

Entre a criança e a cidade: medos e afetos

In-between the child and the city: fears and affection

Paula Barros, doutora, Universidade Federal de Minas Gerais.

paula-barros@ufmg.br

Anna Pires Diniz, graduanda, Universidade Federal de Minas Gerais.

annapiresdiniz@gmail.com

Marcela Rodrigues de Almeida Sanches, graduanda, Universidade Federal de Minas Gerais.

marcelasanches@ufmg.br

Mariana Protázio Santos, graduada, Universidade Federal de Minas Gerais.

protaziomariana@gmail.com

Resumo

O livre ir-e-vir por ambientes urbanos de qualidade é fundamental para o pleno desenvolvimento infantil. O gradual declínio da mobilidade infantil independente—exploração pela criança dos seus arredores residenciais, sem a supervisão de um adulto—em vários países tem, portanto, preocupado autoridades públicas. Diante da escassez de estudos abordando esta questão urbana, foi realizada uma pesquisa qualitativa com crianças, entre 6 e 12 anos (incompletos), na cidade de Belo Horizonte (Brasil). Este estudo objetivou explorar, a partir dos olhares das crianças, quais aspectos impactam na qualidade da experiência urbana e, por conseguinte, na mobilidade infantil independente. A geração de dados pelas crianças envolveu a aplicação de entrevistas, desenho- e foto-elicitação. Fez-se uso da análise temática indutiva e triangulação para análise qualitativa dos dados e validação dos resultados, respectivamente. Verificou-se que apesar de diferentes medos permearem a experiência urbana das crianças, estas têm sido capazes de perceber e atualizar *affordances* positivas de natureza emocional, funcional e social.

Palavras-chave: Mobilidade Infantil Independente; Pesquisa Qualitativa; Percepção Ambiental

Abstract

Free movement through quality urban environments is essential for children's full development. The gradual decline of independent child mobility—children's exploration of their residential surroundings without adult supervision—in several countries has therefore worried public authorities. Given the scarcity of studies addressing this urban issue, qualitative research was carried out with children, between 6 and 12 years old (incomplete), in the city of Belo Horizonte (Brazil). This study aimed to explore, from children's perspectives, which aspects impact the quality of the urban experience and, therefore, independent child mobility. The generation of data by the children involved the application of interviews, drawing and photo-elicitation. Inductive thematic analysis and triangulation were used for qualitative data analysis and validation of results, respectively. It was found that despite different fears permeating children's urban experience, they have been able to perceive and update positive affordances of an emotional, functional and social nature.

Keywords: Children's Independent Mobility; Qualitative Research; Environmental Perception

1. Introdução

Explorar, socializar, circular e brincar nos ambientes urbanos abertos da vizinhança sem a supervisão de adultos—mobilidade infantil independente—é essencial para o pleno desenvolvimento físico, cognitivo, comunicacional, analítico e social das crianças [1]. Ambiente urbano aberto, para os propósitos desta pesquisa, compreende todo e qualquer espaço externo, como ruas, praças, jardins, canteiros e parques. Ambientes urbanos abertos são constituídos de aspectos físico-espaciais/artificiais (e.g., fachadas opacas, carros), socioculturais (e.g., crianças) e naturais (e.g., plantas, insetos) em constante interação. Aqui, interessa-nos especialmente os ambientes urbanos abertos de uso público.

O declínio da mobilidade infantil independente nos grandes centros urbanos nas últimas décadas tem sido bem documentado, principalmente no norte global, e associado à obesidade infantil, sentimento de solidão e medo, redução de oportunidades sociais e recreativas, e dependência do automóvel [2]. Apesar de estudo comparativo internacional ter verificado que o Brasil é um dos países com menor índice de mobilidade infantil independente no mundo [2] há uma escassez de estudos voltados para a compreensão dos fatores que impactam na mobilidade infantil independente no contexto brasileiro.

