

Caminhos Infantis

Diretrizes para o desenvolvimento da caminhabilidade infantil.

Lara Raad Fernandes¹

Centro Universitário Academia - UniAcademia, Juiz de Fora, MG

Raphael Barbosa Rodrigues de Souza²

Centro Universitário Academia - UniAcademia, Juiz de Fora, MG

Linha de Pesquisa: Arquitetura e Urbanismo na Contemporaneidade

RESUMO

O presente artigo pretende analisar as fragilidades de acessibilidade na Região de Planejamento Sudeste da cidade Juiz de Fora, mais especificamente nos bairros de Niterói, Parque das Palmeiras, Barão do Retiro e Jardim Esperança. A partir de estudos cartográficos e visitas técnicas, foram analisados os principais problemas da mobilidade ativa na região, como a falta de calçadas e de travessias, prejudicando a caminhabilidade do público infantil. Além disso, a partir da legislação de Juiz de Fora, foram observados os fatores relativos à Lei de Uso e Ocupação do Solo que resultam em terrenos espraiados e sem função social. Assim, o trabalho propõe diretrizes para melhorar a qualidade das vias e dos acessos, visando aprimorar o desenvolvimento infantil para as crianças da região, através de ações que tratam da mobilidade urbana.

Palavras-chave: Urbanismo, Planejamento Urbano, Mobilidade, Infância, Desenvolvimento

¹ Discente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Academia - UniAcademia.

² Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Academia - UniAcademia. Orientador(a).

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho consiste em uma pesquisa sobre o planejamento urbano, com foco na mobilidade urbana infantil, criando bases para o desenvolvimento de um projeto urbano-arquitetônico para conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo. A pesquisa terá como foco a cidade de Juiz de Fora, mais precisamente os bairros periféricos da Região de Planejamento Sudeste, onde a mobilidade urbana não apresenta um planejamento prévio e total, inviabilizando um trajeto seguro e eficiente para as crianças em idade escolar.

A mobilidade urbana em um país com dimensões continentais como o Brasil, sempre foi um tema complexo e um pouco superficial em soluções³. Se pensarmos que esse problema afeta a todos, veríamos que ele se agrava em um ser humano em desenvolvimento (Oliveira, 2021). O público infantil não é considerado no planejamento de estratégias ergonômicas, cognitivas e psicomotoras. Sua dependência por um responsável durante a locomoção acarreta soluções pensadas para os adultos. Planejar estratégias para a locomoção independente das crianças e dos adolescentes acarretará na melhor forma de mobilidade urbana para todos, pois será pensada de forma a trazer segurança e acessibilidade aos cidadãos mais vulneráveis de uma sociedade.

Em países desenvolvidos é muito comum as crianças fazerem o trajeto casa-escola sozinhas ou acompanhadas de colegas de classe. Estudos da universidade de Buffalo nos Estados Unidos (HSU, 2019) afirmam que a caminhada diária para a escola diminui o *stress* cotidiano e os ajuda na realização de tarefas de alta carga de concentração. Assim, Kytä (1997) e Neto e Malho (2004), afirmam que “criança não pode se restringir ao espaço da sua casa, ao quintal e ao playground, sendo que há uma vizinhança, um bairro ao redor com possibilidades de interações a serem estabelecidas pela criança.” (*apud* Sabbag, Kuhnen e Vieira, 2015).

Juntando as formas de mobilidade à falta de segurança existente no Brasil, com a necessidade de muitas vezes guiarmos crianças em seus trajetos, vemos a importância de um planejamento urbano com foco no público infantil para sua mobilidade autônoma. Executar planos que compensem a falta de segurança e garantam um caminho acessível e estimulador ajudará no desenvolvimento das

³ De acordo com uma pesquisa realizada pelo Jornal “O Estadão”, a empresa de tecnologia e mobilidade urbana “99” (noventa e nove) diz que um brasileiro perde 32 dias no trânsito.

crianças brasileiras, principalmente em Juiz de Fora, onde a taxa de evasão escolar aumentou em 8% em relação ao mesmo período de 2019 (Tribuna de Minas, 2021).

