

Eunice Castro Seixas,
Paulo Castro Seixas
e João Teixeira Lopes (orgs.)

O Direito das Crianças à Cidade

Estudos sobre as cidades de Lisboa e do Porto



O direito das crianças à cidade
Estudos sobre as cidades de Lisboa e do Porto

Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da Fundação para a Ciência e Tecnologia, I.P., no âmbito do projeto CRiCity — “As crianças e o seu direito à cidade. Combater a desigualdade urbana através do desenho participativo de cidades amigas das crianças” / Children and their right to the city. Tackling urban inequity through the participatory design of chil-friendly cities (PTDC/SOC-SOC/30415/2017)
Site: CRiCity; www.cricity.pt / <https://socius.rc.iseg.ulisboa.pt/cricity/index.html>.

Eunice Castro Seixas, Paulo Castro Seixas e João Teixeira Lopes (Orgs.)

O DIREITO DAS CRIANÇAS À CIDADE

ESTUDOS SOBRE AS CIDADES DE LISBOA E DO PORTO



LISBOA, 2023

© Eunice Castro Seixas, Paulo Castro Seixas e João Teixeira Lopes (Orgs.), 2023

Eunice Castro Seixas, Paulo Castro Seixas e João Teixeira Lopes (Orgs.)

O direito das crianças à cidade. Estudos sobre as cidades de Lisboa e do Porto

Primeira edição: abril de 2023

Tiragem: 200 exemplares

ISBN: 978-989-8536-83-9

Composição em caracteres Palatino, corpo 10

Conceção gráfica e composição: Lina Cardoso

Capa: Lina Cardoso

Revisão de texto: Ana Valentim

Este livro foi objeto de avaliação científica

Reservados todos os direitos para a língua portuguesa,
de acordo com a legislação em vigor, por Editora Mundos Sociais

Editora Mundos Sociais, CIES-Iscte, Iscte – Instituto Universitário de Lisboa,

Av. das Forças Armadas, 1649-026 Lisboa

Tel.: (+351) 210 464 410

E-mail: editora.cies@iscte-iul.pt

Site: <http://mundossociais.com>

Índice

| | |
|--|-----|
| Agradecimentos | vii |
| Notas biográficas | ix |
| Introdução | 1 |
| <i>Eunice Castro Seixas, João Teixeira Lopes e Paulo Castro Seixas</i> | |
| Parte I Perspetivas teóricas sobre o direito à cidade | |
| 1 O direito à cidade na perspetiva da sociologia e das ciências sociais. Breve itinerário teórico | 19 |
| <i>Inês Barbosa, Lígia Ferro e João Teixeira Lopes</i> | |
| 2 A inclusão das crianças no planeamento urbano. Uma análise dos principais desafios | 39 |
| <i>Eunice Castro Seixas e Maria Fernandes-Jesus</i> | |
| 3 Políticas públicas e direito à cidade. Uma realidade em mudança?.... | 55 |
| <i>Paulo Castro Seixas, Ricardo Cunha Dias e Diogo Guedes Vidal</i> | |
| 4 Questões para uma análise transdisciplinar do direito das crianças à cidade | 69 |
| <i>Eunice Castro Seixas</i> | |
| Parte II Direito das crianças à cidade e espaço público | |
| 5 Praticar espaços e criar lugares. Usos e contrausos das crianças em espaços públicos urbanos | 87 |
| <i>João Teixeira Lopes, Inês Barbosa, Júlia Rodrigues e Lígia Ferro</i> | |
| 6 O espaço público na perspetiva das crianças. Um estudo de caso na freguesia da Ajuda | 103 |
| <i>Sara González e Paulo Castro Seixas</i> | |

- 7 **As bibliotecas como espaços para as crianças. Desafios em tempos de pandemia** 121
Sara González, Eunice Castro Seixas e Benedita Portugal e Melo

Parte III | Direito das crianças à cidade e natureza urbana

- 8 **A cidade das crianças. Benefícios e oportunidades dos parques e jardins urbanos** 147
Diogo Guedes Vidal, Ricardo Cunha Dias e Paulo Castro Seixas
- 9 **Espaços verdes do Parque das Nações como lugares das crianças. Reflexões a partir de um estudo exploratório**..... 159
Eunice Castro Seixas, Niccolò Giacchetta e Catarina Tomás
- 10 **Brincadeiras, interações e usos do lugar pelas crianças. Registos etnográficos em dois parques urbanos do Porto**..... 181
Inês Barbosa, João Teixeira Lopes e Lígia Ferro