Com o objetivo de ampliar a nossa compreensão acerca dos aspectos urbanos que influenciam na mobilidade infantil independente no contexto brasileiro, foi realizada uma pesquisa qualitativa com crianças. Por que pesquisar com crianças? A Convenção sobre os Direitos das Crianças, adotado pela Organização das Nações Unidas em 1989, em seu artigo 13, estabelece que toda a criança tem o direito de expressar suas opiniões [3]:

1. A criança deve ter o direito de expressar-se livremente. Esse direito deve incluir a liberdade de procurar, receber e divulgar informações e ideias de todo tipo, independentemente de fronteiras, seja verbalmente, por escrito ou por meio impresso, por meio das artes ou por qualquer outro meio escolhido pela criança.

A Convenção, portanto, coloca o desenvolvimento de pesquisas participativas com crianças como uma questão moral. A Convenção e o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA, 1990), marco legal e regulatório dos direitos humanos de crianças e adolescentes no Brasil, estão em sintonia [4]. Com o ECA, consolida-se a concepção da criança cidadã: habitante da cidade que tem direito e capacidade de participar de processos que afetarão a qualidade das suas vidas [4].

Diante deste quadro de possibilidades e desafios, este estudo objetivou explorar quais aspectos facilitam (ou inibem) a mobilidade infantil independente a partir de uma compreensão de como as crianças vivenciam ambientes urbanos abertos de uso público no contexto da cidade de Belo Horizonte. Para tal, foram convidadas para colaborar com a pesquisa crianças entre 6 e 12 anos (incompletos) moradoras (ou estudantes) na área circunscrita pela Avenida do Contorno (Belo Horizonte). Com o propósito de promover o engajamento infantil, foram utilizados métodos lúdicos de geração de dados: entrevistas, desenho e foto-elicitación. A flexibilidade da análise temática fez com que esta técnica fosse utilizada para análise dos dados. O presente estudo é importante por sistematizar saberes infantis úteis para o desenvolvimento de políticas públicas e práticas em prol da promoção da mobilidade infantil independente no contexto brasileiro.

2. Marco Teórico

A mobilidade infantil independente é fundamental para o pleno desenvolvimento físico, psicológico, cognitivo e social da criança [5]. Oportunidades para explorar os ambientes urbanos abertos de uso público aumenta a sua confiança, autonomia, habilidades sociais, e

capacidade para se locomover em seus arredores, fortalecendo os seus laços e familiaridade com a sua vizinhança [6]. Estudos mostram que as crianças que têm permissão para explorar os seus ambientes com mais autonomia, comparativamente, passam mais tempo longe das telas, brincando em ambientes abertos com seus amigos, e praticam mais atividades físicas [1]. É sabido que ambientes urbanos abertos associados a experiências positivas tendem a oportunizar apropriações mais livres pelas crianças [7]. Assim, a reduzida oferta de ambientes urbanos abertos de qualidade inibe a mobilidade infantil independente.

Sob a ótica da psicologia ambiental, as inter-relações pessoa-ambiente são biunívocas: à medida que a pessoa capta informações ambientais através do seu aparato sensorial (percepção) e as processa mentalmente (cognição), oportunidades de ação emergem [8]. O conceito de *affordance* explica por que alguns ambientes urbanos abertos são associados a um maior número de experiências positivas do que outros. *Affordances* são propriedades perceptíveis que indicam as oportunidades de ação em um dado ambiente [9].

Heft propõe a distinção das *affordances* em dois níveis: *affordances* potenciais e *affordances* atualizadas [10]. As *affordances* potenciais são incalculáveis e estão presentes no ambiente, independentemente de serem (ou não) percebidas por uma pessoa em uma situação específica [10]. A percepção das *affordances* potenciais dependerá das características e interesses pessoais, além do contexto sociocultural em questão. *Affordances* potenciais, uma vez percebidas, podem ser atualizadas (ou não) na medida em que são utilizadas (ou não) [9]. Os adultos, frequentemente, ensinam as crianças a atualizar *affordances* potenciais percebidas (e.g., pedalar, conversar) mas em certas ocasiões restringem a atualização destas (e.g., pedalar até a escola, conversar com estranhos). Ao observar outras pessoas, a criança também aprende sobre a atualização de *affordances* (e.g., escorregar).