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Mobilidade Urbana

O conceito de mobilidade urbana vem sendo cada vez mais pesquisado e pensado durante os planos de urbanização das cidades pelo mundo. Com o crescente êxodo rural, os centros urbanos têm visto seus sistemas de transporte e locomoção estrangulados pelos meios de mobilidade escolhidos pelo sistema capitalista. Historicamente, os veículos automotores particulares são incentivados no Brasil desde a década de sessenta⁴. Porém, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana aprovado pela Lei Nacional nº12587 (PNMU, 2012), contradiz essa realidade histórica⁵. Mesmo assim, o brasileiro não vê essa mudança árdua acontecer em seu dia a dia.

O tema da mobilidade, mesmo que tenha entrado na agenda dos governantes brasileiros a partir da aprovação do plano, ainda precisa ser mais aprofundado em questões geográficas e sociológicas. De acordo com Gallez e Kaufmann (2009 apud Silveira 2018), o tema não envolve todas as questões necessárias para o entendimento adequado das bases conceituais da mobilidade urbana.

Dessa forma, pode-se entender que a questão da locomoção ainda é uma discussão precoce, mas de relevância para o contexto brasileiro. Se não há soluções palpáveis para os problemas que identificamos, ainda há um longo caminho para que todos os cidadãos, sobretudo público infantil, usufruam de uma mobilidade inclusiva, acessível, sustentável e de qualidade como prevê o Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

2.2. Plano Diretor

⁴ O presidente Juscelino Kubitschek na década de 1960 incentivou a chegada das principais montadoras de carros no país, por intermédio de incentivos fiscais e a construção de rodovias por todo o Brasil, além de desincentivar outros modais de transporte terrestres como os trens (muito populares até então).

⁵ A Lei Federal de nº12587 que institui o Plano de Mobilidade Urbana institui a preferência de veículos não motorizados sobre os motorizados e prioriza o transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Plano Diretor é um instrumento estabelecido pelo Estatuto das Cidades que estabelece ordenamento e planejamento às cidades. Ele deve ser feito de dez em dez anos e é pensado conjuntamente com os cidadãos⁶.

Muitas dessas novas áreas periféricas são interligadas ao núcleo urbano principal a partir de rodovias estaduais e municipais que, em sua maioria, não apresentam possibilidades de expansão ou melhoria de sua infraestrutura. No Brasil, a ocupação das cidades, incluindo Juiz de Fora, foi realizada a partir de assentamentos às margens das rodovias e, ao longo do tempo, se transformaram em ruas e avenidas estruturadas, prontas para acomodar de maneira solícita a sua população, com calçadas, mobiliário urbano e acessibilidade e inclusão principalmente. Nessas áreas, casas são construídas à beira das estradas e os novos bairros são estruturados sem calçadas e com “vias” de alta velocidade.

As crianças são as principais afetadas nessa situação por serem mais frágeis e mais desatentas. De acordo com o Ministério da Saúde (2022), as lesões envolvendo veículos motorizados representam a principal causa de morte de crianças e adultos jovens de 5 a 29 anos.

2.3. Segurança, Conforto e Desenvolvimento na Mobilidade Urbana Infantil.

A mobilidade infantil traz um aspecto principal de ser segura para tal público. O caminhar de forma responsável, sem a companhia de um adulto só é efetivo se for protegido e tranquilo. O poder público não estabelece perímetros seguros para que crianças consigam se deslocar, mesmo que acompanhadas.

O desenvolvimento das cidades brasileiras não traz consigo uma costura urbana adequada, pois obras de engenharia como vias expressas e viadutos são inaugurados sem pensar na escala local ou no contexto do bairro. Assim, se interfere na vida de pessoas adultas, com responsabilidade e geolocalização, enquanto para as crianças as interferências deveriam interferir em outras condições socioespaciais.

⁶ O Plano Diretor Participativo de Juiz de Fora teve sua atualização em 2018 (dois mil e dezoito) depois de dezoito anos desde sua última revogação. Com alguns ajustes importantes, a cidade estabeleceu novos princípios que regularizam o Uso e Ocupação do Solo. Entre as medidas, estabelece novas Áreas de Urbanização Específicas no Município que demarcam uma “ocupação rarefeita, de característica rural, entremeada por manchas urbanas de dimensões reduzidas e contingente populacional baixo”.