Índice de figuras

Figuras

| | | |
|------|---|-----|
| 3.1 | Área livre de carros proposta pela Volksentscheid Berlin Autofrei | 62 |
| 3.1 | Corredores “superciclo” na cidade de Milão | 63 |
| 5.1 | De como os tubos são divertidos | 94 |
| 5.2 | Parque da Pasteleira | 98 |
| 6.1 | Bairro Futurista | 114 |
| 6.2 | Bairro da Natureza | 114 |
| 6.3 | O Bairro da Liberdade | 115 |
| 6.4 | O Bairro das Maravilhas | 115 |
| 9.1 | Jardim das Ondas | 167 |
| 9.2 | Alameda dos Oceanos com os seus “vulcões de água” | 170 |
| 9.3 | Medidas de distanciamento social e interdição de utilização dos bancos na Alameda dos Oceanos | 171 |
| 10.1 | Zona de “bosque” natural da Quinta do Covelo | 186 |
| 10.2 | Alguns dos bairros circundantes do Parque da Pasteleira | 187 |
| 10.3 | A “porta dos desejos” Registos das <i>walking interviews</i> com grupos de pré-escolar dos dois contextos | 189 |
| 10.4 | A “árvore enroladinha” Registos das <i>walking interviews</i> com grupos de pré-escolar dos dois contextos | 189 |
| 10.5 | A descoberta das joaninhas Registos das <i>walking interviews</i> com grupos de pré-escolar dos dois contextos | 190 |
| 10.6 | A “piscina” improvisada Registos das <i>walking interviews</i> com grupos de pré-escolar dos dois contextos | 190 |
| 10.7 | A “cascata das fadas más” Registos das <i>walking interviews</i> com grupos de pré-escolar dos dois contextos | 191 |

| | | |
|-------|---|-----|
| 10.8 | As pedrinhas que servem de jogo de equilíbrio Registos das <i>walking interviews</i> com grupos de pré-escolar dos dois contextos | 192 |
| 10.9 | Parte lateral da cafetaria abandonada do Parque da Pasteleira e equipamento avariado da Quinta do Covelo Foto tirada durante as <i>walking interviews</i> | 194 |
| 10.10 | Equipamento avariado na Quinta do Cotovelo Foto tirada durante as <i>walking interviews</i> | 195 |
| 10.11 | Fotografia do escorrega da Quinta do Covelo..... | 203 |
| 10.12 | Fotografia do escorrega do Parque da Pasteleira..... | 204 |

Quadros

| | | |
|-----|-------------------------------------|-----|
| 6.1 | Quadro de análise de conteúdo | 113 |
|-----|-------------------------------------|-----|

Agradecimentos

Os autores e autoras desta obra agradecem a todos e a todas os/as participantes nos estudos aqui apresentados, assim como às diversas instituições que deram apoio às atividades realizadas. Sem a participação destas crianças, suas famílias e demais instituições, os estudos que aqui se apresentam não teriam sido possíveis.

Especificamente, em Lisboa, agradecemos todo o apoio dado pela Junta de Freguesia da Ajuda ao projeto, e também à Voz do Operário – Sociedade de Instrução e Beneficência, à EB1 Homero Serpa, à EB1 Alexandre Herculano, à EB1 Manuel Sérgio e ao Centro Cultural Recreativo das Crianças do Cruzeiro e Rio Seco (CCR-CCR).

No Porto, estendemos os nossos agradecimentos ao Centro Social da Ajuda, ao Centro Educativo Ambiental da Pasteleira, ao Centro Educativo Ambiental do Covelo, à OSMOPE e ao Pelouro da Educação da Câmara Municipal do Porto.

Um agradecimento muito especial ainda às responsáveis e técnicas das bibliotecas municipais de Alcochete, Moita, Palmela, Seixal e Sesimbra, pela disponibilidade em participar no estudo sobre o impacto da pandemia nas bibliotecas e respetivos serviços destinados a crianças.