As *affordances* podem ser de três tipos: funcionais, sociais e emocionais. As *affordances* funcionais (e.g., caminhar, brincar, descansar, conversar) dizem respeito ao que é possível fazer (ou não) em um determinado ambiente [11]. As *affordances* sociais (e.g., brigar, brincar) estão relacionadas às oportunidades (ou restrições) de sociabilidade [11]. As *affordances* emocionais dizem respeito às reações emocionais (e.g., prazer, desprazer) proporcionadas por um ambiente [12]. As *affordances* emocionais impactarão na atualização (ou não) das *affordances* funcionais e sociais percebidas [12]. As crianças se sentirão mais impelidas a atualizarem mais *affordances* funcionais (e.g., escorregar) e sociais (e.g., conversar com outras crianças) em ambientes urbanos abertos associados a *affordances* emocionais positivas (e.g., sensação de bem-estar). A provisão de ambientes urbanos abertos que ofereçam uma grande gama oportunidades para as crianças atualizarem um rico conjunto de *affordances* positivas contribui, portanto, para a promoção da mobilidade infantil independente.

3. Procedimentos Metodológicos

Com o propósito de revelar quais aspectos facilitam (ou inibem) a mobilidade infantil independente, segundo as lentes das crianças, foi realizada uma pesquisa qualitativa na área circunscrita pela Avenida do Contorno (Belo Horizonte). A abordagem teórico-metodológica adotada parte da premissa que as crianças são sujeitos competentes e capazes de emitir críticas relevantes a respeito dos ambientes urbanos abertos que vivenciam cotidianamente. Assim, a presente investigação contou com a participação de nove crianças moradoras na área circunscrita pela Avenida do Contorno ou estudantes matriculadas em escolas localizadas nesta mesma região.

Ruas ortogonais interceptadas diagonalmente por amplos boulevards caracterizavam o desenho da Zona Urbana da nova capital de Minas Gerais apresentada pelo engenheiro Aarão Reis em 1985. Circunscrita pela então Avenida 17 de Dezembro, hoje conhecida como Avenida do Contorno, esta área é referência para este estudo (Figura 1). Como em outros centros urbanos do Brasil, esta área tem sido palco de processos de demolição, renovação, verticalização, densificação, saturação da infraestrutura viária e esvaziamento populacional do seu hipercentro. Ainda assim, esta área tem grande valor histórico, cultural, econômico e simbólico para a população de Belo Horizonte.



Figura 1: Limites do município de Belo Horizonte e da área em estudo. Fonte: elaborado pelas autoras.

Esta pesquisa contou com a participação de crianças entre 6 e 12 anos (incompletos) porque estudos prévios mostram um declínio significativo da mobilidade infantil independente concedida a este grupo etário (6, 9, 12). Fez-se uso da amostragem por conveniência, técnica de amostragem não probabilística e não aleatória, e bola de neve — técnica que funciona a partir da indicação por parte de algum membro da comunidade de outro(s), e assim, sucessivamente.

A geração de dados pelas crianças envolveu a aplicação de uma série de métodos lúdicos indicados para capturar as percepções, emoções e interpretações acerca de uma variedade de fenômenos: entrevistas, desenhos e foto-elicitación. Estes métodos vêm sendo cada vez mais utilizados em pesquisas com crianças por favorecerem o diálogo e a criação de uma atmosfera acolhedora e lúdica [13]. Aqui, as crianças tiveram oportunidade de manifestar as suas críticas acerca dos ambientes urbanos abertos que compõem os seus arredores residenciais através de desenhos, fotos e depoimentos.

A análise temática foi escolhida para análise das transcrições, desenhos e registros fotográficos produzidos pelas crianças por ser um método flexível e coerente com a abordagem qualitativa. Este método compreende seis passos: (1) familiarização com os dados, (2) geração de códigos iniciais, (3) busca por temas, (4) revisão dos temas, (5) definição e nomeação dos temas, (6) escrita do relatório [14]. A validação dos resultados se deu por meio de triangulação. A presente pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética da UFMG (CAAE 46401021.3.0000.8787).