Segundo a Psicóloga Cláudia Vidigal, da Fundação BVL, em entrevista concedida ao Archdaily (Soares, 2021), existem três eixos fundamentais na relação da mobilidade urbana com a primeira infância: segurança, conforto e interatividade. A segurança, por exemplo, está em conseguir entrar na guia de um ônibus urbano sem dificuldades, com uma altura acessível a uma pessoa de 96cm; o conforto, no quesito de transitar debaixo de sombras, com proteção contra intempéries, além de transitar em calçadas acessíveis e inclusivas; e o desenvolvimento da criança, através de caminhos interativos, onde tenham brincadeiras simples, mas funcionais que aguça a curiosidade da criança pela cidade ou local em que está, desenvolvendo também sua inteligência espacial de geolocalização.

Esses três tópicos fortalecem o vínculo da criança com a cidade, trazendo uma nova perspectiva ao andar por caminhos que desenvolvam seu intelecto a partir de brincadeiras, histórias, vistas e figuras. Assim, o sentimento de pertencimento se inicia na primeira fase de vida e contribuirá, de acordo com Vidigal (Soares, 2021), para que sua percepção, quando adulta, de uma cidade que seja “sua”.

Para alguns autores (Kyttä, 2004; Günther, 2003 apud Sabbag, Kuhnen e Vieira, 2015) a mobilidade no ambiente físico é fundamental para o desenvolvimento humano. No Brasil, onde a mobilidade é inerente às más condições do transporte público, falta de acessibilidade e condições para a caminhabilidade. O público infantil não encontra condições de se desenvolver e desenvolver o espaço à sua volta. O espaço da cidade prospera crianças em idade de primeira infância para que essas prosperem a cidade anos mais tarde.

Um estudo do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, realizado em 2021, mostra que o caminhar é um momento interessante para o público infantil e que estimula sua conexão com a cidade, além de desenvolver estímulos sensoriais a partir de um mobiliário urbano e elementos lúdicos, se esses tiverem cores e texturas diferentes dos mesmos tons acinzentados presentes nas cidades. Além disso, adequar o sistema de transporte público, integrando os modais, melhorando sua infraestrutura e aprimorando os pontos de chegada e partida, com horários fixos e certos, pode contribuir para que o público infantil saia de sua região para conhecer outras e se integrar com outros bairros e culturas. De acordo com o ITDP (2021):

“Prover maior prioridade ao serviço de ônibus, aprimorar a integração do sistema com outros modos de transporte, assim como viabilizar

treinamentos para as equipes responsáveis pelas operações são algumas medidas que ajudariam a aprimorar as infraestruturas de mobilidade e garantir sistemas de transporte público mais sensíveis à primeira infância.”

É possível tornar esse caminho diário um caminho de desenvolvimento motor com poucas mudanças e de forma econômica para as cidades. São processos simples que qualificaram o desenvolvimento infantil, melhorando, futuramente, sua qualidade de vida. O projeto da ONG Cidade Ativa nomeada “Olha o Degrau” (Cidade Ativa, 2018) é um dos exemplos de ações que transformam espaços públicos em ambientes mais seguros, lúdicos, saudáveis, acessíveis, inspiradores, resiliente e inclusivos (Cidade Ativa, 2021).

3. METODOLOGIA

O presente artigo visa discutir, analisar e indicar soluções para os problemas presentes em Juiz de Fora sobre mobilidade infantil. A partir de uma análise da Região de Planejamento Sudeste, da legislação urbana atual, áreas de interesse social, cultural e ambiental, além dos pontos focais, de serviço, comércio e áreas públicas. Ao expor a organização urbana precária do local, assim como seus principais problemas e potenciais para o público infantil, é possível pensar em diretrizes urbanas para amenizar as dificuldades enfrentadas pela população infanto juvenil.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1. Localização

O projeto se localiza em Juiz de Fora, Minas Gerais, na Região de Planejamento Sudeste, um limite urbano da cidade, qualificado no Plano diretor com área da Macrozona de Requalificação e Contenção Urbana⁷. Sua localização reforça a necessidade de contenção de urbanização, mas é imprescindível a qualificação das condições existentes. A Região apresenta-se mais distante do centro da cidade, resultando em deslocamentos muitos grandes e perdas de tempo consideráveis entre o ir e vir diário.

