

Cidade Brincante
Estudos de Passeios Urbanos Lúdicos, Seguros e Autônomos para
Crianças no Bairro das Graças – Recife/PE

SESSÃO TEMÁTICA: ET2 – DIMENSÃO HUMANA DO PROJETO, DO
PLANEJAMENTO E DA GESTÃO DA PAISAGEM

Matheus Vinícius Sabino de Barros
Universidade Federal de Pernambuco
E-mail: matheus.sabino@ufpe.br

Dayse Luckwü Martins
Universidade Federal de Pernambuco
E-mail: dayse.luckwu@ufpe.br

RESUMO

Este artigo apresenta o desenvolvimento de estudos para passeios urbanos lúdicos, seguros e autônomos no entorno imediato de colégios no Bairro das Graças, Recife/PE. Partindo da premissa de incentivar as crianças a vivenciarem as calçadas e ruas de forma ativa e prazerosa, o trabalho discute criticamente como nossas cidades vêm sendo construídas de modo pouco convidativo, inseguro e desprovido de ludicidade, restringindo a presença infantil aos espaços fechados e controlados. A metodologia integra visitas de campo, mapeamentos urbanos e revisão bibliográfica interdisciplinar, dialogando com autores como D. W. Winnicott, Jane Jacobs, Huizinga, Aldo van Eyck e Bernhard Meyer, cuja concepção de Cidade Brincante estrutura as reflexões aqui apresentadas. A partir dessa base teórica e empírica, foram desenvolvidos quatro trechos propositivos que empregam os princípios da ludicidade, segurança e autonomia para qualificar os percursos escolares, valorizando o brincar, a permanência e a mobilidade ativa. Os resultados demonstram que, ao reconhecer as crianças como sujeitos urbanos, é possível transformar o cotidiano dos bairros e propor experiências de caminhar mais acolhedoras, estimulantes e integradoras. Assim, o estudo evidencia caminhos para reverter a lógica urbana centrada no automóvel e promover cidades mais inclusivas.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade Brincante; Ludicidade; Segurança; Autonomia; Passeio Urbano.

ABSTRACT

This article presents the development of studies for playful, safes, and autonomous urban routes in the immediate surroundings of schools located in the Graças neighborhood of Recife, Brazil. Based on the premise of encouraging children to experience sidewalks and streets in an active and enjoyable way, the work critically examines how contemporary cities have been shaped into uninviting, unsafe, and non-playful environments, restricting children's presence to enclosed and controlled spaces. The methodology integrates field visits, urban mapping, and an interdisciplinary literature review, drawing upon authors such as D. W. Winnicott, Jane Jacobs, Huizinga, Aldo van Eyck, and Bernhard Meyer, whose concept of the "Playable City" structures the reflections presented. From this theoretical and empirical foundation, four design segments were developed, employing the principles of playfulness, safety, and autonomy to qualify school routes, enhancing play, permanence, and active mobility. The

results demonstrate that, by recognizing children as urban subjects, it is possible to transform everyday neighborhood life and propose walking experiences that are more welcoming, stimulating, and integrated. Thus, the study highlights pathways to counter the automobile-centered urban logic and to promote more inclusive cities.

KEYWORDS: Playable City; Playfulness; Security; Autonomy; Urban Route.

1 INTRODUÇÃO

Por séculos, a criança foi vista como “um animal de divertimento dos adultos”, um ser sem identidade própria e mantido em certo anonimato (Ariès, 1981). Para Philippe Ariès, a infância é um conceito socialmente construído, no mundo ocidental, apenas na modernidade, ganhando relevância quando a criança passou a desempenhar tarefas semelhantes às dos adultos. Nesse período, eram vistas como adultos incompletos, sem valor econômico, apenas afetivo (Heywood, 2004). Colin Heywood reforça que somente a partir do século XIX emergiu a percepção de que as crianças são vistas como sujeitos e merecem ser estudadas em sua especificidade (Heywood, 2004). Ainda assim, pouco se avançou na construção de um urbanismo voltado às suas necessidades. O urbanismo modernista, ao priorizar o automóvel, marginalizou pedestres e tornou as ruas hostis, afetando especialmente os grupos mais vulneráveis – mulheres, idosos e crianças. Em reação a esse modelo, Jane Jacobs, com *Morte e Vida das Grandes Cidades* (1961), e Jan Gehl defenderam um urbanismo centrado na escala humana, perspectiva que ganhou força na Alemanha com Bernhard Meyer e sua concepção da *Cidade Brincante* (2009), que reposiciona a infância como chave para repensar os espaços urbanos.

Esse conceito inspirou a chegada da Rede *Urban95* ao Brasil, que apoia municípios na criação de cidades pensadas para crianças, sob a premissa de Enrique Peñalosa (2013): “se podemos construir uma cidade bem-sucedida para elas, teremos uma cidade bem-sucedida para todos”. Esse pensamento se tornou a questão chave dessa iniciativa, apoiando assim os municípios a organizarem um planejamento e gestão de forma multidisciplinar. Recife, junto a São Paulo e Boa Vista, tornou-se referência nesse movimento, consolidado no Plano Decenal para a Primeira Infância (2020–2030), que reafirma a importância estratégica dos investimentos na infância.

