais para que o meio urbano possa atender a este conceito. Divide-se em subcapítulos, sendo eles: o de *Ludicidade*, referente ao prazer de quem se envolve com alguma atividade; *Segurança*, relativo à condição de se estar livre de perigos; e *Autonomia*, no tocante à capacidade de a criança nutrir responsabilidade, a partir de seus limites e capacidades, a fim de desenvolver sua independência.

Já o **Capítulo 02 - Estudos Correlatos & Metodologia** contém os estudos correlatos em escalas territoriais diferentes, seguindo como guia o pensamento de Bernhard Meyer sobre a Cidade Brincante e a sua concepção na cidade de Griesheim na Alemanha, refletindo como esse conceito está sendo traduzido no Brasil nas cidades consideradas chaves, como em Jundiá e na própria cidade do Recife.

Percebendo o estado atual do planejamento urbano e deste conceito, o **Capítulo 03 - Estudos Correlatos & Metodologia** desenvolve uma compreensão acerca do bairro das Graças, em suas características sociais, de desenho urbano e vulnerabilidades, através da confecção de mapas, visitas a campo, observando, de forma neutra, o comportamento das crianças em suas ações e desejos de interação com o seu entorno, além de comparações críticas com os estudos de caso.

Por último, o **Capítulo 04 - O Anteprojeto** culmina na construção da narrativa argumentativa e de desenho urbanístico de um plano geral para o entorno imediato das escolas do bairro, destrinchando em recortes, a nível de Anteprojeto, os trechos mais exemplares, tendo como produtos desenhos técnicos e demais representações gráficas necessárias para melhor compreensão da proposta.

Desta forma, pretende-se, por meio deste trabalho, demonstrar meios alternativos de se projetar e pensar a cidade, tirando o foco de um urbanismo centrado nos veículos motorizados, traçando soluções criativas que estimulem a presença da criança no espaço urbano.

CAPÍTULO 01: A Cidade Brincante

priorizou as ruas apenas para a passagem dos carros (Meyer; Zimmermann, 2020. p. 6)

O desaparecimento gradual e muitas vezes despercebido dos espaços públicos para crianças, através de uma falta de investimento ao longo do tempo, evidencia a perda de qualidades que agora estão sendo reconhecidas como essenciais. Nas grandes cidades, é cada vez mais incomum ver crianças brincando nas ruas, frequentando parques ou praças durante sua rotina semanal, ou simplesmente caminhando. Uma consultoria⁸ realizada em municípios alemães revelou que as crianças frequentemente classificam as ruas como “chatas” e “entediantes”, pois seus trajetos são limitados entre as paredes da casa e do carro, além de que, quando andam nas ruas não há atrativos, apenas os pavimentos considerados por elas como “monótonos”.

A Cidade Brincante surge, dessa maneira, como uma resposta essencial às cicatrizes deixadas por esse planejamento urbano voltado para interesses de um capitalismo imediatista, alheio às necessidades e vivências das crianças. Esse modelo de urbanismo, centrado na funcionalidade das vias para veículos e na priorização do ambiente privado, resultou em espaços urbanos desprovidos de vitalidade e adequação às demandas infantis. Nesse contexto, a cidade brincante propõe uma reconexão com as crianças e com sua forma única de interagir e explorar o ambiente ao seu redor, conforme destacado abaixo pelo pedagogo alemão Bernhard Meyer:

A cidade brincante é aquela que recupera seus espaços públicos para as crianças. E isso significa tornar esses espaços atraentes, mas, principalmente planejar caminhos entre eles que possam ser percorridos de forma autônoma pelas crianças. (Meyer; Zimmermann, 2020. p. 7).

Essa contextualização do território e do planejamento urbano como fatores determinantes para o desenvolvimento infantil e sustentável, é ressaltada pela continuidade do seu pensamento:

A urbanização das cidades brasileiras, por vários motivos, resultou em uma forma de ocupação do espaço que privilegia o ambiente privado em detrimento da convivência em espaços públicos, que reduziu as áreas verdes e

Essa análise revela que as ruas, antes espaços multifuncionais, tornaram-se predominantemente destinadas ao tráfego de veículos, negligenciando sua função como locais de permanência e interação entre as pessoas, tornando-as reclusas e reféns de atividades com o menos esforço possível. Com o passar dos anos esse estilo de vida sedentário contribuiu para a perda da consciência em relação à qualidade dos espaços urbanos, comprometendo a identidade e a vitalidade das ruas e daqueles que, de fato, mais precisam delas, impedindo o desenvolvimento de experiências e vínculos que atribuíam a cada um desses espaços. “O funcionalismo matou a criatividade” (Eyck apud Oudenampsen, 2011).

Nesse contexto, o brincar surge como uma forma essencial de expressão para as crianças, influenciada pelo ambiente ao seu redor. Tal questão possui uma base, inclusive, legislativa, através do direito ao brincar, assegurado pelo artigo 31 da Convenção dos Direitos da Criança, que destaca a importância de proporcionar experiências lúdicas, seguras e autônomas nas cidades.

Ou seja, o brincar é uma forma fundamental de expressão para a criança, que recebe influências de seu entorno e traz à tona sua linguagem única, permeada pela imaginação e pela fantasia. É crucial, portanto, reconhecer que a criança que não brinca compromete sua saúde física, mental e social e é por isso que as crianças se adaptam e não se restringem a espaços construídos especificamente para esse fim, como um brinquedo, mas exploram toda a geografia por onde passam, seja um tronco no meio do chão ou uma pavimentação que se diferencia no claro e no escuro. Essa perspectiva é amplamente discutida por Winnicott em seu livro “O Brincar e a Realidade” (1975), no qual ele enfatiza a importância do ambiente bom o suficiente para facilitar o processo de amadurecimento da criança. Nesse contexto, a teoria do *affordances*, que se refere às propriedades fundamentais percebidas e reais do objeto, desempenha um papel crucial ao considerar o brincar no ambiente urbano, ao explorar a subversão da função pragmática do objeto, como mostrado na Imagem

⁸ Consultoria realizada nos anos 2000 como parte do estudo e análise de Bernhard Meyer para o Projeto da Cidade Brincante em Griesheim.

1, no qual o indivíduo explora as diversas formas possíveis de utilizar um mesmo objeto. Sobre essa percepção, Tonucci afirma:

Os equipamentos são pensados tendo em vista atividades repetitivas, banais, como andar de balanço e de escorrega e rodar no carrossel, como se a criança fosse mais parecida com um hamster do que com um descobridor, um pesquisador ou um inventor. São equipamentos para brincadeiras específicas que têm de ser usados como os adultos planejaram, e uma vez que as crianças depressa se cansam deles, para os tornarem diferentes e novos procuram utilizá-los de forma ortodoxas, e nessa altura passam a ser perigosos. É o que acontece quando saltam do carrossel em movimento, ou descem o escorrega de cabeça para a frente, ou se balançam agarrados a uma só corda do balanço, como piratas na abordagem dos navios, ou penduradas nas cordas de cabeça para baixo (Tonucci, p.52).

A rua e os espaços públicos urbanos oferecem uma infinidade de oportunidades e experiências, por meio de suas atividades e formas que possibilitam o engajamento e a interação da criança com o ambiente. Isso favorece o desenvolvimento criativo, psicocognitivo e social da criança, permitindo que ela explore, aprenda e se desenvolva plenamente. Diante disso, torna-se imperativo ressignificar o olhar sobre o espaço urbano atual construído, considerando as necessidades específicas das crianças e garantindo ambientes lúdicos, seguros e propícios ao convívio infantil. Nesse sentido, é importante repensar a disposição do espaço urbano, criando alternativas que devolvam às crianças o direito de ocupar e interagir com os espaços da cidade, promovendo um desenvolvimento saudável e integral.

Imagem 1 - Affordance no design da interface do usuário



Fonte: <https://uxdesign.cc/affordance-in-user-interface-design-3b4b0b361143>

A percepção predominante de que praças e parquinhos são os únicos locais adequados para as crianças brincarem muitas vezes resulta na negligência dos demais espaços urbanos, denominado por Bernhard Meyer como “espaços cinzas”, a exemplos das ruas e calçadas. Essa limitação ignora a riqueza de oportunidades que a cidade oferece para o desenvolvimento infantil. Reconhecer essa urgência de repensar o planejamento urbano é fundamental e isso requer uma abordagem centrada nos conceitos de Ludicidade, Segurança e Autonomia, como será discutido nos subcapítulos seguintes em uma tentativa de responder à pergunta de Meyer em seu livro: “Como proporcionar a todas elas (as crianças) experiências lúdicas, seguras e autônomas nas cidades?” (Meyer; Zimmermann, 2020. p. 7). A quebra desse paradigma começa na Cidade Brincante, onde a mudança se inicia nos locais onde as crianças já estão inseridas: as escolas. No entanto, é lamentável que muitas delas ainda não possam desfrutar plenamente do seu entorno e do seu percurso devido a uma série de fatores, que serão explorados ao longo deste capítulo. É imprescindível, então, promover essa mudança caso desejemos uma cidade melhor, haja vista que transformar a cidade é uma forma de as pessoas se apropriarem dela, deixarem nela a sua marca e de proporcionar às crianças o protagonismo necessário para conhecer mais e interagir com o ambiente. Assim, a cidade se torna não apenas um espaço de passagem, mas também uma área de liberdade, conforto e interação, onde crianças podem explorar, aprender e pertencer ao mundo ao seu redor. Essa ideia resume-se bem ao levarmos em conta a afirmação do pedagogo italiano Francesco Tonucci de que “Uma cidade boa para as crianças é uma cidade boa para todo mundo”.

1.1 Ludicidade

O número crescente de carros vem tomando o espaço da rua dedicado aos pedestres. Hoje são raros os pisos de calçadas feitos com placas quadradas, em tons claros e escuros que, antigamente, convidavam as crianças a saltarem de uma para outra ao imaginar uma amarelinha em sua cabeça. O piso intertravado, aplicado cada vez mais no espaço público nas cidades brasileiras de forma uniformizada na mesma tonalidade de cinza, tornou-se um impedimento às brincadeiras de rua. O espaço público transformou-se, apenas, em rota de transporte e passagem para os trabalhadores, de carro ou a pé.

Imagem 2: Brincadeiras de Crianças



Fonte: <https://www.khm.at/objektdb/detail/321>

Se as civilizações tiveram sua origem no jogo (Huizinga, 1938), é intrigante questionar quando e por que abandonamos o valor intrínseco do jogo em nossas vidas diárias. Observamos e experimentamos a cidade por meio de ações como caminhar, descansar, observar e interagir. No entanto, muitas vezes negligenciamos a capacidade de nos divertir nesse ambiente, de vivenciá-lo como um espaço de permanência e propriedade, em vez de meramente um local de passagem e de sem identidade, um "não lugar"⁹ (Augé, 1992) aparente, onde seus valores simbólicos não são tão visíveis sem a reunião de perspectivas diferentes, como a de uma criança. Na sociedade contemporânea, o jogo e a diversão frequentemente são considerados dispensáveis, até mesmo supérfluos:

Só se torna uma necessidade urgente na medida em que o prazer que ele proporciona o transforma em uma necessidade. [...] Nunca é imposto pela necessidade física ou pelo dever moral, e nunca se converte em uma tarefa, sendo sempre praticado nas 'horas de ócio'. Ele só se liga a noções de obrigação e dever quando se torna uma função cultural reconhecida (Huizinga, p.10).

Isso cria uma barreira que nos impede de nos divertirmos em contextos que consideramos sérios ou não destinados a essa finalidade. Por exemplo, tendemos a cercar "parques, praças, jardins e playgrounds" como áreas de diversão, enquanto a calçada – o passeio urbano – é vista como um espaço de passagem e seriedade. O ato de brincar é frequentemente visto como um "intervalo em nossa vida cotidiana" (Huizinga, p.10). Todavia, é precisamente no ato de brincar que os seres humanos (*homo sapiens/homo ludens*) desenvolvem e aprendem sobre sua cultura, como viver em sociedade, em comunidade e compreender o mundo, incluindo aspectos da natureza e do respeito. No contexto urbano, é onde se desenvolvem cidadãos.

Partindo dessa reflexão, cabe maturar a ideia que se tem sobre o jogo, pois ele "cria ordem e é ordem. Introduz na confusão da vida e na imperfeição do mundo uma perfeição temporária e limitada, exigindo uma ordem suprema e absoluta. A menor desobediência a essa ordem prejudica o jogo, privando-o de seu caráter intrínseco e de seu valor" (Huizinga, p.11). O jogo, assim, exerce um fascínio sobre nós, sendo "cativante" e cheio das duas qualidades mais nobres que podemos encontrar nas

⁹ Um não-lugar é um espaço intercambiável onde os seres humanos permanecem anônimos.

coisas: ritmo e harmonia (Huizinga, p.12). Embora ele em si esteja além do domínio do bem e do mal, o elemento de tensão nele presente confere um valor ético, pois testa as qualidades do jogador: sua força, tenacidade, habilidade, coragem e, igualmente importante, suas capacidades espirituais e sua "lealdade". No jogo, aprendemos sobre o mundo.

Através desse entendimento, percebemos que a cidade é o cenário da vivacidade, do lúdico, como no Carnaval, festas e eventos, bem como em rituais religiosos e cultos. O desenho urbano evoluiu a partir dessas atividades, originando as conexões que conhecemos como calçadas. Porém, acabamos por retirar dessa função a dimensão lúdica, embora as crianças, de forma natural, ainda tenham usado as calçadas como cenário para sua imaginação. Um meio-fio se torna uma corda-bamba, um gradil vira um instrumento musical e seixos de cores diferentes se transformam rapidamente em um jogo de amarelinha.

Johan Huizinga¹⁰, ao tentar definir as características formais do jogo, descreve-o como "uma atividade livre, conscientemente considerada 'não séria' e externa à vida cotidiana, mas, ao mesmo tempo, capaz de absorver o jogador intensa e completamente. É uma atividade desvinculada de qualquer interesse material, não visando ao lucro, realizada dentro de limites espaciais e temporais próprios, seguindo uma ordem e regras específicas" (Huizinga, p.13). Desse modo, a criança, quando brinca, mergulha profundamente no prazer, superando a si mesma até o ponto de quase acreditar que é algo que não é, mas ainda mantém um vínculo com a "realidade habitual". Sua representação é uma realização de uma aparência, é a expressão da imaginação no sentido original da palavra (Huizinga, p.14). Portanto, não seria justo privar os seres humanos, especialmente as crianças, do direito de brincar e de transformar a cidade em seu cenário de diversão de forma autônoma e segura.

A internalização desses mecanismos reguladores e a solidificação de padrões, muitas vezes atrapalham as decisões de organização daquele espaço. Isso ocorre, pois, a ambivalência não é vista como uma oportunidade, mas como um erro a ser corrigido no espaço público, limitando a ludicidade potencial que o *affordance* pode possibilitar com a imaginação da criança.

¹⁰ Historiador e linguista holandês, conhecido por seus trabalhos nas áreas da história cultural, da teoria da história e da crítica da cultura.

Os jogos infantis possuem a qualidade lúdica em sua essência, na forma mais pura dessa qualidade (Huizinga, p.16). Portanto, considerando que o jogo e a ludicidade são intrínsecos à natureza humana, é fundamental repensar como projetamos nossos ambientes urbanos para garantir que a cidade seja verdadeiramente um espaço lúdico e propício ao desenvolvimento saudável das crianças.

1.2 Segurança

Johan Galtung, sociólogo norueguês, denomina violência estrutural aquela para a qual não é possível identificar o ator. Essa violência difusa é exercida sobre as crianças devido à falta de visão geral, de opções de permanência, de orientação e de estímulo. Infelizmente é desse jeito que estamos construindo a nossa cidade com base nos nossos "valores" atuais do que seria segurança para as crianças. As funções dos ambientes no espaço público estão cada vez mais segregadas e existe uma regulamentação para a utilização de cada uma, cujo cumprimento é controlado, de forma que, muitas vezes, o pré-conceito de que um espaço "que não oferece riscos", é um espaço seguro, termina por privar a ludicidade e conseqüentemente o desenvolvimento da autonomia da criança. Os espaços que estimulam desafios, com risco controlado, são, na verdade, benéficos para o desenvolvimento das crianças e devem ser incentivados. Diante desse cenário Tonucci afirma:

Os parques infantis são um interessante exemplo da forma como os serviços são idealizados pelos adultos para os adultos, e não para as crianças, embora estas sejam os seus destinatários declarados. Esses espaços para criança são todos iguais no mundo inteiro, pelo menos no mundo ocidental. São rigorosamente planos, muitas vezes fechados por uma cerca, e sempre equipados com escorregas, baloiços e pequenos carrinhos (Tonucci, p.51).

Com efeito, podemos afirmar que o excesso de controle e regulamentação estão restringindo a liberdade de descoberta e aprendizado das crianças, contribuindo para o fenômeno conhecido como violência estrutural no meio urbano. Esse deslocamento da vida das crianças para espaços considerados seguros, separados

do ambiente natural e delimitados por barreiras físicas e sociais, intensifica a aversão ao risco e aumenta a necessidade de controle sobre as experiências das crianças no espaço urbano, transformando-as em uma espécie de *"Containerized kids"*, conforme descrito por Jane Clark¹¹ (2003). Esse termo reflete a ideia de que as crianças são colocadas em "containers" protegidos e limitados, ignorando o fato de que o risco é inerente a todas as atividades e faz parte do processo de aprendizado individual.

Por outro lado, nessa discussão acerca da segurança, há um predomínio ainda maior do debate sobre violência e criminalidade, aspectos geralmente associados à sensação de insegurança e vulnerabilidade. Na contramão, estudiosos da área de Urbanismo têm demonstrado, em textos como os de Jane Jacobs, com seu conceito de "os olhos da rua", e até mesmo em trabalhos mais contemporâneos, como os de Bernhard Meyer, que a criminalidade na verdade se torna mais acentuada na ausência de pessoas em determinado espaço. Esses vazios são consequências diretas de uma série de planejamentos que não têm o foco nas pessoas. Demonstra-se cada vez mais que a cidade necessita de um novo desenho urbano, desta vez pensado para o indivíduo que habita a rua, onde será possível voltar a vivenciar o passeio urbano que suscite o sentimento de segurança e acalme os indivíduos. Muitas alternativas podem ser exploradas na resolução desse problema, incluindo a implementação de iluminação adequada e equipamentos cuidadosamente projetados com base na escuta e nas necessidades dos usuários. No caso do recorte etário deste trabalho, é fundamental adotar uma perspectiva mais aprofundada sobre a criança. Dessa forma, será possível desenvolver uma cidade viva e segura, sendo ocupada e tendendo a diminuir não só a sensação de insegurança, mas também a criminalidade no local.

Com foco na melhoria do entorno escolar, a criação de rotas seguras, com pontos de passagem definidos e elementos atrativos ao longo do percurso, motiva as crianças a explorarem os trajetos por conta própria, reduzindo a dependência dos automóveis e os riscos associados aos acidentes de trânsito. Essa abordagem não apenas promove o desenvolvimento infantil, mas também contribui para a qualidade ambiental da cidade, ao reduzir a emissão de poluentes e ampliar a presença das crianças nos espaços públicos.

¹¹ Professora de Cinesiologia da Universidade de Maryland nos Estados Unidos.

Como salienta Leitão¹² (2009) em "Quando o Ambiente é Hostil: uma leitura urbanística da violência à luz de Sobrados e Mocambos", lamentavelmente, observamos um crescente fechamento dos terrenos e edifícios em relação às ruas, através da instalação de cercas e muros que limitam a interação visual entre espaços públicos e privados. Essa transformação urbana substituiu os muros baixos, que antes separavam as residências das calçadas e convidavam as crianças a se envolverem em brincadeiras na rua, por barreiras mais altas, criando um ambiente de segregação e repulsão em relação ao espaço público.

À vista disso, os estímulos aos espaços semipúblicos, conhecidos como "áreas de transição" ou "amortecedores", têm gradativamente desaparecido devido a diversas demandas relacionadas à privacidade e segurança. Essa mudança na paisagem urbana reflete uma transformação no conceito de "rua", que antes era percebida como um espaço de convívio e socialização, mas que agora é vista como uma barreira entre o público e o privado.

Conforme aponta Ronnebeck (1971), ao longo dos séculos, a percepção da rua evoluiu de um espaço de convívio e interação para uma fronteira entre o público e o privado. Apesar dessa divisão, a rua continua exercendo um papel fundamental na socialização das crianças, proporcionando oportunidades de enfrentamento de desafios e conquistas pessoais que contribuem para a formação de sua memória e identidade.

1.3 Autonomia

Neste descontente cenário, as crianças estão cada vez mais confinadas em seus lares, perdendo significativamente a liberdade de explorar autonomamente a vizinhança onde residem, fenômeno ilustrado pelo conceito de *"Containerized kids"*, conforme apontado por Jane Clark (2003). Anteriormente, no ano de 1971, cerca de 80% das crianças de 7 e 8 anos costumavam caminhar para a escola, muitas vezes desacompanhadas ou em grupo. No entanto, duas décadas depois, menos de 10% mantinham esse hábito e a maioria realizava o trajeto sob supervisão dos pais ou dos cuidadores. Além disso, tarefas simples como ir à padaria ou realizar pequenos

¹² Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo na UFPE.

consertos em estabelecimentos comerciais eram práticas comuns entre as crianças. Contudo, na atualidade, a maioria delas não tem permissão sequer para circular pelas ruas próximas de suas residências, o que torna ainda mais remota a possibilidade de explorar a cidade de forma independente.

A redução da autonomia e a limitação das experiências integradas têm um impacto significativo na socialização das crianças, especialmente em percursos curtos e de encontro, como o trajeto até a escola, como preconizado pelo método pedagógico Waldorf¹³. Uma cidade que proporcione uma vida mais autônoma é essencial e tal conceito se desdobra em diversas vantagens, conforme preconizado pelas recomendações da ONU sobre "cidades sem barreiras", que defendem a acessibilidade universal nos ambientes construídos.

Destaca-se que, para as crianças, o mundo se expande a partir de um alcance de apenas 10 metros (Meyer; Zimmermann, 2020. p. 20). Um ambiente urbano monótono, carente de pontos de referência distintivos, agrava a falta de orientação, visto que as crianças não conseguem discernir entre diferentes tipos de arquitetura, nem distinguir entre áreas residenciais e comerciais. Nesse contexto, um percurso desprovido de estímulos visuais e de oportunidades de interação não só pode ser confuso, mas também tedioso para elas.

Nesse sentido, o conceito de autonomia infantil, fundamentalmente vinculado ao desenvolvimento pleno das crianças em meio urbano, ganha relevância. Entretanto, é necessário considerar que as cidades contemporâneas frequentemente negligenciam as necessidades e os direitos das crianças. Para reverter esse cenário, torna-se crucial adotar estratégias que promovam a autonomia infantil e garantam que as crianças possam desfrutar plenamente do espaço urbano.

Uma abordagem que ganha destaque nesse contexto é a proposta pelo programa Urban95, que visa criar cidades mais inclusivas e adaptadas às necessidades das crianças nos primeiros 95 metros de suas rotas diárias. Para tanto, são sugeridas diversas estratégias, como:

- **Desenho urbano inclusivo:** Promover a criação de espaços urbanos que sejam seguros, acessíveis e atrativos para as crianças, com calçadas largas, áreas verdes, parques infantis e instalações adequadas para brincadeiras.

¹³ O método pedagógico Waldorf, é uma metodologia de ensino que se baseia na filosofia antroposófica e visa o desenvolvimento integral dos alunos.

- **Rotas seguras para escolas:** Implementar rotas seguras e atrativas para as escolas, com passagens definidas, sinalização adequada e objetos interessantes ao longo do caminho, incentivando as crianças a percorrerem os trajetos de forma independente.
- **Participação infantil:** Envolver as crianças no planejamento e na tomada de decisões sobre o ambiente urbano, permitindo que expressem suas opiniões e necessidades e contribuam para a criação de espaços que atendam às suas expectativas.
- **Transporte ativo:** Incentivar o uso de modos de transporte ativos, como caminhada e bicicleta, proporcionando às crianças a liberdade de explorar a cidade de forma independente e segura.
- **Acesso a espaços públicos:** Garantir que as crianças tenham acesso a uma variedade de espaços públicos diversificados e inclusivos, onde possam brincar, socializar e aprender em ambientes seguros e estimulantes.

Ao adotar essas estratégias e priorizar a autonomia infantil, as cidades podem se tornar lugares mais acolhedores e inclusivos para as crianças. É fundamental que elas tenham a oportunidade de se apropriar desses espaços urbanos, construindo relações com o ambiente e participando ativamente de sua transformação. A ausência de parâmetros definidos ou de conhecimento prévio das regras estabelecidas em determinados espaços, como os parquinhos, leva os pequenos a criarem suas próprias normas e a se apropriarem do espaço de maneira singular, a subversão do programático como explorado no *affordance*.

Dessa forma, é possível constatar que a autonomia das crianças se concretiza ao se definir um determinado raio de segurança e autonomia no bairro nos quais a criança pode vivenciar experiências sozinha e sem pedir permissão. Conforme ela criança cresce, seu raio de influência também aumenta, proporcionando sua independência e o desenvolvimento de sua autonomia. Enquanto as crianças não conseguirem se deslocar de forma independente, ou se estiverem restritas a explorar pequenas áreas, elas serão privadas de uma ampla gama de experiências e de locais desconhecidos, as "áreas cinzentas", como exemplificado por Meyer (2020), sendo o carro, como principal meio de transporte, responsável pela criação dessas zonas desconexas.

Uma cidade na qual convivem todas as gerações e atividades, e onde umas se enriquecem com as outras, potencializando um ciclo completo da vida urbana, e buscando evitar os grandes desastres da especialização, dispersão e segregação. (Montaner, 2017)

CAPÍTULO 02: Estudos Correlatos

A fim de dar suporte ao processo de concepção enunciado nesse Capítulo, buscou-se levantar três cidades de referência, em três escalas diferentes: internacional, nacional e local, que se relacionam com a temática conceitual da Cidade Brincante de Bernhard Meyer em seus três pilares aprofundados no Capítulo anterior (Ludicidade, Segurança e Autonomia). Dessa maneira, será apresentada, a primeira Cidade Brincante e projetada pelo próprio Bernhard Meyer, a cidade de Griesheim na Alemanha. Já em território nacional, como forma de tradução do contexto urbano, econômico e social, serão tradas a cidade de Jundiaí/SP, a qual tem como título a primeira Cidade do Brasil e da América Latina para as Crianças e a cidade do Recife/PE, mesma do prezado projeto.

2.1 Griesheim (Internacional)

TABELA 1: GRIESHEIM

Local:	Griesheim (Hesse), Alemanha
Ano de implantação:	Caminhos do Brincar (2009)
Metodologia:	- Coparticipação da Criança
Ludicidade:	- Companheiros de Caminho
Segurança:	- Identificação das rotas relevantes para as crianças
Autonomia:	- Ao longo do passeio urbano

Griesheim, pequena cidade reconhecida como Cidade para Brincar. O título se deve ao esforço em recuperar seus espaços públicos para serem mais atraentes para as crianças e passíveis de serem percorridos de forma autônoma por eles. Sabemos que a experiência retratada ocorre na realidade alemã e é bastante distinta da brasileira.

Esta iniciativa foi idealizada pelo Prof. Bernard Meyer, responsável pelo projeto e implantação dos “Companheiros de caminho” (Imagem 3): objetos não convencionais, que rompem a monotonia dos trajetos, foram assim que os mobiliários brincantes propostos foram chamados. Eles foram dispostos a cada 300m (raio

máximo entre cada um dos objetos), para que fossem parte constituinte dos trajetos, a fim de tornar os percursos mais atrativos para que elas desejem andar a pé e passem mais tempo ao ar livre. Vale ressaltar que esses objetos brincantes não excluem os parques e praças infantis, mas tornam também o caminho entre a casa e esses ambientes ainda mais atraente, afinal não é uma forma de exclusão, mas sim de conectividade.

Imagem 3: Companheiro do Caminho



Fonte: Cidade para Brincar e Sentar

As etapas de seu planejamento se deram através da identificação das rotas relevantes para as crianças, que resultaram na escolha de 100 locais para a instalação de objetos de brincar, desenvolvendo os “caminhos do brincar”, com sinalizações, objetos brincantes e mobiliário urbano. Isso veio a se tornar em 8 de setembro de 2009 o reconhecimento de Griesheim como a primeira Cidade Brincante da Alemanha.

Desde então, estudou-se as experiências no passeio urbano na perspectiva das crianças e sobre o que desperta o aspecto sensitivo nelas. Em Griesheim, os estímulos óticos (42,5%) foram os mais destacados e lembrados, como espionar uma janela de porão. Subir e descer uma rampa compõem o segundo estímulo (35%), como

incentivo para movimentos. Em terceiro, cenários que estimulam a curiosidade e prometem experiências (22,5%), como examinar os resíduos domésticos¹⁴ pelo caminho. Experiências referentes ao tato ocupam a quarta posição (20%), a exemplo de dedilhar uma cerca/gradil quando se está passando por ela. Nas menos citadas, estão as experiências acústicas (7,5%) e olfativas (5%) como cheirar flores e balançar a tampa de uma caixa de correio.

Foram 142 ruas examinadas, sendo 35 (24,6%) não possuíam nenhuma dessas qualidades de experiência.

¹⁴ Sperrmüll: resíduos de valor e de grande dimensão como móveis ou restos deles.

2.2 Jundiá (Nacional)

TABELA 2: JUNDIAÍ

Local:	Jundiá (São Paulo), Brasil
Ano de implantação:	Mundo das Crianças (2020) / Ruas de Brincar (2021)
Metodologia:	- Coparticipação da Criança - Implementação de um Capítulo no Plano Diretor;
Ludicidade:	- Tipologia dos Brinquedos
Segurança:	- Afastamento dos Automóveis; - Ruas Completas SP;
Autonomia:	- Conselho das Crianças

O Plano Diretor Jundiá, aprovado em 2019, dedica um capítulo inteiro às crianças, estabelecendo-se como um instrumento fundamental para garantir a continuidade desse olhar estratégico ao longo do tempo e se consolidando um trabalho integrado.

O Conselho das Crianças, projeto criado pelo Psicopedagogo Francesco Tonucci¹⁵, inicialmente na Argentina, e que foi muito bem recebida como ideia para a cidade de Jundiá que foi implementada no ano de 2018, mesmo ano que a cidade ingressou como a primeira cidade brasileira a se juntar à rede latino-americana a desenvolver o projeto “Cidade das Crianças”. Foi aderido e elaborado o laboratório nacional que promove a criação e o desenvolvimento de treinamentos para outras cidades brasileiras que desejam adotar medidas semelhantes.

2.2.1 Mundo das Crianças

A implantação do Mundo das Crianças (Imagem 4) faz parte da “Cidade das Crianças”, iniciativa que colocou Jundiá como o primeiro município do Estado a integrar a Rede Latino-Americana e o segundo no país, logo após Boa Vista, em

Roraima. Além disso, atende a um pedido especial dos integrantes do Comitê das Crianças do município.

Imagem 4: Mundo das Crianças



Fonte: <https://mundodascriancajundiai.com.br/>

2.2.2 Ruas de Brincar

Por fim, o “Ruas de Brincar” é uma iniciativa integrada ao programa “Cidade das Crianças” que busca incentivar junto às crianças e adultos, (crianças brincando na rua), o resgate às brincadeiras, inclusive em eventos do calendário municipal, como o Domingo no Parque e a Corrida das Crianças. A iniciativa se desenvolve através da prefeitura, do Ateliê Navio seguindo as atividades da Urban95.

¹⁵ Criador do Projeto Internacional “A Cidade das Crianças”

Imagem 5: Placa na Rua de Brincar



Fonte: <https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2020/12/12/cidade-das-criancas-ruas-de-brincar-leva-o-segundo-lugar-em-premio-nacional/>

Exemplos como a rua Lacerda Franco (Imagem 6), o primeiro projeto-piloto de rua completa (Imagem 7), são ruas voltadas para segurança e conforto dos usuários, já levando a premissa de que pessoas vão cometer erros, devendo a estrutura viária prever e proteger desses acidentes que podem resultar em mortes e lesões, diminuindo a estatística infeliz do índice de mortes no trânsito. Esses modelos são voltados especialmente para o cuidado com a criança, incorpora através de um urbanismo tático intervenções que estendem calçadas e implementa ciclofaixas ampliando os espaços de convivência e segurança das escolas em seu entorno.

Imagem 6: Rua Lacerda Franco (Antes)



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/999619/jundiai-inaugura-rua-completa-com-area-dedicada-a-primeira-infancia>

Imagem 7: Rua Lacerda Franco (Depois)



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/999619/jundiai-inaugura-rua-completa-com-area-dedicada-a-primeira-infancia>

Imagem 8: Brincadeiras em Ruas de Brincar



Fonte: <https://tribunadejundiai.com.br/entretenimento/acontece/jardim-fepasa-recebe-segunda-edicao-do-rua-de-lazer/>

2.3 Recife (Local)

TABELA 3: RECIFE

Local:	Recife (Pernambuco), Brasil
Ano de implantação:	Praça da Infância (2023) / Parque das Graças (2021)
Metodologia:	- Coparticipação da Criança; - Escutas da Primeira Infância
Ludicidade:	- Círculos dos Elementos Naturais
Segurança:	- Zonas de Cuidado
Autonomia:	- Tipologia dos Brinquedos

Antes de tudo, cabe frisar que a cidade do Recife nos últimos anos vem recebendo grande investimento no âmbito da primeira infância. Apoiado nisso, consagra-se a importância de se debruçar analiticamente sobre o estudo desse meio urbano.

2.3.1 Praças da Infância

A iniciativa da prefeitura do Recife, em conjunto com a Autarquia de Manutenção e Limpeza Urbana do Recife (EMLURB), promoveram requalificação de praças no entorno imediato de escolas ao longo de toda capital, com a motivação voltada para à inclusão e reinserção segura das crianças ao espaço público, tendo como objetivos principais soluções práticas reconhecendo a cidade e seus espaços de praças como ambientes de multiplicidade.

Nos estudos para a implantação desses espaços, equipes técnicas foram delegadas a fazer escutas em alguns colégios para compreender a necessidade e o funcionamento da região em sua conexão de professores, alunos, responsáveis e da instituição da escola com as praças de seu entorno. Com o engajamento da população local e a compreensão de sua demanda, os desenhos de requalificação foram desenvolvidos a partir de uma linha de pensamento guiada pelo “Guia de princípios para remodelação das praças para infância”, cuja as propostas levam como conceito os elementos da cultura local, pondo a criança em contato com a história e dinâmica do lugar, mexendo com o seu imaginário, com a sua memória e sua identidade.