4. Resultados

Medos e afetos, temas que emergiram da análise temática, estruturam como as crianças experienciam a área circunscrita pela Avenida do Contorno. Se, por um lado, as crianças têm vivenciado os ambientes urbanos abertos de uso público como lócus dos mais variados medos, por outro, *affordances* positivas vem sendo percebidas e, em algumas ocasiões, atualizadas, evocando afetos. Os depoimentos, desenhos e registros fotográficos gerados pelas crianças confirmaram a importância de diferentes aspectos físico-espaciais, socioculturais e naturais dos ambientes urbanos abertos na vivência do medo ou afeto (Figura 2).



Figura 2: Aspectos urbanos que evocam medos e afetos. Fonte: elaborado pelas crianças participantes.

4.1. Medos

Vários medos inibem a livre exploração pelas crianças dos ambientes urbanos abertos que estruturam a área em estudo (Figura 2). As crianças nestes ambientes, supervisionadas ou não por adultos, comumente sentem medo de roubo, sequestro, atropelamento, quedas, doença e de se perderem. Esta pluralidade de medos faz com as crianças desejem que seus momentos ao ar livre sejam supervisionados por um adulto conhecido (e.g., porteiros).

E: Mas se você fosse sozinha? [...] Como você iria se sentir?

Camila: Com medo, porque eu tenho medo de ser assaltada.

E: Por que você não vem sozinha?

Paola: Porque aqui na frente tem muito assalto, já teve até de pegar criança.

Entrevistadora (E): Mais algum outro medo ou só de ser assaltada?

Camila: Ah, acho que também tenho medo de me perder, mas acho que eu não iria me perder.

Segundo os relatos, a supervisão à distância (e.g., através da guarita), quando possível, é satisfatória bem como a mera presença de outras crianças conhecidas em algumas circunstâncias. Moradores de rua não foram descritos como infratores ou ‘indesejáveis’, mas como pessoas que precisavam ter o direito à moradia digna assegurado.

E: E por que você só pode brincar na rua fechada quando a sua mãe está presente?

Leticia: Não...depende...como o porteiro é 24h, se eu estiver com uma amiguinha que é mais velha, aí eu posso ficar lá, mas se for só eu, eu não posso.

E: Um homem na rua, eu estou vendo um emoji triste?

Sofia: É por causa que as pessoas não podem morar na rua.

E: Por que não?

Sofia: Porque elas devem morar numa casa.

O caminhar foi associado a risco de atropelamentos e quedas. A largura muito extensa de algumas vias, o intenso fluxo de veículos automotores, desrespeito às leis de trânsito e sinalização inadequada (e.g., tempo semafórico), segundo as crianças, demandam muita cautela por parte de todos, independente da idade. A manutenção inadequada das calçadas (e.g., saliências, depressões e buracos) fazem com que o ir-e-vir das crianças seja uma experiência frustrante por exigir atenção constante para evitar tropeços e quedas.

E: E tem alguma coisa que você não gosta nesse caminho? Que você mudaria?

Fernanda: Sim...é muito lixo na rua, os carros passam muito rápido e é muito largo, muito grande de atravessar aí o sinal abre, pode atropelar.

E: Quais são as três coisas que você não gosta no caminho? Que, se pudesse, você mudaria?

Letícia: Que não tem sinal na rua aqui do lado[...] os carros não dão seta e pode acontecer da pessoa não saber pra onde ir pra não ser atropelada.

E: Um buraco! E o emoji, como é que você se sente quando você vê um buraco?

Sofia: Triste.

E: Triste. Por quê?

Sofia: Porque é perigoso para a gente cair.

Acúmulo de lixo nas calçadas e em outros ambientes urbanos abertos de uso público gera medo de doenças e de inundações, além de evocar uma sensação de tristeza por refletir uma falta de cuidado com o meio ambiente. É possível inferir dos depoimentos, fotos e desenhos gerados pelas crianças que diferentes medos (reais e imaginados) têm restringido o livre ir-e- vir das crianças na área em estudo.

E: E que mais [você não gosta]?

Letícia: Que sempre que eu tô passando, as pessoas jogam lixo no chão e eu não gosto, não é muito bom, a gente pode ficar doente.