Finalmente, não poderíamos deixar de agradecer à FCT pelo financiamento concedido ao Projeto CRiCity (PTDC/SOC-SOC/30415/2017), assim como ao apoio prestado pelas três entidades parceiras, designadamente: o SOCIUS, o ISCSP e o IS-UP, nas várias atividades realizadas.

Notas biográficas

Benedita Portugal e Melo é socióloga. Licenciada, mestre e doutorada em sociologia (sociologia da cultura, comunicação e educação) pelo Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE-IUL) (2008). É professora auxiliar no Instituto de Educação da Universidade de Lisboa e membro da UIDEF. Foi vice-presidente da Associação Portuguesa de Sociologia até 2021, sendo atualmente diretora adjunta da revista *Sociologia On Line* (revista da Associação Portuguesa de Sociologia). As suas principais áreas de investigação situam-se no domínio da sociologia da educação, políticas educativas, sociologia da infância e juventude e sociologia da cultura.

Email: mbmelo@ie.ulisboa.pt | ORCID: 0000-0003-1981-5931 | CIÊNCIA ID: F21A-9A30- 3B04

Catarina Tomás é socióloga. Licenciada e mestre em sociologia e doutorada em estudos da criança, área de especialidade de sociologia da infância, pela Universidade do Minho (2007). Professora coordenadora na Escola Superior de Educação de Lisboa, onde foi coordenadora do mestrado em educação pré-escolar (2012-2018) e do domínio de sociologia da educação (2018-2021). Atualmente é membro das coordenações de curso da pós-graduação em educação em creche e outros equipamentos com crianças dos 0 aos 3 anos, do mestrado em educação social e intervenção comunitária e do mestrado em administração educacional. É investigadora integrada do CICS.NOVA — Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade Nova de Lisboa no grupo de investigação de Cidadania, Trabalho e Justiça. Cofundadora e cocoordenadora da Secção Temática da Sociologia da Infância da Associação Portuguesa de Sociologia. Autora de várias publicações nacionais e internacionais nas áreas da sociologia da infância, direitos da criança e perspetivas sociológicas sobre educação de infância.

Email: ctomas@eselx.ipl.pt | ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9220-964X>

Diogo Guedes Vidal é sociólogo e doutorado em ecologia e saúde ambiental pela Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa, com

um projeto financiado pela FCT (SFRH/BD/143238/2019) sobre os espaços verdes urbanos e a sua dimensão socioecológica. É, atualmente, investigador no projeto europeu Phoenix no Centro de Ecologia Funcional da Universidade de Coimbra. Desenvolve investigação nas áreas das relações sociedade-natureza, saúde ambiental, sociologia do ambiente e da natureza, natureza urbana e socioecologia.

Email: diogoguedesvidal@hotmail.com | *CV:* <https://www.cienciavitae.pt/portal/C918-3B10-A36E>

Eunice Castro Seixas é doutorada em sociologia pela Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, com uma especialização em “Pós-Colonialismos e Cidadania Global” (2013). É atualmente investigadora no Centro de Investigação em Sociologia Económica e das Organizações (SOCIUS), Investigação em Ciências Sociais e de Gestão (CSG), no ISEG, Universidade de Lisboa. Coordenou o projeto CRiCity — As crianças e o seu direito à cidade: combater a desigualdade urbana através do desenho participativo de cidades amigas das crianças, financiado pela FCT. Além duma vasta experiência em investigação, com publicações nacionais e internacionais, Eunice Castro Seixas trabalhou como psicóloga escolar, psicóloga clínica e na docência.

Email: euniceseixas@gmail.com; euniceseixas@socius.iseg.ulisboa.pt |

CV: <https://www.cienciavitae.pt/0912-E95A-CBFE>

Inês Barbosa é investigadora integrada do IS-UP. É licenciada em educação básica, mestre em associativismo e animação sociocultural e doutorada em sociologia da educação, pela Universidade do Minho. Tem desenvolvido trabalho em torno da participação infantil e juvenil e foi bolsreira dos projetos: CRiCity: As crianças e o seu direito à cidade e RISE: Roma Inclusive School Experiences. Colabora regularmente em projetos de educação não formal e educação para a cidadania.