A Região apresenta uma importância pessoal, por se tratar do local onde cresci e me desenvolvi e por se apresentar como uma região pobre em desenvolvimento e

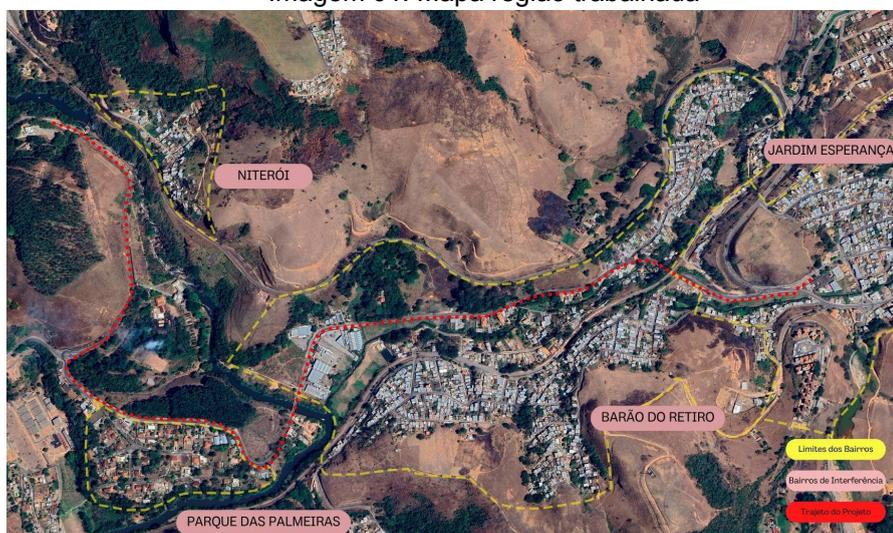
⁷ De acordo com o Artigo 55 do Plano Diretor, Lei 82/2018 as Macrozona de Requalificação e Contenção Urbana - MZC “abrange Regiões de Planejamento Nordeste, Leste e Sudeste, compreendem um território de topografia acidentada com solo frágil e com intensa ocupação principalmente na porção leste e sudeste, fatores que concorrem para a concentração de áreas de risco e vulnerabilidade social.”

planejamento urbano por sua ocupação tardia, com baixa densidade populacional, ocasionando em espaço vazios e espriados. Por isso, se torna um local a ser trabalhado e desenvolvido, pensando no público infantil.

4.2. Espaços públicos de desenvolvimento

A localidade escolhida não representa a totalidade da Região Sudeste, assim, a área foi selecionada a partir de alguns parâmetros específicos. Primeiramente, foi pensado em trabalhar com o Bairro Niterói – um dos bairros mais excluídos e sem nenhum tipo de infraestrutura da região - e a caminhabilidade das crianças que moram no bairro da Escola Municipal Melenick de Carvalho. Porém, foi necessário incluir o trajeto das crianças de outros bairros, como Barão do Retiro e Jardim Esperança, até a mesma escola e do público infantil de Niterói até a segunda escola presente no bairro Jardim Esperança. Assim, formou um caminho que interliga o Bairro de Niterói até a Escola Municipal Olinda de Paula Magalhães, integrando os bairros Niterói, Parque das Palmeiras, Barão do Retiro e Jardim Esperança.

Imagem 01: Mapa região trabalhada



FONTE: Autora

Analisando a Região, encontra-se o contraste entre vias destinadas aos veículos motorizados e as vias destinadas às pessoas. As calçadas presentes na área estão presentes somente próximas às escolas e dentro dos bairros quando se tem uma regularização e afastamento das casas para a rua. Os locais de passagens com faixas de pedestres são mínimas, sendo observadas somente duas, também presentes próximas às escolas, consequência do equipamento instalado.

Imagem 02: Mapa do calçamento da região



FONTE: Autora

A partir do diagnóstico foi pensado no caminho extenso e sua necessidade de abrigar áreas de descanso e apoio nessa caminhada diária das crianças até as respectivas escolas. Com isso, surge a ideia de criar Espaços Públicos de Desenvolvimento Infantil, servindo como praças de escalas e funções diferentes, proporcionando uma caminhada segura e com desenvolvimento para as crianças. A intenção é que o caminho seja utilizado diariamente e constantemente, com pontos de apoio e descanso. É esperado que, ao final do trajeto, as crianças tenham aprendido ou se interessado por algum aspecto que viram e descobriram no caminhar até a escola. Mais do que um andar para eles, a proposta estabelece um passeio, um divertimento lúdico e interessante.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a finalização dos estudos na área, é proposto um plano de diretrizes categorizando os projetos necessários para a região. Foram estabelecidos objetivos para que se alcance uma meta de desenvolvimento urbano para a localidade, preocupando-se primeiramente com o público infantojuvenil presente em toda a área.