E: E como você se sente quando você vê esse lixo furado?

Sofia: Triste e nervosa.

E: O que vai acontecer aí com esse lixo furado?

Sofia: Toda pessoa que jogar o lixo fora, vai cair na natureza e não pode.

4.2. Afetos

A análise temática revelou que a experiência urbana das crianças se dá entre medos e afetos. Muitos aspectos físico-espaciais/artificiais, socioculturais e naturais presentes nos ambientes urbanos abertos de uso público em estudo, segundo as lentes das crianças, (ainda) oferecem ricas oportunidades de ação (e emoção) (Figura 2). As crianças percebem e, em alguns casos, atualizam várias *affordances* sociais, funcionais e emocionais positivas—afetos.

O contato com os elementos naturais (e.g., árvores, cães, água) foram muito valorizados pelas crianças por permitir a atualização de uma pletera de *affordances* positivas, como a contemplação (*affordance* funcional), brincadeiras (*affordance* social), sensação de relaxamento (*affordance* emocional), dentre outras. Todos os desenhos, sem exceção, elaborados pelas crianças representando “uma Belo Horizonte para crianças” contêm elementos naturais.

E: Que coisas você fica vendo?

Amanda: Aí eu fico olhando pros lados vendo as coisas aí fico olhando árvore, árvore que tem flor normalmente e que tem flor no chão eu gosto de tirar foto.

E: E você gosta de vir a pé?

Paola: Gosto, eu adoro ver as coisas, os carros andando, os cachorrinhos, um dia desses tinha até dois cachorrinhos de pijama.

Manifestações artísticas, como malabarismos por artistas de rua (aspecto sociocultural) e grafittis (aspecto físico-espacial), foram apreciadas por possibilitar a contemplação (*affordance* funcional), socialização indireta (*affordance* social) e sensação de alegria (*affordance* emocional).

E: E o que que você mais gosta do caminho?

Fernanda: Dos mala...aquele povo que fica jogando os trens pra cima, bambolê...malabarista e eu gosto da cultura urbana que fica fazendo pintura...

As experiências multissensoriais (e.g., cheiros de bolos, som da água) oportunizadas por certos ambientes urbanos abertos evocaram afetos. A diversidade de usos no pavimento térreo

em conjunto com a permeabilidade das fachadas contribuiu para atrair a atenção das crianças e promover aprendizagens sobre o que é ser habitante da cidade.

E: Então me fala, quais são as três coisas que você mais gosta nesse seu caminho de casa até a escola?

Letícia: Observar, descobrir as coisas novas, as lojas, as roupas, comidas, cheiro da boleria que tem cheiro de salgado e de bolo, de ver o caminho que aí eu já vou decorando pra quando vier sozinha e as fontes que eu passo por elas, fonte que sai água na Pernambuco, na Savassi, que sai água.

5. Discussões

O declínio da mobilidade infantil independente impacta negativamente não apenas a saúde e bem-estar das crianças, mas a sociedade como um todo. A nossa inabilidade em criar as condições necessárias para que as crianças explorem os seus arredores de modo mais autônomo vai de encontro com o Objetivo do Desenvolvimento Sustentável 11 (ODS 11) que define que todo ambiente urbano deve ser inclusivo, seguro, resiliente e sustentável [15]. Quais aspectos urbanos facilitam a mobilidade infantil independente por evocarem experiências urbanas positivas, segundo as perspectivas das crianças?

Os resultados do presente estudo confirmam que, no contexto latino-americano e caribenho, os ambientes urbanos abertos tanto atraem quanto repulsam as crianças [16]. As crianças têm se mostrado extremamente criativas na percepção e atualização de *affordances* positivas nas suas interações com ruas, praças e outros ambientes urbanos abertos de uso público. Aos olhos das crianças, alguns fragmentos do tecido urbano em certas ocasiões facilitam o brincar, socializar, caminhar, aprender, contemplar, observar e vivenciar reações emocionais positivas, com ou sem a supervisão de um adulto.