Os traços surgem de desenhos de círculos (Imagem 9), referentes às brincadeiras de cirandas, nas rodas de conversas, em que são traduzidos em uma narrativa ao trazer em cada um de seus círculos o tema de um elemento natural, sendo eles: a *árvore*, o *fogo*, a *água*, a *terra*, o *vento* e as *plantas*.

Nos círculos da *árvore*, são propostos mobiliários que convergem a uma árvore, proporcionando um sombreamento e encontros, destacando um caminho tortuoso que segue os aclives e aproveita de sinuosidades para criar atividades de escalar e equilibrar.

Nos círculos do *fogo*, desenvolvem o imaginário para o lúdico das fogueiras, nos quais se reúnem em seu entorno para realizar celebrações, por serem espaços propícios para se reunir e contar histórias, além de propiciar pedras e pula pulas embutidos no chão que permitem ir de um ponto ao outro saltitando entre eles.

Os círculos da *água* permitem o contato com esse elemento de forma segura e educativa, vinculados normalmente à vegetação, a exemplo de bombas manuais que trazem a água à superfície formando pequenas poças de água nas quais são possíveis pular e se molhar. Assim como a flora, a fauna é trazida através de representação de mobiliários em formatos de capivaras e tartarugas.

Nos círculos da *terra*, aproveitam-se dos desníveis e de movimentações de terra no terreno para construir espaços lúdicos, onde possam, também, brincar diretamente com este elemento, seja construindo castelos de areias ou descendo de relevos mais altos através de tubos de escorregas e escaladas.

Os círculos do *vento* compreendem que a forma de o visualizar é a partir dos demais sentidos além da visão, trabalhando assim a sensação do ar batendo de encontro com a pele ao se deslocar de forma mais rápida, como ao correr ou com mobiliários que possam emitir sonoridades diferentes.

Já nos círculos das *plantas*, o planejamento se dá no contato físico com a grande diversidade de flores e arbustos, proporcionando labirintos entre uma vegetação aromática e brinquedos que convidam a vê-las em perspectivas diferente.

Todos estes círculos se conectam através do *caminho estruturante*, sendo não apenas um ambiente de passagem, mas também uma parte que completa a estrutura da praça, trazendo consigo seus próprios brinquedos, diversidade de materialidade, vegetação e mobiliário.

Imagem 9: Praça da Primeira Infância



Fonte: <https://estudiomaisum.com/projeto/praca-dom-miguel-valverde/>

2.3.2 Parque Capibaribe

O Parque Capibaribe, território que combina natureza, brincadeiras e envolvimento com a cultura local, também apresenta como diretrizes a valorização da paisagem natural (Rio Capibaribe, com sua fauna e flora), a integração dos parques existentes (Santana e Jaqueira), além da criação de novas áreas de convivência com a ampliação de áreas verdes na cidade. Ele está em desenvolvimento, com o objetivo de ser finalizado em 2037, no aniversário de 500 anos da cidade do Recife. Mas alguns de seus projetos já foram construídos como o Jardim do Baobá, a Praça Otávio de Freitas e o Parque das Graças, revelando que todos priorizam a retomada do contato das pessoas com o rio através de um parque linear em que possa aproveitar as margens do Capibaribe para o lazer e o transporte ativo (a pé e de bicicleta).

O Parque Capibaribe está atualmente ligado à Secretaria de Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (SDECTI) e é coordenado pela Secretaria Executiva de Projetos Especiais (SEPE). Além disso, o projeto está alinhado com a Nova Agenda Urbana da ONU-Habitat, reafirmando o compromisso com os 17 objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) de uma cidade mais sustentável.

Tratando-se de um recorte mais específico, é crucial citar o Parque das Graças (Imagem 10), trecho de cerca de 1km entre a Ponte da Torre e a Ponte da Capunga, na margem esquerda do Rio Capibaribe, que foi inaugurado em dezembro de 2021. Seu planejamento foi um ganho imenso para a cidade, pois antes seria construído, na mesma região, uma pista expressa de quatro faixas, uma visão rodoviária dos anos 80. O projeto dessa avenida avançava 20 metros por cima do rio, enquanto que o projeto do parque avança, no máximo, cinco metros, tornando-se um ótimo exemplo de como podemos melhor explorar nossos passeios urbanos e o seu contato com a natureza,

Imagem 10: Planta do Trecho C / Da Ponte da Torre à Ponte da Capunga



Fonte: Parque Capibaribe, A Invenção do Recife, p.196.

O resultado das discussões com o público foi a priorização da mobilidade não motorizada, junto à criação de ruas compartilhadas para carros e bicicletas, em sentido único e velocidade limitada a 30 km/h: uma solução que concilia mobilidade ativa e integrada aos ideais de qualidade de vida do Parque Capibaribe. Isso mostra o quanto esse projeto foi idealizado e construído como um convite para brincar, já que o espaço privilegia a interação, a liberdade, as brincadeiras e sua ludicidade, a arte e os fazeres e saberes da infância recifense. Não importa o dia da semana, os parquinhos das crianças estão sendo usados. Assim, a construção desses espaços tem como objetivo principal proporcionar cenários que reflitam equidade, identidade e qualidade urbana, para que as brincadeiras e os momentos de interação e aprendizado reflitam a cultura popular da cidade.

O trecho do parque linear entregue conta com passeios públicos, dois playgrounds, tirolesa, área para piquenique, bancos, paisagismo e via compartilhada, apesar de abrigar o primeiro parque infantil da cidade totalmente voltado para a primeira infância, segue possuindo, também, um trecho dedicado à Primeira Infância e outro para as crianças já maiores. Há espaço de contemplação, área de bancos, espaços para piquenique e para o lazer de famílias e, ainda, a rota ciclável, além de um trecho para passar carro, conectando-se à Rui Barbosa.

Trazendo uma via de baixa velocidade compartilhada entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados, elevadas ao nível das calçadas e com amplos passeios contínuos e acessíveis e áreas de convivência, o Parque das Graças também oferece para a população espaço de terra batida com tirolesa e duas áreas de convivência próximas à Ponte da Torre, com 120m e 431 m e bicicletário, além de espaço para piquenique com bancos e mesas. O equipamento tem ainda playground de 507m, subdividido em duas áreas, uma para a primeira infância, de 204m, e outra para os maiores de seis anos, com 303m. Considerado um dos grandes destaques do equipamento, o parque voltado para a primeira infância é o primeiro deste tipo na cidade e dispõe de piso emborrachado (atóxico e com amortecimento contra impactos), brinquedo em mola, gangorra e monte escador. Já o espaço para as crianças maiores de seis anos conta com pirâmide de escalada, três trampolins, casinha com escorregador e balanço para três lugares.

A ideia foi a de ter uma área que pudesse isolar as crianças pequenas, da primeira infância, e colocar coisas que as crianças dessa fase pudessem se envolver sem riscos de acidente. O piso, por exemplo, é emborrachado. Para crianças mais velhas, existe um espaço de terra batida, com tirolesa. Ademais, o parque conta com duas áreas de convivência próximas à Ponte da Torre, bicicletário e espaço para piquenique com bancos e mesas. Há, ainda, cama elástica integrada ao chão, balanços e brinquedos de escalada.

Areia, cerâmica, madeira, terra, bambu e fibras (tecidos) podem estar aliados à materiais de construção mais resistentes, como concreto e metal, possibilitando maior diversidade de texturas e a melhor manutenção da praça, como por exemplo, ao elevar elementos de madeira do chão, apoiados em elementos de concreto, evitando a umidade.

Por fim, apresenta-se uma tabela resumo com as principais categorias a serem trabalhadas:

TABELA 4: SÍNTESE

	GRIESHEIM	JUNDIAÍ	RECIFE
METODOLOGIA	- Coparticipação da Criança;	- Coparticipação da Criança; - Implementação de um Capítulo no Plano Diretor;	- Coparticipação da Criança; - Escutas da Primeira Infância
LUDICIDADE	- Companheiros do Caminho	- Tipologia dos Brinquedos	- Círculos dos Elementos Naturais
SEGURANÇA	- Identificação das rotas relevantes para as crianças	- Afastamento dos Automóveis - Ruas Completas SP	- Zonas de Cuidado
AUTÔNOMIA	- Ao longo do passeio urbano	- Conselho das Crianças	- Tipologia dos Brinquedos

Imagem 11: Lixeiro do Parque das Graças

Imagem 12: Brinquedo Trepá-trepa no Parque das Graças

Imagem 13: Calçada com Balizadores no Parque das Graças



CAPÍTULO 03: Diagnóstico e Contextualização do Objeto de Estudo

O bairro das Graças, área de estudo desse trabalho, localiza-se na zona norte (Imagem 14), o qual faz parte da Região Político Administrativa 3 (RPA-3) da cidade do Recife, capital pernambucana. É reconhecido como um espaço caminhável, habitado por uma população de mais de 20.000 habitantes, caracterizada pela forte politização e presença de formadores de opinião, incluindo profissionais liberais, artistas, vereadores e jornalistas. Essa atmosfera de "espírito de bairro" coexiste, no entanto, com uma realidade marcada pela predominância de carros e engarrafamentos, bem como pela carência de passeios públicos verdes e de qualidade. Ruas como a Avenida Rui Barbosa e a Avenida Conselheiro Rosa & Silva exemplificam essa tensão, com o intenso tráfego de veículos representando uma ameaça à segurança e à liberdade dos pedestres.

Imagem 14: localização Bairro das Graças



FONTE: Elaboração própria a partir de dados da Prefeitura do Recife, s.d.

Este bairro se torna, assim, um lugar condizente com o que foi visto anteriormente no Capítulo 01 referente a uma urbanização modernista que priorizou o carro ao invés do passeio urbano para as pessoas. A partir desses dados é notória

essa relação entre uma população com poder financeiro de compra alto, com base em seu valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios ditos no IBGE/2010 com mais de 9.000 reais, e o seu alto número de automóveis próprios. Diante disso, o bairro das Graças tornou-se um foco para uma intervenção Projetual, pois ao experimentar a cidade do Recife, percebeu-se uma relação entre renda per capita e modo de transporte. Se nos bairros de menores renda as crianças vão caminhando, de bicicleta ou de ônibus para as escolas, nos de classe média e alta geralmente vão levadas de carro pelos pais ou motoristas. Essa dinâmica é um conflito notável em relação aos dados de que a principal causa de morte entre as crianças são os sinistros de trânsito (Datusus¹⁶/2018). Nas análises a seguir do bairro, será discorrido sobre com a dinâmica dele está ocorrendo e como, a partir de uma proposta de um passeio urbano, pode ser fornecida uma infraestrutura adequada que ajude na quebra desse paradigma e que, ao mesmo tempo, ofereça segurança e ludicidade ao se caminhar pelo bairro.

Foi possível, deste modo, avistar que já há projetos em andamento, como visto no estudo correlato do Parque das Graças, em que estão mudando essa vista do bairro. Com este pensamento surge a primeira pergunta a ser feita para o estudo e análise do bairro: por onde estariam suas crianças?

¹⁶ Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde do Brasil.

3.1 Análise: Escala do Bairro

Após ter sido percorrido em dias da semana e em horários distintos, foi possível perceber que, no bairro, as crianças se localizam majoritariamente nas praças e parques (*Imagem 16*), sendo o seu epicentro no Parque das Graças à beira do Rio Capibaribe e em outros pontos como o Jardim do Baobá e o entorno do Parque da Jaqueira.

Nestes espaços as crianças concentram suas atividades majoritariamente nos *playgrounds* fornecidos através de pequenos cercos com alguns brinquedos de escorrega, balanço e outros de atividades pré-determinadas pelo desenho do mobiliário, as quais não são pensadas em explorar a ludicidade decorrida anteriormente a partir de *affordances* potenciais.

Imagem 15: Playground Parque da Jaqueira



FONTE: Agendaculturaldorecife.blogspot.com

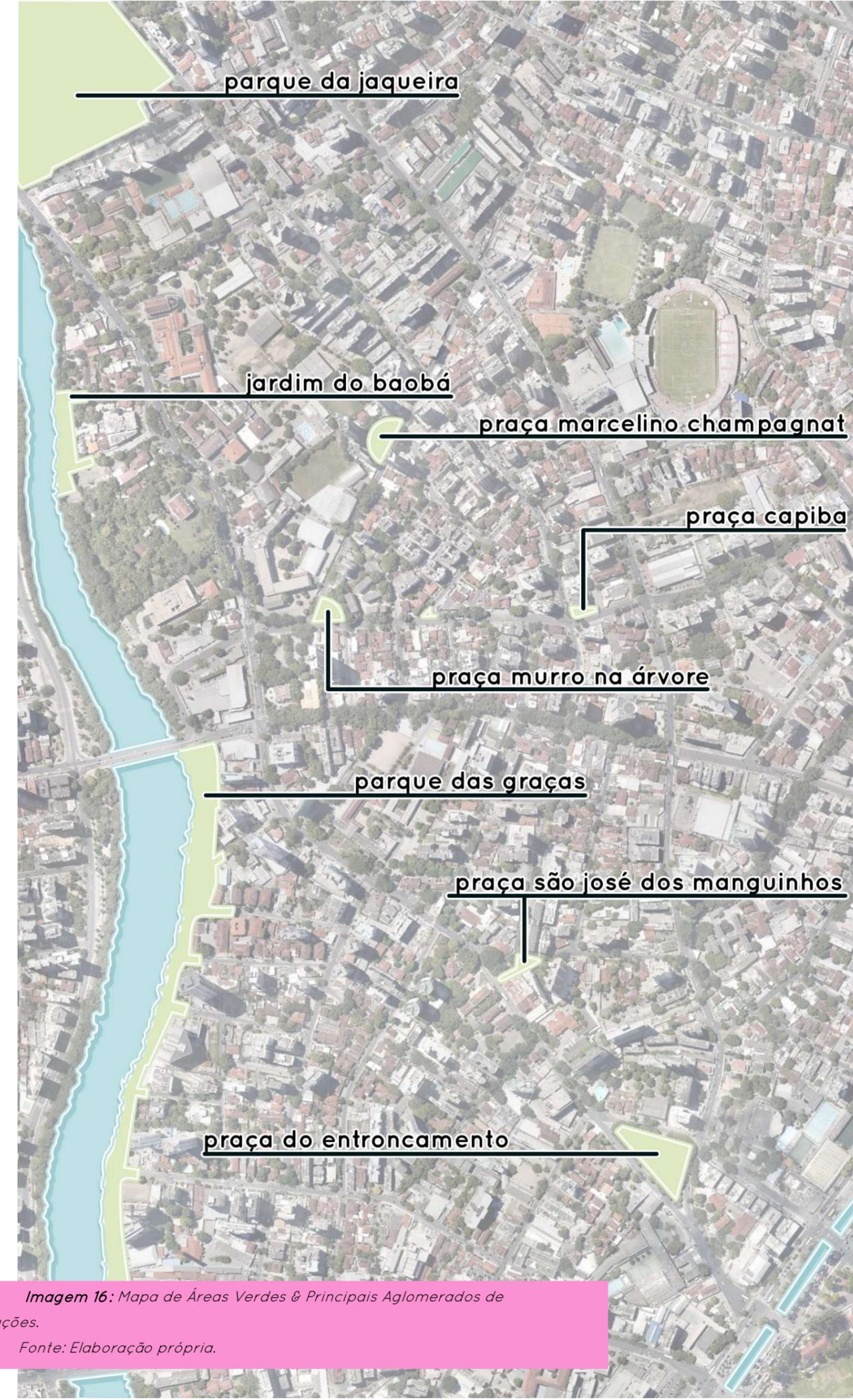


Imagem 16: Mapa de Áreas Verdes & Principais Aglomerados de Vegetações.

Fonte: *Elaboração própria.*

Através dessas visitas ao bairro, também foi possível notar outros espaços que as crianças frequentam e se aglomeram. Mesmo que não se perceba a questão da ludicidade, esses espaços encontrados foram os entornos imediatos das escolas (Imagem 18), locais esses que o presente trabalho decidiu seguir como objeto de estudo e aprofundamento, afinal, tem-se como premissa desde o início que as crianças devem percorrer passeios pela cidade e não só vivenciarem locais cercados, que não repliquem o estereótipo dos parques infantis.

Dessa maneira, torna-se relevante a escolha de outro ambiente em que as mesmas já frequentem em seu trajeto diário, assim como considera-se que a locomoção seja um aspecto importante e que as escolas e o seu entorno imediato estão intrinsecamente ligadas aos três pilares – ludicidade, segurança e autonomia – discutidos anteriormente no Capítulo 01.

É necessário, portanto, pensar a rua em sua totalidade e as praças e as escolas como lugares de sociabilidade para as crianças, sendo elas capazes de desenvolver sua autonomia e a superar as dificuldades e seus medos.

A partir do mapeamento dos espaços ocupados pelos infantes, seguiu-se algumas das metodologias (ou adaptações delas) utilizadas nos estudos correlatos vistos no Capítulo 02. Iniciamos então analisando como as crianças estão se deslocando até a escola.

Imagem 17: Meios de deslocamento até as escolas



Fonte: Elaboração própria

O principal meio encontrado nas visitas foi o de carro, do qual os colégios, nos quais haviam um estacionamento interno, estavam sempre lotados em horário de pico das escolas, que seria referente ao início e término das aulas (entre 6h45-7h15, 12h30-13h30 e 17h30-18h00). Nos colégios que não havia estacionamento interno, ou mais de uma entrada, as ruas costumavam congestionar por formarem filas de carros dos responsáveis à espera de deixarem as crianças em frente à entrada do colégio.

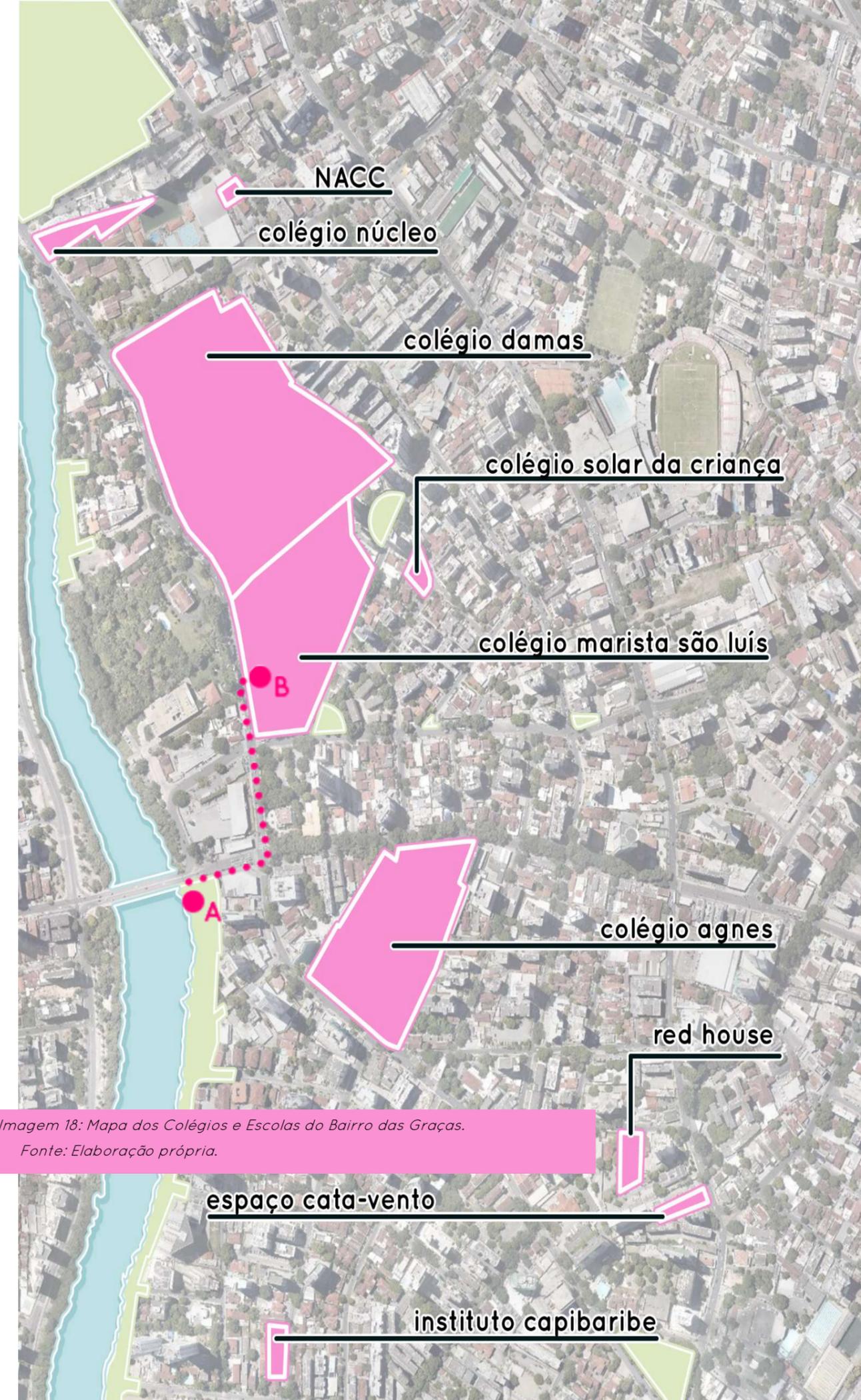


Imagem 18: Mapa dos Colégios e Escolas do Bairro das Graças.

Fonte: Elaboração própria.

Abaixo, na Imagem 19, encontra-se algumas das identificações que foram possíveis registrar ao percorrer o bairro sem ser através de um automóvel. Vale ressaltar que em todos os meios utilizados para se deslocar até as escolas, a criança sempre estava acompanhada, seja dos pais, do responsável ou em conjunto com amigos ou irmãos.

Imagem 19: Crianças indo à Escola



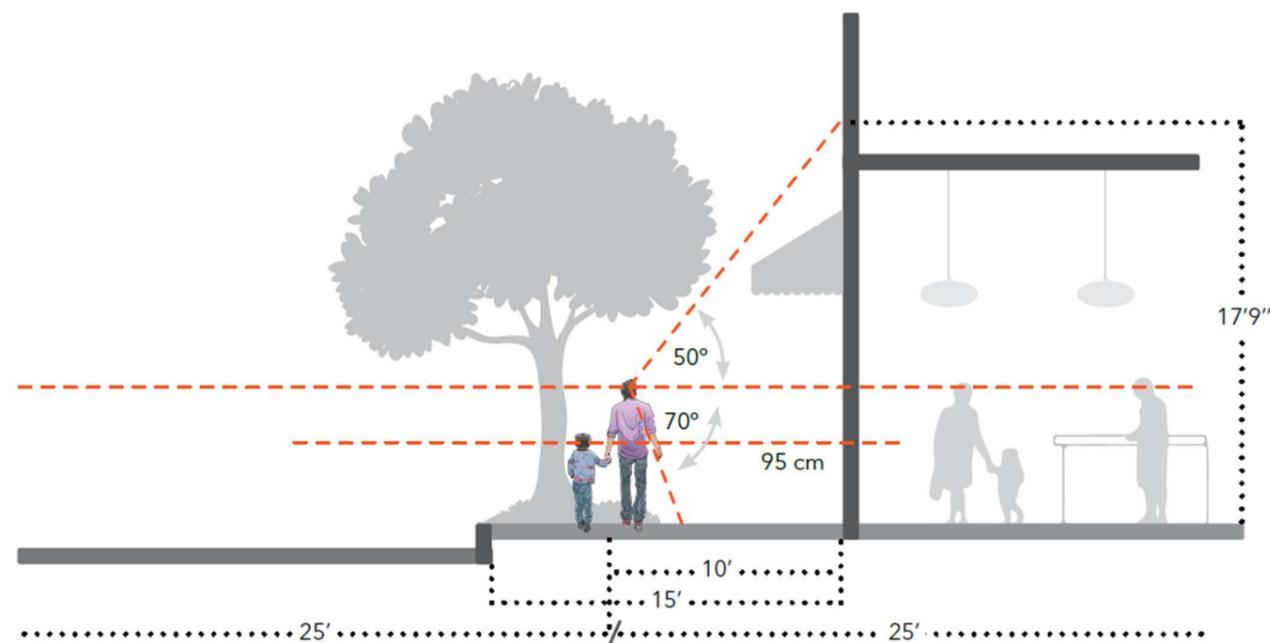
Fonte: Elaboração própria

Para compreender melhor a visão de uma criança que vai andando até o seu colégio, houve a necessidade de gerar uma gravação, a qual pode ser conferida no QR CODE ao lado, simulando a visão da criança à 95cm do nível da calçada. Essa é uma premissa recomendada pela Urban95 ao questionar a todos com a sua iniciativa “O que você mudaria em sua cidade se a experimentasse a partir de uma perspectiva de 95cm”, em que provoca a discussão de como a criança vê o seu entorno (Imagem 20) e, principalmente, mostrar o quanto a cidade não está sendo pensada para ela, estando a cidade organizada com sinalizações a exemplos de semáforos fora do alcance de suas visões, à proximidade de automóveis em alta velocidade sem nenhuma barreira física ou distanciamento necessário. Desta forma, foi simulado um percurso em que a criança faria do Parque das Graças (Ponto A) até o Colégio Marista São Luís (Ponto B) localizados no Mapa acima por um caminho rosa escuro

¹⁷ Projeto de manutenção, pintura e sinalização, aliada às atividades socioeducativas, plantios e intervenções artísticas nas áreas, com o objetivo estimular os cidadãos a zelarem pela cidade.

pontilhado, onde atravessa de um ponto ao outro pelo caminho que segue da Rua Amélia e pela Avenida Rui Barbosa.

Imagem 20: Campo de Visão de uma Criança em relação à um Adulto



Fonte: MEYER, Bernhard; ZIMMERMANN, Stefanie. Cidades para BRINCAR e SENTAR: uma mudança de perspectiva para o espaço público.

Através do vídeo, é possível perceber que os entornos imediatos das escolas, são pouquíssimas vezes tratados de forma adequada, tornando-se majoritariamente um claustro, em que se fecha para o ambiente exterior através de grandes muros retilíneos e monótonos, tornando seu entorno tedioso e inseguro, o qual segrega o espaço privado do público, contribuindo para sentimento de insegurança e divisão social (imagem 21). No entanto, iniciativas como as manifestações da Prefeitura do Recife, o projeto “Tá Aprumado”¹⁷, visando a tornar esses muros menos hostis, são perceptíveis em algumas ruas do bairro, como na Rua Esmeraldino Bandeira (Analisada de forma mais aprofundada no tópico 3.2.3) e no Parque das Graças. Essas intervenções apontam para uma busca por maior integração e acessibilidade no

espaço urbano, promovendo um ambiente mais inclusivo e propício ao desenvolvimento comunitário.



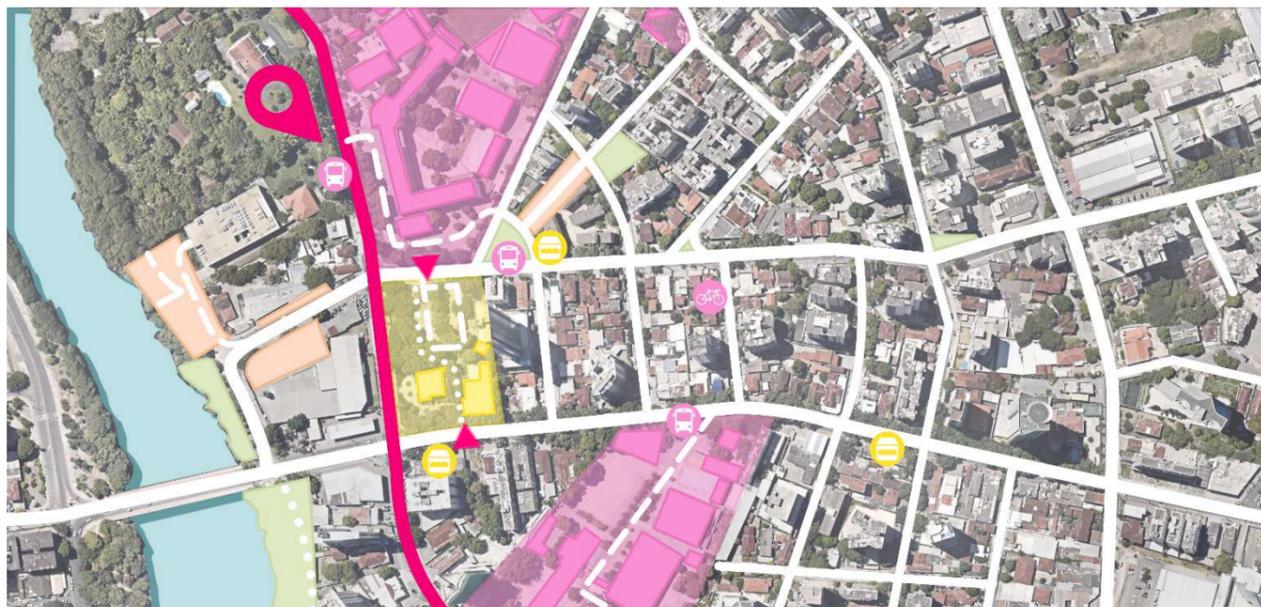
Imagem 21: Muros das Escolas
Fonte: Elaboração própria.

Seguindo os ensinamentos de Bernhard Meyer, decidiu-se dar continuidade aprofundamento na ideia de planejamento de determinadas zonas, que foram delimitadas após a leitura do território a partir das vias no subcapítulo 3.2 *Análise: Escala da Rua*, sendo possível extrair assim as localizações mais favoráveis para pôr em prática os “caminhos brincantes”, uma tradução autoral para esse trabalho, que sintetiza a união do conceito da “cidade brincante” com a prática dos “caminhos escolares”. Esse termo consiste em criar percursos seguros e agradáveis para que as crianças adquiram uma maior autonomia ao poder se deslocar sem acompanhantes até a suas escolas e a equipamentos próximos a sua casa (Montaner, 2017).

3.2 Análise: Escala da Rua

3.2.1 Av. Rui Barbosa

Imagem 22: Mapa do Recorte, localização da Av. Rui Barbosa



Fonte: Elaboração própria

A Avenida Rui Barbosa (Imagem 22), localizada no bairro das Graças, no Recife, é uma via de notável importância histórica, educacional e cultural. Sua trajetória é marcada pela presença de diversos casarões históricos e por ser o eixo principal que conecta três dos maiores colégios da região: o Colégio Damas, o Colégio Marista São Luís e o Colégio Presbiteriano Mackenzie Agnes. Além de sua função educacional, a avenida também desempenha um papel crucial no acesso a espaços verdes e de lazer, como o Parque da Jaqueira, o Jardim do Baobá, o Parque das Graças e a emblemática Praça do Entroncamento. Não menos importante, a Avenida Rui Barbosa está rodeada de marcos histórico-culturais, como a Estação de Ponte d'Uchoa e o Museu do Estado de Pernambuco (MEPE), instalado na antiga Casa Solar (imagem 24).

As calçadas da Avenida Rui Barbosa mantêm, em alguns trechos, marcas do patrimônio histórico do bairro. Um exemplo notável é a calçada em frente ao MEPE, que preserva a tradicional pavimentação com pedras portuguesas nas cores branco

e preto, formando padrões rítmicos que alternam tons claros e escuros (Imagem 23-A). Este tipo de pavimento, além de seu valor estético, contribui para a percepção de continuidade histórica do espaço, proporcionando uma experiência sensorial rica ao pedestre.

Todavia, essa diversidade na pavimentação não é homogênea ao longo da avenida. Em outros trechos da via, especialmente em áreas mais recentes ou requalificadas, há uma uniformidade de pavimentação em blocos de concreto (paver) de cor cinza, sem variações tonais ou de padrão (imagem 23-B). Essa monotonia na composição do passeio não apenas empobrece a experiência estética do pedestre, como também pode torná-la tediosa, especialmente para crianças e idosos, que se beneficiariam de uma maior interatividade visual e sensorial com o espaço urbano.

Imagem 23: Revestimentos das calçadas da Av. Rui Barbosa



Fonte: Elaboração própria

O corte viário da Av. Rui Barbosa (Imagem 25) transpassa o trecho que contém a concessionária Chevrolet Pedragon Barbosa, na qual possui uma jardineira distanciando a parte de exposição dos carros ofertados e dos transeuntes na calçada, enquanto do lado oposto do trecho carroçável, temos o terreno do museu.

Dentre os pontos de interesse ao longo da Avenida Rui Barbosa, destaca-se o Museu do Estado de Pernambuco (MEPE), marcado em amarelo na Imagem 22. Situado em uma edificação histórica, o antigo Solar (Imagem 24), o museu não possui acesso aberto à Avenida Rui Barbosa, mas apresenta duas entradas secundárias: a principal, localizada na Rua Senador Alberto Paiva ao norte, e uma segunda entrada na Rua Amélia ao sul. Essas entradas, embora acessíveis, não são amplamente conhecidas nem utilizadas como passagens urbanas. A entrada secundária, em especial, poderia servir como um caminho alternativo e seguro, uma vez que é caracterizada pela presença de vegetação, guarda de segurança e distância do trânsito intenso da avenida. Contudo, a ausência de sinalização apropriada e a falta de divulgação dessa conexão tornam o percurso subutilizado, limitando sua função de passagem entre as vias.