A partir de um Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo, focado no desenvolvimento de um Projeto Preliminar onde adota como estudo o bairro das Graças no Recife/PE, área marcada por forte presença de escolas e intensa circulação de veículos. Tem como objetivo, trazer embasamento teórico-metodológico para quatro trechos escolhidos na área de estudo, os quais buscam investigar tipologias que poderão ser replicadas em outras áreas urbanas com potencial de transformação inspirado na “Cidade Brincante” e guiado pelos três princípios: Ludicidade, Segurança e Autonomia (Meyer, 2020). A proposta articula estudos de caso internacionais, nacionais e locais, análises socioespaciais e visitas de campo, resultando em uma rede de conectividade que oferece trajetos lúdicos, seguros e atrativos, capazes dar às crianças o protagonismo no espaço urbano e demonstrar alternativas a um urbanismo centrado nos carros.

2. A CIDADE BRINCANTE

A pedagogia urbana de Meyer oferece um contraponto fundamental a esse paradigma. Sua definição de Cidade Brincante (*Die bespielbare Stadt*) surge como resposta crítica às cicatrizes deixadas pelo funcionalismo urbano:

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).

Seu argumento fundamenta-se na ideia de que ruas, não apenas parques, devem ser reinterpretados como ambientes de brincar, deslocamento e descoberta. Ele denuncia a transformação das ruas em espaços exclusivamente viários, uma condição que “priorizou as ruas apenas para a passagem dos carros” (Meyer; Zimmermann, 2020, p. 6), negligenciando sua função original de convivência.

Essa perspectiva dialoga com autores como Aldo van Eyck, crítico do funcionalismo cujas formulações afirmam que a padronização e a rigidez do modernismo “mataram a criatividade” (Eyck apud Oudenampsen, 2011). Para Eyck, a criança precisa de espaços ambíguos, abertos a múltiplos usos, que acolham sua imaginação e suas formas próprias de interação com o ambiente. Esse entendimento encontra eco nas críticas de Tonucci (2020), ao afirmar que equipamentos infantis padronizados restringem a criatividade e levam as crianças a buscar “formas ortodoxas” e, muitas vezes, perigosas de brincar para romper o tédio imposto por brinquedos pré-programados (Tonucci, p. 52).

O brincar, portanto, não é apenas atividade recreativa: é linguagem, forma de compreender o mundo e dimensão essencial da experiência urbana. A Convenção dos Direitos da Criança (1989), assegura o direito ao brincar como fundamento para seu pleno desenvolvimento físico, emocional e social. Essa premissa destaca-se ao reforçar que o brincar é profundamente influenciado pelo ambiente urbano e que sua ausência compromete a construção de vínculos e experiências fundamentais.

A Arquitetura da Paisagem, ao se comprometer com a dimensão humana da paisagem, expande essa discussão ao considerar como o ambiente construído molda percepções, comportamentos e relações sociais.

Assim, parte da pesquisa consistiu em analisar os espaços destinados às crianças nas Graças, como *playgrounds* cercados, praças padronizadas ou escolas isoladas por muros, observa-se como a paisagem urbana limita a autonomia infantil. A partir das visitas aos entornos imediatos das escolas percebe-se que esses entornos são pouquíssimas vezes tratados de forma adequada, tornando-se majoritariamente um claustro marcado por muros altos e pela ausência de elementos lúdicos ou convidativos. Nesse cenário, os conceitos de ludicidade, segurança e autonomia não são apenas categorias teóricas: constituem parâmetros de qualificação da paisagem urbana.

2.1 LUDICIDADE

O aumento do número de carros tem reduzido o espaço da rua dedicado aos pedestres e, sobretudo, às crianças. As antigas calçadas com placas claras e escuras, que estimulavam jogos espontâneos como a amarelinha imaginada, tornaram-se raras. O piso intertravado, hoje dominante e sempre em tons de cinza, homogeniza o ambiente e limita a brincadeira. Assim, o espaço público converteu-se principalmente em rota de transporte, apagando sua dimensão lúdica e de convivência.

Se, como afirma Huizinga (1938), as civilizações nasceram do jogo, torna-se inquietante perceber quando abandonamos seu valor intrínseco. Caminhamos, descansamos,

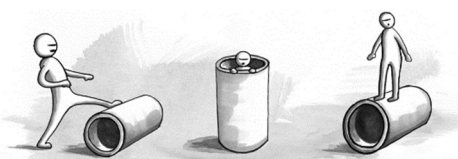
observamos e interagimos na cidade, mas muitas vezes esquecemos de nos divertir nela, reduzindo-a a um espaço de passagem, um “não lugar” (Augé, 1992), cujo sentido simbólico só emerge quando olhado a partir de múltiplas perspectivas – especialmente a das crianças. Na sociedade contemporânea, o jogo é visto como atividade supérflua, restrita ao ócio: “Nunca é imposto pela necessidade física ou dever moral [...] sendo sempre praticado nas ‘horas de ócio’” (Huizinga, p.10). Essa percepção cria barreiras que reprimem o brincar em ambientes considerados “sérios”, como as calçadas, enquanto parques e playgrounds são rigidamente destinados à diversão.

Entretanto, é no ato de brincar que o *homo ludens* desenvolve habilidades sociais, culturais e éticas, aprendendo a viver em comunidade e a compreender o mundo natural. Nesse sentido, o jogo “cria ordem e é ordem”, instaurando uma perfeição temporária que exige regras e harmonia (Huizinga, p.11). Sua força decorre do fascínio, do ritmo e da tensão que testam coragem, habilidade, imaginação e lealdade – dimensões constitutivas da vida cidadã. Portanto, privar as crianças da brincadeira cotidiana no espaço urbano é limitar sua formação integral enquanto sujeitos sociais.