Já os medos (*affordance* emocional negativa) que também permeiam a vivência dos ambientes abertos urbanos explicaria o declínio da mobilidade infantil independente e, por conseguinte, os níveis de atividades físicas entre as crianças [17]. Os medos são tão intensos que algumas crianças nem sequer almejam ter a oportunidade de explorar ambientes urbanos abertos de modo mais autônomo.

Cabe a ressalva que o medo é tão mutável quando as sociedades e que este assume um papel crítico na socialização dos indivíduos [18], como denota a frase corriqueiramente dita às crianças: “Não converse com estranhos”. A exploração da violência urbana pela mídia gera um medo socialmente partilhado de que não há mais ambientes urbanos abertos de uso público seguros. Medos, provocados por riscos reais ou imaginados, têm confinado as crianças às suas moradias e escolas, e o brincar ao ar livre tem cedido lugar ao vídeo game, televisão e redes sociais [18].

Embora o medo evocado por riscos reais seja um mecanismo evolutivo essencial para a sobrevivência, o medo evocado por riscos imaginários (e.g., medo de sequestro) é prejudicial à saúde pública por impedir modos mais saudáveis de vida urbana (e.g., caminhar casa-escola). Assim, medidas que busquem atenuar o medo desencadeado por riscos imaginários são valorosas na promoção da mobilidade independente das crianças [19].

A Prevenção do Crime Através do Design Ambiental (CPTED) é a estratégia mais utilizada para promover um senso de segurança nas cidades em relação ao crime e violência [19]. Com base em diferentes teorias de criminologia (e.g., Teoria das janelas quebradas) e de planejamento urbano (e.g., “olhos na rua”), o CPTED visa aumentar o risco percebido de detenção e apreensão do infrator [19, 20]. No entanto, não está claro se soluções centradas no

infrator são adequadas para abordar o medo desencadeado por riscos imaginados pelas crianças (e seus responsáveis/cuidadores) [19]. Mais estudos sobre esta temática são necessários [19].

Ambientes urbanos abertos promotores da mobilidade infantil independente não seriam isentos de riscos, mas se caracterizariam por um baixo grau de exposição a perigos que colocariam em risco a saúde e bem-estar da criança. Há necessidade de uma mudança de perspectiva: ambientes urbanos abertos promotores da mobilidade infantil independente, sob a ótica infantil, não são espaços controlados, vigiados, ordenados e com prescrição dos comportamentos possíveis, mas ambientes complexos, abertos, acessíveis, partilhados, significativos, desordenados, plurais, alegres e lúdicos; ambientes que celebrariam a inventividade e criatividade infantil.

6. Considerações Finais

Ambientes abertos urbanos promotores da mobilidade infantil independente, do ponto de vista das crianças, é polivalente, arriscado, artístico, verde, colorido, cuidado, humano e socialmente diversificado. Para aumentar os benefícios associados à mobilidade independente das crianças, os perigos (reais e imaginários) devem ser minimizados e as oportunidades de ação maximizadas. A garantia dos direitos das crianças ao ir-e-vir, saúde, educação, diversão e recreação e vida comunitária bem como a promoção do desenvolvimento urbano sustentável (ODS11) pressupõem a criação de um sistema de ambientes urbanos abertos que ofereçam uma gama de *affordances* positivas. Dada a variedade de fatores que interferem na mobilidade infantil independente, processos colaborativos visando a formulação de políticas urbanas, planos, programas, projetos e ações devem contar com a participação de crianças, pesquisadores de diferentes campos do conhecimento, ativistas e profissionais interessados em promover os direitos infantis.

7. Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001, Pró-reitora de Extensão da UFMG (PROEX) e Programa de Fomento à Formação em Extensão na Pós-graduação da UFMG (FORMEX). Agradecimentos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo financiamento do projeto CNPq 406500/2023-1 e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) pelo financiamento do projeto APQ-00779-22. Agradecimentos às crianças e seus responsáveis pela parceria.