Imagem 24: Casa Solar, Museu do Estado de Pernambuco



Fonte: Elaboração própria

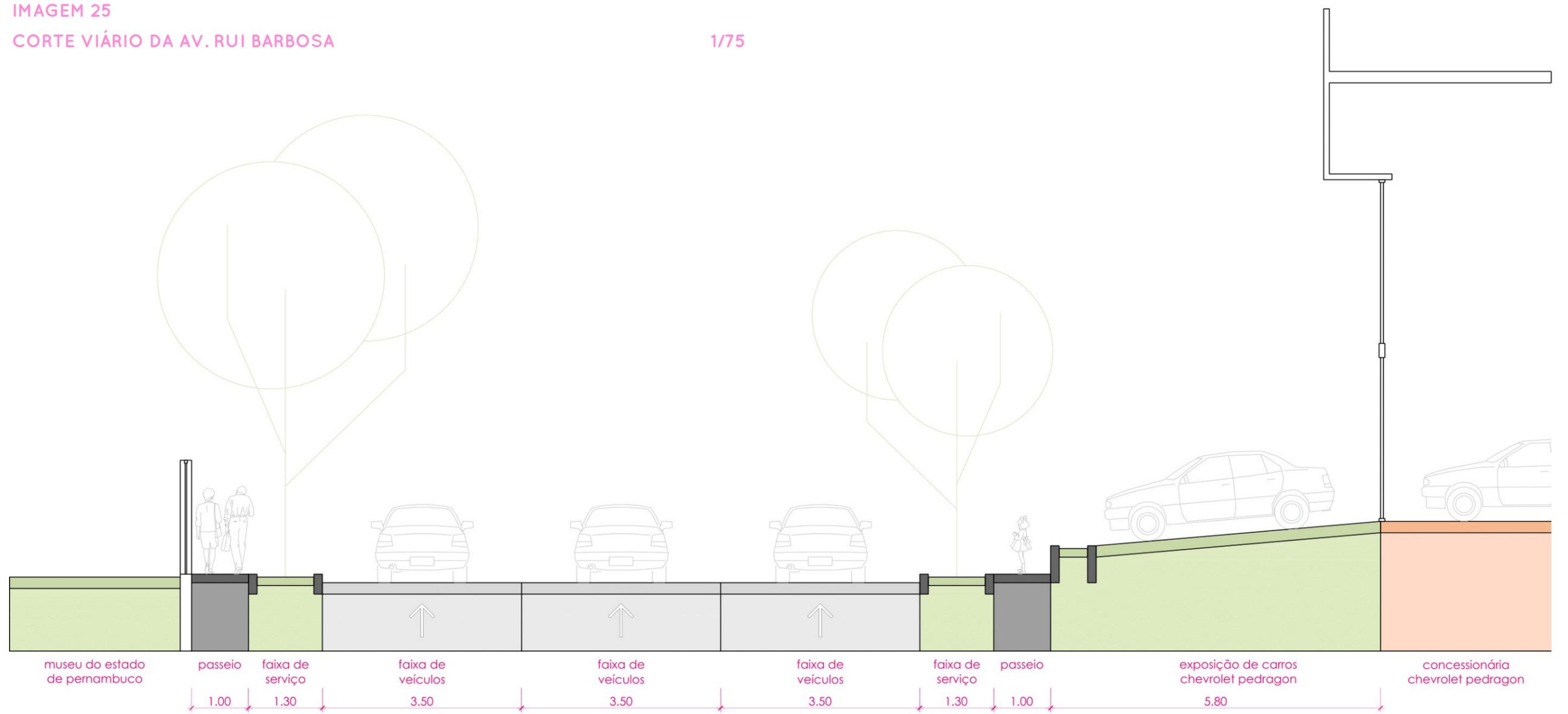
Do ponto de vista funcional e morfológico, a Avenida Rui Barbosa desempenha um papel relevante na estrutura viária da cidade. Além de conectar importantes equipamentos educacionais e culturais, seu traçado também articula espaços comerciais e residenciais de grande valor simbólico para o bairro. Um exemplo disso é o trecho que inclui a concessionária Chevrolet Pedragon Barbosa, destacado através do corte viário da Av. Rui Barbosa (Imagem 25). Nessa área, a via apresenta características distintas: a presença de uma jardineira ao longo da calçada, que delimita a exposição de veículos da concessionária e cria uma barreira física entre os pedestres e a área comercial. Este elemento, embora funcional do ponto de vista

paisagístico, pode também ser visto como uma forma de segregação do espaço urbano, criando uma desconexão entre os fluxos de pedestres e o uso comercial do solo.

No lado oposto da avenida, o terreno pertencente ao MEPE contribui com sua vegetação e atmosfera mais tranquila, em contraste com o dinamismo da avenida. Este contraste, porém, revela um desafio urbanístico: a falta de articulação entre os espaços públicos e privados ao longo da via, o que resulta em uma fruição limitada do espaço urbano pelos pedestres.

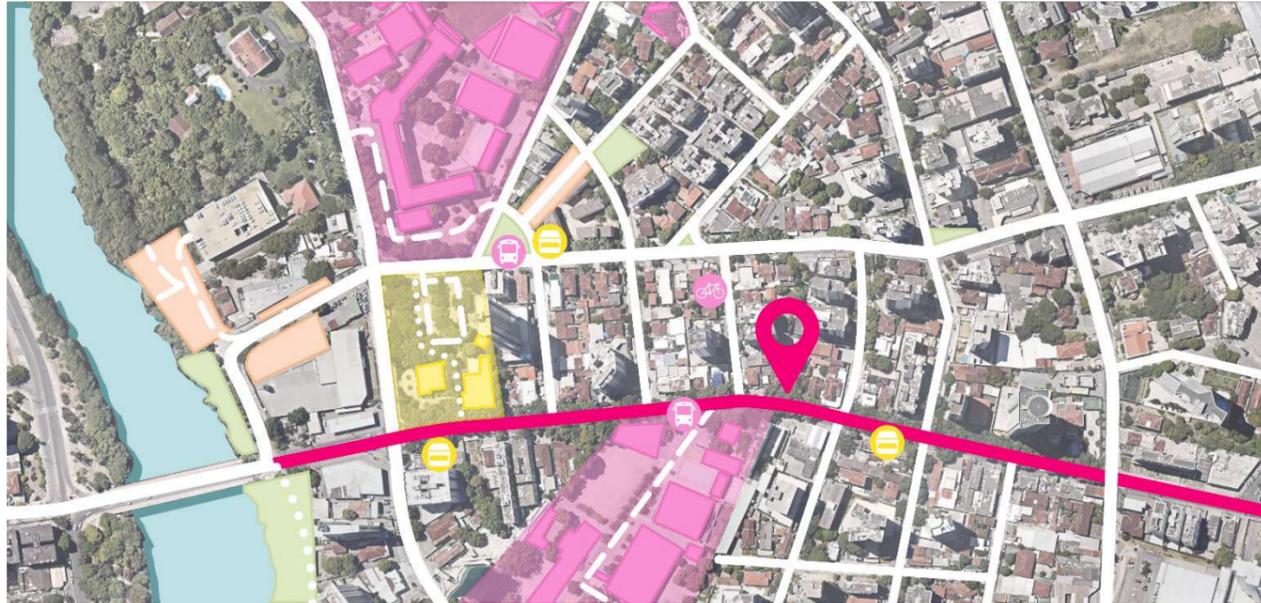
IMAGEM 25
CORTE VIÁRIO DA AV. RUI BARBOSA

1/75



3.2.2 Rua Amélia

Imagem 26: Mapa do Recorte, localização da Rua Amélia



Fonte: elaboração própria

A Rua Amélia (imagem 26) carrega em seu nome uma parte significativa da história local. Nomeada em homenagem a Amélia Alves da Silva Oliveira, uma antiga moradora da Casa Solar (hoje o Museu do Estado de Pernambuco – MEPE), Amélia ficou conhecida pela prática solidária de colocar cestas com comida para os mais necessitados. Esse gesto humanitário marcou sua contribuição para a comunidade local, mas a rua evoluiu para um espaço que hoje se destaca também por sua vegetação exuberante e outras características urbanas que influenciam a experiência dos moradores e transeuntes.

A rua é amplamente arborizada, destacando-se pelo grande número de oitizeiros (*Licania tomentosa*), árvores de grande porte que formam um “túnel verde” (Imagem 27), proporcionando sombra e conforto térmico para quem a percorre. Essa arborização densa é um dos principais fatores que tornam a Rua Amélia uma via agradável, especialmente em comparação com outras áreas da cidade que sofrem com a escassez de árvores e espaços verdes. No entanto, do ponto de vista urbanístico, a convivência entre a vegetação e a infraestrutura viária apresenta desafios.

O corte viário da Rua Amélia (Imagem 30) revela que os canteiros dos oitizeiros, ao mesmo tempo que contribuem para a qualidade ambiental, reduzem significativamente o espaço destinado à circulação dos pedestres. Suas raízes, em muitos casos, invadem o passeio, causando deformações no pavimento e dificultando a caminhabilidade. Esse problema é especialmente relevante em uma cidade como Recife, onde as temperaturas elevadas tornam o deslocamento a pé uma opção mais viável em áreas sombreadas, mas a irregularidade das calçadas acaba por desestimular essa prática.

Imagem 27: Oitizeiros na Rua Amélia



Fonte: elaboração própria

No lado oposto da rua, há uma ciclofaixa de mão dupla, que constitui um importante avanço em termos de oferta de infraestrutura cicloviária. Entretanto, o ambiente seguro e adequado para os ciclistas contrasta com a descontinuidade do trajeto para pedestres e ciclistas, em função das entradas de veículos para estacionamentos de estabelecimentos comerciais e residenciais. Essas interrupções frequentes no fluxo causam pontos de conflito entre diferentes modos de transporte, e reduzem a eficiência da mobilidade não motorizada ao longo da via.

Outro elemento de destaque na análise urbanística da Rua Amélia é a parada de ônibus (Imagem 28) localizada ao lado da ciclofaixa. Embora seja positivo que diferentes modais compartilhem o espaço urbano, o ponto de ônibus em questão gera um conflito multimodal, especialmente nos momentos em que os ônibus param para o embarque e desembarque de passageiros. Nesses momentos, o trânsito de bicicletas pode ser interrompido, e os pedestres que utilizam a parada se veem obrigados a atravessar a ciclofaixa para acessar o transporte público. A falta de planejamento adequado para a convivência entre modais nesse ponto específico cria uma situação de insegurança e ineficiência na utilização do espaço.

Ao percorrer a Rua Amélia, nota-se também uma diferença substancial no tratamento da rua pelos diversos tipos de uso do solo ao longo de seu trajeto. O Colégio Agnes, em especial, se destaca pela maneira como seu perímetro é tratado em comparação com os lotes comerciais e residenciais vizinhos. Enquanto os comércios e alguns edifícios residenciais possuem fachadas permeáveis, que se abrem para a rua e ajudam a fomentar a vida urbana, o Colégio Agnes adota uma postura mais retraída. Um muro contínuo e retilíneo circunda a instituição, sem reentrâncias, áreas de convivência ou qualquer outro elemento que favoreça a interação com o ambiente externo. Essa "negação" da rua cria um espaço pouco acolhedor e desestimula a chegada de alunos a pé ou de bicicleta, ainda que a via ofereça uma infraestrutura multimodal favorável.

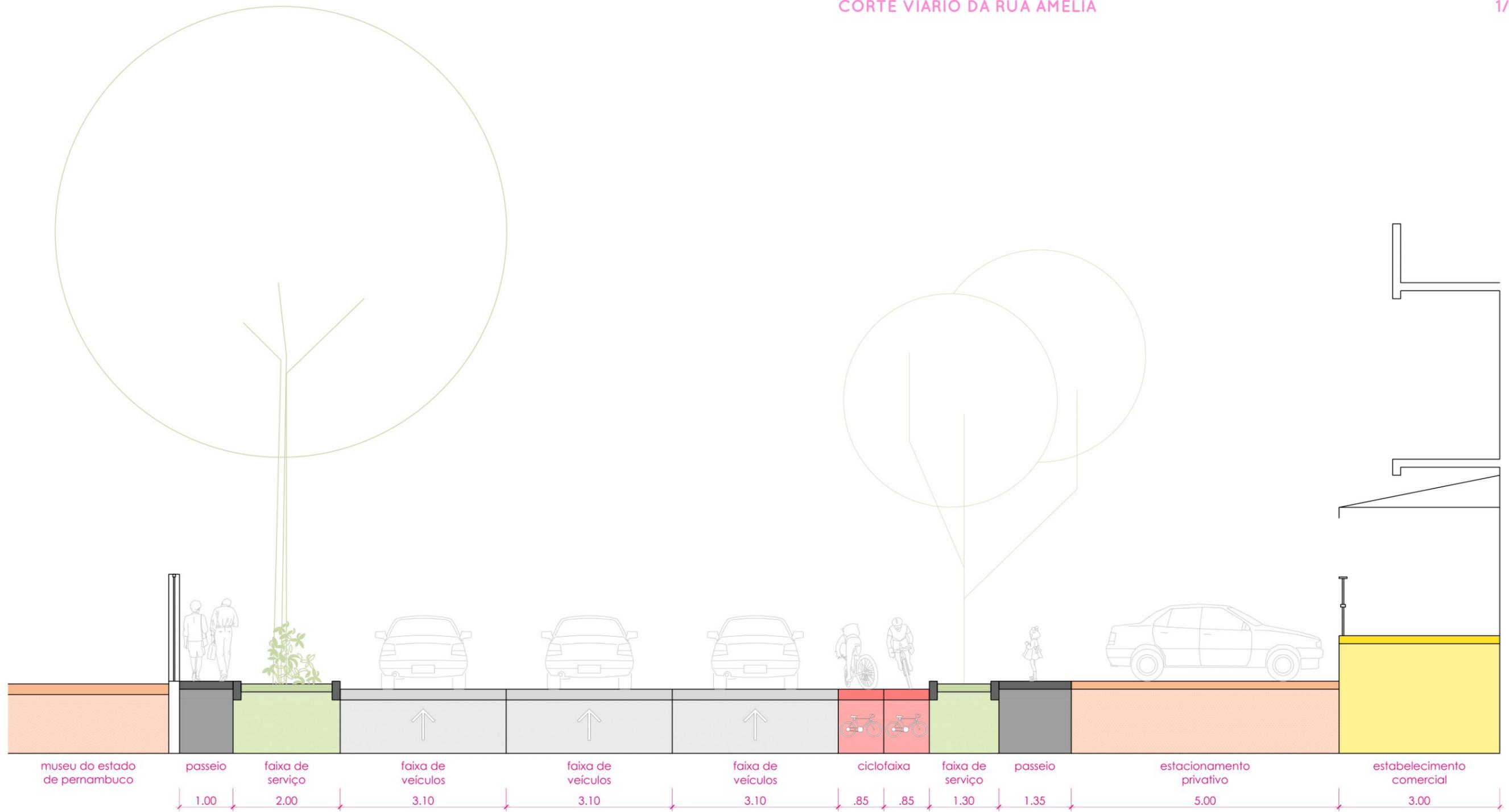
Esse trecho da rua, delimitado pelo muro do Colégio Agnes, acabou se transformando em um corredor de serviços, onde estão localizados mobiliários urbanos como lixeiras e a já mencionada parada de ônibus. Esses elementos, no entanto, carecem de um design que vá além de suas funções primárias. Lixeiras e paradas de ônibus poderiam ser melhor planejadas para fornecer outros tipos de "affordances", ou seja, oportunidades de uso que promovam uma experiência urbana mais rica, como bancos, áreas de sombra e outros elementos que favoreçam a permanência no espaço público.



Imagem 28: Parada de Ônibus da Rua Amélia

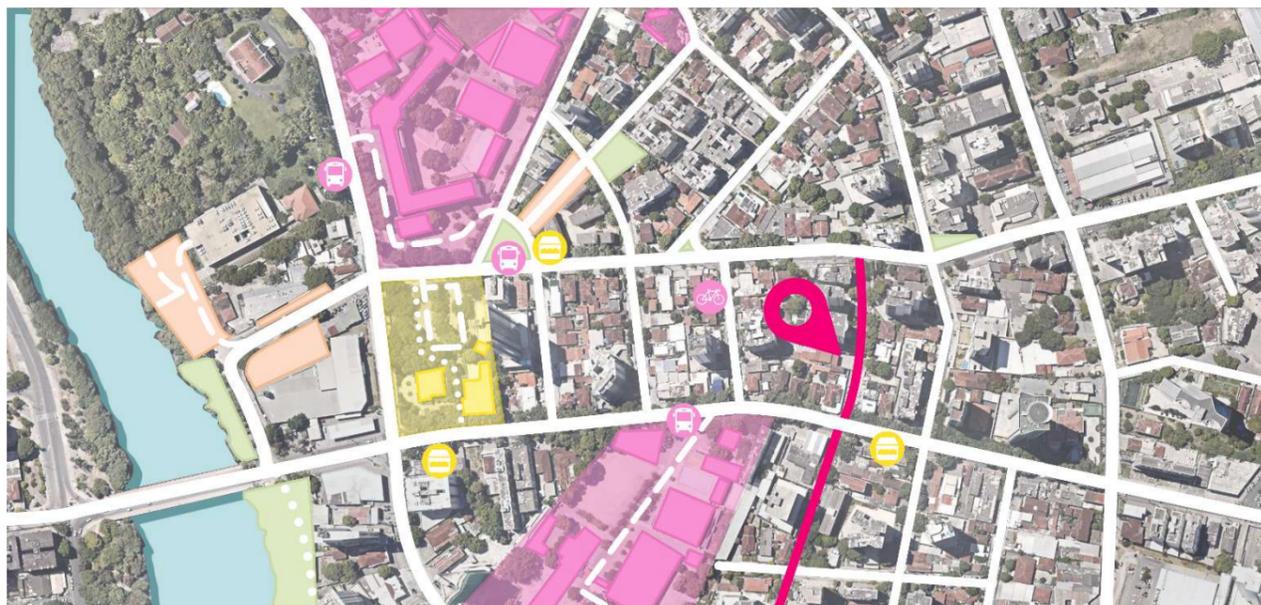
Imagem 29: Lixeira da Rua Amélia

IMAGEM 30
CORTE VIÁRIO DA RUA AMÉLIA



3.2.3 Rua Esmeraldino Bandeira

Imagem 31: Mapa de Recorte, localização da Rua Esmeraldino Bandeira



Fonte: elaboração própria

A Rua Esmeraldino Bandeira (Imagem 31) destaca-se por seu desenvolvimento progressivo ao longo dos anos, especialmente em relação aos usos do solo e às recentes intervenções urbanísticas que têm contribuído para sua revitalização. Entre essas iniciativas, o programa “Tá Aprumado” (Imagem 33) merece atenção especial, não apenas pelos seus efeitos imediatos no espaço físico, mas também pela sua abordagem estratégica de baixo custo e alta eficácia, características que são valorizadas em intervenções urbanas de menor complexidade e ainda capazes de gerar ludicidade ao ambiente. Um exemplo claro de seus impactos pode ser observado nas imagens de antes (Imagem 32) e depois (Imagem 33), que revelam a transformação da rua em um espaço mais convidativo e dinâmico

Dito isso, salienta-se como o programa “Tá Aprumado”, uma iniciativa da Prefeitura do Recife, implementado em dois trechos da Rua Esmeraldino Bandeira, exemplifica uma abordagem pragmática e lúdica de requalificação urbana. Focado em intervenções rápidas, de fácil execução e baixo custo, o programa propõe soluções para o espaço público que reforçam a ocupação e o sentimento de

pertencimento dos moradores, ao mesmo tempo que valorizam o caráter estético e ambiental da rua.

Imagem 32: Antiga fachada de Casa de esquina na Rua Esmeraldino Bandeira



Fonte: elaboração própria

Uma das estratégias utilizadas foi a parceria com a iniciativa privada para promover a pintura de muros e fachadas de casas e prédios com murais de caráter educativo. Essas intervenções artísticas visam a conscientizar os moradores e transeuntes sobre temas relacionados ao cuidado com o meio ambiente e a preservação da cidade. A arte pública, nesse contexto, não apenas embeleza a rua, mas também contribui para uma mudança de percepção, promovendo um engajamento maior com o espaço urbano.

Além das intervenções estéticas, o programa “Tá Aprumado” também introduziu pequenos ajustes nos mobiliários urbanos da Rua Esmeraldino Bandeira. Um exemplo disso é o uso de pneus reciclados como jardineiras, uma solução simples, mas eficaz para introduzir mais verde ao longo da via. Percebe-se, com isso, que essas iniciativas, embora de pequeno porte, têm um impacto significativo na humanização do espaço e no estímulo à sua apropriação pelos moradores e frequentadores locais.

Debruçando-se agora sobre sua configuração atual, percebemos que a Rua Esmeraldino Bandeira é marcada por um largo leito carroçável, como é possível observar no corte viário (Imagem 34), que oferece, em um de seus lados, estacionamento público. Esses espaços de estacionamento são amplamente utilizados pelos clientes dos diversos estabelecimentos comerciais que se

concentram ao longo da rua, especialmente no ramo alimentício, como restaurantes, cafés e bares (LOA, GAP, Anjo Solto, Locomotiva Fogo & Breja). Assim, o funcionamento desses estabelecimentos nos três turnos (manhã, tarde e noite) promove uma movimentação contínua ao longo do dia, conferindo visibilidade e segurança à rua.

Essa característica de uso prolongado ao longo do dia, típica de ruas comerciais de bairro, é um elemento essencial para a vitalidade urbana da Esmeraldino Bandeira. A presença constante de pedestres e veículos contribui para a criação de um ambiente seguro, ativo e economicamente dinâmico. Esse fluxo constante reforça a noção de "rua viva", onde o comércio, em sinergia com as moradias, promove uma ocupação sustentável do espaço público.

A Rua Esmeraldino Bandeira não se destaca apenas pela sua revitalização física, mas também pela rica dinâmica social que ocorre em seus espaços. Em visitas a esses estabelecimentos, foi possível identificar um padrão de fidelidade entre os frequentadores, em grande parte moradores da região. Esses indivíduos, ao longo dos anos, incorporaram os bares e restaurantes da rua em suas rotinas diárias, utilizando-os não apenas como locais de consumo, mas como verdadeiros pontos de encontro e convivência comunitária.

Um aspecto notável dessa convivência é a confiança mútua que se desenvolveu entre os frequentadores, pois muitos moradores relatam que se sentem confortáveis em levar seus filhos para esses estabelecimentos e deixá-los sob os cuidados informais de outros frequentadores ou até dos funcionários, enquanto realizam suas atividades cotidianas. Essa prática reflete uma construção de laços comunitários que transcendem o simples uso comercial da rua, transformando-a em um espaço de socialização e acolhimento.

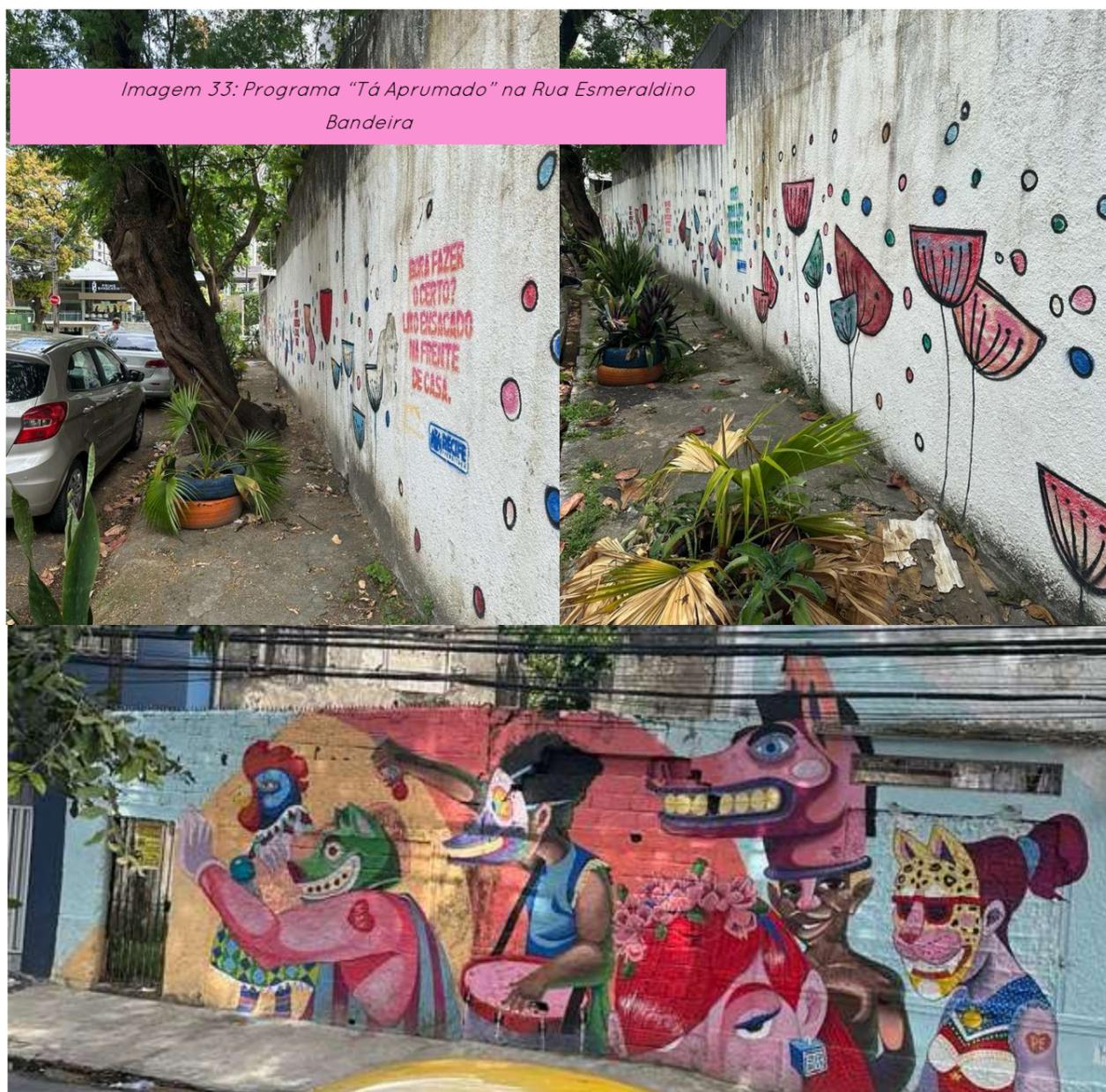
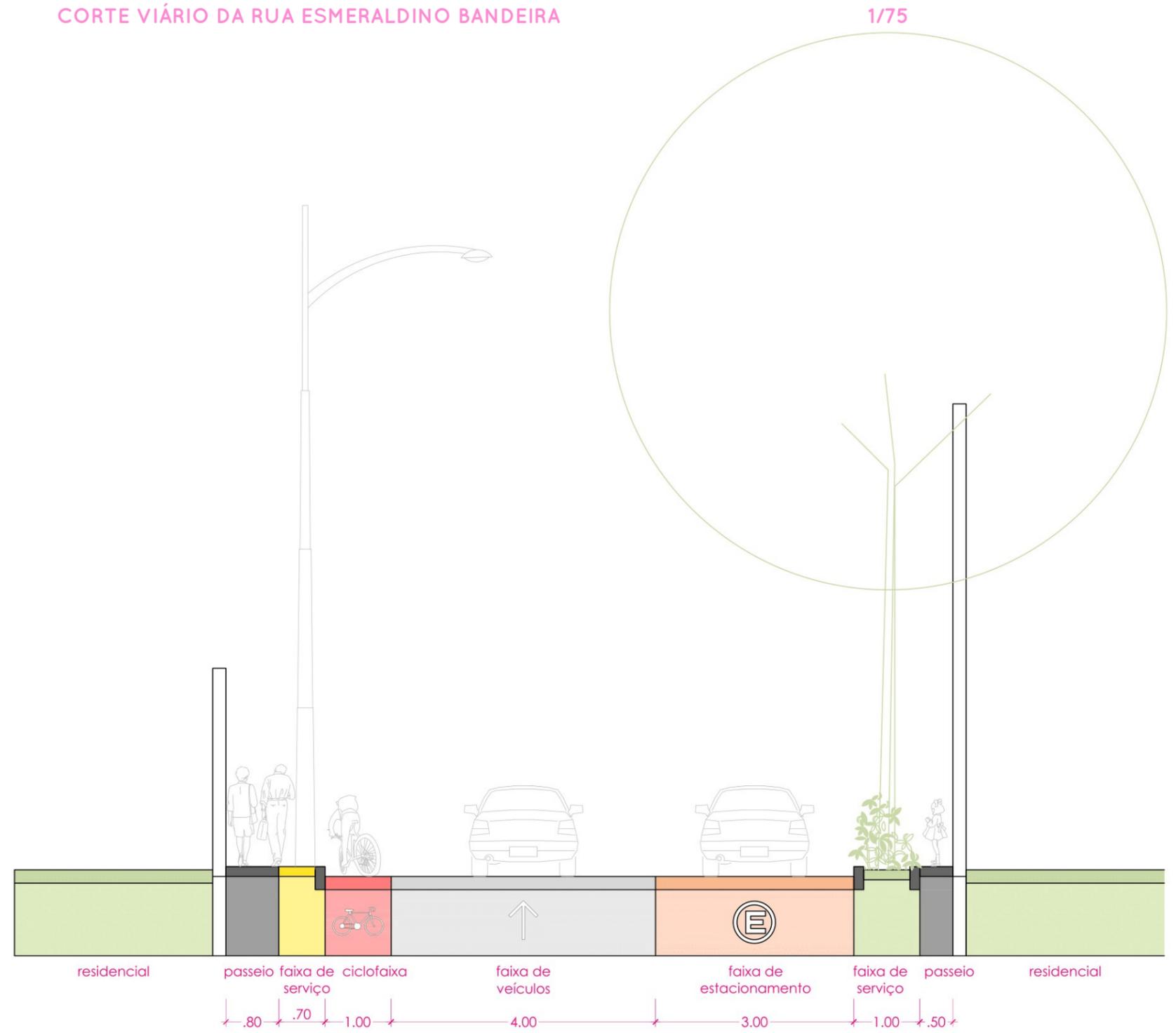
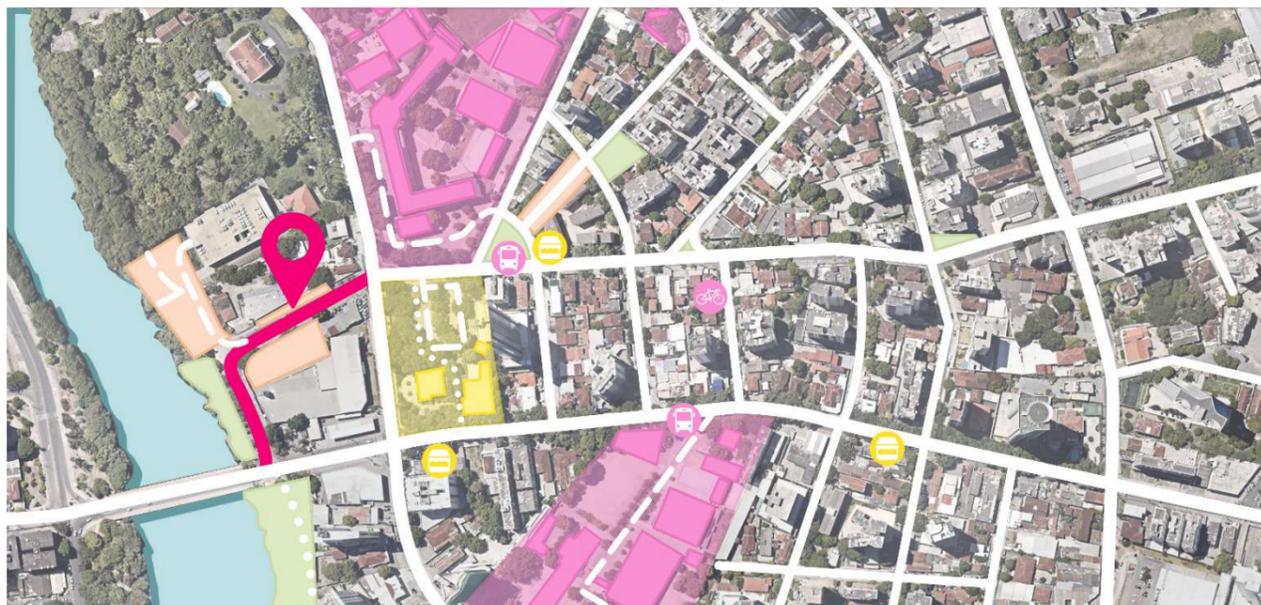


IMAGEM 34
CORTE VIÁRIO DA RUA ESMERALDINO BANDEIRA



3.2.4 Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim

Imagem 35: Mapa de Recorte, localização da Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim



Fonte: elaboração própria

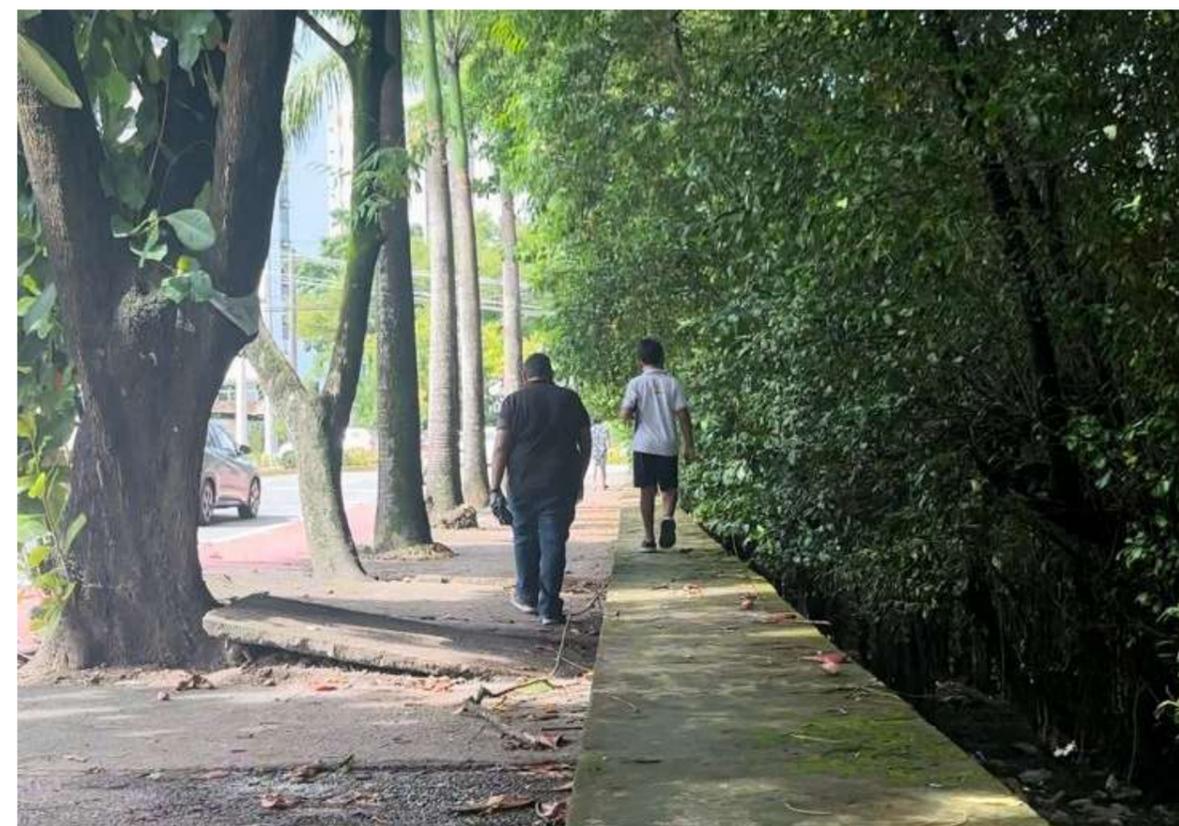
A Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim (Imagem 35), situada na continuidade do Parque das Graças, desempenha um papel importante na articulação entre o ambiente urbano e as margens do Rio Capibaribe, integrando o Projeto Parque Capibaribe (Imagem 10) discutido no capítulo 02. No entanto, apesar de sua localização estratégica e potencial de valorização ambiental e urbana, o desenho e uso do espaço público ao longo dessa via apresentam desafios significativos para a promoção de uma mobilidade segura e inclusiva, especialmente para pedestres e crianças.