As cidades sempre foram cenário de vivacidade, do Carnaval aos rituais religiosos, e o desenho urbano nasceu dessas práticas coletivas, originando calçadas como espaços de encontro. Contudo, ao longo do tempo, retiramos desses espaços sua dimensão lúdica, mesmo que as crianças continuem, espontaneamente, a transformá-los. Huizinga descreve o jogo como “atividade livre, não séria, mas capaz de absorver intensamente o jogador”, situada em limites espaciais e temporais próprios e regida por regras (Huizinga, p.13). A criança, ao brincar, mergulha nesse mundo imaginado, quase acreditando ser o que representa, mas mantendo vínculo com a realidade (p.14). Essa experiência é expressão pura da imaginação e não deveria ser restringida pela organização excessivamente rígida do espaço público.

A internalização de padrões normativos e a busca constante por ordem e controle fazem com que a ambivalência, tão própria do brincar, seja tratada como erro projetual. Isso limita a potência lúdica do espaço e inibe as possibilidades de *affordance*¹ (Figura 1) que a imaginação infantil naturalmente identifica. Reconhecer essa ambivalência como oportunidade, e não como falha, é fundamental para devolver às calçadas e ruas sua condição de cenário vivo de descoberta, autonomia e prazer.

Figura 1 – *Affordance* no design da interface do usuário



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

2.2 SEGURANÇA

Johan Galtung (1969) define como violência estrutural aquela em que não é possível identificar claramente o agente causador. No contexto urbano, essa violência se manifesta sobre as crianças por meio da falta de espaços de permanência, orientação, estímulos e diversidade de usos. Paradoxalmente, é em nome da “segurança” que

¹ A *affordance* descreve todas as ações que são fisicamente possibilitadas pelas propriedades de um objeto ou ambiente. Uma tampa de rosca de garrafa permite girá-la. Uma porta com dobradiças permite empurrá-la ou puxá-la. Uma escada permite subir ou descer.

muitas cidades vêm sendo planejadas de forma excessivamente controlada e impondo regras rígidas aos ambientes públicos. Parte-se do pressuposto de que um espaço sem riscos é automaticamente seguro, quando, na verdade, essa lógica elimina a ludicidade e reduz o desenvolvimento da autonomia infantil. Espaços que oferecem desafios com risco controlado, ao contrário, são benéficos e contribuem para a formação das crianças.

Tonucci (2020) ilustra esse problema ao criticar os parques infantis padronizados, concebidos “pelos adultos para os adultos”, que se repetem no mundo todo: planos, cercados e equipados sempre com os mesmos brinquedos (Tonucci, p.51). O excesso de regulamentação restringe a liberdade de descoberta e aprendizado, alimentando o fenômeno da violência estrutural urbana. Esse deslocamento das crianças para ambientes artificialmente seguros – enclausurados e separados da cidade – aprofunda a aversão ao risco e gera o que Jane Clark (2003) chama de *containerized kids*: crianças confinadas em “containers” de proteção, como se fosse possível eliminar completamente o risco, ignorando que ele é parte essencial do aprendizado humano.

Além disso, o debate sobre segurança é frequentemente guiado pelo medo da violência e da criminalidade, reforçando a percepção de vulnerabilidade. Entretanto, como já apontaram Jacobs, com o conceito de “olhos da rua”, e autores contemporâneos como Meyer, espaços vazios e pouco ocupados são mais propensos à criminalidade. Essa lacuna é, em grande parte, resultado de modelos de planejamento que não priorizam as pessoas. Torna-se evidente, portanto, a necessidade de um desenho urbano voltado ao pedestre, capaz de recuperar o passeio público como ambiente de convivência, segurança e vitalidade. No caso da infância, compreender suas necessidades específicas é essencial para construir uma cidade viva, segura e ocupada – o que reduz tanto a sensação quanto os índices de insegurança.

Nesse sentido, a criação de rotas escolares seguras, com pontos de passagem definidos e elementos atrativos ao longo do caminho – como proposto por Meyer em Griesheim – incentiva que as crianças explorem o percurso autonomamente, reduzindo a dependência do automóvel e diminuindo o risco de acidentes de trânsito. Essa abordagem beneficia não apenas o desenvolvimento infantil, mas também o ambiente urbano como um todo, ao ampliar a presença de crianças nas ruas e reduzir poluentes.

Como observa Leitão (2009), a hostilidade crescente do ambiente urbano manifesta-se no fechamento dos lotes e na proliferação de muros altos, que rompem a relação visual entre casas e rua. Se antes muros baixos estimulavam o contato direto das crianças com o espaço público, a atual paisagem de barreiras físicas intensifica a segregação e o afastamento do convívio. Consequentemente, áreas semipúblicas, como jardins frontais e recuos, têm desaparecido, eliminando espaços de transição que amorteciam a fronteira entre público e privado. Isso reforça a mudança do conceito de rua, que deixou de ser um espaço de socialização para se tornar limite rígido entre domínios.

Ainda assim, como lembra Ronnebeck (1971), a rua continua desempenhando papel essencial na formação infantil, pois oferece desafios, descobertas e experiências que constroem memória e identidade. Recuperar essa dimensão é fundamental para enfrentar a violência estrutural e reconstruir a cidade como cenário de autonomia, convivência e aprendizado.