Email: inesbarbosa@letras.up.pt; | *CV:* <https://www.cienciavitae.pt/EC1F-EA67-9047>.

João Teixeira Lopes é licenciado em sociologia pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto (1992), mestre em ciências sociais pelo Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa (1995) e doutorado em sociologia da cultura e da educação (1999). Coordenador científico do Instituto de Sociologia da FLUP entre 2002 e fevereiro de 2010. Diretor da revista *Sociologia* entre 2009 e fevereiro de 2013. Tem 43 livros publicados (sozinho ou em coautoria) nos domínios da sociologia da cultura: das desigualdades sociais, da juventude e educação, bem como museologia e estudos territoriais. Distinguido a 29 de maio de 2014 com o galardão Chevalier des Palmes Académiques pelo Governo francês. Presidiu à Associação Portuguesa de Sociologia entre julho de 2016 e março de 2021. Presidiu ao Departamento de Sociologia da FLUP entre 2011 e fevereiro de 2019. Coordena desde maio de 2020 o Instituto de Sociologia da Universidade do Porto.

Link profissional: <https://www.cienciavitae.pt/pt/0116-680D-C431> | *ORCID Id:* 0000-0001-6891-7411

Júlia Rodrigues é bolsista de doutoramento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia na área de ciências da educação — especialização em sociologia da educação e política educativa. Foi bolsista de investigação do Projeto CRiCity entre junho de 2020 e fevereiro de 2021. É igualmente investigadora do CIED — Centro de Investigação em Educação da Universidade do Minho. Nos últimos anos, tem desenvolvido trabalho como bolsista de investigação em projetos na área da educação.

Email: juliafrodrigues@gmail.com | *CV:* <https://www.cienciavita.pt/8210-54D1-F0CA>

Lúgia Ferro é professora auxiliar do Departamento de Sociologia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Recebeu o título de doutoramento europeu do Instituto Universitário de Lisboa, ISCTE-IUL (2011). Foi investigadora visitante em várias universidades da Europa, Estados Unidos da América e Brasil. Lúgia Ferro foi eleita presidente da Associação Europeia de Sociologia (ESA) em 2021 e é membro da direção da Rede Europeia de Observatórios no Campo das Artes e da Educação Cultural — ENO. É autora e editora de várias publicações em português, inglês, espanhol e francês. Ultimamente, tem trabalhado sobre práticas culturais, educação artística, migrações e investigação-ação, especialmente em contextos urbanos.

Email: lferro@letras.up.pt | *CV:* <https://www.cienciavita.pt/portal/E611-6CB9-8ECA>

Maria Fernandes-Jesus é professora auxiliar na York St. John University (Reino Unido) e investigadora associada no Centro de Investigação e Intervenção Social (CIS-ISCTE, Portugal). Tem doutoramento em psicologia, título de doutoramento europeu, pela Universidade do Porto (2013). Foi investigadora de pós-doutoramento na Aston University (2014-2015), no ISCTE-IUL (2015-2020) e na University of Sussex (2020-2021). É, desde 2020, editora associada no *Journal of Social and Political Psychology*. Como tópicos principais na sua investigação atual destacam-se: participação e envolvimento comunitário; alterações climáticas; justiça ambiental; movimentos sociais; ação coletiva; participação juvenil.

Email: m.fernandesjesus@yorsj.ac.uk | *CV:* <https://www.cienciavita.pt/en/8111-170E-C4A6>

Niccolò Giacchetta has a degree in urbanism and territory planning (2017), a master in planning and policies for cities, territory and environment at IUAV University (2020), european master: planning and policies for cities, environment and landscape (2020). istruzione e formazione tecnica superiore (Superior Technical Instruction and Training) as Digital Waste Manager, Master “Master La Consulenza pedagogica nei contesti educativi di formazione permanente”. In 2019, he has completed an Internship in Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas of Lisbon University and collaborated in the CRiCity project.