Embora a calçada da Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim seja, em teoria, larga, na prática, essa característica se vê comprometida pela presença de canteiros de grandes árvores, cujas raízes elevam o piso e criam barreiras físicas, e por um banco de concreto e alvenaria que, embora estabeleça um limite entre o passeio e a mata ciliar do rio, muitas vezes dificulta a circulação de pedestres. A Imagem 36 ilustra essa situação, na qual uma criança aproveita o banco para brincar, caminhando sobre ele, enquanto seu responsável se vê forçado a navegar os

obstáculos criados pelo piso irregular e estreitamento da calçada. Esse cenário expõe um conflito entre a necessidade de preservar a vegetação existente, que desempenha um papel crucial na composição ambiental da área, e a oferta de uma infraestrutura adequada para o pedestre.

Esses problemas de caminhabilidade, somados à vegetação mal integrada ao percurso pedonal, não apenas afetam a acessibilidade, mas também subvertem o conceito de conexão entre o Parque das Graças e o entorno. Ao longo do trajeto, a descontinuidade é acentuada pela presença de estacionamentos que ocupam uma parte considerável da área destinada ao pedestre, configurando um ambiente pouco amigável e que dificulta a interação plena com o parque e o rio, como evidenciado no vídeo gravado a 95 cm do chão. Esse vídeo foi feito a partir da perspectiva de uma criança, destacando os elementos que podem atrair ou oferecer risco para esse grupo específico, revelando também que a organização do espaço muitas vezes ignora as necessidades de seus usuários mais vulneráveis.

Imagem 36: Garoto caminhando sobre o banco



Fonte: elaboração própria

O projeto paisagístico da Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim esbarra, ainda, em outros desafios de caráter funcional e espacial. O largo leito destinado ao tráfego veicular, por exemplo, contrasta de maneira marcante com a infraestrutura pedonal, evidenciado no corte viário (Imagem 37). Na interseção com a Rua Amélia, o leito se bifurca em duas direções: uma conduz para o bairro das Graças, enquanto a outra segue em direção ao bairro da Torre. Essa divisão gera uma área de maior fluxo de veículos, subutilizando um espaço que poderia ser dedicado à circulação de pedestres ou à integração mais eficiente com o parque e suas atividades recreativas.

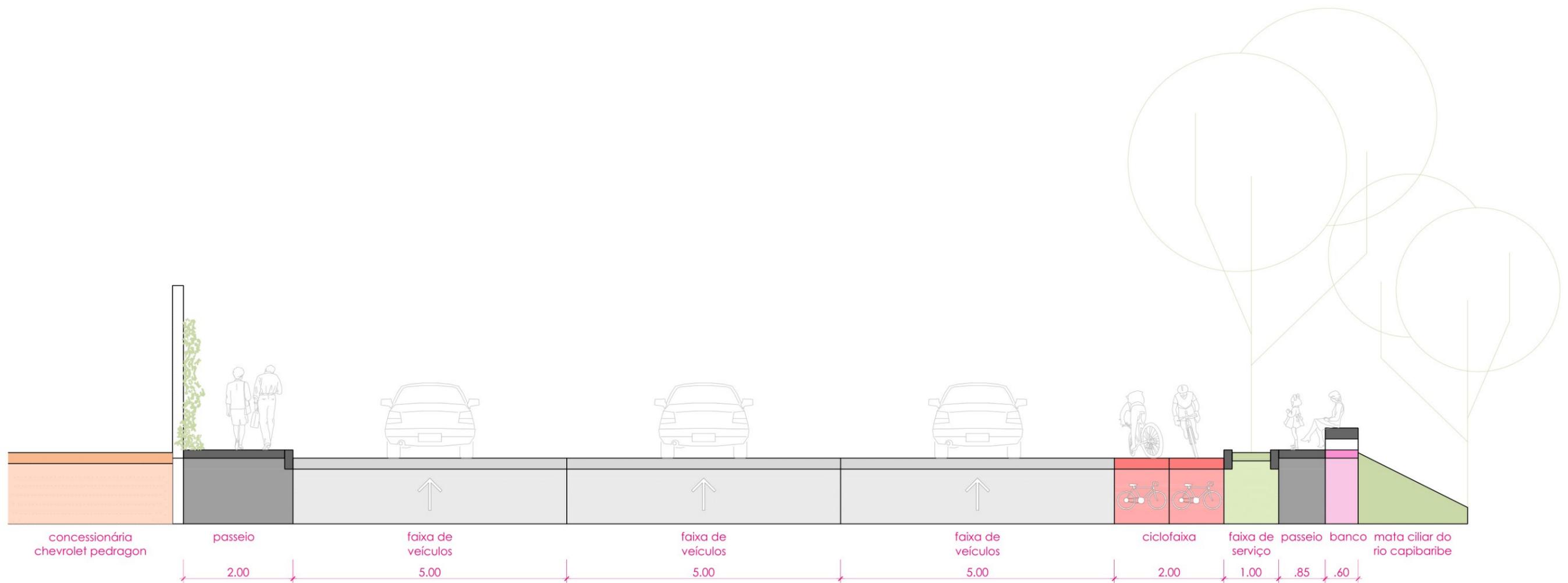
O predomínio da faixa de rolamento em detrimento da área pedonal neste trecho reforça, também, um modelo de mobilidade que privilegia o automóvel, gerando um conflito evidente com os princípios de uma cidade mais inclusiva e sustentável. Como resultado, a continuidade da experiência de quem caminha ou circula de bicicleta ao longo do Parque das Graças é interrompida, reduzindo as oportunidades de fruição de uma paisagem que, quando bem aproveitada, poderia se configurar como um espaço público de alta qualidade.

Aliás, uma das principais questões observadas no trecho da Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim é a falta de uma integração eficaz com o Parque das Graças. Enquanto o parque apresenta uma abordagem bem trabalhada para a relação entre o usuário e o ambiente natural, promovendo a interação direta com a vegetação e a proximidade com o rio, o trecho correspondente da rua falha em manter essa qualidade espacial e de mobilidade. A descontinuidade entre o tratamento paisagístico do parque e a configuração da rua gera uma ruptura na experiência urbana e limita o potencial do espaço como um corredor verde que conecte diferentes pontos do bairro de forma acessível e agradável.

Ao invés de atuar como uma extensão do parque, a rua acaba sendo marcada, no fim das contas, por sua função de suporte ao tráfego veicular e aos estacionamentos, subutilizando áreas que poderiam ser destinadas ao lazer, à mobilidade ativa, ou a uma maior interação com a paisagem natural. Essa situação revela uma oportunidade perdida de ampliar o alcance do Parque Capibaribe e de fomentar uma relação mais integrada entre a cidade e o rio, em um modelo que priorizasse o pedestre, o ciclista e a paisagem.

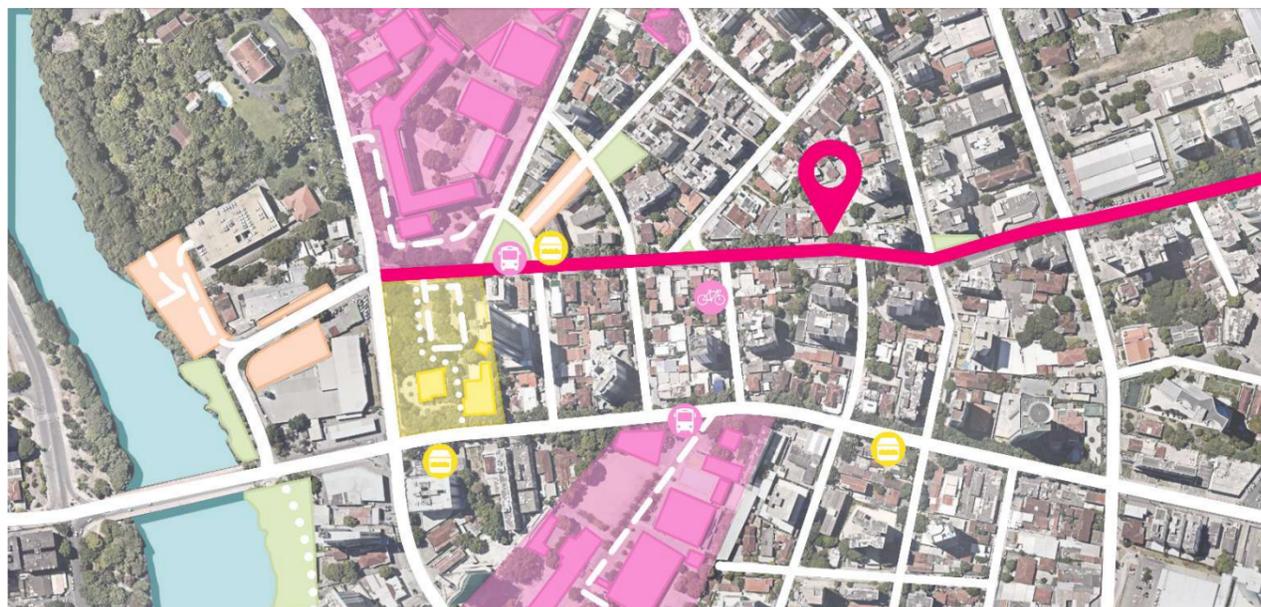
IMAGEM 37

CORTE VIÁRIO DA RUA JORNALISTA ESMARAGDO MARROQUIM



3.2.5 Rua Senador Alberto Paiva

Imagem 38: Mapa de Recorte, localização da Rua Senador Alberto Paiva



Fonte: elaboração própria

A Rua Senador Alberto Paiva (Imagem 38) articula não apenas o fluxo de veículos entre bairros da zona norte, como Graças, Espinheiro e Aflitos, e a zona oeste, como Torre, mas também se revela como um eixo de convergência entre atividades comerciais, educacionais e de transporte, configurando-se como um espaço multifuncional e dinâmico.

O Colégio Marista São Luís, destacado em rosa ao norte, exerce uma influência significativa sobre a mobilidade e a dinâmica urbana local, principalmente em horários de pico, como o início e o término das aulas. Durante esses momentos, o tráfego de veículos atinge sua máxima intensidade, com filas de carros que congestionam a via e os arredores, dificultando o trânsito não apenas de veículos particulares, mas também de transporte público. O fluxo constante de pais, alunos e funcionários gera um impacto direto sobre a circulação, especialmente porque a Rua Senador Alberto Paiva se conecta a outras artérias importantes da cidade, sendo uma rota preferencial para quem transita entre as zonas norte e oeste do Recife.

Além disso, a Rua Senador Alberto Paiva é fortemente marcada por sua oferta de serviços e comércios, notadamente no setor alimentício, o que contribui para sua

atratividade, tanto para moradores quanto para o público externo. Cafeterias (Duckbill) e lanchonetes (Baihma's Sweets, Pizzaria Hut, Frisabor), por exemplo, têm uma presença significativa ao longo da via, criando espaços de convivência que reforçam o caráter de integração da rua com a vida cotidiana do bairro. Essas ofertas se tornam uma extensão do cotidiano escolar, funcionando como pontos de encontro e descanso para estudantes principalmente no horário de almoço. Adicionalmente, a presença de estabelecimentos que ofertam cursos de idiomas e música, voltados para o público infantil e juvenil, reforça o caráter educacional da rua e a sua ligação com o público das instituições de ensino próximas (destacadas em rosa).

Vale pontuar que a Praça Murro na Árvore (Imagem 39), situada na confluência da Rua Senador Alberto Paiva, tem uma função urbanística de destaque, sendo não apenas um ponto de convivência, mas também um nó de transporte estratégico. Nela, encontra-se uma parada de ônibus que é amplamente utilizada pelos alunos do Colégio Marista, consolidando-a como um espaço de integração modal entre o transporte coletivo e o deslocamento a pé, especialmente nos deslocamentos escolares. No entanto, a praça também sofre com a falta de mobiliários que se destaquem, não havendo bancos para sua permanência, ou que a criança possa explorar em demais *affordances* como equilibrar, escorregar, descansar, puxar, segurar e afins, limitando sua potencialidade como espaço público de qualidade.

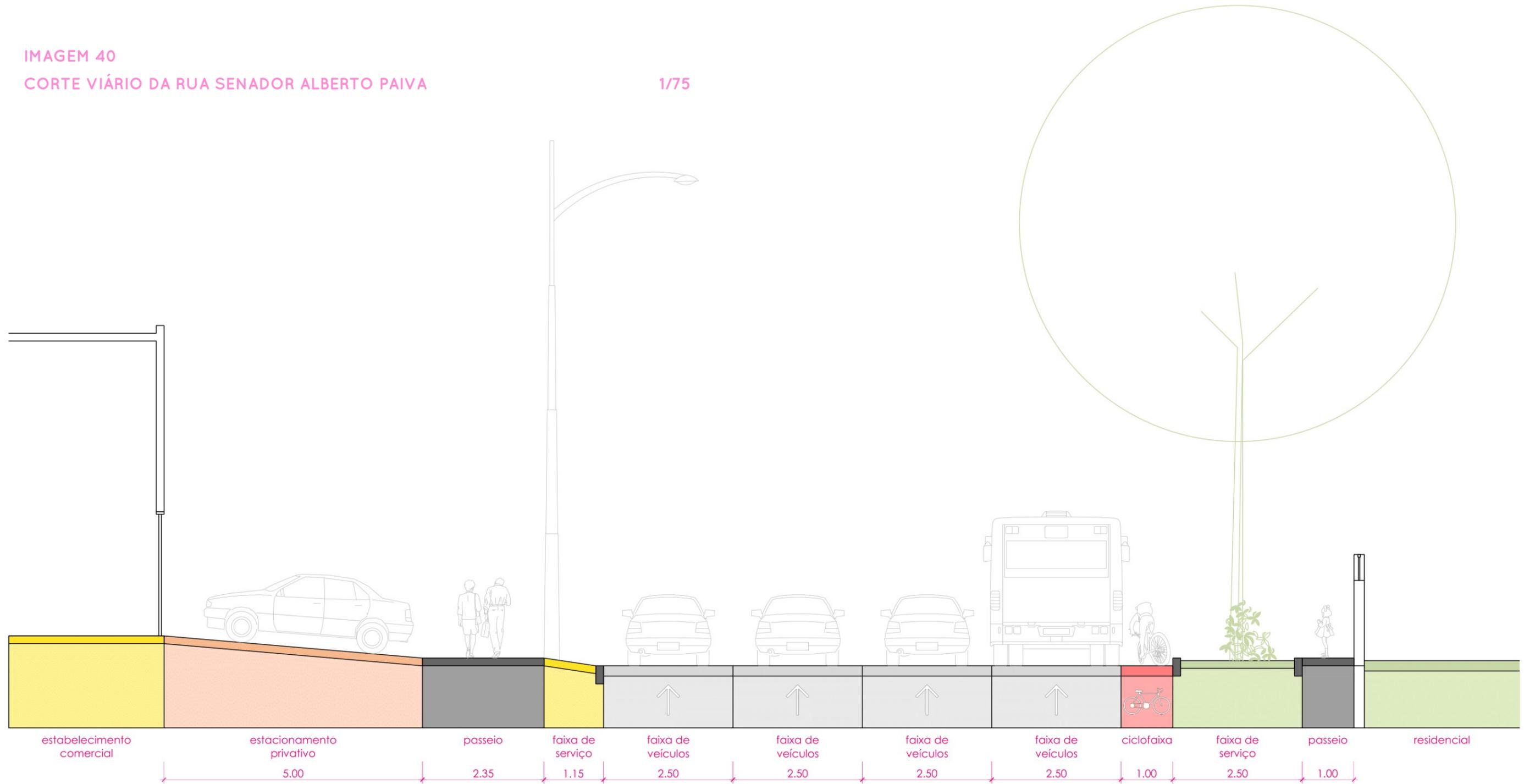
Imagem 39: Praça Murro na Árvore e a sua Parada de Ônibus mais ao fundo



Fonte: elaboração própria

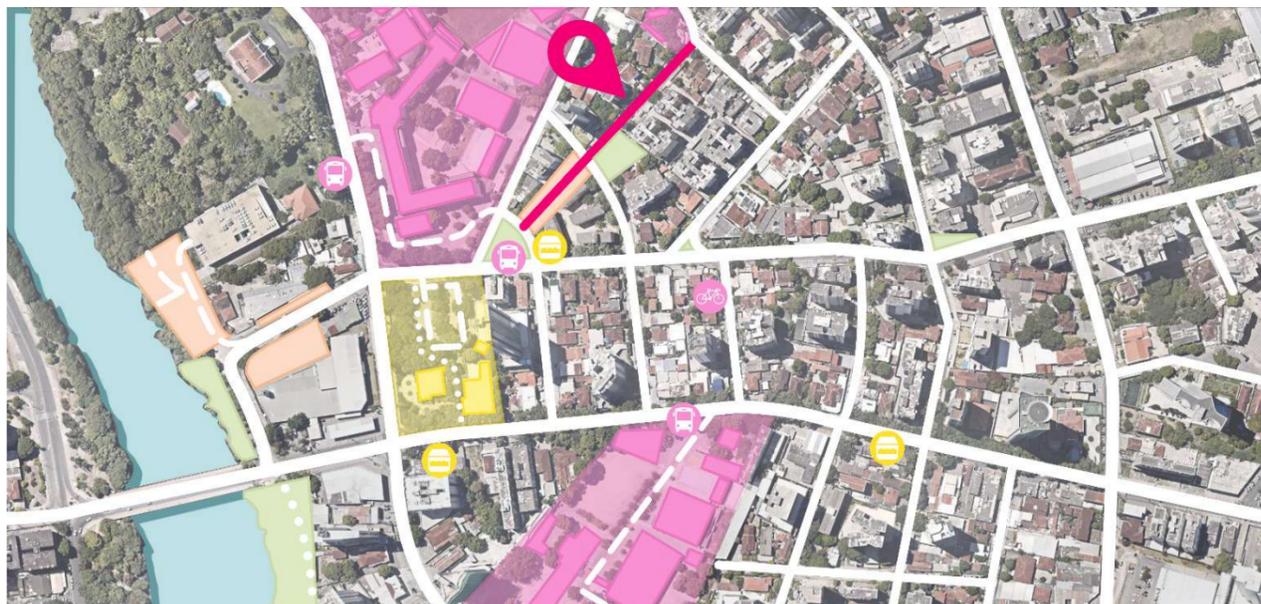
IMAGEM 40
CORTE VIÁRIO DA RUA SENADOR ALBERTO PAIVA

1/75



3.2.6 Rua Souza de Andrade

Imagem 41: Mapa de Recorte, localização da Rua Souza de Andrade



Fonte: elaboração própria

A Rua Souza de Andrade (Imagem 41), apresenta uma dinâmica urbana marcada pelo contraste entre os dias úteis e os de fim de semana. Durante a semana, a rua é notoriamente tranquila, com baixo fluxo de pedestre e veículos, o que se deve principalmente à ausência de atividades comerciais ou serviços que atraiam o público. Esse cenário é reforçado pelo fato de que a maioria dos residenciais possuem fachadas cegas ou entradas secundárias voltadas para a rua, o que nega a vitalidade e a função social da via como um espaço de convivência urbana. Em grande parte do tempo, a Rua Souza de Andrade se transforma em um espaço quase exclusivamente dedicado ao estacionamento de veículos, como mostrado na imagem 42, subutilizado em termos de seu potencial como espaço público e de interação social.

Esse fenômeno de negação espacial é típico de ruas que, embora localizadas em áreas centrais e de uso misto, não possuem a infraestrutura nem a configuração que estimule o uso ativo e contínuo por seus moradores e visitantes. A ausência de comércio e de atividades que dinamizem a rua, associada à predominância de muros altos e fachadas inativas, contribui para a falta de vivacidade durante a maior parte da semana. Assim, o uso da rua se restringe, em grande medida, às funções utilitárias

de circulação de automóveis e estacionamento, sem grandes estímulos para a mobilidade ativa ou para a permanência de pedestres, do mesmo modo de tornar o ambiente mais suscetível ao crime.

Imagem 42: Rua Souza de Andrade durante a semana



Fonte: elaboração própria

No entanto, em um nítido contraste, o cenário da Rua Souza de Andrade se transforma aos finais de semana, quando a rua se torna palco de uma das mais importantes feiras agroecológicas da cidade de Recife (Imagem 43), existente desde 1997. A feira, que ocorre aos sábados das 4h da manhã até as 11h, confere uma nova atmosfera ao local repleta de vida e interação social. Essa transformação é marcada pela ocupação do espaço público por barracas que vendem produtos orgânicos e alimentos frescos, atraindo um público diversificado, não apenas do bairro das Graças, mas também de outras partes da cidade. A feira agroecológica, uma das treze feiras do tipo em Recife, ressignifica temporariamente a função da rua Souza

de Andrade, que passa de uma rua subutilizada a um vibrante espaço de convivência e consumo sustentável.

Imagem 43: Rua Souza de Andrade durante o fim de semana



Fonte: elaboração própria

Além da feira agroecológica, nas sextas-feiras à noite a partir das 22h, o espaço e a infraestrutura montada para o evento de sábado são aproveitados para a criação de uma espécie de praça de alimentação temporária (Imagem 44), com barracas oferecendo comidas diversas. Esse uso noturno acrescenta uma nova camada de vitalidade à rua, que se transforma em um espaço de lazer e convivência, atraindo moradores e visitantes para usufruir do ambiente e das opções gastronômicas. Tendo isso em vista, essa apropriação temporária e flexível do espaço urbano durante o fim de semana, destaca o potencial desta rua como um lugar de interação social, contrastando com seu uso restrito e passivo durante os dias úteis.

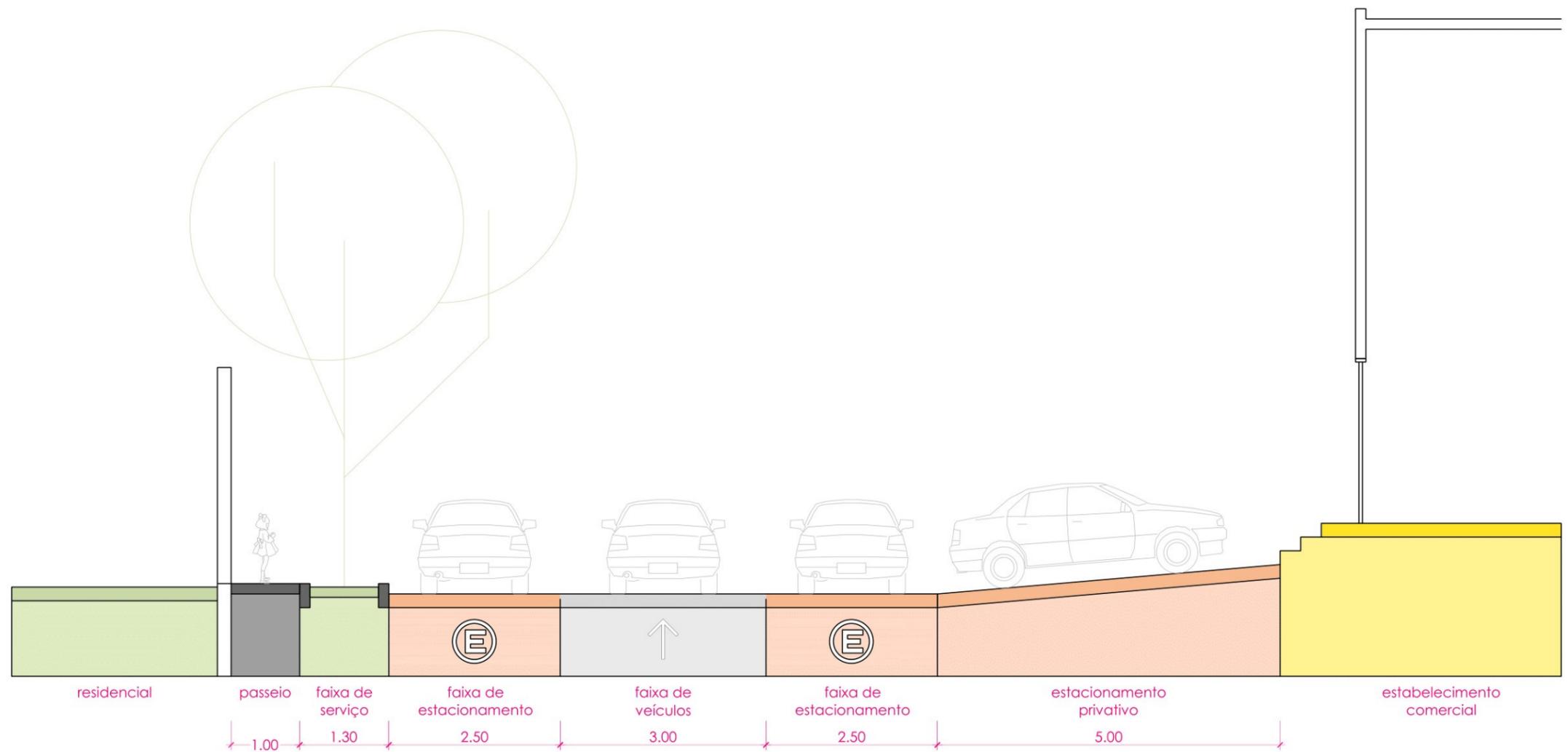


Imagem 44: Feira Agroecológica à noite da sexta
Fonte: Elaboração própria.

IMAGEM 45

CORTE VIÁRIO DA RUA SOUZA DE ANDRADE

1/75



CAPÍTULO 04: O Anteprojeto

No âmbito do desenvolvimento urbano voltado para a primeira infância, este capítulo aborda a formulação de um Anteprojeto urbanístico que tem como foco a criação de espaços públicos que priorizem a ludicidade, a segurança e a autonomia das crianças. A proposta surge como uma resposta à necessidade de espaços urbanos mais acessíveis, acolhedores e estimulantes, proporcionando às crianças um ambiente no qual elas possam brincar, explorar e se deslocar de forma autônoma e segura.

Para ilustrar a viabilidade e a adaptabilidade dessas intervenções, o Anteprojeto contempla quatro trechos distintos da cidade, escolhidos a partir de um recorte urbano representativo de diferentes contextos e desafios espaciais. Esses trechos não possuem uma hierarquia de importância, mas foram selecionados com o objetivo de oferecer soluções replicáveis para outras áreas com características e necessidades similares. A abordagem visa a contribuir para a criação de uma cidade que seja inclusiva para a infância e que, ao mesmo tempo, possa ser um modelo de mobilidade ativa e integração entre o ambiente urbano e a criança.

Cada trecho foi detalhadamente analisado e representado em plantas na escala de 1/500, com ampliações estratégicas para pontos específicos nas escalas de 1/100 e 1/10, assim como isometrias da solução projetual. Essa escolha técnica permite uma compreensão mais clara e detalhada das intervenções propostas, garantindo que as soluções projetuais sejam visíveis em múltiplas escalas, desde a organização macro do espaço até as diretrizes dos detalhes do mobiliário urbano.

Ainda, o projeto foi inspirado em estudos como os desenvolvidos em Griesheim, na Alemanha, que aplicam a ideia de "caminhos do brincar". Esses caminhos consistem em um traçado estruturado para o deslocamento seguro das crianças, onde a presença de sinalizações, objetos lúdicos e mobiliário urbano exclusivo direcionam e estimulam o brincar de forma espontânea. No caso do Anteprojeto, os itens projetados para o espaço urbano serão únicos, inconfundíveis e específicos para a criança, de modo que ela possa utilizá-los como pontos de orientação e interação ao longo do seu percurso. O objetivo, afinal, é criar um espaço que dialogue

diretamente com o universo infantil, potencializando sua autonomia e percepção do espaço público.

O conceito de "caminhos do brincar" proposto, inspirado pelas Praças da Infância do Recife, será aplicado de maneira adaptada aos contextos específicos de cada trecho, oferecendo mobiliários urbanos que incentivam o lúdico, tais como elementos brincantes, mas sem comprometer a segurança e a funcionalidade do espaço. Esses elementos lúdicos, cuidadosamente pensados, não apenas embelezam o ambiente, mas tornam o deslocamento infantil uma experiência enriquecedora, estimulando a interação social e o aprendizado espontâneo.

Nas próximas páginas, na Imagem 47, os quatro trechos serão desdobrados, com a apresentação de uma tipologia modelo que poderá ser replicada em outras áreas urbanas com potencial de transformação. Essa tipologia é discutida em três subtópicos principais, que guiam o processo de concepção e desenvolvimento do projeto.

- **Memorial Descritivo:** O primeiro subtópico oferece uma análise detalhada das áreas escolhidas, focando tanto nos potenciais quanto nos desafios que elas apresentam para o desenvolvimento do projeto "A Cidade Brincante". Aqui, são discutidos aspectos como caminhabilidade, segurança, vegetação, fluxo de veículos e a atual relação da criança com o espaço público.
- **Zoneamento e Estudos de Traçado:** O segundo subtópico expõe, através de mapas e rascunhos, as soluções de zoneamento propostas, bem como os estudos de traçado que buscam garantir a segurança e fluidez do movimento infantil pelos espaços públicos. São também abordadas as conexões entre diferentes usos e funções do espaço, pensando tanto na criança quanto nos demais usuários da cidade.
- **Anteprojeto Urbanístico:** Por fim, o terceiro subtópico apresenta a materialização do Anteprojeto em si. Neste momento, o desenho urbanístico ganha forma, detalhando as soluções adotadas, os mobiliários lúdicos propostos e a integração do projeto com o entorno existente. O Anteprojeto se preocupa com a resolução de conflitos de uso do espaço urbano e com a criação de ambientes que favoreçam a

interação entre criança e cidade, sem comprometer a segurança e funcionalidade para todos os demais usuários do espaço.

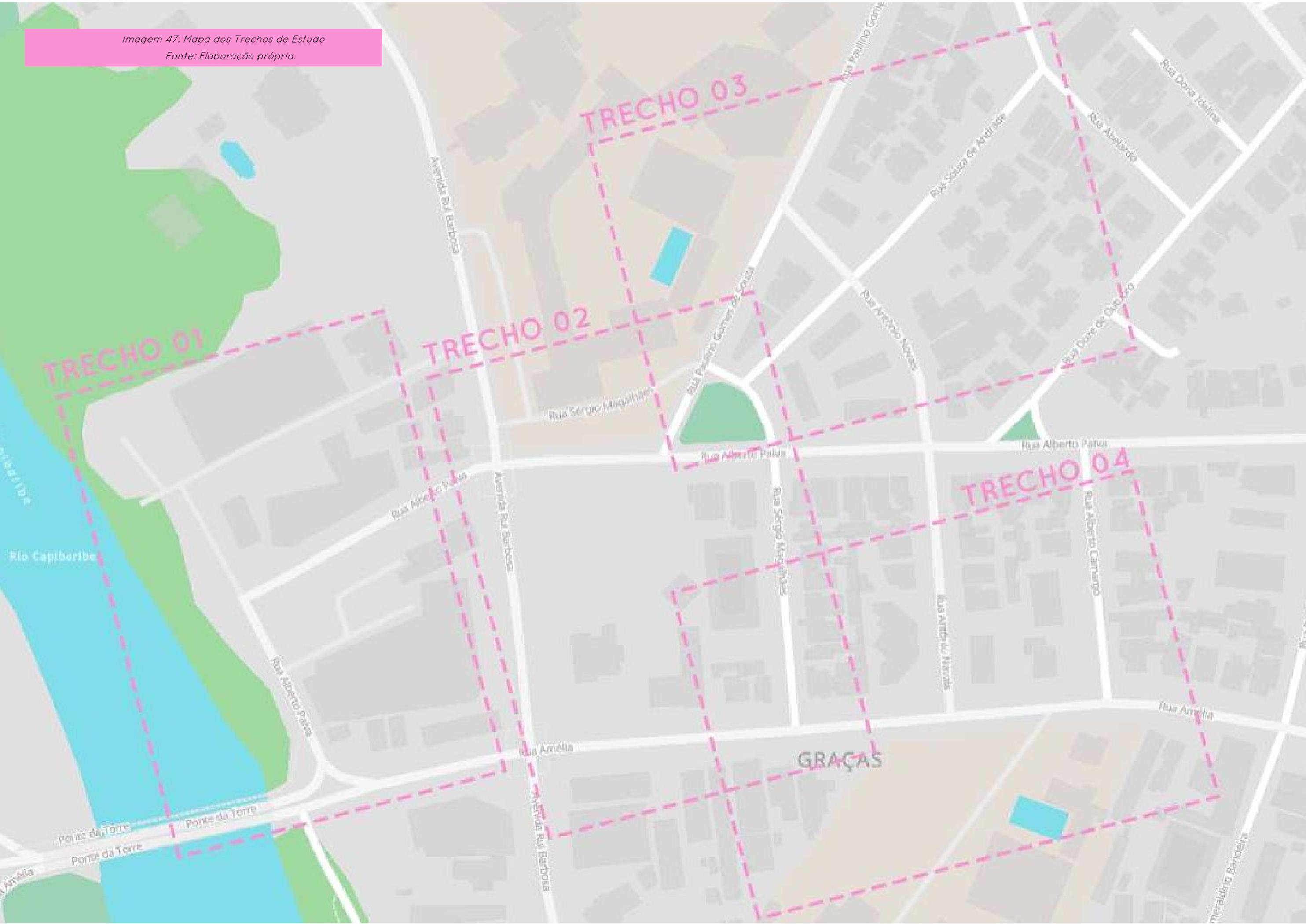
Esse capítulo, portanto, visa não apenas a apresentar soluções urbanísticas inovadoras, mas também promover uma nova visão do espaço urbano, uma que coloque a criança como protagonista, valorizando sua experiência e interações com o ambiente construído, de forma a gerar uma cidade mais inclusiva, segura e lúdica para as próximas gerações.