2.3 AUTONOMIA

A autonomia infantil vem sendo drasticamente reduzida nas cidades contemporâneas. Cada vez mais confinadas aos ambientes domésticos, as crianças perdem a liberdade de explorar a vizinhança, fenômeno descrito por Jane Clark (2003) como *containerized*

kids. Em 1971, cerca de 80% das crianças de 7 e 8 anos caminhavam sozinhas para a escola; duas décadas depois, esse número caiu para menos de 10%, e tarefas antes comuns, como ir à padaria ou resolver pequenos recados, foram praticamente eliminadas. Hoje, muitas não têm sequer permissão para circular nas ruas próximas de suas casas, tornando a cidade um território inacessível.

Essa redução da autonomia impacta diretamente a socialização, especialmente nos percursos curtos e cotidianos, como o trajeto escolar, valorizado por abordagens pedagógicas como a Waldorf (Steiner, 1919). A autonomia urbana, defendida também pelas recomendações da ONU para “cidades sem barreiras”, relaciona-se à criação de ambientes acessíveis e legíveis, que permitam deslocamentos independentes.

Para as crianças, o mundo imediato se estende apenas por cerca de 10 metros (Meyer; Zimmermann, 2020, p.20). Ambientes monótonos, sem marcos de orientação, dificultam a leitura espacial e tornam os percursos confusos e entediantes. A falta de referências arquitetônicas ou de diversidade de usos reduz a capacidade infantil de se orientar e de atribuir significado ao espaço. Nesse contexto, a autonomia torna-se não apenas um direito, mas condição fundamental para o desenvolvimento pleno em meio urbano.

Promover essa autonomia exige reconhecer que muitas cidades negligenciam sistematicamente as necessidades das crianças. Iniciativas como o programa Urban95 propõem estratégias para qualificar as rotas diárias infantis, valorizando elementos que tornem o espaço mais atrativo, compreensível e seguro. Ao priorizar tais medidas, as cidades podem se transformar em ambientes mais inclusivos, ajudando as crianças a se apropriarem dos espaços, criarem suas próprias regras e explorarem o mundo a partir da imaginação – em linha com o conceito de *affordance*.

Para Meyer (2020), a autonomia se materializa na criação de “raios de segurança”, áreas do bairro nas quais as crianças podem circular sozinhas, ampliando gradualmente seu território à medida que crescem. No entanto, enquanto estiverem restritas a pequenos espaços ou dependerem exclusivamente do carro, principal responsável pelas “áreas cinzentas” e desconexas identificadas por Meyer (2020), sua independência seguirá limitada.

3 ESTRATÉGIAS METODOLÓGICAS

A metodologia adotada para o desenvolvimento do estudo articula procedimentos teóricos, técnicos, cartográficos e sensíveis (Gehl e Svarre, 2018), orientados pela necessidade de compreender a vivência infantil no bairro das Graças, Recife/PE (Figura 2) e seus entornos escolares. Reconhecendo que a criança percebe, experimenta e interpreta a paisagem de forma distinta dos adultos – com foco nas sensações, nos detalhes, nos ritmos corporais e nas possibilidades de brincar – tornou-se essencial desenvolver uma metodologia que integrasse tanto análises objetivas da morfologia urbana quanto métodos subjetivos de leitura do território.

Figura 2 – Localização bairro das Graças, Recife/PE

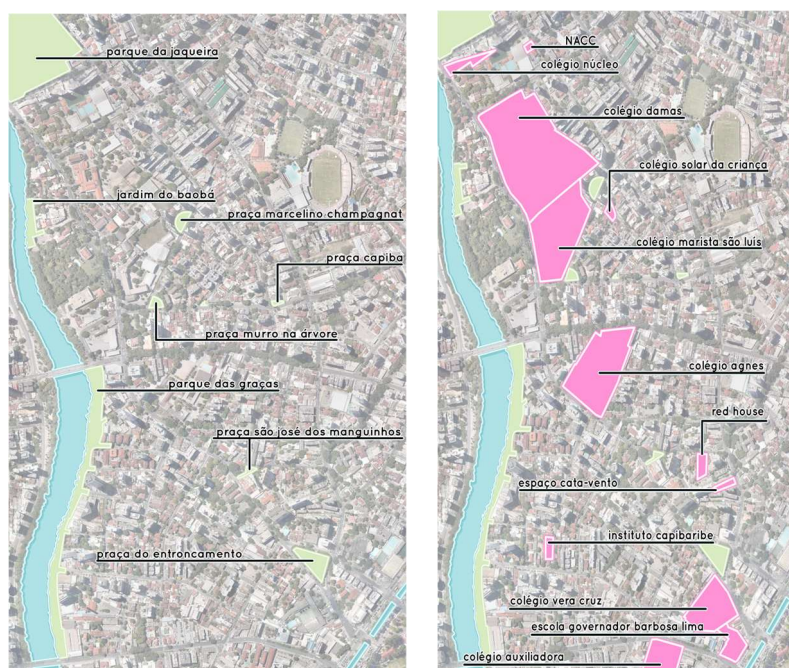


Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Prefeitura do Recife, s.d.