Email: niccolo.giacchetta@gmail.com | *ORCID:* <https://orcid.org/0000-0003-3536-144X>

Paulo Castro Seixas é antropólogo e sociólogo. É professor associado com agregação na Universidade de Lisboa (ISCSP) e investigador do CAPP — Universidade de Lisboa e no CITTA — Universidade do Porto. Com especialização principal em estudos e políticas urbanas, territoriais e ambientais, tem 16 livros publicados como organizador ou autor e mais de 100 artigos e capítulos. Foi consultor-investigador para organizações (Médicos do Mundo, Portugal; Sociedade Portuguesa de Autores), municípios (Cascais e Santa Cruz, Madeira) e governos (Timor-Leste e Angola).

Email: pseixas@iscsp.ulisboa.pt | *CV:* <https://www.cienciavitae.pt/portal/0219-20C5-9A26>

Ricardo Cunha Dias é sociólogo e doutorando em administração pública, especialização em administração e políticas públicas, no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP) da Universidade de Lisboa, com um projeto financiado pela FCT (SFRH/BD/135804/2018) sobre conceitos e práticas de futuro. É investigador colaborador do Centro de Administração e Políticas Públicas (CAPP), sendo o estudo de comunidades transformacionais, modos de governança da mudança e discursos de sustentabilidade as suas principais áreas de pesquisa.

Email: ricardo.daniel.cunha.dias@gmail.com | *CV:* <https://www.cienciavitae.pt/portal/281E-79CD-858E>

Sara Alexandra Calado González é licenciada em antropologia e mestre em sociologia, na especialidade de comunidades e dinâmicas sociais. Integrou o projeto de investigação CRiCity — As crianças e o seu direito à cidade: combater a desigualdade urbana através do desenho participativo de cidades amigas das crianças, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, como bolseira de investigação no ISCSP, Universidade de Lisboa.

Email: saraac074@gmail.com | *ORCID:* <https://orcid.org/0000-0001-8388-1154>

Capítulo 3

Políticas públicas e direito à cidade Uma realidade em mudança?

Paulo Castro Seixas, Ricardo Cunha Dias e Diogo Guedes Vidal

Introdução

Este texto questiona uma mudança de relação entre políticas urbanas e direito à cidade, especificamente das crianças e jovens, no quadro do potencial de transformação das cidades inerente às concepções de compactidade urbana. Propõe-se que há um movimento em curso de *downsizing* e realocização das cidades que acompanhou um outro de *upscaling* de experiências de transição baseadas em princípios da sustentabilidade. Propõe-se, de igual modo, que tal movimento é visível na evolução e proliferação de conceitos de modelos de compactidade urbana, tais como a “cidade compacta”, a “cidade das curtas distâncias”, “ecovilas/*urban village*” e, mais recentemente, a “cidade dos 15 minutos”. Este texto foca especificamente este último modelo, interrogando-se sobre o contributo da “cidade dos 15 minutos”, proposto por Carlos Moreno e adotado pela prefeitura da cidade de Paris em 2020, para responder aos desafios lançados 52 anos antes, a partir dessa mesma cidade, por Henry Lefèbvre em o *Direito à Cidade* (2001), incentivando os gestores públicos e os urbanistas a pensar na cidade como um lugar de encontro, convivência e simultaneidade, onde o valor da cidade é o do uso, e não o de troca.

Em 1968, Paris foi o epicentro de um movimento social que ganhou contornos globais, marcando o início de um período de renovação de valores pela força da cultura jovem. Sensível às vozes e aos movimentos que irrompiam nas ruas, Lefèbvre percebeu que as cidades se haviam convertido em espaços de reprodução das relações capitalistas. Para o autor, o resultado dessa reprodução era a alienação do trabalhador periférico que enfrentava longas horas de transporte público, trabalhava e voltava a enfrentar as mesmas horas no retorno para casa, sendo vítima de um espaço regulado, uma demarcação de vida com pouca possibilidade para o encontro e para o lazer. Mas Lefèbvre também via a cidade como local onde a resistência e a força dos movimentos sociais poderiam constituir formas de superação criativa desse modelo. Neste quadro, o autor propõe o “direito à cidade” como um conceito contrário à alienação provocada pelos imperativos de uma urbanização desenfreada e regulatória, reivindicando o exercício do poder coletivo para remodelar os processos

de urbanização, de forma que se resgatem os valores de uso e a proteção da vida em contraposição à ideia de cidade como mercadoria.