Referências

- [1] SCHOEPPE S.; DUNCAN M. J.; BADLAND H., et al. Associations of children's independent mobility and active travel with physical activity, sedentary behaviour and weight status: a systematic review. **J Sci Med Sport**, v. 16, p. 312–9, 2013.
- [2] SHAW, B.; BICKET, M., ELLIOTT, B.; FAGAN-WATSON, B.; MOCCA, E.; HILLMAN, M. **Children's independent mobility: an international comparison and recommendations for action**. Westminster University: Policy Studies Institute, 2015.
- [3] ONU. Organização das Nações Unidas. **Convenção sobre os Direitos da Criança**. 1989. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/convencao-sobre-os-direitos-da-crianca>. Acesso em: 5 mar. 2024.

- [4] BRASIL. Lei n.º 8.069, de 13 de julho de 1990. **Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente**. Diário Oficial da União, Brasília, 16 jul. 1990.
- [5] WAYGOOD E. O.D.; FRIMAN, M.; OLSSON L. E.; et al. Children’s incidental social interaction during travel International case studies from Canada, Japan, and Sweden. **J Transp Geogr** v.63, p. 22–9, 2017.
- [6] KANTOMAA M. T.; TAMMELIN T. H.; DEMAKAKOS P., et al. Physical activity, emotional and behavioural problems, maternal education and self-reported educational performance of adolescents. **Health Educ Res**, v. 25, p. 368–79, 2010.
- [7] APPELYARD, B. Livable streets for schoolchildren: a human-centred understanding of the cognitive benefits of Safe Routes to School. **Journal of Urban Design**, v. 27, n. 6, p. 692–716, 2 nov. 2022.
- [8] GIBSON, J.J. **The Ecological Approach to Visual Perception**. Boston: Houghton, 1979.
- [9] KYTTÄ, A. M.; BROBERG, A. K.; KAHILA, M. H. Urban Environment and Children’s Active Lifestyle: SoftGIS Revealing Children’s Behavioral Patterns and Meaningful Places. **American Journal of Health Promotion**, v. 26, n. 5, p. e137–e148, maio 2012.
- [10] HEFT, H. Affordances of children’s environments: a functional approach to environmental description. **Child Environ Q**, v. 5, p. 29–37, 1998.
- [11] BROBERG, A.; KYTTÄ, M.; FAGERHOLM, N. Child-friendly urban structures: Bullerby revisited. **Journal of Environmental Psychology**, v. 35, p. 110–120, set. 2013.
- [12] ROE, J.; ASPINALL, P. The restorative benefits of walking in urban and rural settings in adults with good and poor mental health. **Health & Place**, v. 17, n. 1, p. 103–113, jan. 2011.
- [13] FARIAS, R. N. P.; MÜLLER, F.; UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA, BRAZIL. A Cidade como Espaço da Infância. **Educação & Realidade**, v. 42, n. 1, p. 261–282, mar. 2017.
- [14] BRAUN, V.; CLARKE, V. Using thematic analysis in psychology. **Qualitative Research in Psychology**, v. 3, n. 2, p. 77–101, jan. 2006.
- [15] ONU. Organização das Nações Unidas. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 1 mar. 2024
- [16] RUAS, Desirée Rodrigues. **Uma revisão de escopo sobre como as crianças têm percebido e transformado, colaborativamente, espaços públicos**. 2023. 181f. Dissertação (mestrado), Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- [17] LAM H. Y.; JAYASINGHE S.; AHUJA K. D. K.; HILLS A. P. Active School Commuting in School Children: A Narrative Review of Current Evidence and Future Research Implications. **Int J Environ Res Public Health**, v.16; n. 20, p. 6929, 2023 doi: 10.3390/ijerph20206929. PMID: 37887667; PMCID: PMC10606062.
- [18] VILHEMA, J. de; BITTENCOURT, M. I. G. de F., ZAMORA, M. H., NOVAES, J. de V.a, e BONATO, M. de C. R. Medos infantis, cidade e violência: expressões em diferentes classes sociais. **Psic. Clin.**, Rio de Janeiro, v. 23, n.2, p.171 – 186, 2011.
- [19] NAVARRETE-HERNANDEZ, P. et al. Planning for fear of crime reduction: Assessing the impact of public space regeneration on safety perceptions in deprived neighborhoods. **Landscape and Urban Planning**, v. 237, p. 104809, set. 2023.
- [20] Jacobs, J. **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961.