A pesquisa iniciou-se com um levantamento bibliográfico interdisciplinar abrangente, que reuniu autores dos campos da Arquitetura da Paisagem, urbanismo, psicologia ambiental, sociologia da infância e estudos sobre mobilidade urbana. Essa base teórica permitiu definir os conceitos estruturantes da investigação – ludicidade, segurança e autonomia – que orientaram tanto a análise espacial quanto a proposição projetual.

Em seguida, procedeu-se a análises urbanas multiescalares. Primeiramente, realizou-se o mapeamento do bairro das Graças, com a identificação de suas estruturas verdes (Figura 3) e instituições escolares (Figura 4). Esse mapeamento buscou entender como a criança poderia construir percursos dentro do bairro, avaliando a continuidade das calçadas, a intensidade do tráfego, a disponibilidade de sombras, os pontos de interesse e a presença de elementos capazes de favorecer o brincar.

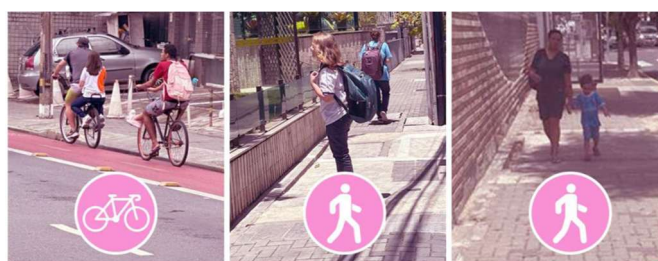
Figura 3 e 4 – Mapas de Áreas Verdes, e dos Colégios e Escolas do Bairro das Graças



Fonte: Elaboração própria.

A observação de campo foi orientada por princípios da psicogeografia (Debord, 1955) e da leitura sensível, valorizando a forma como crianças experienciam texturas, sombras, cores, ruídos e obstáculos. Embora não tenha sido possível incluir crianças diretamente nas caminhadas, devido a restrições escolares e de segurança, adotou-se o método de observar seus comportamentos, acompanhamentos familiares, trajetórias habituais e pontos de maior permanência ou conflito (Figura 5).

Figura 5 – Crianças indo à Escola



Fonte: Elaboração própria.

Os levantamentos foram complementados por análises do espaço, como largura das calçadas, ciclofaixas, desenho do piso, sombreamento, número de travessias, hierarquia viária e velocidade média praticada em trechos críticos. Esses dados permitiram identificar fragilidades que comprometem a segurança e a autonomia infantil. A identificação de trechos prioritários baseou-se na triangulação entre: (1) maior fluxo de crianças; (2) presença de equipamentos educacionais; (3) condições urbanas inadequadas ou inseguras; e (4) potencialidades paisagísticas. Esse cruzamento de dados levou à definição de quatro trechos principais para intervenção: Extensão do Parque das Graças (Figura 7), Eixo MEPE (Figura 9), Rua Souza de Andrade (Figura 11) e Boulevard das Amélias (Figura 13).

Além desses levantamentos, foi realizada uma análise comparativa entre estudos de caso que tratam da relação entre ludicidade, segurança e autonomia. Esses dividiram-se em três escalas: internacional, nacional e local. Essa diversidade permitiu identificar princípios replicáveis, como a criação de rotas escolares seguras (Griesheim, Alemanha); ruas de brincar e urbanismo tático infantil (Jundiaí, São Paulo); e mobiliários sensíveis integrados à paisagem (Recife, Pernambuco). Essa etapa teve duas funções essenciais: (1) fundamentar tecnicamente a proposta, garantindo que as diretrizes adotadas abrangessem diversas tipologias; e (2) evitar que as diretrizes se reduzissem a uma solução isolada, garantindo sua aderência a sistemas urbanos em transformação e políticas públicas existentes ou emergentes.

4 RESULTADOS

Os resultados evidenciam como a leitura da paisagem do bairro das Graças e de seus entornos escolares revela um conjunto de potencialidades e fragilidades que influenciam diretamente a vivência infantil. Esses resultados traduzem tanto a síntese do diagnóstico quanto as diretrizes de projeto, consolidando quatro trechos de intervenção que articulam ludicidade, segurança e autonomia como princípios norteadores. Cada trecho selecionado opera como uma lente reveladora da dimensão humana da paisagem, apontando formas concretas de qualificar o espaço urbano para as crianças e, por consequência, para toda a comunidade.

Figura 6 – Muros nas Escolas



Fonte: Elaboração própria.

O primeiro resultado geral é a constatação de que o Bairro possui condições estruturais favoráveis à mobilidade ativa, mas carece de continuidade, qualidade sensorial e segurança nos percursos cotidianos das crianças. Embora haja arborização expressiva em certos pontos e presença de colégios, a paisagem se apresenta fragmentada por pisos irregulares, muros altos (Figura 6) e conflitos viários. Esse padrão gera ambientes pouco acolhedores, reduz a autonomia e compromete a ludicidade do percurso. A partir desses dados, foram delineados quatro trechos prioritários de intervenção:

Tipologia: Rua com excesso de estacionamento.

Figura 7 – Trecho 01: Estudo de Zoneamento



O projeto (Figura 8) valoriza a infância, incorporando os “Companheiros de Caminho” (Meyer, 2020) elementos lúdicos que transformam o deslocamento em experiência de brincadeira. A conexão com o rio é reforçada por um mirante com pír e por um jardim de chuva pedagógico, que alia lazer e educação ambiental. Assim, o trecho deixa de ser uma zona voltada ao automóvel e torna-se um espaço urbano seguro e convidativo, onde crianças e adultos podem conviver, aprender e explorar com autonomia.