Cerca de meio século depois, Paris foi palco da Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2015, a 21.^a sessão anual da Conferência das Partes (COP 21) da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas. Além do acordo histórico em torno da definição de metas e medidas para reduzir os efeitos das mudanças climáticas, a COP 21 serviu de mote à proposta do conceito da “cidade dos 15 minutos”, cunhado por Carlos Moreno em 2016 e recentemente explorado na sua vertente de sustentabilidade, resiliência e identidade local em futuras cidades pós-pandêmicas (Moreno e outros, 2021). Tal como Lefèbvre, Moreno é professor na Sorbonne, e a sua proposta veio responder à preocupação manifestada por governantes e autarcas na sequência da COP 21 sobre como as cidades poderiam contribuir para uma diminuição das emissões de CO₂. Parcialmente inspirado no trabalho da escritora e ativista Jane Jacobs, autora de *Morte e Vida das Grandes Cidades* (1961), que via os bairros como conetores sociais, a originalidade do conceito de Moreno está na ideia de uma “cidade da proximidade” que recoloca os bairros no centro da vida urbana, devendo servir para compactar num perímetro curto (15 minutos) as seis funções urbanas essenciais: viver, trabalhar, comprar, cuidar, educar e lazer. Desde então, este conceito foi difundido globalmente, ganhando grande popularidade, sobretudo depois de ter sido adotado pelo programa da Presidente de Câmara de Paris, Anne Hidalgo, ajudando à sua reeleição em 2020.

As relações entre os conceitos de “direito à cidade” e “cidade dos 15 minutos” são óbvias, ainda que pouco exploradas. Neste texto, centramos essa exploração nas crianças e jovens, enquanto grupo simultaneamente mais excluído e marginalizado pelas estruturas e práticas que sustentam as cidades ocidentais contemporâneas (Ataol, Krishnamurthy, e van Wesemael, 2019; Fincher e Iveson, 2008); e grupo a quem mais a sustentabilidade (ou falta dela) das cidades irá impactar no futuro.

O direito à cidade, o direito à natureza e as crianças

Henri Lefèbvre é o autor que criou o conceito “direito à cidade”. O ensaio com este título é publicado em 1968 e o seu objetivo era homenagear os cem anos da publicação de *O Capital*, de Karl Marx. Esta comemoração tinha um sentido crítico. Por um lado, evidenciar, tal como Marx, a produção social da desigualdade social enquanto análise social crítica. Por outro lado, a posição de Lefèbvre distancia-se da de Marx, uma vez que considera que mais que a industrialização, foi a urbanização a mais evidente produtora das desigualdades. Assim, a produção social do espaço urbano, ou seja, mais do que o primeiro circuito de acumulação de capital (a indústria), o segundo circuito (o circuito imobiliário) é a principal variável explicativa das desigualdades sociais.

Curiosamente, e não tendo havido ainda uma profunda reflexão sobre tal posição, Lefèbvre neste ensaio pioneiro apresenta o direito à cidade numa relação complexa com o direito à natureza. O direito à cidade é um conceito que possibilita uma análise da desigualdade social resultante da produção também social da

sociedade urbana a partir do “ponto crítico” da industrialização e urbanização. Propomos aqui que o direito à natureza referido por Lefèbvre, ainda que de forma redutora, pode ser considerado um conceito que possibilita uma análise de uma outra desigualdade, a de um “ponto crítico” de industrialização e urbanização globais que colocam todos os demais seres e elementos naturais numa desigualdade profunda em relação aos seres humanos.

O direito à cidade é, assim, por um lado, um conceito-denúncia que se constitui como base de uma sociologia crítica de segundo nível, indo além da sociologia crítica que colocava a questão do trabalho e da moradia como questões centrais por Marx e Engels. O direito à natureza, por seu lado, entendido grandemente na sua vertente de descanso e lazeres, é referido por Lefèbvre como uma contradição do direito ao campo e quase como um mero elemento de alienação perante a ausência do direito à cidade. Tal como Lefèbvre refere que para Marx a “sociedade urbana”, a cidade, ainda não se colocava, estando centrada nas grandes questões do trabalho e da moradia, talvez possamos dizer que, em Lefèbvre, o direito à natureza, além do descanso e dos lazeres, também não se colocava completamente. Já no século XXI, o direito à natureza, inclusive em função de uma “jurisprudência da natureza”, concedendo direitos de personalidade a seres e elementos naturais, começa a ser uma questão central.