Prevê-se uma conexão entre todos os bairros citados através de calçadas acessíveis e inclusivas que estimulem a caminhabilidade, além de outros tipos de modais de transporte. Esse trajeto deve conter segurança, acessibilidade e deverá

estimular o desenvolvimento cognitivo e independente do público infantil, além dos sentidos e suas relações com o espaço ao seu redor e da cidade em que vive.

A fim de ajudar tanto as crianças quanto os responsáveis nessa caminhada, é prevista a criação de espaços públicos de permanência prolongada e transitória. Esses lugares deverão conter espaços para descanso, apoio de bebedouros e promover o sombreamento, também é recomendado a utilização de mobiliários lúdicos com urbanismo tático e ações que promovam brincadeiras para entreter as crianças em períodos previamente estabelecidos no plano.

Foi planejado para que esses espaços estejam a cerca de 300m de distância um do outro. Essas estações de permanência prolongadas estarão próximas às escolas ou em grandes terrenos que podem apresentar serviços complementares e espaços diferenciados, devendo conter ainda, espaços para todos os tipos de infância e juventude. As estações de apoio para permanência transitória são espaços menores, que servirão de apoio para um descanso rápido antes do público seguir sua trajetória.

Dessa forma, cria-se um desenvolvimento planejado para várias áreas de cada bairro, trazendo visibilidade, utilização de áreas sem função social, criação de novos equipamentos, senso de comunidade e diminuição de barreiras físicas que amplificam a percepção de distanciamento. Pretende-se, com esses objetivos primários, consolidar uma reestruturação urbana planejada, garantindo um melhor e mais seguro trajeto para o público infantojuvenil.

ABSTRACT

This article seeks to analyze the accessibility shortcomings in the city of Juiz de Fora's southeast region, specifically in the neighborhoods called Niterói, Parque das Palmeiras, Barão do Retiro and Jardim Esperança. Based on cartographic analyses and technical visits, the main mobility problems in the region were assessed, such as the lack of sidewalks and crossings, all of which hamper the walkability of children. Furthermore, studying city regulations relating to zoning allowed us to identify areas that are either vacant, underused, or do not appear to be useful to society. Thus, this research proposes guidelines to improve the quality of

streets and access, aiming to improve the development of children in the region, through actions on urban mobility.

Key-Words: Urbanism, Urban Planning, Mobility, Childhood, Development.

REFERÊNCIAS

ABNT (2020). NBR 9050. **Norma Brasileira de Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiência às Edificações, Espaço Mobiliário e Equipamentos Urbanos**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas.

DISCHINGER, Marta; BINS ELY, Vera Helena Moro.; PIARDI, Sonia Maria Demeda Groisman. **Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos: programa de acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas edificações de uso público**. Florianópolis: [s.n.], 2009

FUNALFA. **Bens tombados: Usina de Marmelos**. Prefeitura de Juiz de Fora., s.d. Disponível em: https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/patrimonio/historico/usina_marmelos.php. Acesso em: 03 de jul. 2022

JEZ, Victória. **Entenda o que acontece com o transporte público de Juiz de Fora após rescisão de contrato com o Consórcio Manchester**. G1 Zona da Mata, Juiz de Fora, 16 de junho de 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2022/06/16/entenda-o-que-acontece-com-o-transporte-publico-de-juiz-de-fora-apos-rescisao-de-contrato-com-o-consorcio-manchester.ghtml>. Acesso em: 03 de jul. 2022

IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, **Estimativas da população residente** com data de referência 1o de julho de 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/juiz-de-fora/panorama>. Acesso em: 20 jun. 2022

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. **Sinopse Estatística da Educação Básica 2021**. Brasília: Inep, 2022. Disponível em <<https://www.gov.br/inep/pt-br/areas-de-atuacao/pesquisas-estatisticas-e-indicadores/censo-escolar/resultados>>. Acesso em: 20 jun. 2022