Figura 8 – Projeto do Trecho 01: Extensão do Parque das Graças



LEGENDA

- | | | | |
|------------------------------|-----------------------|--|------------------------------|
| 1. Ciclofonia | 9. Banheiro Público | 17. Rio Capibaribe | 25. Feira |
| 2. Fica Compa (lixada) | 10. Mata Ciliar | 18. Museu (Exposição) | 26. Barraca da Feira |
| 3. Espaço aberto/ de eventos | 11. Estacionamento | 19. Museu (Serviço) | 27. Agroecologia |
| 4. Espaço verde | 12. Concessionário | 20. Caixa de Areia | 28. Colégio Marista São Luís |
| 5. Árvores | 13. Pergolado | 21. Colônias (exposição de arte livre) | 29. Muro Artístico |
| 6. Banco | 14. Bancos de | 22. Fonte seca | 30. Colégio Agnês |
| 7. Praça de Alimentação | 15. Monte/Pier | 23. Fonte de água | 31. Quadras Poliesportivas |
| 8. Quiosque | 16. Jardim Filigrante | 24. Parada de ônibus | 32. Farmácia |

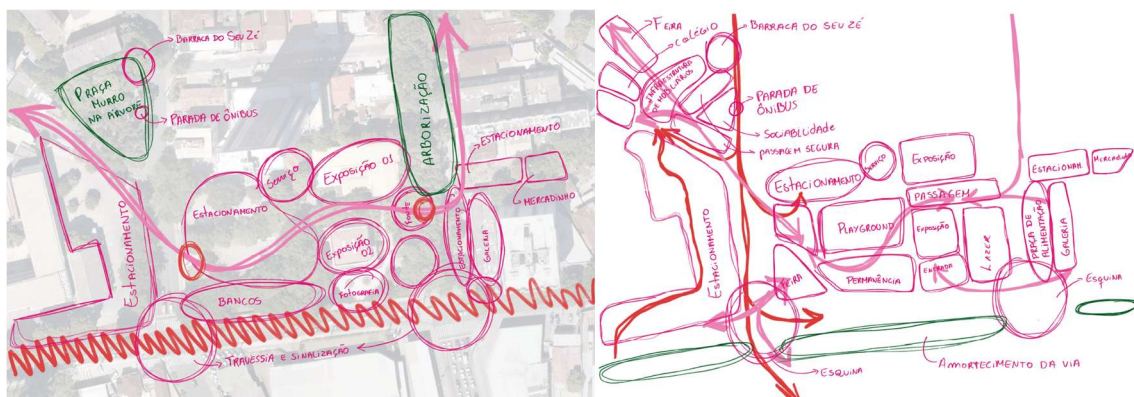
Fonte: Elaboração própria.

4.2 TRECHO 02: MUSEU DO ESTADO DE PERNAMBUCO (MEPE)

Tipologia: Instituição pública não integrada urbanisticamente.

O Trecho 02 (Figura 9) evidencia conflitos urbanísticos marcados pelo isolamento da instituição em relação ao entorno, causado pelas vias de alta velocidade que a circundam e pelo uso excessivo do solo para estacionamento. Essa configuração gera insegurança, reduz a permeabilidade urbana e compromete o potencial de interação sociocultural do museu com a cidade. A proposta busca reverter esse cenário ao reduzir áreas de estacionamento e transformar o espaço externo em praças e áreas de convivência, criando rotas seguras que conectam o museu às instituições escolares próximas. A reabertura e valorização das entradas, mobiliário urbano, quiosques e banheiros públicos, reforça a integração com o espaço público e incentiva a permanência de famílias e estudantes. O projeto incorpora ainda elementos de ludicidade e aprendizado, como exposições interativas ao ar livre, fontes secas para brincadeiras com água, caixas de areia inspiradas nos *playgrounds* de Aldo van Eyck (2011) e áreas gramadas para piqueniques. A proposta prevê iluminação cênica para uso noturno seguro e requalificação viária com travessias elevadas e sinalização infantil, garantindo maior segurança para pedestres, especialmente crianças.

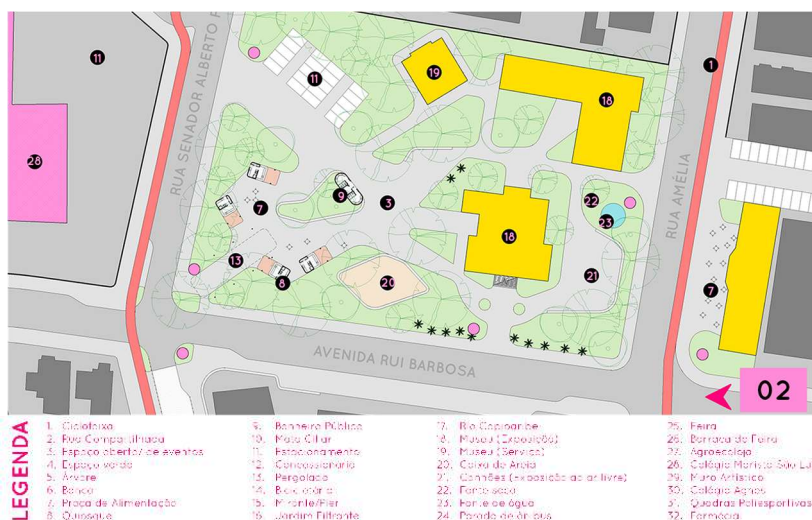
Figura 9 – Trecho 02: Estudo de Zoneamento



Fonte: Elaboração própria.