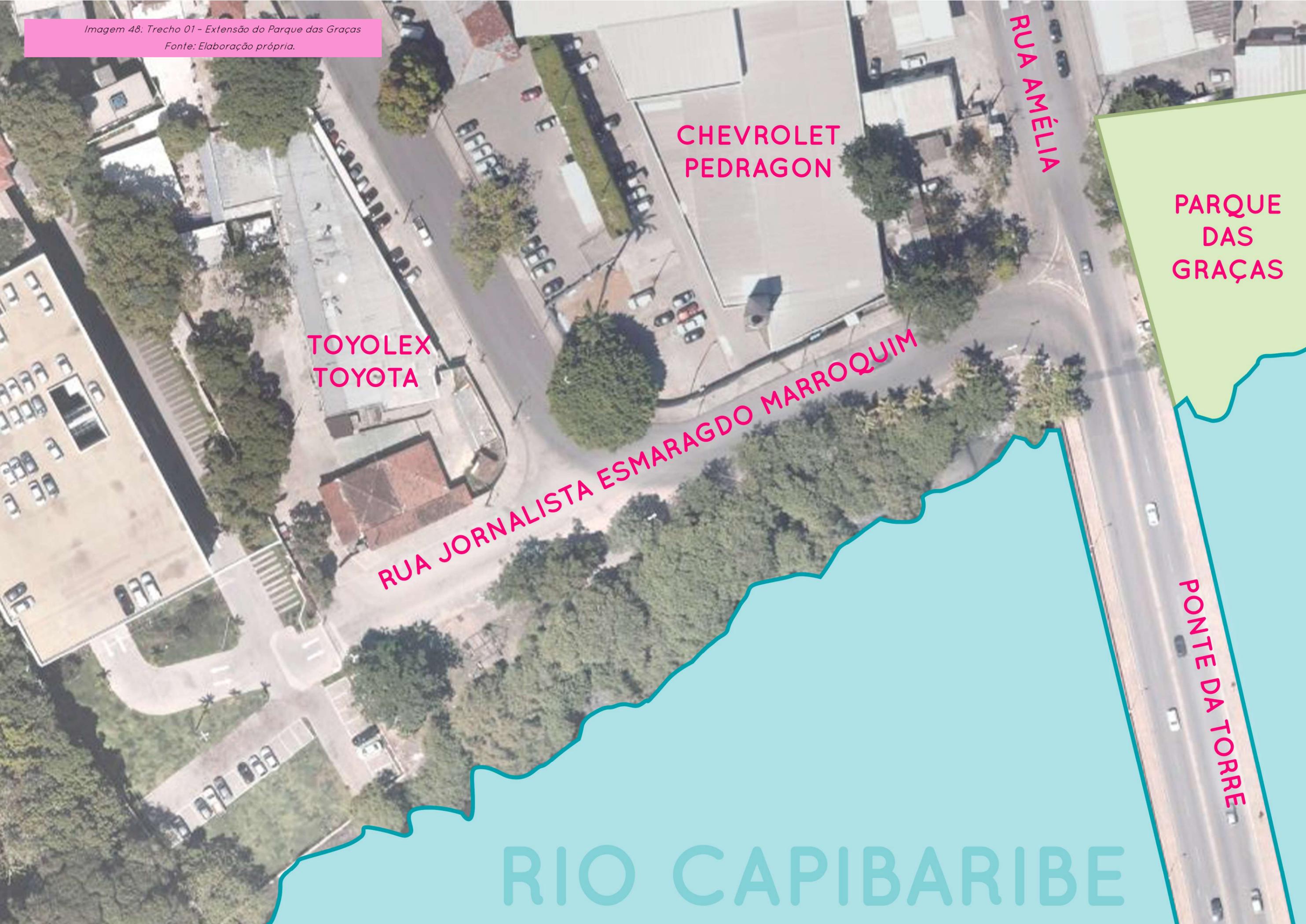


Imagem 46: Prefeito, não queremos escorregadores e balanços, queremos a cidade!

FONTE: <https://www.lacittadeibambini.org/en/research-activity/>

Imagem 47: Mapa dos Trechos de Estudo
Fonte: Elaboração própria.





TOYOLEX
TOYOTA

CHEVROLET
PEDRAGON

RUA JORNALISTA ESMARAGDO MARROQUIM

RUA AMÉLIA

PARQUE
DAS
GRAÇAS

PONTE DA TORRE

RIO CAPIBARIBE

4.1 Trecho 01 – Extensão do Parque das Graças

Tipologia Modelo: Rua com excesso de estacionamento.

O Trecho 01 (Imagem 48), localizado na Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim, representa um espaço urbano de significativa importância estratégica, tanto pela sua proximidade com o Rio Capibaribe quanto pela sua conexão com o Parque das Graças e a Ponte da Torre (Imagem 49). No entanto, o estado atual dessa área apresenta uma série de conflitos e potenciais que influenciam sua funcionalidade, atratividade e o uso pelos pedestres.

Esse trecho está situado em uma área que, conforme abordado no Estudo Correlato do Parque Capibaribe (Capítulo 02), já faz parte de um planejamento futuro de integração direta ao Parque Capibaribe. Portanto, a análise proposta se alinha a esse contexto, buscando entender como o espaço pode ser revalorizado dentro de uma perspectiva de uso público e de mobilidade ativa.

Imagem 49: Trecho do Projeto do Parque das Graças



Fonte: Livro do Parque Capibaribe

4.1.1 Memorial Descritivo

Atualmente, apesar de estar inserido em um contexto privilegiado pela proximidade com as margens do rio e pela presença de vegetação, o trecho apresenta um ambiente pouco acolhedor e pouco movimentado para os pedestres. O uso dominante do solo neste trecho é comercial, com duas grandes concessionárias ocupando ambos os lados da via: a Toyolex Toyota e a Chevrolet Pedragon. Essas ocupações transformaram o espaço em uma área predominantemente destinada a estacionamentos e à exposição de veículos, prejudicando o potencial de interação urbana e de vivência pedonal.

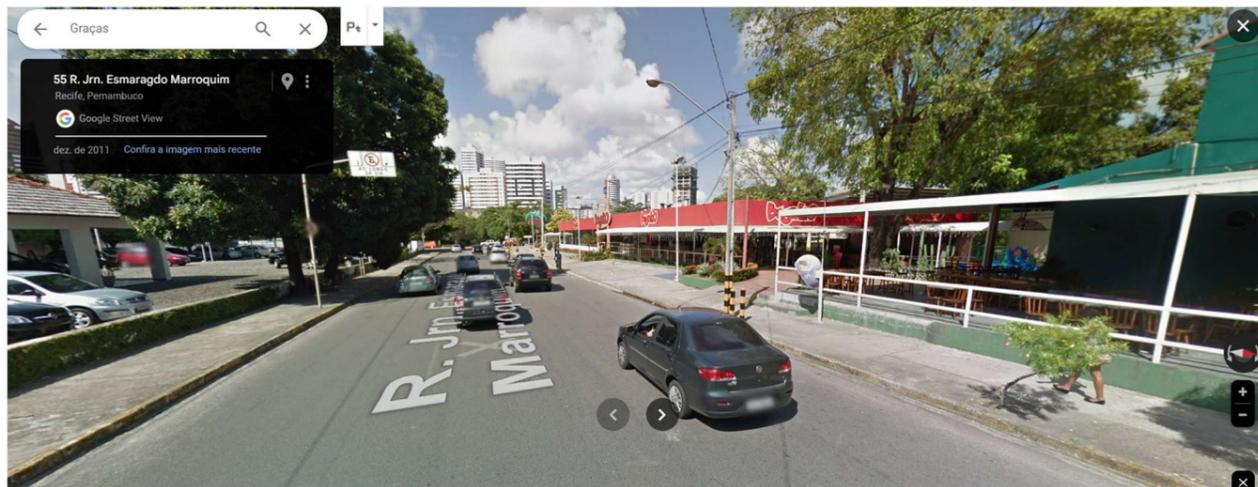
Um dos principais conflitos observados nesse trecho é o uso massivo de pavimentação impermeável, priorizando o estacionamento dos veículos em detrimento de outras formas de ocupação mais democráticas e sustentáveis. Apesar de a rua possuir calçadas largas — o que, teoricamente, proporcionaria boas condições de caminhabilidade —, não há elementos que convidem as pessoas a permanecer ou interagir com o espaço público. Essa falta de mobiliário urbano, áreas de descanso ou mesmo de serviços voltados ao pedestre torna o trecho uma zona de passagem, onde o único uso real é o de trânsito de automóveis e o estacionamento.

A história do local reforça essa perda de potencial de uso. Até meados de 2013, o trecho era ocupado pela lanchonete Bugaloo (Imagem 50), que funcionava como um ponto de atração para consumidores e moradores locais. A presença do Bugaloo não apenas oferecia uma opção gastronômica, mas também criava um ambiente que estimulava a permanência de pessoas, incluindo famílias e crianças. As características da lanchonete — como a escolha de não climatizar o espaço interno e a oferta de um ambiente ventilado, com tendas para proteger do sol e da chuva — fortaleciam a relação entre o ambiente interno e externo. Esse tipo de interação visual e física com a rua, como discutido por Jane Jacobs no conceito de “Olhos da Rua”, gerava uma sensação de segurança ao promover a vigilância natural por parte dos frequentadores.

Entretanto, com o fechamento do Bugaloo e a subsequente venda do terreno para a Toyolex Toyota, o espaço foi transformado em uma grande edificação de quatro pavimentos dedicada à exposição de carros (Imagem 51). O que antes era um

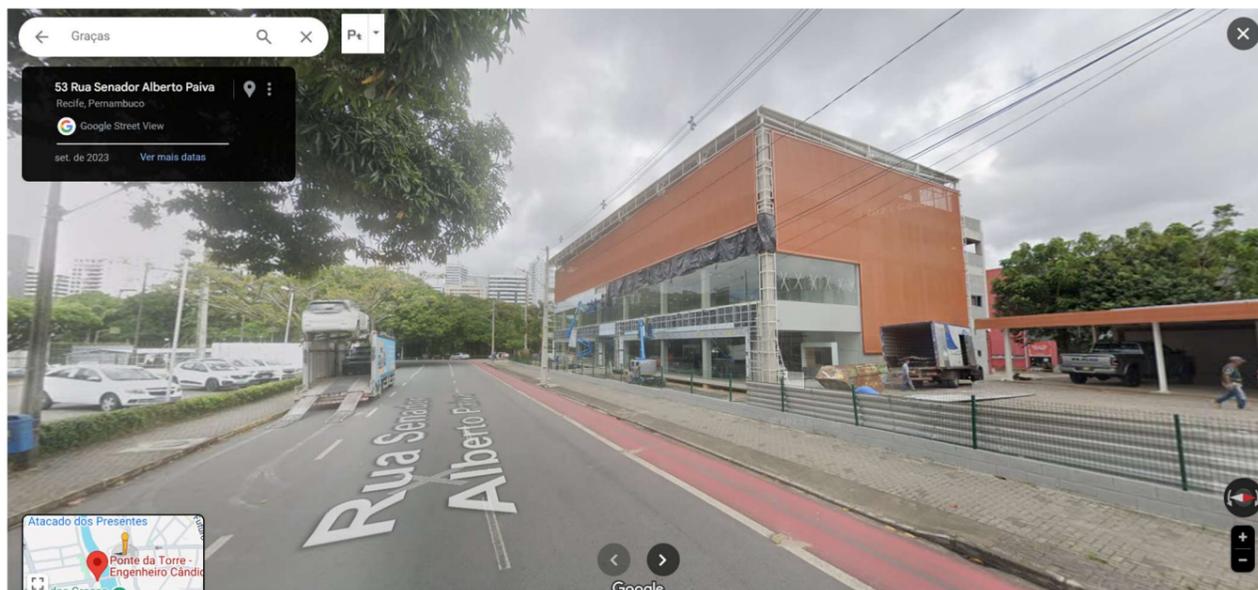
ponto de convivência, lazer e interação social, agora se tornou um espaço de uso exclusivo automotivo, contribuindo ainda mais para o caráter monofuncional da rua.

Imagem 50: Lanchonete Bugaloo



Fonte: Google Maps

Imagem 51: Toyolex Toyota

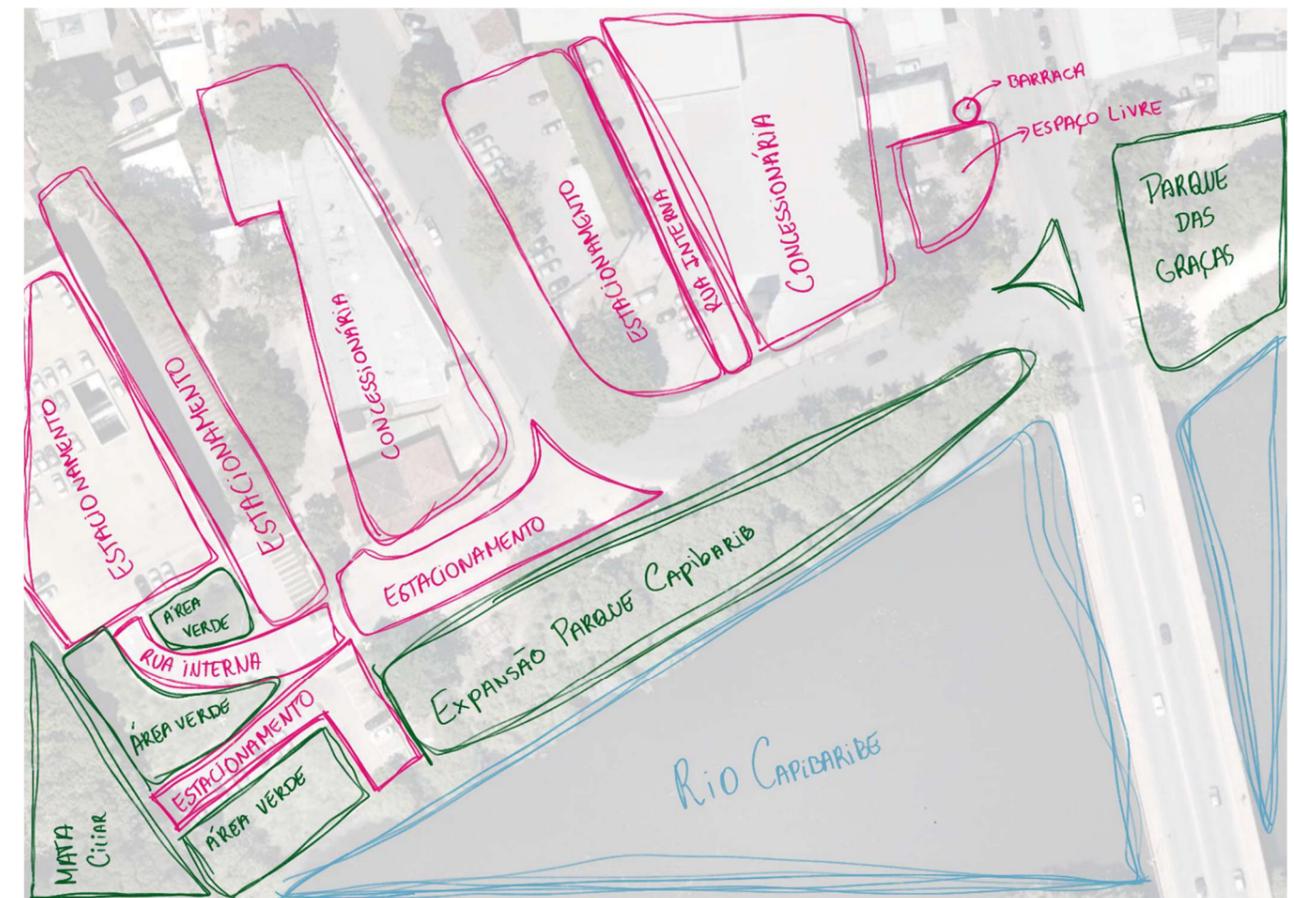


Fonte: Google Maps

4.1.2 O Zoneamento

A abordagem deste estudo se baseia em dois mapas de zoneamento: o primeiro ilustra o zoneamento atual do trecho e suas dinâmicas; o segundo propõe um novo zoneamento orientado pelas diretrizes de um projeto urbanístico focado na ludicidade, segurança e autonomia das pessoas, com ênfase em crianças.

Imagem 52: Estudo do Zoneamento atual



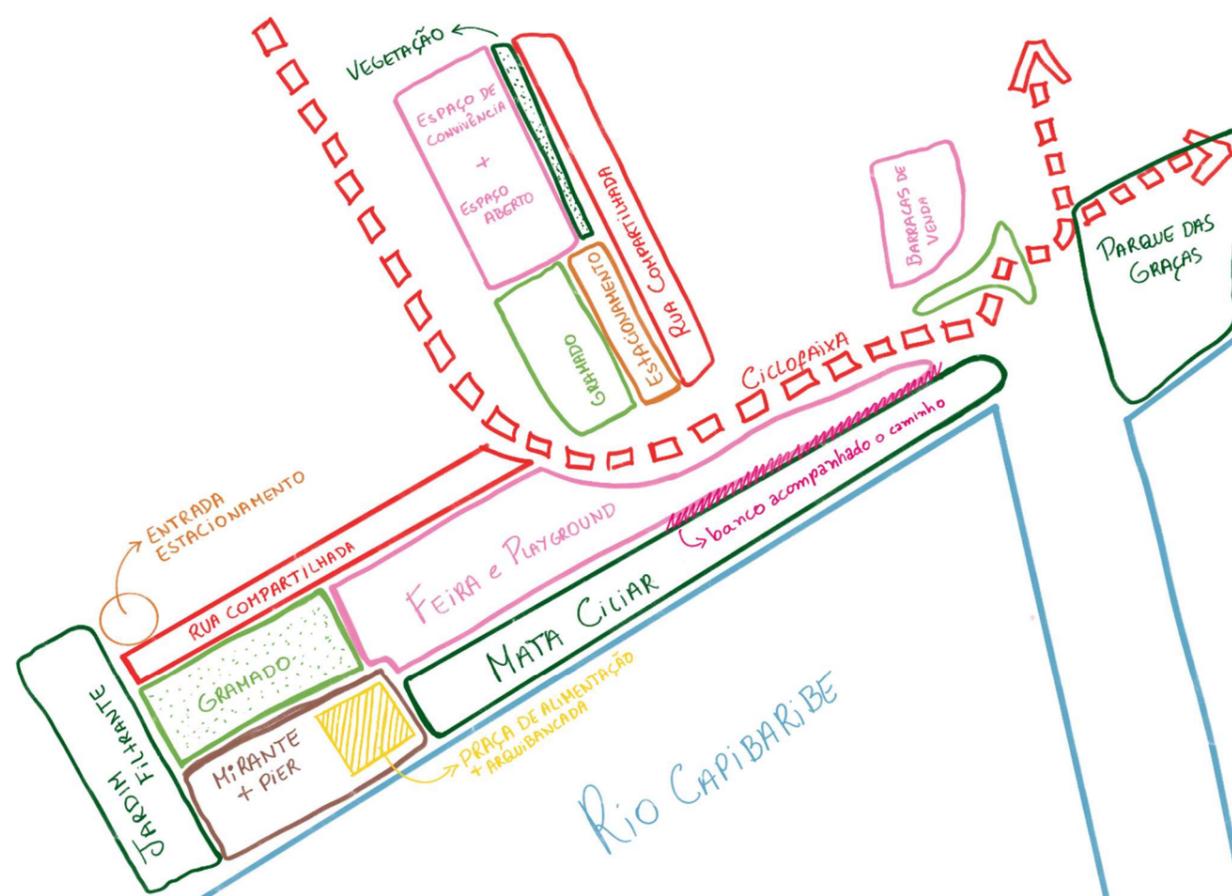
Fonte: elaboração própria

Conforme ilustrado na Imagem 52 referente ao zoneamento atual, percebe-se que o trecho é caracterizado por uma forte predominância de áreas de estacionamento, o que resulta em uma ocupação monofuncional e voltada, em grande parte, para o uso automotivo. Os espaços abertos que poderiam ser destinados ao lazer e à convivência humana estão, na maioria, subutilizados ou ocupados pelos veículos. Além disso, a vegetação existente, embora relevante em

termos de contato com a natureza, está isolada e desconectada do uso cotidiano dos pedestres, não criando uma relação fluida entre o espaço natural e o espaço construído.

A análise do mapa de zoneamento atual demonstra que os principais potenciais de transformação estão nos estacionamentos das concessionárias Toyolex Toyota e Chevrolet Pedragon, que, por ocuparem grandes áreas impermeabilizadas, fragmentam o tecido urbano e criam barreiras para a integração com o Parque das Graças. Esses estacionamentos, embora essenciais para a dinâmica comercial dessas empresas, ocupam terrenos que poderiam ser revertidos, ao menos parcialmente, em espaços públicos de convivência, sem prejudicar significativamente as atividades comerciais.

Imagem 53: Estudo Proposto de Zoneamento do Trecho 01



Fonte: elaboração própria

Na Imagem 53 do zoneamento proposto, a abordagem projeta uma significativa redistribuição de usos, com a diminuição das áreas destinadas aos estacionamentos e a expansão de espaços verdes e áreas de permanência voltadas ao pedestre. A estratégia central é criar uma zona de transição entre os espaços dedicados a automóveis e os novos espaços projetados para pessoas, com especial foco no contato com a natureza já presente no local. Dessa forma, busca-se transformar os terrenos ocupados pelos estacionamentos em ambientes de convivência, sem gerar grandes impactos negativos nas atividades comerciais das concessionárias.

A proposta de zoneamento com áreas verdes para mata ciliar e contatos de aprendizado como o jardim de chuva se fundamenta na ideia de criar corredores de vegetação que conectam a margem do Rio Capibaribe ao tecido urbano, promovendo a integração com o Parque das Graças. Esses corredores não apenas ampliam a permeabilidade ambiental da área, mas também oferecem espaços de descanso e lazer para a comunidade, permitindo que os pedestres usufruam de um ambiente mais seguro e agradável. Além disso, as áreas verdes serviriam como elementos de ludicidade, proporcionando locais de interação e brincadeiras para crianças, conforme abordado nos capítulos anteriores sobre os “Caminhos do Brincar”.

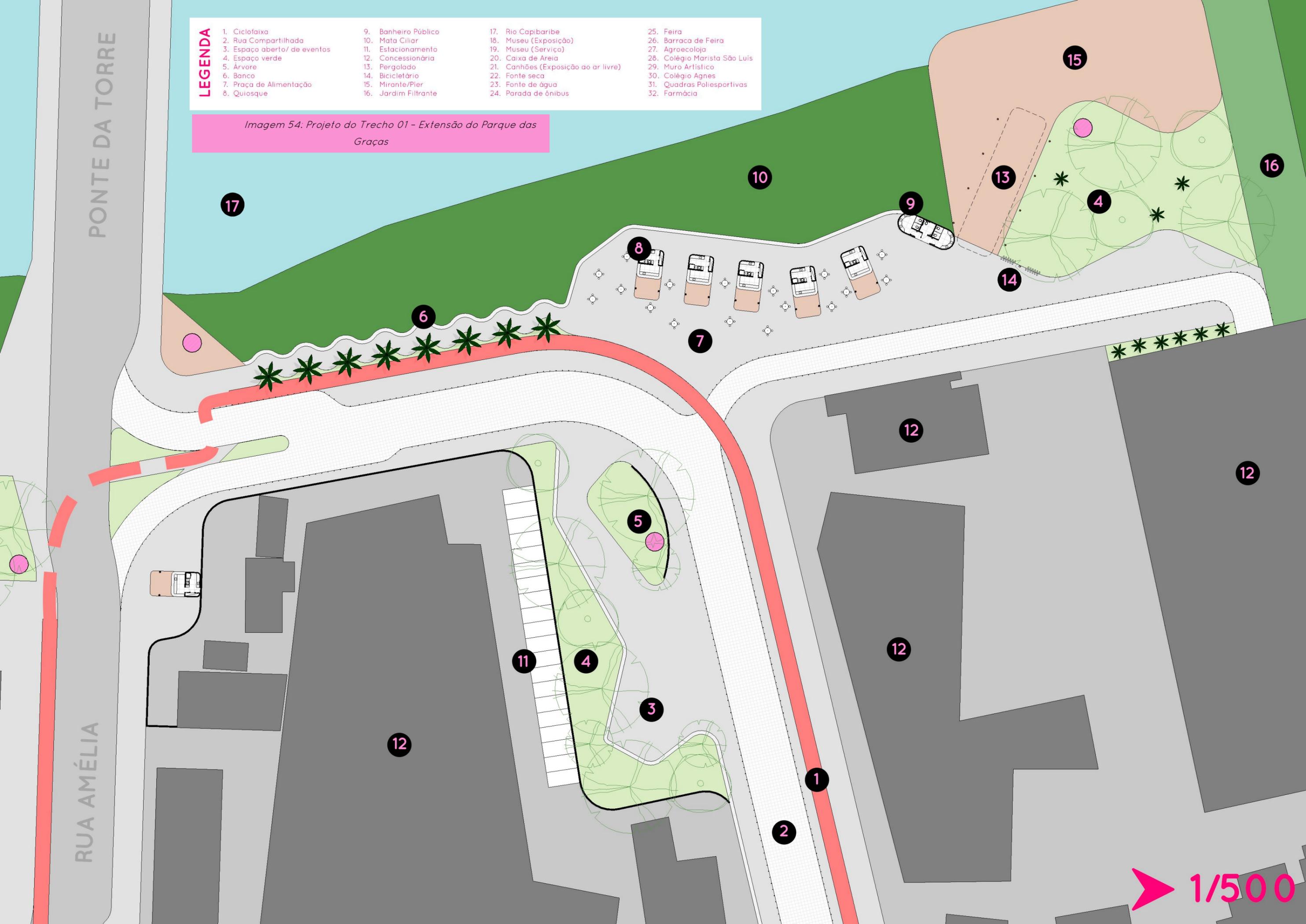
O zoneamento proposto visa também recuperar a dinâmica de atração comercial que o trecho já teve no passado, quando a lanchonete Bugaloo estava em operação. A ideia é que a área comercial seja reconfigurada para atrair usos mistos, com ênfase em estabelecimentos alimentícios e de serviços locais que incentivem a permanência e criem uma relação mais fluida entre o ambiente construído e o espaço público.

A redistribuição desses novos usos não apenas favorece a caminhabilidade, mas também promove a vigilância natural, alinhando-se ao conceito de “Olhos da Rua” de Jane Jacobs, que reforça a segurança urbana por meio da presença constante de pessoas nas ruas. Esse novo zoneamento busca restabelecer a sensação de segurança que existia anteriormente, ao revitalizar o espaço com áreas de convivência ao ar livre e uma interação visual contínua entre os ambientes internos e externos dos novos estabelecimentos.

LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luís |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |

Imagem 54: Projeto do Trecho 01 - Extensão do Parque das Graças



4.1.3 A Proposta

A elevação da rua nesse (Ponto 2) trecho (Imagem 54) visa estabelecer uma conexão contínua entre as calçadas de ambos os lados, transformando o espaço em uma via compartilhada que integra diretamente o Parque das Graças à margem do Rio Capibaribe. Isso cria uma transição mais fluida e segura entre a Rua Amélia, a Ponte da Torre e os novos espaços de permanência propostos, como os Pontos 3, 4, 6, 7 e 15. Para as crianças, essa intervenção é especialmente importante, pois elimina barreiras físicas e reduz a sensação de descontinuidade, permitindo uma navegação autônoma e segura entre o colégio, o parque e outros espaços de convivência.

A rua elevada também contribui para uma maior segurança viária, uma vez que reduz a velocidade dos veículos e transforma o espaço em um ambiente mais propício à mobilidade ativa, especialmente para pedestres e ciclistas. Assim, as crianças ganham autonomia para se deslocar sem a necessidade constante de supervisão, favorecendo a exploração segura do espaço.

A ampliação da ciclofaixa (Ponto 1) reforça o caráter inclusivo do projeto, proporcionando um espaço confortável para diferentes modos de transporte alternativos, como patins, patinetes e skates, frequentemente utilizados por crianças e adolescentes. A ludicidade é estimulada ao longo do percurso, com um passeio arborizado que, além de trazer conforto térmico pela sombra das árvores, oferece um ambiente convidativo e agradável, incentivando a permanência e o uso contínuo do espaço.

A criação de uma ciclofaixa mais larga e segura também incentiva a prática de atividades físicas, promovendo um ambiente saudável e ativo para as crianças. Ao integrar as bicicletas e outros meios de transporte leves no cotidiano do bairro, o projeto estimula uma mobilidade mais sustentável e diversificada, em consonância com a autonomia infantil.

Parte significativa da intervenção urbanística envolve a redução das áreas de estacionamento, reivindicando esses espaços subutilizados das concessionárias para criar áreas de convivência atreladas à vegetação (Ponto 6). A presença de árvores frondosas, como aquela que já ocupa parte do muro do lote (Imagem 55), é integrada ao projeto, permitindo que o espaço verde não apenas seja preservado, mas também ampliado, criando a sensação de estar adentrando em um bosque urbano.

A introdução de pergolados e mobiliário urbano nos espaços de convivência traz conforto e cria pontos de parada lúdicos ao longo do percurso, que podem ser utilizados por crianças para brincar, descansar e interagir com o ambiente natural. A alusão ao ambiente de um bosque também resgata uma dimensão de imaginação e fantasia, aspectos essenciais para a ludicidade infantil.

Imagem 55: Árvore Frondosa na Rua Jornalista Esmaragdo Marroquim



Fonte: elaboração própria

O Parque das Graças serve como uma âncora para o projeto, e a proposta de novos quiosques (Ponto 8) e banheiros públicos (Ponto 9) reforça a ideia de um espaço voltado para o bem-estar coletivo. No entanto, o aspecto mais lúdico e inovador do projeto são os chamados "Companheiros de Caminho" (subcapítulo 4.5), representados por brinquedos lúdicos distribuídos ao longo do percurso. Estes elementos (destacados no mapa com círculos rosas) transformam o simples ato de caminhar em uma experiência divertida, onde as crianças podem fazer pequenas paradas para brincar e interagir com o ambiente.

Essa abordagem não apenas cria um espaço seguro, mas também estimula a autonomia infantil, permitindo que as crianças explorem o ambiente de forma independente e criem suas próprias narrativas lúdicas enquanto percorrem o trajeto. Além disso, a presença de um espaço para uma feira (Ponto 7) ao centro do trecho, onde alimentos podem ser comprados, ativa a memória afetiva e estimula os sentidos de paladar e olfato, gerando uma sensação de pertencimento e familiaridade com o local.

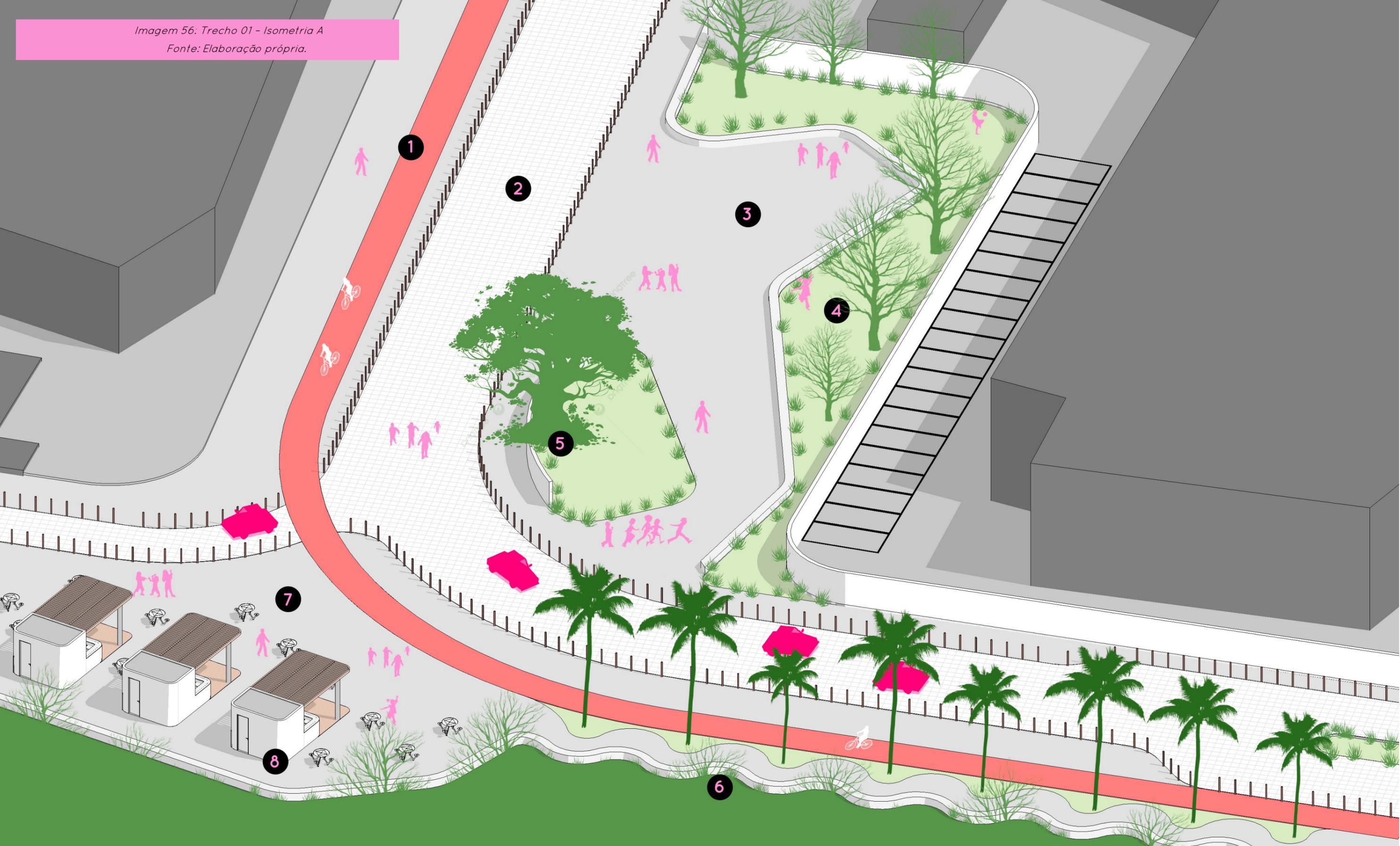
A margem do Rio Capibaribe (Ponto 17) é tratada como um dos pontos principais do projeto, com a criação de um mirante conectado a um píer (Ponto 15), reforçando a conexão histórica e cultural do Recife com seus rios. A proposta permite que as crianças e outros usuários se conectem diretamente com o rio, incentivando atividades como passeios de barco e aprendizados sobre a importância dos corpos hídricos para a cidade.