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **A relação entre mobilidade urbana e desenvolvimento integral infantil**. Brasil, 2021. Disponível em: https://itdpbrasil.org/a-relacao-entre-a-mobilidade-urbana-e-o-desenvolvimento-integral-infantil/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br. Acesso em: 03 jul. 2022

HSU, Charlotte (Estados Unidos da América). University At Buffalo. **Walking to school could reduce stress. Ub Reporter**. Buffalo, p. 01-02. 18 ago. 2019. Disponível em: https://www.buffalo.edu/ubreporter/archive/2010_08_18/walk_to_school.html. Acesso em: 23 abr. 2022.

Jundiaí é o primeiro lugar em ranking de Desenvolvimento Sustentável: Com dados variados de economia à sustentabilidade, índice analisa cidades brasileiras. Jornal de Jundiaí, Jundiaí, 24 de mar. 2021. Disponível em: <https://www.jj.com.br/jundiai/2021/03/118407-jundiai-e-primeiro-lugar-em-ranking-de-desenvolvimento-sustentavel.html>. Acesso em: 23 de abr. 2022.

MINISTÉRIO DAS CIDADES; SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes**. Brasília, 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm#art40%C2%A72. Acesso em: 20 Jun. 2022

OLIVEIRA, Marina. O Estadão. **Mobilidade para quê?: 8 dados mostram o impacto da mobilidade urbana nas nossas vidas.** **O Estadão.** São Paulo, 10 set. 2021. Mobilidade, p. 01-02. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/dia-a-dia/8-dados-mostram-o-impacto-da-mobilidade-urbana-nas-nossas-vidas/>. Acesso em: 28 abr. 2022.

ORGANIZAÇÃO CIDADE ATIVA. **A cidade do Sim.** São Paulo, 2021. Disponível em: <https://cidadeativa.org/2021/10/07/a-cidade-do-sim/>. Acesso em: 03 de jul. 2022.

ORGANIZAÇÃO CIDADE ATIVA. **Olhe o Degrau: Jardim Nakamura.** São Paulo, 2018. Disponível em: <https://cidadeativa.org/iniciativa/olhe-o-degrau/olhe-o-degrau-jardim-nakamura/>. Acesso em: 03 de jul. 2022

Plano de Mobilidade Urbana de Juiz de Fora – PlanMob/JF. Secretaria de Transporte e Trânsito – SETTRA. PJF (2016-c). Juiz de Fora: Prefeitura Municipal de Juiz de Fora, Julho de 2016. Disponível em: https://www.pjf.mg.gov.br/secretarias/smu/servicos/arquivos/plano_mobilidade_151216.pdf. Acesso em: 20 jun. 2022.

SABBAG, Gabriela Mello; KUHNEN, Ariane; VIEIRA, Mauro Luís. A mobilidade independente da criança em centros urbanos. **Interações (Campo Grande)**, [S.L.], v. 16, n. 2, p. 433-440, dez. 2015. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/1518-70122015217>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/inter/a/dWNx8SvWckdSprwvQhJLMVz/?lang=pt>. Acesso em: 20 abr. 2022.

SILVA, Gabriel (Minas Gerais). Tribuna de Minas. **JF tem queda de quase 9 mil matrículas na educação básica em 2021:** censo escolar mostra redução no número de registros em comparação com 2019, um ano antes da pandemia; rede privada abriu 25% menos vagas e perdeu 29 escolas. **Tribuna de Minas.** Juiz de Fora, 02 fev. 2022. Cidade, p. 01-02. Disponível em:

<https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/02-02-2022/jf-tem-queda-de-quase-9-mil-matriculas-na-educacao-basica-em-2021.html#:~:text=J%C3%A1%20nos%20anos%20iniciais%20do,e%2022.337%20alunos%20matriculados%2C%20respectivamente..> Acesso em: 23 abr. 2022.

SOARES, Roberta; ITDP Brasil. **Mobilidade urbana e primeira infância: a transformação das cidades**. 22 Ago 2021. ArchDaily Brasil. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/966173/mobilidade-urbana-e-primeira-infancia-a-transformacao-das-cidades>. ISSN 0719-8906. Acesso em: 20 Jun 2022.