Assim, o museu deixa de ser um enclave isolado para se tornar um equipamento cultural integrado (Figura 10), atuando como eixo de convivência, educação e lazer, capaz de fortalecer vínculos comunitários e oferecer às crianças autonomia para explorar e brincar no espaço urbano com segurança.

Figura 10 – Trecho 02: Museu do Estado de Pernambuco (MEPE)



Fonte: Elaboração própria.

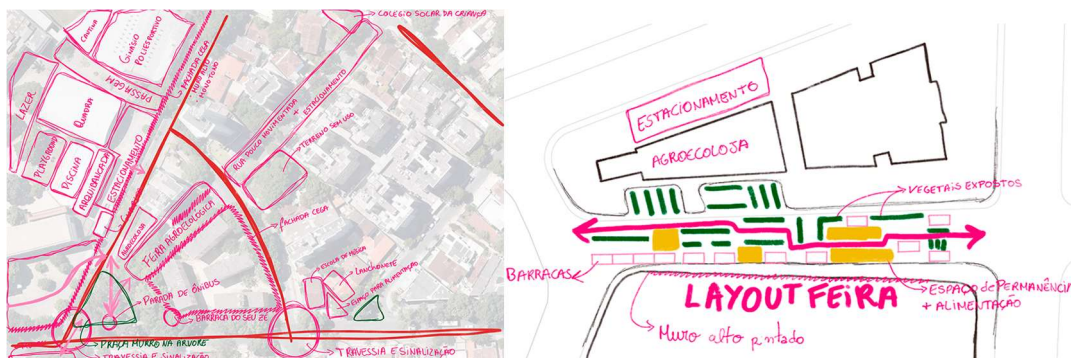
4.3 TRECHO 03: RUA SOUZA DE ANDRADE E PRAÇA MURRO NA ÁRVORE

Tipologia: Rua de pouca movimentação e uso esporádico.

O Trecho 03 (Figura 11) caracteriza-se pela baixa movimentação durante a semana e pelo uso esporádico em eventos, como a Feira Agroecológica. Hoje, a rua funciona principalmente como estacionamento, com fachadas cegas e muros que reduzem a vitalidade urbana e criam um ambiente hostil, em especial crianças e estudantes do entorno. A praça, embora importante, carece de mobiliário e usos cotidianos que incentivem a permanência.

A proposta busca transformar em um espaço compartilhado, seguro e ativo, com ruas niveladas, chicanas e prioridade para pedestres e ciclistas, inspiradas em experiências de “Ruas de Brincar”. O redesenho da Feira Agroecológica e da tradicional Barraca do Seu Zé em estruturas permanentes de quiosques fortalece o comércio local e cria uma rede de vigilância comunitária, estimulando a autonomia infantil. A integração de bicicletários, pontos de ônibus qualificados e sinalização colorida amplia a mobilidade ativa e oferece referências visuais que orientam as crianças em seus trajetos diários.

Figura 11 – Trecho 03: Estudo de Zoneamento

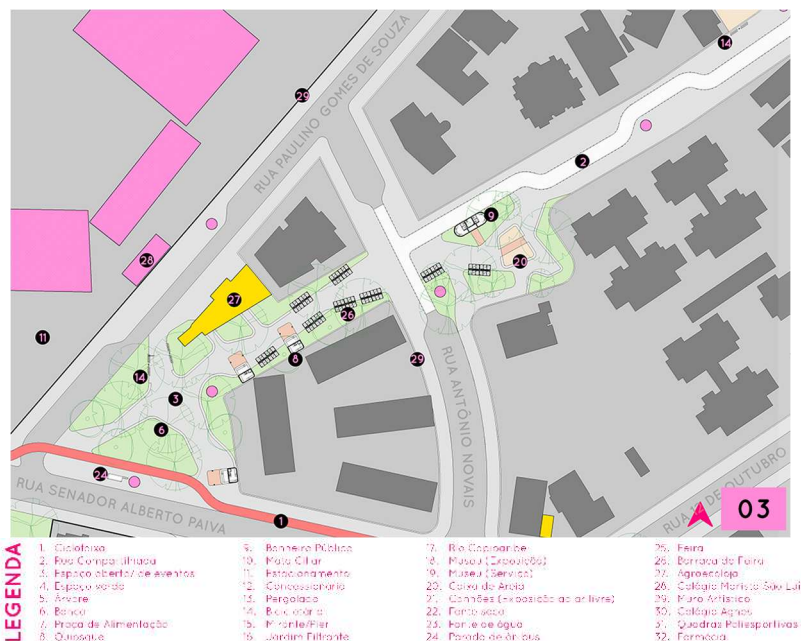


Fonte: Elaboração própria.

Terrenos baldios e áreas ociosas são requalificados (Figura 12) em praças de alimentação, áreas verdes e espaços lúdicos com caixa de areia, ponte interativa e mobiliário inclusivo. Os muros cegos recebem pinturas artísticas e lúdicas, humanizando o ambiente e criando narrativas visuais que dialogam com o imaginário infantil. Dessa

forma, o trecho deixa de ser uma zona de passagem e se torna um espaço vivo, educativo e comunitário, que favorece a convivência intergeracional, a autonomia das crianças e a sensação de pertencimento ao bairro.