Além do mirante, o Jardim de Chuva (Ponto 16) é uma solução urbanística inovadora que combina educação ambiental e ludicidade, especialmente em visitas escolares. O jardim ensina como as soluções baseadas na natureza podem contribuir para a despoluição do rio e para a reutilização de água da chuva, proporcionando um ambiente onde as crianças aprendem enquanto brincam, reforçando o caráter pedagógico do espaço público.

O desenho sinuoso das calçadas e dos espaços de permanência é outra solução pensada para delimitar visualmente as áreas de convivência e circulação. Através da diferenciação de materialidades do piso e do uso de formas curvas, o projeto evita a rigidez das vias tradicionais, criando um ambiente mais orgânico e acolhedor.

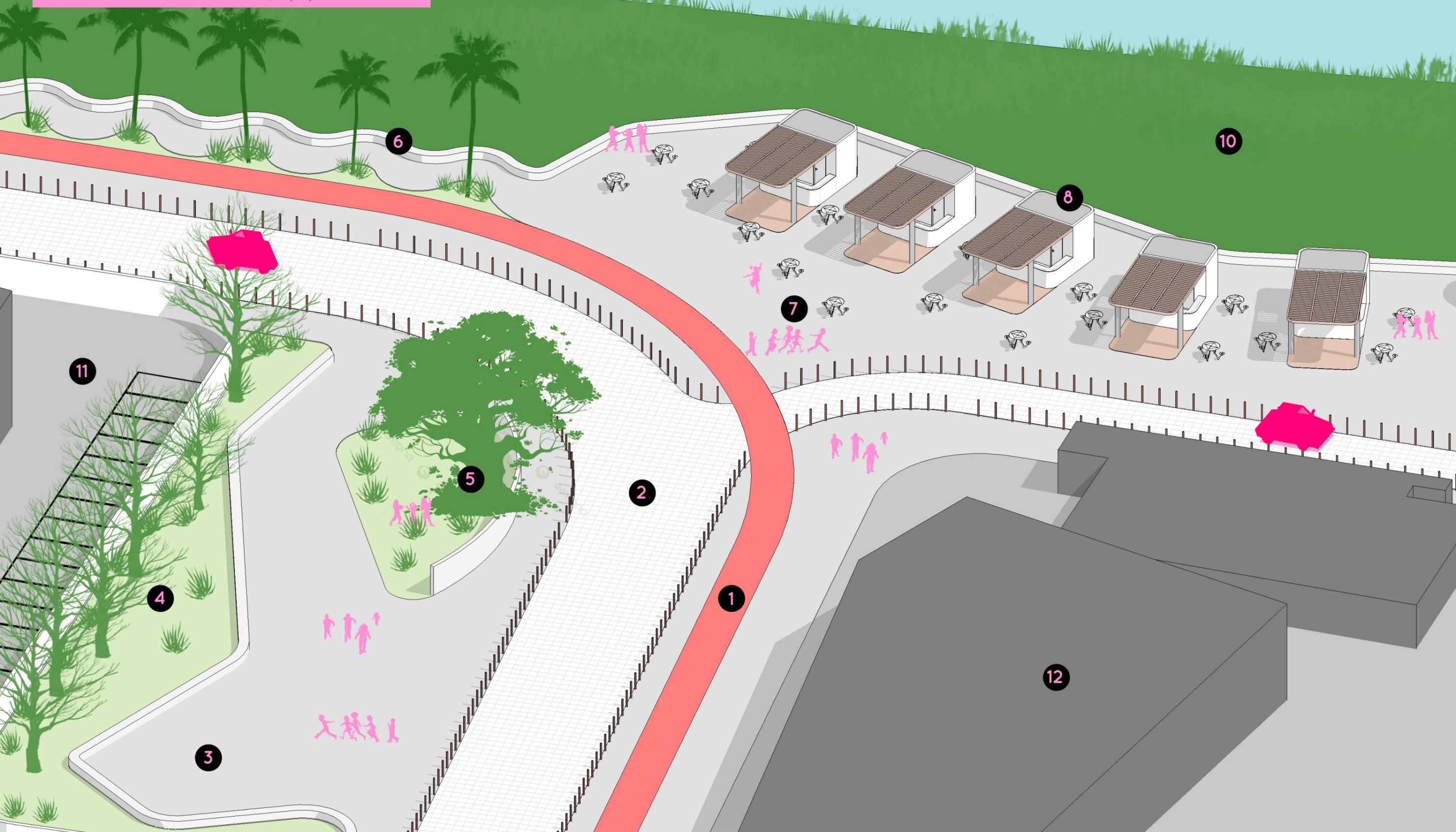
O mobiliário urbano foi pensado para atender às normas de acessibilidade da NBR 9050, garantindo que a calçada tenha uma faixa livre de 1,50 metros. O banco contínuo curvilíneo (Ponto 6), por exemplo, foi desenhado para contornar as árvores já existentes, oferecendo áreas de descanso e socialização sem obstruir a circulação. Esse tipo de intervenção torna o espaço mais inclusivo e acessível, promovendo a permanência e o uso coletivo, tanto por crianças quanto por adultos.

Imagem 56: Trecho 01 - Isometria A
 Fonte: Elaboração própria.



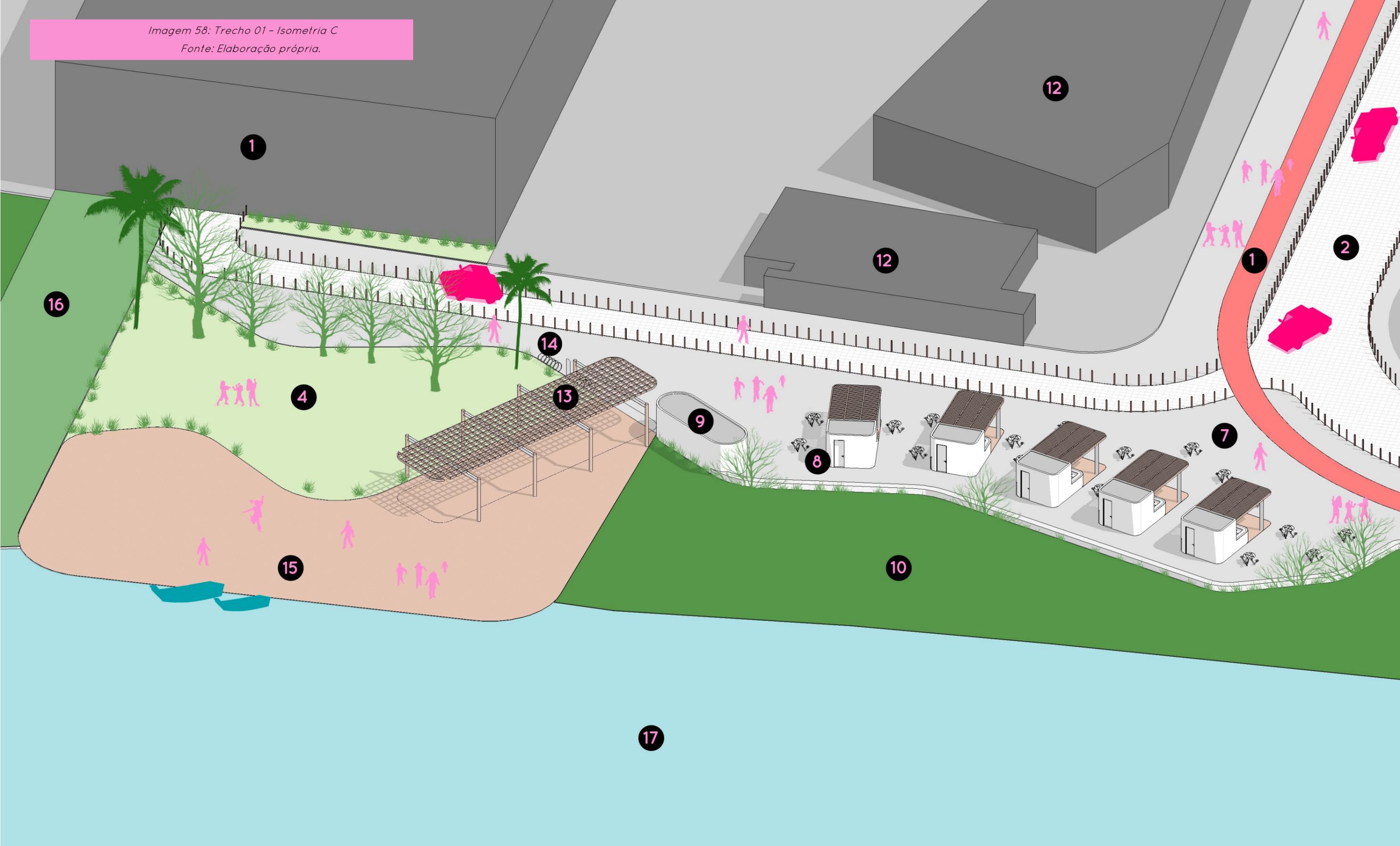
LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |



LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |



LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |

Imagem 59: Trecho 02 - Museu do Estado de Pernambuco
(MEPE)

PRAÇA MURRO
NA ÁRVORE

RUA SENADOR ALBERTO PAIVA

RUA AMÉLIA

MUSEU DO ESTADO
DE PERNAMBUCO

COLÉGIO MARISTA
SÃO LUÍS

AVENIDA RUI BARBOSA

CHEVROLET
PEDRAGON

4.2 Trecho 02 - Museu do Estado de Pernambuco (MEPE)

Tipologia Modelo: Instituição pública não integrada urbanisticamente.

O trecho (Imagem 59) em questão, onde se localiza uma instituição pública de relevância cultural – o Museu do Estado de Pernambuco (Imagem 60) – revela uma série de conflitos urbanísticos que comprometem a sua integração com o entorno. Contudo, esses mesmos conflitos abrem potenciais para intervenções projetuais que podem transformar o espaço em um ponto de maior convivência, segurança e uso ativo pela comunidade.

Imagem 60: Casa Solar, atual Museu do Estado de Pernambuco



Fonte: <https://tvnova.tv.br/jornalfatonovo/museu-do-estado-de-pernambuco-conta-com-programacao-para-a-semana-do-meio-ambiente/>

4.2.1 Memorial Descritivo

O principal conflito observado é a desconexão da instituição com o espaço urbano ao seu redor. Este isolamento ocorre em parte devido à presença de vias de

alta velocidade como a Av. Rui Barbosa, Rua Senador Alberto Paiva e a Rua Amélia, que cercam o terreno do museu. Tais vias são incompatíveis com o caráter de uma área predominantemente frequentada por estudantes e voltada para o lazer e a cultura, o que gera riscos à segurança dos pedestres e reduz a atratividade do local.

A presença dessas vias rápidas reduz a permeabilidade urbana, criando uma barreira entre o museu e o tecido urbano ao seu redor. Assim, a interação entre a instituição e a cidade é limitada, transformando o museu em um enclave que não dialoga diretamente com o espaço público. Este problema é especialmente crítico em contextos onde se busca promover a interação social e cultural, como é o caso de equipamentos culturais.

Além disso, grande parte do terreno do museu é utilizada para estacionamento de automóveis (Imagem 61), sendo que uma proporção significativa dessas vagas permanece ociosa durante a maior parte do tempo, salvo em eventos pontuais. Isso indica um uso ineficiente do solo, especialmente considerando o potencial do espaço para ser transformado em áreas de convivência, lazer ou atividades educativas.

Imagem 61: Estacionamento do Museu



Fonte: elaboração própria

Há também a questão da visibilidade do museu. Apesar de sua localização em uma área central do bairro, a edificação passa despercebida pelos transeuntes, em grande parte devido à sua desconexão com o fluxo urbano e à ausência de elementos que incentivem o uso do espaço externo de forma contínua.

Os espaços destinados ao estacionamento podem ser requalificados para criar áreas de convivência, lazer e educação ao ar livre. Dado que o estacionamento atinge

sua capacidade máxima apenas sazonalmente, é possível adotar um uso flexível do espaço, mantendo algumas vagas para eventos especiais, mas convertendo a maior parte em praças, jardins ou até mesmo espaços lúdicos e interativos para crianças.

Imagem 62: Museu do Estado de Pernambuco (MEPE)



Fonte: <https://www.museudoestadope.com.br/o-museu>

A instalação temporária do Clandestino Café (*@clandestinocafe*), vista na Imagem 63, mostrou que há demanda por espaços de convivência em torno do museu, e que, com a oferta de serviços atrativos, o ambiente pode ser revitalizado e reocupado pela comunidade local. O café, além de atrair frequentadores ao museu,

trouxe um novo olhar sobre o potencial do espaço externo, que pode ser explorado de forma permanente.

Imagem 63: Clandestino Café



Fonte: <https://www.facebook.com/clandestino364/>

Seguindo a lógica de iniciativas bem-sucedidas como os Parques Biblioteca de Medellín (Imagem 64), que promovem uma integração entre equipamentos culturais e o espaço urbano, a requalificação do museu pode transformar a área em um ponto de encontro que conecta o uso cultural às práticas educativas e sociais do entorno. Ao criar praças de integração, corredores verdes e equipamentos urbanos que favoreçam a permanência, o museu pode ser visto não apenas como um destino cultural, mas como um eixo de interação social para a comunidade.

Imagem 64: Parque Biblioteca de Medellín



Fonte: <https://tapeteurbano.wordpress.com/category/design-e-urbanismo/>

A integração com as instituições educacionais ao redor do museu é uma oportunidade para fomentar práticas pedagógicas ao ar livre, como exposições interativas, oficinas culturais e atividades lúdicas para crianças e adolescentes. Assim, o espaço pode funcionar como uma extensão das práticas educacionais dos colégios e universidades próximos, fortalecendo a noção de que o ambiente urbano pode ser tanto um espaço de aprendizado quanto de lazer.

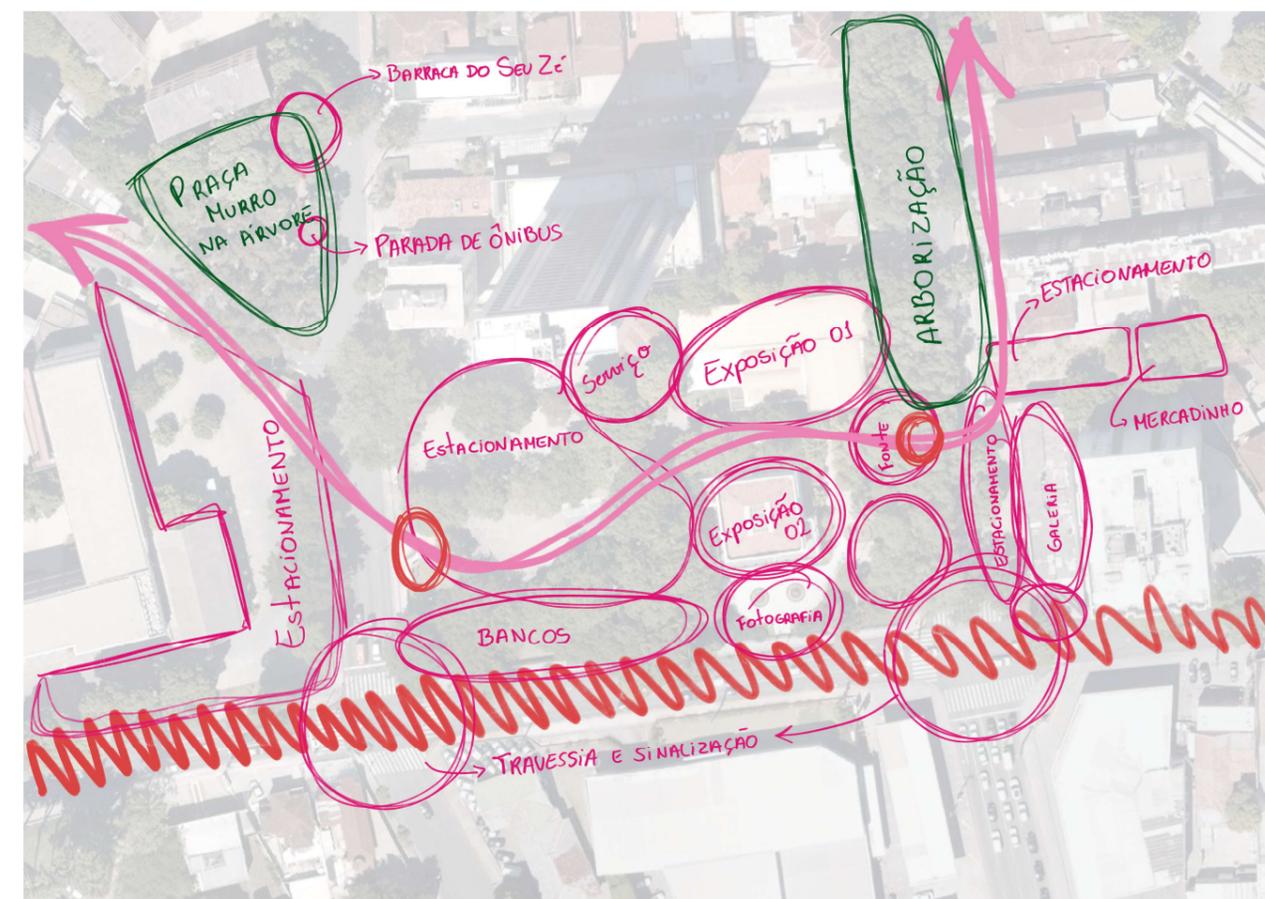
4.2.2 O Zoneamento

O zoneamento atual do Trecho 02 (Imagem 65) é marcado pelo predomínio de espaços destinados ao estacionamento de automóveis, com a maior parte do terreno do museu dedicada a esse uso. O espaço anteriormente ocupado pelo Clandestino Café encontra-se ocioso, assim como as áreas de convivência são mal aproveitadas, restringindo-se à escadaria do Casarão Solar, utilizada esporadicamente para eventos fotográficos.

O terreno do museu conta com duas entradas laterais, marcadas no mapa em vermelho, enquanto a entrada principal do Casarão foi fechada, o que reforça a desconexão visual e funcional do museu com a rua. Esse fechamento limita o fluxo natural de pedestres e, somado à predominância do estacionamento, contribui para uma sensação de isolamento do equipamento cultural.

Outra questão crítica identificada no mapa de zoneamento atual é a dificuldade de travessia nas esquinas da Av. Rui Barbosa próximas ao museu, que são pontos de grande tensão e perigo para os pedestres devido à falta de sinalização adequada e à alta velocidade dos veículos. A ausência de uma rota visível e atrativa para os pedestres que transitam entre o Colégio Agnes e o Colégio Marista, como indicado pelas setas em rosa no mapa, reforça o isolamento do museu, que se encontra desconectado das dinâmicas escolares e comunitárias do entorno.

Imagem 65: Zoneamento Trecho 02 - Atual



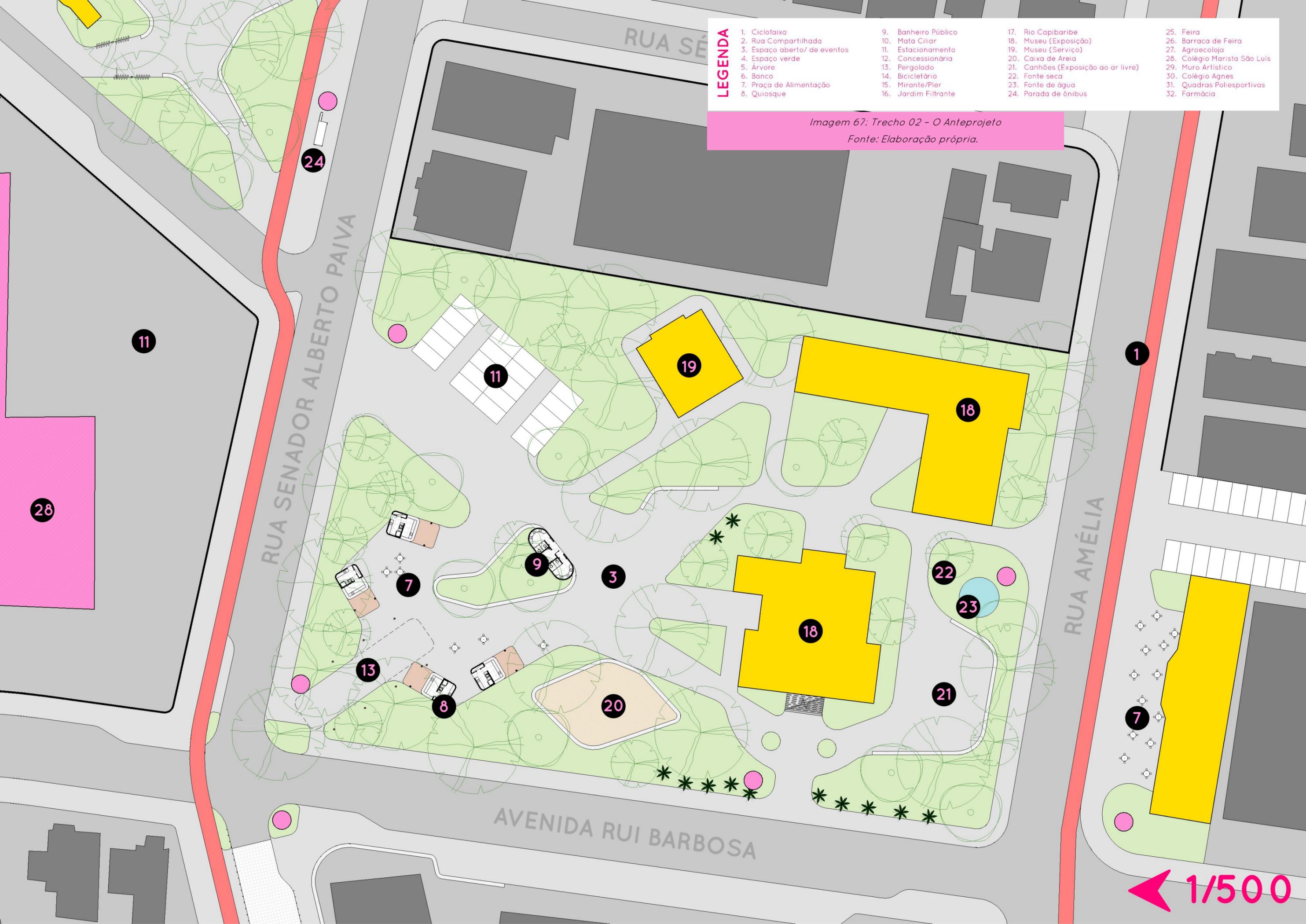
Fonte: elaboração própria

LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |

Imagem 67: Trecho 02 - O Anteprojeto

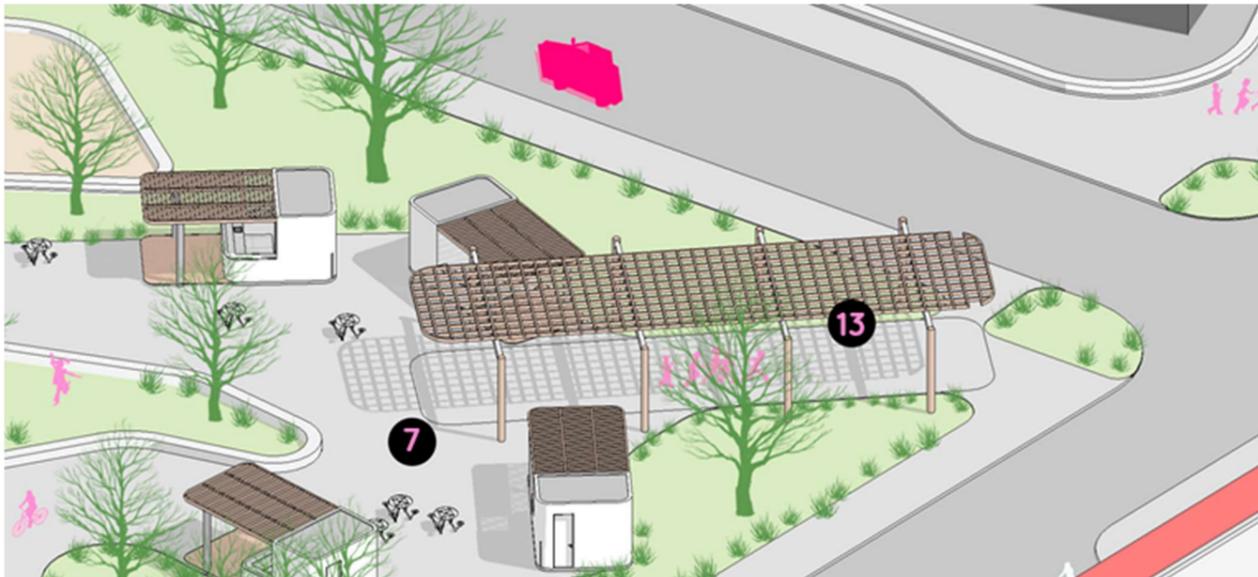
Fonte: Elaboração própria.



4.2.3 O Anteprojeto

O partido principal do projeto foi a abertura e valorização das entradas do museu (Imagem 68), tornando-as mais acessíveis e convidativas para o público. As entradas, anteriormente pouco evidentes, foram ampliadas e destacadas com o uso de pergolados (Ponto 13), criando uma transição mais suave entre o espaço público e o museu. Essa intervenção não só facilita o acesso para os pedestres, como também convida as crianças a explorar o espaço, sem barreiras visuais ou físicas que limitem sua circulação.

Imagem 68 Projeto dos Pergolados do Trecho 02



Fonte: elaboração própria

O estacionamento subutilizado do museu foi transformado em uma área de convivência e brincadeiras (Ponto 3), destinando espaços para exposições de arte externa e interativa, que combinam aprendizado cultural com elementos de ludicidade. Este novo uso do espaço gera oportunidades para as crianças explorarem sua criatividade e imaginação, enquanto interagem com o ambiente de maneira educativa e prazerosa.

Além disso, a proposta cria uma área segura e protegida para que as crianças possam se movimentar livremente, sem a preocupação com o trânsito ou outros perigos urbanos, contribuindo para a autonomia infantil.

O projeto aproveita a existência de uma fonte já presente no local (Ponto 23) e a transforma em um ponto central para a ludicidade e o contato com a natureza. Foi

proposta a instalação de uma fonte seca (Ponto 22), onde jatos de água no chão são ativados para refrescar as crianças em dias mais quentes. Além de servir como um elemento de brincadeira, o contato com a água cria uma experiência sensorial que pode estimular o interesse das crianças pela natureza e por questões ambientais, ao mesmo tempo em que se cria uma integração simbólica entre arte, cultura e meio ambiente.

Imagem 69 Fonte de Água do MEPE



Fonte: elaboração própria

A requalificação das áreas externas do museu possibilita que o espaço seja utilizado durante o dia e a noite. Com a adição de iluminação cênica nos principais pontos de convivência (Pontos 3, 7 e 23), o local ganha uma atmosfera segura e acolhedora no período noturno, um horário frequentemente visto como inseguro para o público infantil. A presença de uma iluminação planejada não só aumenta a sensação de segurança, como também torna o espaço convidativo para atividades ao ar livre no final do dia, possibilitando que as crianças brinquem com segurança, enquanto seus responsáveis socializam ou desfrutam do ambiente.

Além disso, a proposta inclui a instalação de quiosques (Ponto 8) e banheiros públicos (Ponto 9), que servirão como suporte para as atividades planejadas, permitindo uma maior permanência no local e facilitando o uso por famílias e grupos escolares. Isso contribui diretamente para o uso prolongado do espaço, favorecendo a convivência entre crianças e adultos em um ambiente confortável e seguro.

A presença de um gramado amplo é um convite natural para piqueniques e atividades ao ar livre, incentivando as crianças a se conectarem com os elementos naturais – terra, água e ar. Essas atividades lúdicas ao ar livre permitem que as crianças desenvolvam suas habilidades motoras e sensoriais, ao mesmo tempo em que exercitam sua autonomia ao explorar o espaço com liberdade.

Inspirado nos playgrounds de Aldo van Eyck (Imagem 70), o projeto propõe a criação de caixas de areia (Ponto 20), onde não há entradas ou saídas definidas, permitindo uma transição fluida entre diferentes áreas do espaço. Essa proposta estimula a criatividade e a autonomia infantil, pois as crianças podem circular livremente, sem barreiras físicas ou simbólicas que limitem seu movimento ou imaginação. A ausência de fronteiras fixas entre os diferentes ambientes permite que as crianças construam suas próprias narrativas de uso, desenvolvendo um senso de pertencimento ao espaço.

Imagem 70: Playground de Aldo Van Eyck

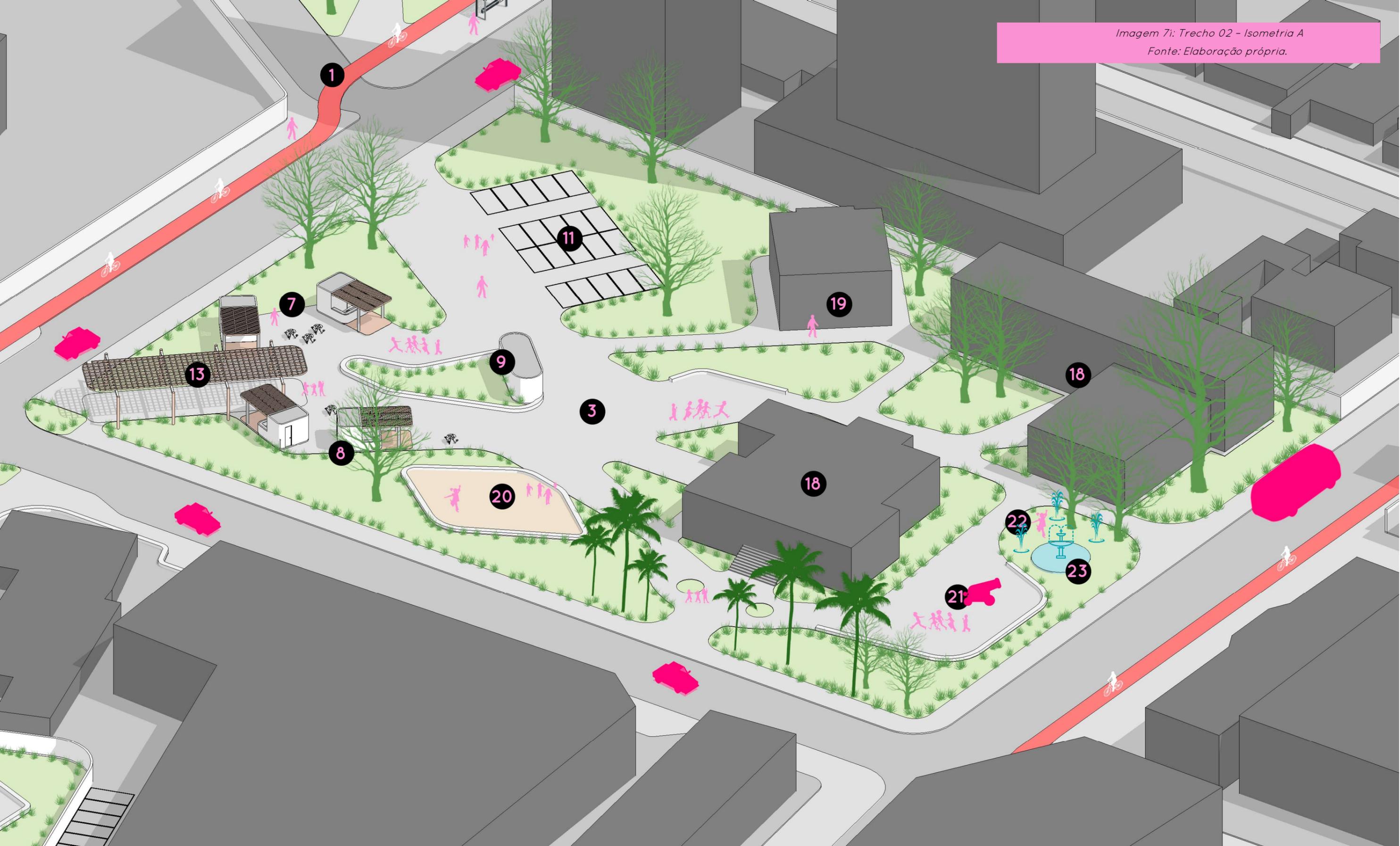


Fonte: <https://www.rocagallery.com/articles/when-a-child-rediscovers-the-city-the-city-rediscovers-us>

O trecho em questão é caracterizado por vias de alta movimentação e uma confluência de três avenidas, o que demanda soluções específicas para garantir a segurança dos pedestres, especialmente das crianças. O projeto propõe a requalificação da sinalização viária, com a instalação de novos balizadores e sinais de trânsito dispostos estrategicamente à altura do campo de visão infantil.