Figura 12 – Projeto do Trecho 03: Rua Souza de Andrade



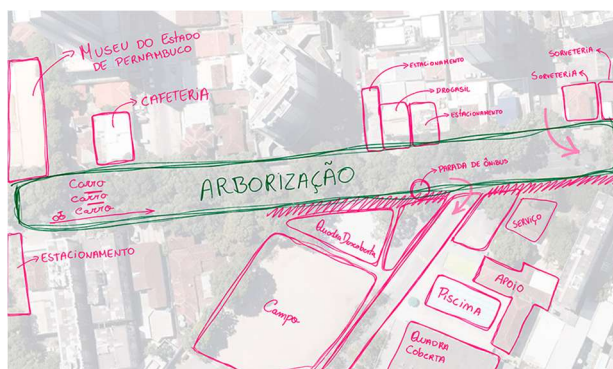
Fonte: Elaboração própria.

4.4 TRECHO 04: BOULEVARD DAS AMÉLIAS

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

O Trecho 04 (Figura 13) é marcado pela diversidade de meios de transporte e pela presença de muros altos que isolam a escola do espaço urbano. Essa configuração gera insegurança, para crianças, e limita a vitalidade da rua. O projeto propõe o recuo do muro do Colégio Agnes, ampliando as calçadas e criando um pátio externo arborizado com áreas de convivência, sombra e integração com o ponto de ônibus existente.

Figura 13 – Trecho 04: Estudo de Zoneamento



Fonte: Elaboração própria.

A proposta (Figura 14) transforma a rua em um boulevard mais seguro e acolhedor, com a implantação de bicicletário, bebedouro e calibrador, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte escolar e comunitário. O desenho inclui chicanas para redução

da velocidade dos veículos, ampliando a proteção de pedestres e ciclistas. A requalificação também prevê a abertura das quadras esportivas do colégio nos fins de semana, oferecendo infraestrutura de lazer compartilhada e reforçando o vínculo entre escola e comunidade. Outro destaque é a instalação dos Companheiros do Caminho (elementos lúdicos e visuais que orientam o percurso infantil, estimulando a autonomia, a segurança e o vínculo afetivo das crianças com o espaço urbano). Dessa forma, a Rua Amélia se transforma em um boulevard verde, inclusivo e integrado, que valoriza a mobilidade ativa, a convivência comunitária e a relação simbólica entre escola e cidade.

Figura 14 – Projeto do Trecho 04: Boulevard das Amélias



Fonte: Elaboração própria.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades contemporâneas frequentemente tornam-se hostis a seus próprios habitantes, sobretudo às crianças. Por isso, torna-se essencial uma abordagem urbanística múltipla e integradora, na qual as crianças sejam reconhecidas como cidadãs plenas, capazes de participar e usufruir dos espaços urbanos de maneira autônoma, segura e lúdica, como propõe Meyer (2020). Isso exige repensar todas as etapas do planejamento urbano, incorporando desde o início a criança como agente transformador, princípio já observado em iniciativas como Griesheim, Jundiaí e Recife. Para que os projetos urbanísticos contemplem as necessidades das próximas gerações. A forma como organizamos a cidade hoje moldará profundamente a relação das crianças com o espaço no futuro.

Este trabalho se apresenta como um manifesto, enquanto arquiteto e urbanista e em consonância com os autores previamente mencionados, de que cidades mais favoráveis ao bem-estar infantil são possíveis e já vêm sendo demonstradas por experiências inovadoras no Brasil e no mundo. Priorizar as crianças no desenho dos espaços públicos eleva não apenas a qualidade de vida dos mais jovens, mas também promove cidades mais acolhedoras e inclusivas para todas as gerações. Construir uma cidade lúdica, onde brincar, aprender e explorar sejam práticas facilitadas por um ambiente seguro e convidativo, não é apenas um ideal: é uma necessidade urgente que deve orientar as práticas urbanísticas do presente e do futuro.

REFERÊNCIAS

- ARIÈS, Philippe. **História social da criança e da família**. Tradução de Antônio Sérgio Alfredo. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da sobremodernidade**. Tradução de Maria Lúcia Pereira. Campinas: Papius, 1994.
- BRASIL. **Ministério da Saúde**. Datasus 2018. Disponível em: <http://www.datasus.gov.br>.
- DWIVEDI, Avadh. **Affordance in user interface design**. UX Collective, 26 maio 2017. Disponível em: <https://uxdesign.cc/affordance-in-user-interface-design-3b4b0b361143>.
- 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-developmentreduce-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.
- 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-boua-para-os-mais-pobresas-criancas-e-os-mais-fracos-entao-e-boua-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**. Fotografia: André Arruda... [et al.]. Prefácio: Geraldo Júlio... [et al.]. Recife: Ed. UFPE, 2019.
- PREFEITURA DO RECIFE. **Primeiro Plano decenal para a primeira Infância do Recife: 2020 - 2030**. Recife: Prefeitura do Recife, 2020. 173 p.
- TONUCCI, Francesco. **A cidade das crianças**. Francesco Tonucci, [s.d.]. Disponível em: <https://francescotonucci.org/pt-pt/francesco-tonucci/a-cidade-dascriancas/>.
- WINNICOTT, Donald W. **O brincar e a realidade**. Rio de Janeiro: Imago, 1975.