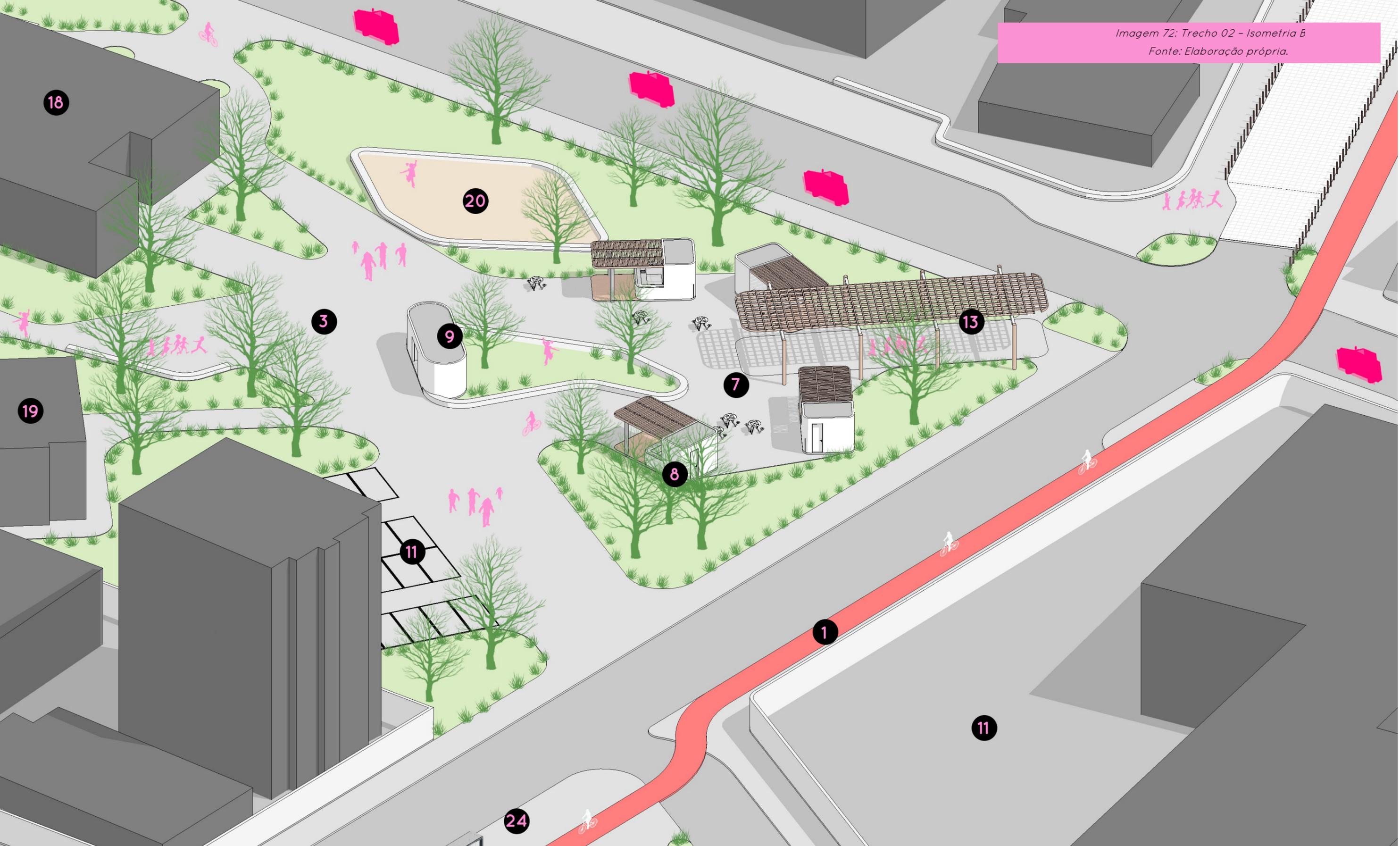
Essa abordagem visa proporcionar às crianças uma resposta visual rápida sobre a segurança da travessia, permitindo que elas identifiquem de forma clara e

intuitiva se o momento é seguro para atravessar as ruas próximas ao museu. A instalação de faixas de pedestres mais visíveis e de dispositivos de *traffic calming*, como faixas elevadas ou travessias elevadas, também contribuirá para a redução da velocidade dos veículos, tornando o trajeto mais seguro para o público infantil.



LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |



LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |

COLÉGIO MARISTA
SÃO LUÍS

RUA PAULINO GOMES DE SOUZA

RUA SOUZA DE ANDRADE

PRAÇA MURRO
NA ÁRVORE

RUA SENADOR ALBERTO PAIVA

4.3 Trecho 03 – Rua Souza de Andrade

Tipologia Modelo: Rua de pouca movimentação e uso esporádico.

O trecho em análise (Imagem 73), composto pela Rua Souza de Andrade e a Praça Murro na Árvore (Praça Elvira de Souza), apresenta características urbanísticas típicas de áreas de baixa movimentação e uso esporádico, que, embora não sejam atualmente exploradas ao máximo, oferecem diversas oportunidades para intervenções projetuais que podem revitalizar o espaço e maximizar sua dinâmica. A análise deste trecho destaca tanto os conflitos urbanos existentes quanto os potenciais de transformação, com vistas a beneficiar a comunidade, especialmente no que diz respeito a usos sociais, educativos e ecológicos.

4.3.1 Memorial Descritivo

O principal conflito urbano observado no trecho é a baixa movimentação da Rua Souza de Andrade, já aprofundada no tópico 3.2.6, durante os dias de semana. Esta rua é predominantemente utilizada como estacionamento para os empreendimentos e residências ao redor, o que a transforma em um espaço com pouca vida urbana. A maioria das edificações ao longo da rua tem suas fachadas cegas ou secundárias voltadas para ela, o que agrava a falta de interação entre o espaço público e privado, dificultando a criação de um ambiente convidativo para a circulação de pedestres e outras atividades urbanas.

Além disso, o uso esporádico da Praça Murro na Árvore, embora seja positivo durante os eventos pontuais, como o Bloco Carnavalesco “Virgens do Seu Luís” e a Feira Agroecológica nos fins de semana, demonstra a subutilização do espaço em dias comuns. Embora a praça seja um ponto de apoio importante para a feira e outros eventos, a ausência de um uso cotidiano, por principalmente falta de bancos, constante limita seu potencial como um espaço de convivência e encontro para a comunidade local.

O Ponto de Ônibus localizado nas proximidades do Colégio Marista São Luís, usado intensamente durante os horários de entrada e saída de alunos, professores e funcionários, também aponta para a falta de infraestrutura adequada para atender o fluxo de pessoas que passam pelo local diariamente. Embora o ponto seja utilizado

para descanso e espera, faltam elementos que incentivem a permanência, a interação social e a integração com os demais usos do entorno, a exemplo do único ponto comercial durante a semana: a Barraca do Seu Zé (Imagem 74).

Imagem 74: Barraca do Seu Zé



Fonte: elaboração própria

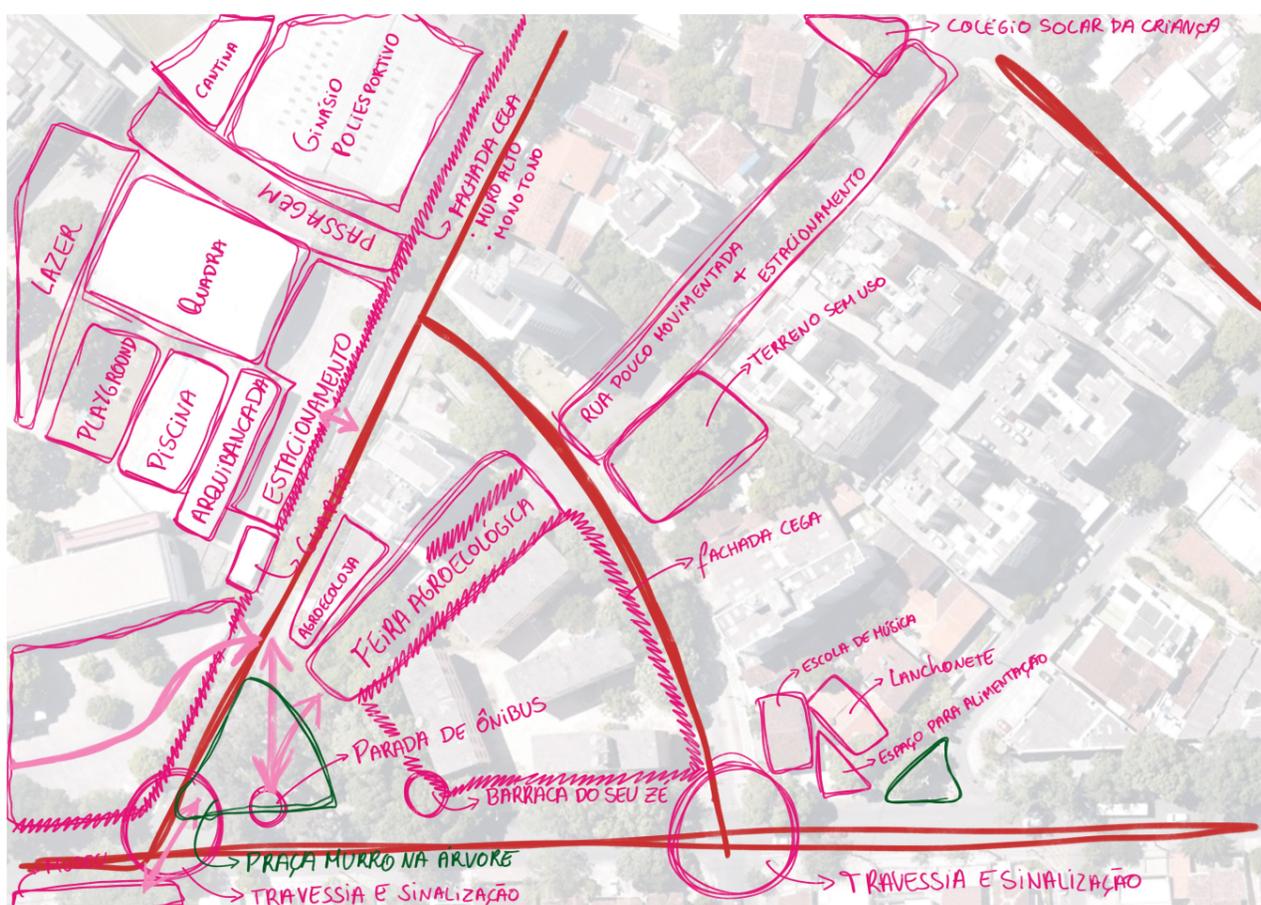
4.3.2 O Zoneamento

Atualmente, o trecho 03 (Imagem 75) enfrenta uma série de conflitos urbanísticos que comprometem a segurança e a integração social, particularmente no que se refere ao trânsito e à infraestrutura de circulação de pedestres. As ruas são predominantemente voltadas para o uso de estacionamento, o que limita o espaço disponível para a mobilidade ativa (caminhada e ciclismo), bem como a permanência e interação dos moradores e estudantes nas vias. Além disso, a presença de muros altos e fachadas inativas ao longo das vias gera um ambiente hostil e inseguro, reduzindo a visibilidade e a sensação de pertencimento ao espaço público.

Este modelo atual cria uma sensação de enclausuramento que impede a ocupação contínua e acessível pelas crianças, fator crítico no contexto de uma área

que envolve escolas e uma alta circulação de jovens. As ruas, em grande parte ocupadas por veículos estacionados, limitam o espaço para o trânsito seguro de pedestres, expondo-os ao risco e criando um ambiente pouco convidativo, especialmente em horários de entrada e saída das instituições educacionais. A infraestrutura viária, portanto, requer uma reorganização para que as crianças possam transitar de forma autônoma e segura no meio urbano.

Imagem 75: Zoneamento Trecho 03 - Atual



Fonte: elaboração própria

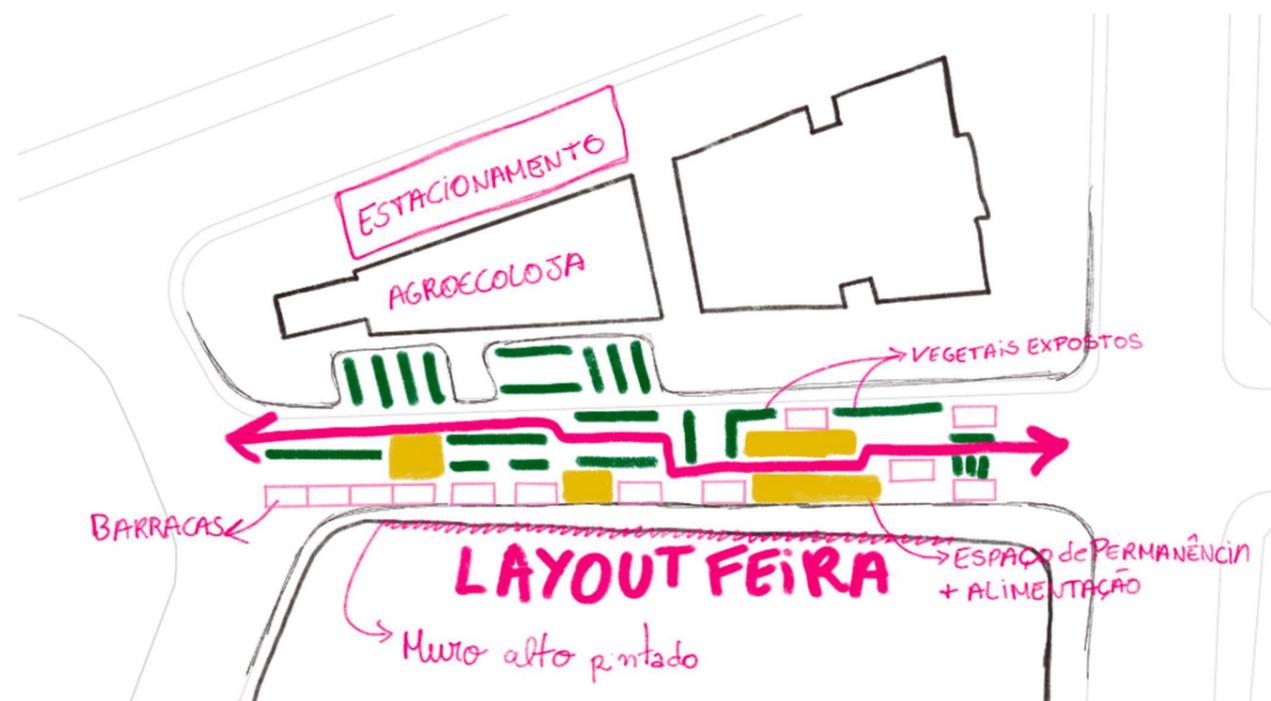
Além disso, o uso dos espaços públicos é concentrado em eventos sazonais, como a Feira Agroecológica, que ocorre apenas aos fins de semana, o que reflete um uso esporádico do espaço que não beneficia o dia a dia da comunidade local. O foco na ocupação temporária e o uso predominantemente automotivo nas ruas adjacentes

limita o potencial de atividades contínuas que poderiam integrar a feira ao cotidiano da região.

No zoneamento proposto, é dada especial atenção à criação de um ambiente urbano mais seguro, acessível e integrado para as crianças e para a comunidade em geral. As intervenções buscam transformar as ruas de estacionamento em vias com uso compartilhado, onde veículos, pedestres e ciclistas possam coexistir de maneira harmoniosa.

Além disso, a proposta visa à ativação dos muros cegos e fachadas inativas, incentivando a abertura de novas atividades comerciais e culturais que promovam o uso contínuo do espaço urbano. A criação de fachadas ativas ao longo das ruas diminuiria a sensação de insegurança e convidaria as pessoas a interagir com o ambiente de forma mais dinâmica. Este redesenho não apenas melhora a segurança, mas também potencializa a criação de um espaço mais amigável e acolhedor, principalmente para as crianças que passam a ter referências visuais e estímulos sensoriais que enriquecem sua experiência urbana.

Imagem 76: Layout da Feira Agroecológica



Fonte: elaboração própria

Um aspecto importante do zoneamento proposto é a requalificação da Feira Agroecológica. No mapa de layout (Imagem 76), observa-se uma distribuição das barracas e espaços de alimentação de forma a estimular o percurso sensorial dos usuários, criando um movimento fluido e descontraído entre as diferentes seções da feira. Essa organização, que obriga o usuário a percorrer caminhos descontínuos, favorece uma experiência de compra rica e diversificada, onde o contato visual e sensorial com os produtos, como vegetais frescos, é enfatizado.

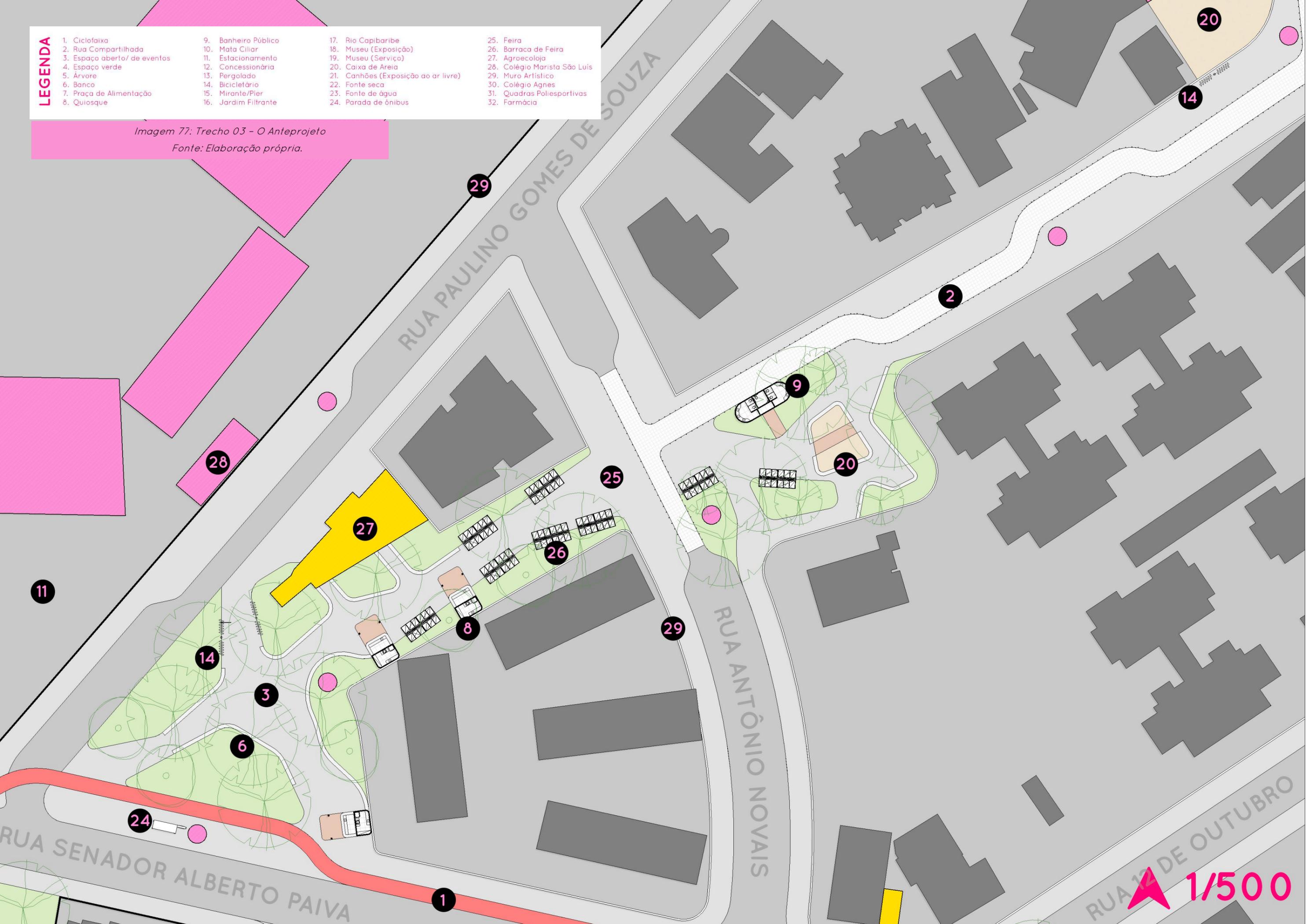
No novo zoneamento, a feira ganha não apenas um espaço mais organizado e acessível, mas também se integra de maneira mais eficiente à vida cotidiana da comunidade, podendo funcionar em outros dias além dos fins de semana, o que contribui para uma maior ativação do espaço público. A presença de elementos lúdicos, como praças de alimentação, pequenos palcos para apresentações culturais e áreas verdes, cria um ambiente propício para a convivência intergeracional e o fortalecimento dos laços comunitários.

LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Copibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |

Imagem 77: Trecho 03 - O Anteprojeto

Fonte: Elaboração própria.



4.3.3 O Anteprojeto

A proposta de transformar a Rua Souza de Andrade em uma rua compartilhada (Ponto 2) e nivelada com a calçada é um dos principais elementos de segurança e autonomia para as crianças. Essa intervenção segue o exemplo das Ruas de Brincar, como no caso correlato de Jundiaí, que integram as atividades infantis no ambiente urbano de forma natural e segura. A remoção das barreiras físicas entre calçada e rua, somada à introdução de chicanas, não só reduz a velocidade dos veículos, como também cria um espaço onde pedestres e ciclistas têm prioridade, reforçando a segurança viária e permitindo que as crianças se sintam à vontade para explorar o espaço sem o receio de trânsito perigoso.

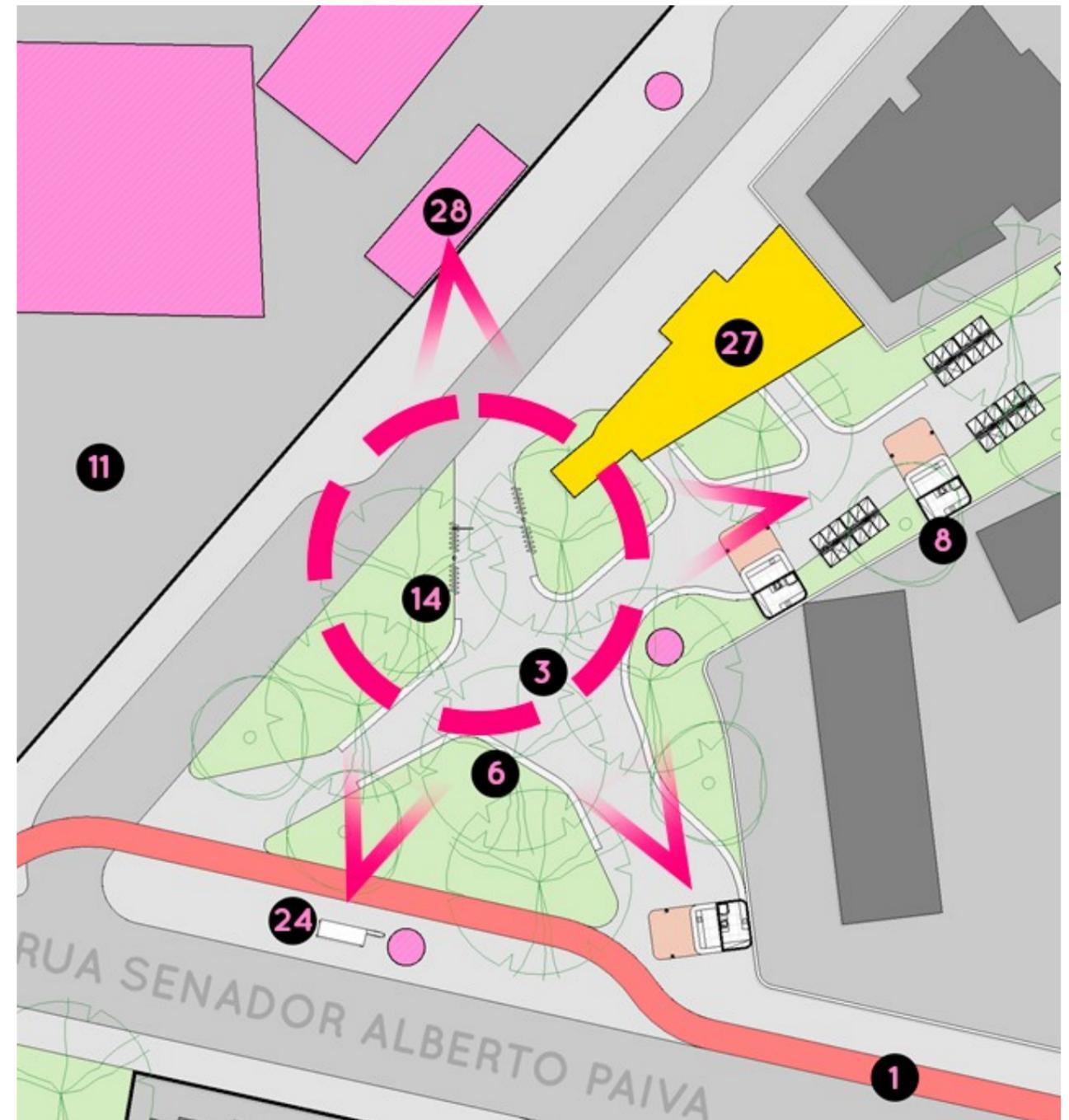
A Feira Agroecológica (Ponto 25) e a Barraca do Seu Zé, por serem pontos de grande relevância comunitária e afetiva, desempenham um papel importante na segurança e autonomia das crianças. A proposta de integrar essas estruturas em uma configuração mais permanente de quiosques (Ponto 8), em contraste com a infraestrutura efêmera atual, segue as diretrizes de Jacobs e Montaner sobre a importância do comércio local na vitalidade urbana. Esses pontos comerciais criam uma rede de referência visual e social que auxilia no monitoramento informal das crianças, além de proporcionar um ambiente onde elas podem interagir de forma segura e supervisionada.

Essa interação constante com comerciantes de confiança também reforça o conceito de segurança coletiva, no qual os vendedores e frequentadores do local se tornam parte de uma rede protetiva para as crianças, que ganham assim maior independência ao transitar pelos espaços. A partir disso, pensou-se na localização de forma estratégica onde seria posto o bicicletário (Ponto 14), para que os responsáveis ou até mesmo as crianças conseguissem chegar no colégio através de suas próprias bicicletas (Imagem 78).

O redesenho do ponto de ônibus (Ponto 24) na Praça Murro na Árvore com mobiliário diferenciado e colorido visa não apenas criar um ambiente esteticamente agradável, mas também um espaço educativo. A sinalização colorida, que destaca a proximidade de escolas em um raio de até 100m ou 300m, torna-se um elemento importante de orientação autônoma para as crianças, ajudando-as a reconhecer visualmente quando estão próximas de seu destino. Isso favorece o desenvolvimento

de uma navegação independente no espaço urbano, proporcionando às crianças um senso de controle e confiança sobre seus próprios trajetos.

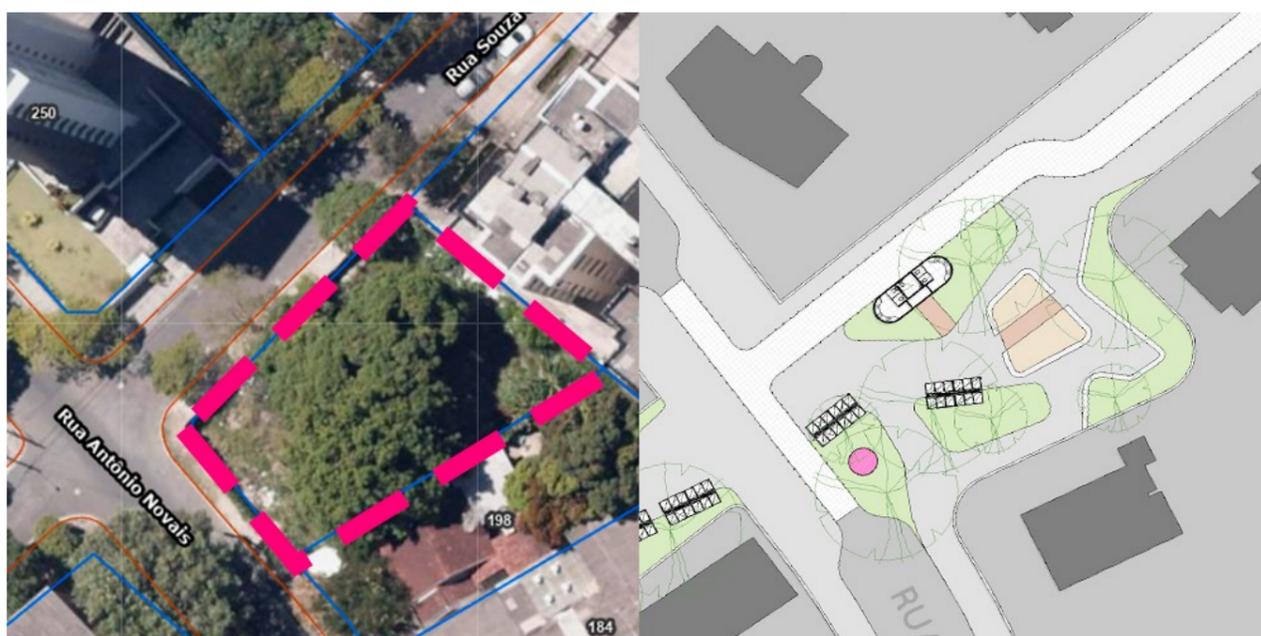
Imagem 78: Visão dos Pontos em relação ao Bicicletário



Fonte: elaboração própria

O projeto também propõe a requalificação de terrenos baldios (Imagem 79) ao longo do percurso, transformando-os em áreas de descanso, alimentação e ludicidade. A criação de uma praça de alimentação equipada com bancos, mesas, banheiro público (Ponto 9) e uma caixa de areia central (Ponto 20), complementada por uma pequena ponte que explora mudanças de nível e perspectiva, oferece uma experiência rica em estímulos sensoriais e físicos para os jovens. Esses elementos não apenas incentivam o brincar livre, mas também promovem o desenvolvimento de habilidades motoras e cognitivas, em um ambiente seguro e adequado às necessidades das diferentes faixas etárias.

Imagem 79: Antigo terreno baldio transformado em uma praça de alimentação



Fonte: elaboração própria

Os muros das edificações, antes hostis, serão requalificados com pinturas artísticas e lúdicas, similares aos projetos do Parque das Graças (Imagem 80) e “Tá Aprumado”, criando uma estética acolhedora e estimulante para as crianças. Essas intervenções, além de embelezar o espaço, desempenham um papel crucial na humanização do ambiente urbano, transformando os muros em superfícies interativas e narrativas visuais que dialogam diretamente com o imaginário infantil.

Essa abordagem busca eliminar a sensação de clausura e reforça a identidade do espaço como um lugar de pertencimento e criatividade, onde as crianças podem

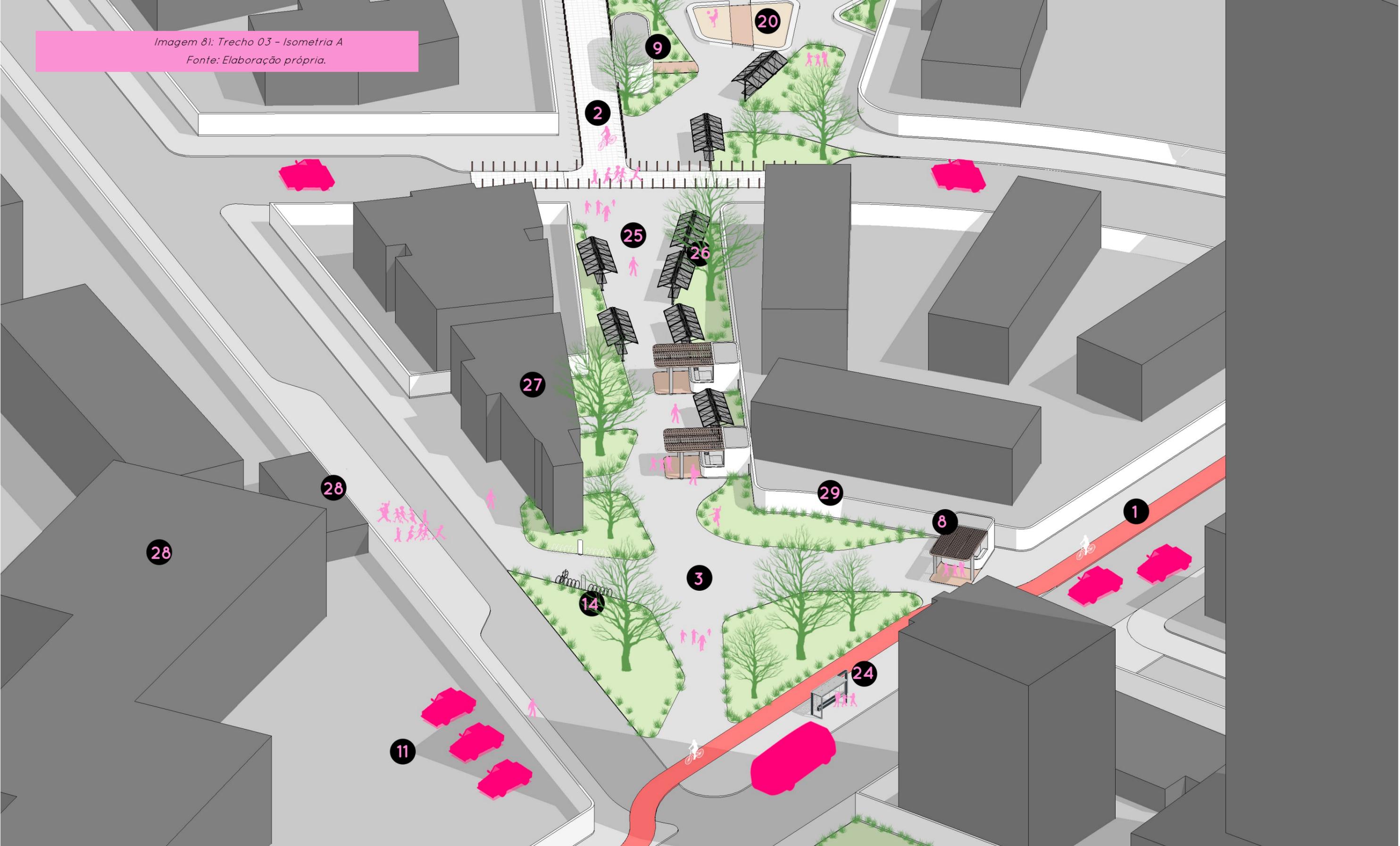
interagir de forma autônoma, usando o ambiente urbano como parte de suas brincadeiras e descobertas.

Imagem 80: Pintura artística em um muro no Parque das Graças



Fonte: elaboração própria

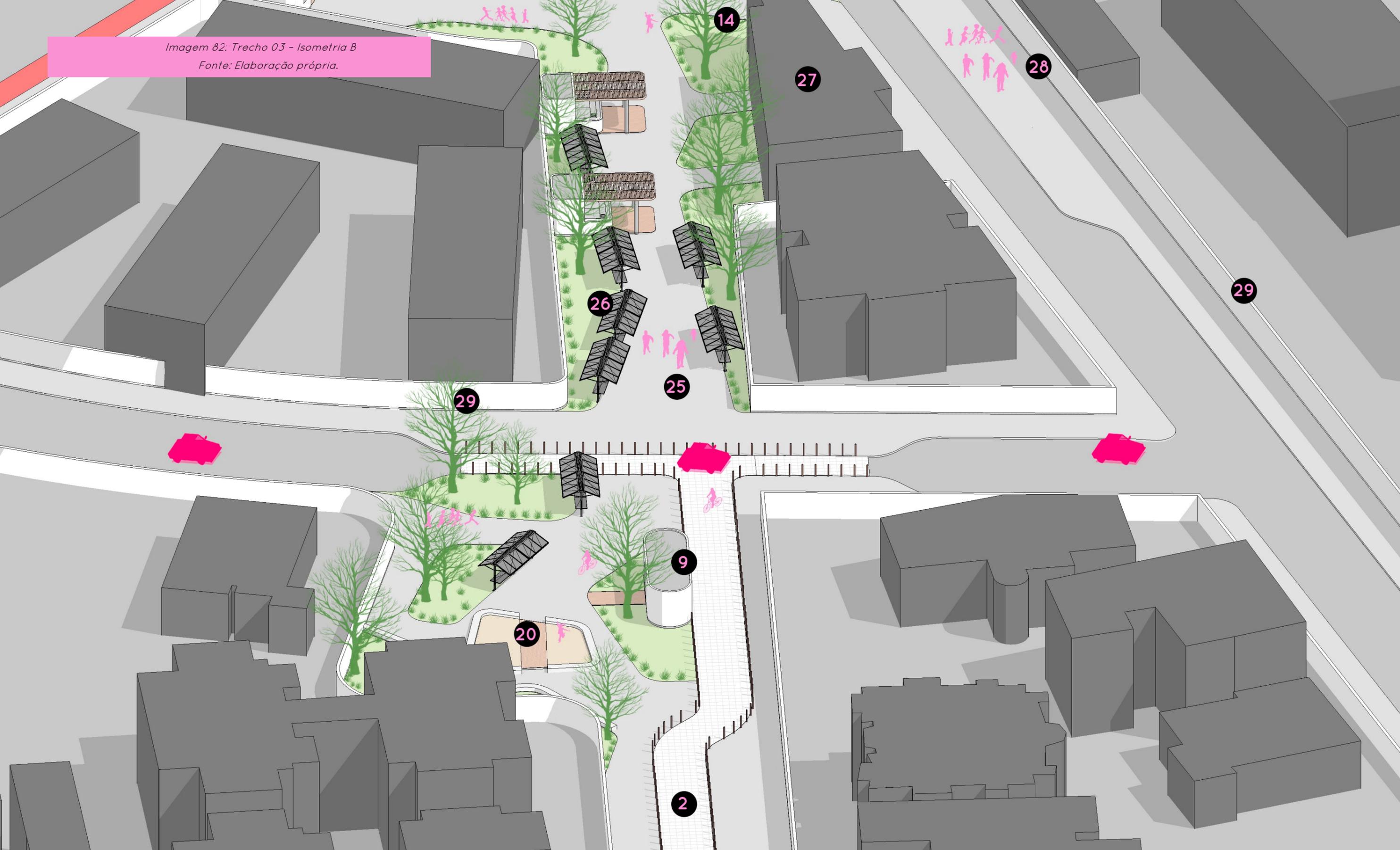
Imagem 81: Trecho 03 - Isometria A
 Fonte: Elaboração própria.



LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |

Imagem 82: Trecho 03 - Isometria B
 Fonte: Elaboração própria.



LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |

Imagem 83: Trecho 04 - Boulevard das Amélias
Fonte: Elaboração própria.

RUA ADALBERTO CAMARGO

RUA ANTÔNIO NOVAIS

RUA SÉRGIO MAGALHÃES

RUA AMÉLIA

COLÉGIO PRESBITERIANO
MACKENZIE AGNES

4.4 Trecho 04 – Boulevard das Amélias

Tipologia Modelo: Rua com diversidade de meios de transportes e presença de muros altos.

A análise do estado atual da Rua Amélia (Imagem 83), na proximidade do Colégio Agnes, revela uma série de conflitos urbanos que demandam soluções para aprimorar o uso do espaço público, principalmente no que diz respeito à circulação de pedestres, ciclistas e à relação entre os edifícios e o espaço urbano. Essa rua, marcada por uma diversidade de meios de transporte e pela presença de muros altos, exemplifica um ambiente urbano que carece de integração entre os diferentes usuários e os elementos arquitetônicos circundantes.

4.4.1 Memorial Descritivo

Um dos principais conflitos presentes no trecho analisado é a relação entre o muro da entrada do Colégio Agnes e o passeio público da Rua Amélia. A barreira física e visual imposta pelo muro cria uma sensação de hostilidade para os pedestres, que são forçados a caminhar em um espaço restrito e pouco acolhedor. Essa situação é especialmente crítica em ruas com grande circulação de crianças, uma vez que o espaço deveria priorizar segurança e acessibilidade, promovendo uma experiência de caminhar mais confortável e integrada.

A experiência negativa imposta por esse muro é semelhante à que foi identificada na Rua do Príncipe (Imagem 84), no Bairro da Boa Vista, onde a Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP) implementou o Projeto Calçada Legal (Imagem 85). Esse projeto foi adotado como uma solução exemplar para requalificar o espaço público, propondo o recuo do muro da universidade, o que permitiu a criação de um passeio mais largo, com áreas para socialização e descanso. Ao abrir o espaço urbano para os pedestres, a UNICAP possibilitou uma maior permeabilidade visual e física entre o edifício e a rua, humanizando o ambiente e promovendo a interação entre diferentes usuários do espaço.

Imagem 84: Rua do Príncipe sem o Projeto Calçada Legal



Fonte: elaboração própria

Imagem 85: Rua do Príncipe com o Projeto Calçada Legal



Fonte: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2018/04/rua-do-principe-passara-por-requalificacao.html>

4.4.2 O Zoneamento

Tomando como referência o sucesso do Projeto Calçada Legal, a proposta para o Colégio Agnes também prevê o recuo do muro, permitindo a ampliação da calçada e a criação de espaços mais convidativos para os pedestres. Essa intervenção não apenas melhora a circulação de pedestres, como também cria novos espaços de socialização e descanso, integrando o mobiliário urbano como bancos e áreas de sombra que poderiam ser complementadas pelo ponto de ônibus já existente.

Essa requalificação do espaço contribui diretamente para a melhoria da qualidade do passeio público, reforçando a ideia de que a calçada deve ser mais do que um espaço de trânsito, mas também um local de permanência e convivência. A abertura proporcionada pelo recuo do muro promove uma conexão visual e simbólica entre a escola e a comunidade, fortalecendo o sentimento de pertencimento e de segurança.

Apesar da proximidade com o bicicletário do sistema de bicicletas compartilhadas Bike Itaú, outro conflito identificado é a falta de infraestrutura própria para ciclistas que frequentam ou têm como destino o Colégio Agnes. Este aspecto é particularmente relevante, uma vez que, conforme abordado no Capítulo 03, uma das principais formas de transporte de muitas famílias é a bicicleta, tanto para levar os filhos à escola quanto para outros usos cotidianos, como ir às sorveterias e comércios próximos.

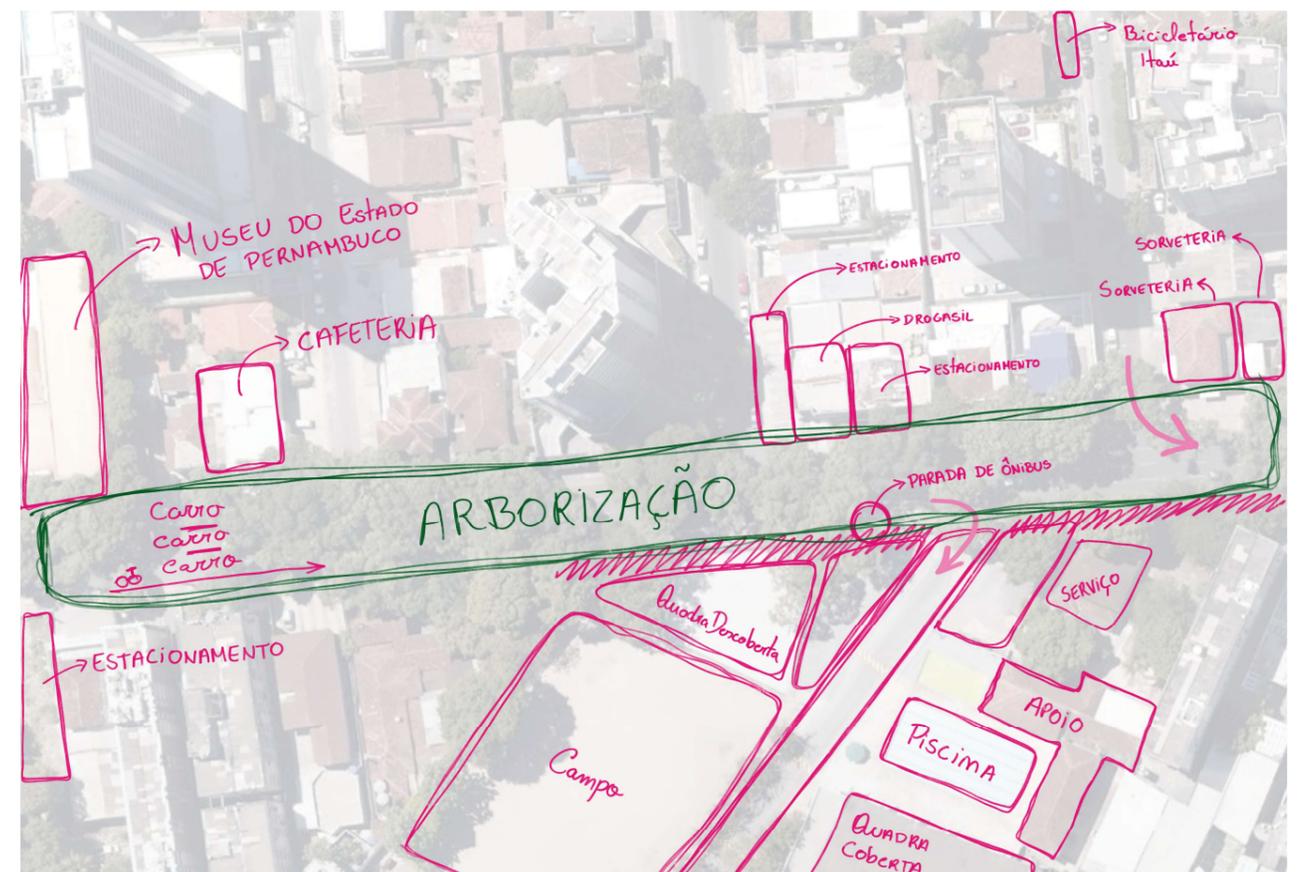
A ausência de um bicicletário ou espaço adequado para ciclistas representa um desperdício de potencial em uma área com forte presença de ciclistas. A proposta de projeto deve, portanto, incluir a criação de bicicletários ou áreas de estacionamento de bicicletas próximas ao colégio, oferecendo uma solução segura e conveniente para aqueles que optam por esse meio de transporte. Tal infraestrutura também incentivaria o uso da bicicleta como uma alternativa viável, sustentável e saudável para acessar a escola e o comércio local, contribuindo para a mobilidade urbana sustentável.

Ao observar o mapa de zoneamento do estado atual (Imagem 86), alguns conflitos se destacam, comprometendo o pleno uso e a funcionalidade da rua:

Um dos problemas centrais evidenciados no mapa é a presença do muro alto e contínuo do Colégio Agnes. Esse muro cria uma barreira física e visual que isola a escola do restante do tecido urbano, gerando um ambiente hostil para os pedestres que transitam pela Rua Amélia. A falta de transparência e interação entre o colégio e o espaço público limita a criação de áreas mais convidativas e integradas, contribuindo para a sensação de insegurança e falta de vitalidade no local.

Essa condição, além de ser um obstáculo para a permeabilidade urbana, reforça a segmentação entre os espaços educacionais e a vida cotidiana da rua, contrariando as diretrizes de urbanismo que pregam a integração entre diferentes usos e fluxos urbanos.

Imagem 86: Zoneamento Trecho 04 - Atual



Fonte: elaboração própria

A ciclofaixa existente na Rua Amélia, embora represente um avanço para a mobilidade ativa, apresenta problemas de continuidade e integração com outros modais, como o transporte público. A falta de infraestrutura adequada para acomodar ciclistas de forma segura nas imediações do colégio e nas proximidades das lanchonetes gera um espaço de conflito entre ciclistas, pedestres e veículos motorizados, especialmente em horários de pico. A proximidade com a parada de ônibus, somada à má organização desses espaços, intensifica o risco de acidentes e dificulta o acesso seguro tanto para os ciclistas quanto para os usuários do transporte público.

No zoneamento proposto, buscou-se corrigir os conflitos mencionados e potencializar os aspectos positivos da Rua Amélia, promovendo um ambiente mais seguro, acolhedor e integrado com as dinâmicas de transporte e mobilidade.

A proposta de recuar o muro do Colégio Agnes, criando uma calçada mais ampla e convidativa, visa melhorar a qualidade do espaço público e proporcionar uma relação mais integrada entre a escola e o ambiente urbano. O recuo do muro permitirá a criação de áreas para socialização, descanso e até mesmo lazer, com a inserção de mobiliário urbano e espaços sombreados. Essa intervenção ajudará a transformar a experiência do pedestre, promovendo um ambiente mais amigável e seguro.

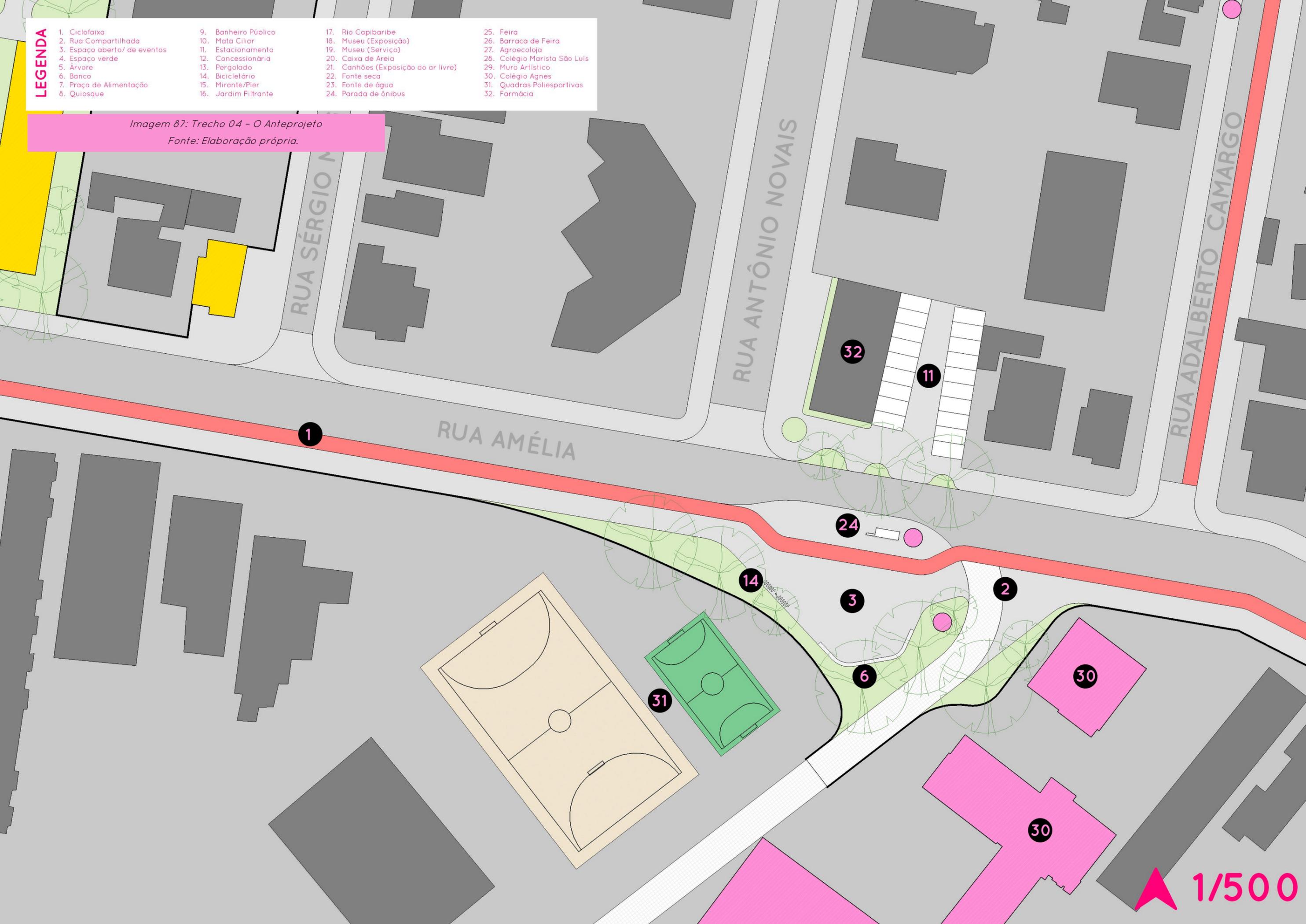
Além disso, o recuo do muro também ajudará a reduzir a sensação de insegurança, ao proporcionar maior visibilidade e permeabilidade visual entre o espaço público e o espaço educacional. A integração entre o colégio e a rua promoverá uma maior convivência entre os diferentes grupos de usuários, incluindo alunos, professores, pais e moradores da região.

LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Copibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |

Imagem 87: Trecho 04 - O Anteprojeto

Fonte: Elaboração própria.



4.4.3 O Anteprojeto

Neste trecho (Imagem 87), a proposta de intervenção na Rua Amélia foi baseada na reconfiguração do espaço em um boulevard, uma solução que valoriza a identidade da rua, já conhecida como uma das mais arborizadas do Recife e dotada de uma diversidade de usos comerciais e residenciais. A escolha por essa tipologia urbana visa não apenas melhorar a qualidade do espaço público, mas também potencializar a segurança, ludicidade e autonomia das crianças, especialmente considerando o alto número de alunos e jovens que frequentam o Colégio Agnes (Ponto 30).

Inspirada na solução aplicada à Rua do Príncipe, a proposta inclui o alargamento das calçadas (Ponto 3) ao longo do Colégio Agnes, recuando o muro da instituição para dentro de seu terreno. Esse recuo permitiu a criação de um pátio externo, que serve como uma área de convivência não apenas para os alunos, mas também para os pedestres que utilizam a parada de ônibus localizada nas proximidades.

A integração de um espaço verde (Ponto 14) com vegetação arbustiva torna o ambiente mais acolhedor, contrastando com a configuração atual, onde o muro do colégio atua como uma barreira visual e física, gerando uma sensação de isolamento. O novo desenho favorece a permanência das pessoas no local, proporcionando uma sensação de segurança e conforto.

Para as crianças e jovens que frequentam a escola, a criação deste pátio externo (Ponto 3) arborizado promove um espaço seguro de transição entre o ambiente escolar e o urbano, além de estimular o contato com a natureza, um aspecto fundamental para o desenvolvimento cognitivo e emocional das crianças, como apontam diversos estudos sobre psicologia ambiental.

A inclusão de um bicicletário (Ponto 14) atrelado a um bebedouro e a um calibrador na área recuada da calçada demonstra um esforço para promover o uso de modais sustentáveis, especialmente para as famílias que optam por levar seus filhos de bicicleta para o colégio. Isso não só incentiva a mobilidade ativa, como também contribui para a redução do tráfego de veículos motorizados, melhorando a segurança viária para os pedestres e ciclistas.

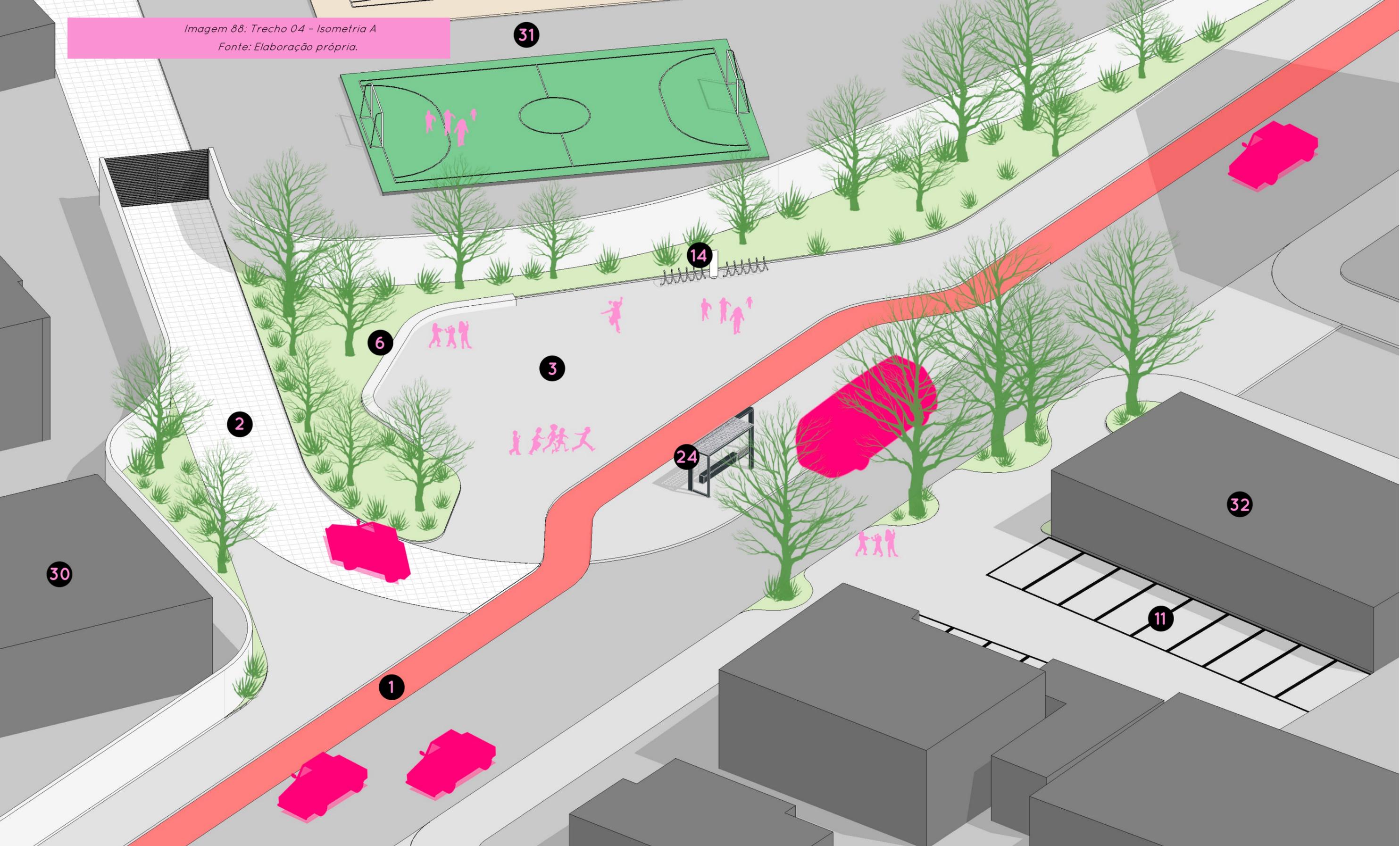
A criação de uma chicana ao longo do trecho também foi projetada como uma solução para desacelerar o trânsito e proteger o trajeto de ciclistas e pedestres, especialmente os alunos. Essa medida garante uma maior proteção para as famílias que utilizam bicicletas ou outros meios alternativos de transporte, além de criar condições mais seguras para a travessia da rua pelos estudantes.

Outro aspecto relevante do projeto é a proposta de integrar a escola com o ambiente urbano, por meio da abertura das quadras esportivas (Ponto 31) ao público nos fins de semana. A proposta reflete uma tendência contemporânea de escolas abertas e multiuso de espaços públicos, onde a infraestrutura educacional passa a servir também à comunidade nos horários em que não há aulas, reforçando o sentimento de pertencimento e o uso eficiente dos recursos urbanos.

Essa abordagem tem impacto direto na autonomia das crianças, pois a abertura das quadras e a criação de novos espaços de convivência proporcionam mais oportunidades para que elas explorem o espaço ao redor de forma livre e segura, fortalecendo a autoconfiança e o desenvolvimento de habilidades sociais.

Em diversos pontos estratégicos, como na parada de ônibus (Ponto 24) e nas esquinas das ruas compartilhadas, o projeto propõe a instalação dos chamados Companheiros do Caminho, inspirados nos estudos de Meyer sobre autonomia infantil. Esses elementos lúdicos funcionam como marcos visuais no trajeto das crianças, ajudando-as a criar em suas mentes um mapa cognitivo do espaço público. Ao associar essas referências visuais com a rotina de deslocamento, as crianças desenvolvem uma maior autonomia para se locomover de forma segura, mesmo em trajetos que ainda estão aprendendo a percorrer.

Os Companheiros do Caminho, que podem ser esculturas, instalações artísticas ou até mesmo elementos interativos, incentivam as crianças a explorar o espaço com curiosidade e a se orientarem de maneira lúdica. Esses marcos fortalecem a conexão emocional das crianças com o ambiente urbano e as incentivam a sentir-se mais seguras e confiantes enquanto se deslocam, promovendo, assim, um ambiente mais acolhedor e pedagogicamente enriquecedor.



LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Ciclofaixa | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Rua Compartilhada | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca de Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agrocoloja |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionária | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luis |
| 5. Árvore | 13. Pergolado | 21. Canhões (Exposição ao ar livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bicletário | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnes |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Mirante/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filtrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |

Imagem 89: O Anteprojeto
Fonte: Elaboração própria.

TRECHO 01

TRECHO 03

TRECHO 02

TRECHO 04



CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades, em sua configuração contemporânea, muitas vezes tornam-se hostis a seus próprios habitantes, especialmente para aqueles mais vulneráveis, como as crianças. Em razão disso, é essencial adotar uma abordagem urbanística múltipla e integradora, onde as crianças sejam reconhecidas não apenas como usuários passivos, mas como cidadãos plenos, com o direito de participar e de usufruir dos espaços urbanos de forma autônoma, segura e lúdica, assim como proposto por Meyer. Isso implica repensar o planejamento urbano em todas as suas fases, de forma que a visão da criança como agente transformador esteja presente desde o início dos processos de concepção e desenvolvimento das cidades como visto nas iniciativas já presentes nas cidades de Griesheim, Jundiaí e Recife.

Com o crescimento acelerado das cidades e a urbanização desenfreada, é imperativo que os projetos urbanos contemplem as necessidades das futuras gerações. O modo como planejamos e organizamos os espaços urbanos hoje terá um impacto profundo na relação das crianças com o ambiente urbano no futuro. Portanto, a inclusão de passeios lúdicos, que ofereçam tanto segurança quanto autonomia, é fundamental para o desenvolvimento saudável dos infantes e para a formação de sua identidade cidadã.

O trabalho apresentado, é uma enorme tentativa e manifesto como arquiteto e urbanista de evidenciar que a criação de cidades que favorecem o bem-estar infantil é uma realidade possível, como já demonstrado por projetos urbanos inovadores ao redor do mundo. Ao considerar as crianças como prioridade no desenho dos espaços públicos, não apenas melhoramos a qualidade de vida dos mais jovens, mas também promovemos cidades mais acolhedoras e humanizadas para todos os seus habitantes, independente da geração. A construção de uma cidade lúdica, onde o brincar, o aprender e o explorar são facilitados por um ambiente urbano seguro e inclusivo, não é apenas um sonho, mas uma necessidade urgente que deve orientar as práticas urbanísticas de hoje e do futuro.

Imagem 90: "Desculpe pela perturbação, estamos brincando por você"



Fonte: <https://francescotonucci.org/pt-pt/francesco-tonucci/a-cidade-das-criancas/>

REFERÊNCIAS

ANASTÁCIO, Guilherme et al. Guia de aprendizagem ao ar livre em Jundiáí. Jundiáí: Alana, 2021.

ARIÈS, Philippe. *História social da criança e da família*. Tradução de Antônio Sérgio Alfredo. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL FRANCESCO TONUCCI. Francesco Tonucci. Disponível em: <https://francescotonucci.org/pt-pt/francesco-tonucci/>.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. Tradução de Maria Lúcia Pereira. Campinas: Papirus, 1994.

CLANDESTINO 364. Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/clandestino364/>.

DAE JUNDIAÍ. Mundo das Crianças. Disponível em: <https://mundodascriancajundiai.com.br/>.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. Rua do Príncipe passará por requalificação. 2018. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2018/04/rua-do-principe-passara-por-requalificacao.html>.

DWIVEDI, Avadh. Affordance in user interface design. UX Collective, 26 maio 2017. Disponível em: <https://uxdesign.cc/affordance-in-user-interface-design-3b4b0b361143>.

ESTÚDIO +1. Praça Dom Miguel Valverde – Recife. 2021. Disponível em: <https://estudiomaisum.com/projeto/praca-dom-miguel-valverde/>.

GALTUNG, Johan. *Violence, Peace, and Peace Research*. *Journal of Peace Research*, v. 6, n. 3, p. 167-191, 1969. Publicado por: Sage Publications, Ltd.

HECMAN, James J. Invest in Early Childhood Development: Reduce Deficits, Strengthen the Economy. Disponível em: <https://heckmanequation.org/resource/invest-in-early-childhood-development-reduce-deficits-strengthen-the-economy/>.

HEYWOOD, Colin. *Uma história da infância: da Idade Média à época contemporânea no Ocidente*. Tradução de Tânia Lemos. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

HUIZINGA, Johan. *Homo ludens: o jogo como elemento da cultura*. São Paulo: Perspectiva, 2000.

JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. Tradução de Eduardo Brandão. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

KUNSTHISTORISCHES MUSEUM WIEN. Kinderspiele – Pieter Bruegel d. Ä., 1560. Objektdatenbank. Disponível em: <https://www.khm.at/objektdb/detail/321>.

LEITÃO, Lúcia. *Quando o ambiente é hostil: uma leitura urbanística da violência à luz de Sobrados e Mocambos*. Recife: Editora da UFPE, 2009.

MASCARÓ, Juan Luis; YOSHINAGA, Mário. *Infraestrutura urbana*. São Paulo: Editora, 2005.

MEYER, Bernhard; ZIMMERMANN, Stefanie. Cidades para BRINCAR e SENTAR: uma mudança de perspectiva para o espaço público. São Paulo: Alana, 2020. 57 p.

MOBILIZE BRASIL. Se a cidade é boa para os mais pobres, as crianças e os mais fracos, então é boa para todos! Mobilize Brasil, [s.d.]. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/5133/se-a-cidade-e-boa-para-os-mais-pobres-as-criancas-e-os-mais-fracos-entao-e-boa-para-todos.html>.

MONTANER, Josep Maria. *El dret a l'espai públic: principis i exemples*. In: *EL DRET A LA CIUTAT*. Barcelona: Institut de Drets Humans de Catalunya, 2011.

MONTEIRO, Circe Maria Gama; VIEIRA FILHO, Luiz Goes; CARNEIRO DA CUNHA, Roberto Montezuma (org.). *Parque Capibaribe: a reinvenção do Recife = Capibaribe Park: the reinvention of Recife Park City*. Tradução: Peter Ratcliffe, Paul Webb. Fotografia: André Arruda... [et al.]. Prefácio: Geraldo Júlio... [et al.]. Recife: Ed. UFPE, 2019.

MUSEU DO ESTADO DE PERNAMBUCO. O Museu. Disponível em: <https://www.museudoestadope.com.br/o-museu>.

NOTTE, Marica. Bambini e bambine davanti a uno schermo: qual è l'impatto della tecnologia sul loro sviluppo? Inmind Italia, 23 maio 2024. Disponível em: <https://www.lacittadeibambini.org/en/research-activity/>.

OLIVEIRA, Larissa; BATISTA, Bruno; NETO, Reynaldo. Jundiáí inaugura rua completa com área dedicada à primeira infância. ArchDaily Brasil, 7 maio 2023. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/999619/jundiai-inaugura-rua-completa-com-area-dedicada-a-primeira-infancia>.

PREFEITURA DE JUNDIAÍ. Cidade das Crianças: “Ruas de Brincar” leva o segundo lugar em prêmio nacional. 12 dez. 2020. Disponível em: <https://jundiai.sp.gov.br/noticias/2020/12/12/cidade-das-criancas-ruas-de-brincar-leva-o-segundo-lugar-em-premio-nacional/>.

PREFEITURA DO RECIFE. Agenda Cultural do Recife. Disponível em: <https://agendaculturaldorecife.blogspot.com>.

PREFEITURA DO RECIFE. Primeiro Plano decenal para a primeira Infância do Recife: 2020 - 2030. Recife: Prefeitura do Recife, 2020. 173 p.

RASIL. Ministério da Saúde. Datasus. 2018. Disponível em: <http://www.datasus.gov.br>.

TAPETE URBANO. Parque Bibliotecas de Medellín. 23 jan. 2013. Disponível em: <https://tapeteurbano.wordpress.com/2013/01/23/parque-bibliotecas-de-medellin/>.

TONUCCI, Francesco. A cidade das crianças. Francesco Tonucci, [s.d.]. Disponível em: <https://francescotonucci.org/pt-pt/francesco-tonucci/a-cidade-das-criancas/>.

TORRIJOS, Pedro. *When a Child Rediscovered the City, the City Rediscovered Us*. Roca Gallery, 2 dez. 2019. Disponível em: <https://www.rocagallery.com/articles/when-a-child-rediscovered-the-city-the-city-rediscovered-us>.

TRIBUNA DE JUNDIAÍ. Jardim Fepasa recebe segunda edição do “Rua de Lazer”. 7 dez. 2019. Disponível em: <https://tribunadejundiai.com.br/entretenimento/acontece/jardim-fepasa-recebe-segunda-edicao-do-rua-de-lazer/>.

TV NOVA. Museu do Estado de Pernambuco conta com programação para a Semana do Meio Ambiente. Publicado em 5 jun. 2023. Disponível em: <https://tvnova.tv.br/jornalfatonovo/museu-do-estado-de-pernambuco-Conta-com-programacao-para-a-semana-do-meio-ambiente/>.

WINNICOTT, Donald W. *O brincar e a realidade*. Rio de Janeiro: Imago, 1975.