Os movimentos de *downsizing* urbano, privilegiando a compactidade urbana ou a reformulação da cidade grande em múltiplas cidades, cidades à escala humana, cidades pequenas ou cidades dos 15 minutos (Lobner, Seixas, Dias, e Vidal, 2021) têm o seu espelho nos movimentos de *upscaling* que vão procurando que as novas aprendizagens ligadas ao campo e à natureza, pela experimentação da permacultura e das ecovilas possam influenciar as políticas públicas das cidades e possibilitem fazer a “transição ecológica”, primeiro das pequenas cidades e, agora já, das cidades grandes (Cortegano, Dias, Vidal, e Seixas, 2021).

Lefèbvre (2001) refere que na relação entre “socialização da sociedade” e “segregação generalizada” surgem direitos: “direitos das idades e dos sexos (a mulher, a criança, o velho), direitos das condições (o proletário, o camponês), direito à instrução e à educação, direito ao trabalho, à cultura, ao repouso, à saúde, à habitação”. É neste quadro de paulatina consciência dos direitos que as crianças foram também sendo sujeitos de direitos. A Convenção sobre os Direitos da Criança foi adotada pela Assembleia Geral da ONU em 20 de novembro de 1989 (United Nations General Assembly, 1989). Entrou em vigor em 2 de setembro de 1990.

As considerações sobre o direito das crianças à cidade podem/devem conduzir a uma mudança dos modelos contemporâneos das políticas urbanas. Esta perspectiva de uma juvenilização da cidade adequa-se a uma autonomização primeiro da infância e, depois, da juventude ao longo do e no século XX, sendo este entendido como século da juventude por Ortega y Gasset (1987). Margaret Mead (1970) considera mesmo que depois da Segunda Guerra Mundial passamos a ter uma cultura prefigurativa — as crianças influenciam os adultos, substituindo uma cultura pós-figurativa, em que os adultos influenciavam as crianças. Os movimentos juvenis dos anos 60, que influenciaram as seguintes, fizeram o percurso hegeliano: dentro da história, fora da história (margens) e retorno à história. Ou seja, constituíram-se

como crítica, depois como margem e agora estão a ser reintegrados. O movimento de “difusão das margens” (Pina Cabral, 2000), que faz com que as margens sejam incorporadas como uso e como troca, faz com que estas margens acabem por influenciar, de uma forma mais ténue ou mais forte, as novas políticas públicas. É em função desses processos sociosemióticos de apropriação económica de discursos de movimentos sociais que se torna necessária uma sociologia das ausências e das emergências (Santos, 2002). Neste quadro, as múltiplas estratégias de compactidade urbana, entre as quais uma das mais conhecidas é a “cidade dos 15 minutos”, de Carlos Moreno, acaba por ser uma ecotopia urbana das crianças e juventude.

Políticas e modelos de cidades para as crianças e pelas crianças

Podemos conceber nas políticas e modelos de cidades que têm em conta as crianças uma diferença fundamental: desde logo, a da agência das crianças nessas políticas e modelos. Por um lado, podemos elencar uma série de princípios e de tendências e até mesmo de programas em que as crianças são um público-alvo de políticas públicas urbanas e territoriais, considerando-se mesmo a sua participação nesse quadro. Uma situação muito menos frequente é as crianças serem efetivos parceiros de políticas públicas urbanas, construindo-se a cidade em função das suas propostas (Gonzalez, Dias e Seixas, 2022).

Em relação aos princípios e tendências em que as crianças acabam por ser um público-alvo, muitas vezes ao lado de outros, podem referir-se duas tendências claras: a do *design* para todos ou *design* universal e a da transição ecológica. Quanto a modelos de cidades, podem-se referir vários modelos de cidades em que as crianças são mais tidas em conta, ainda que também outros grupos sociais: desde logo, o modelo de cidade dos espaços públicos e, mais especificamente, o modelo de cidades ecológicas, mas também o de cidades educativas e o das cidades saudáveis e, mais recentemente, o modelo das cidades brincáveis. Quanto a programas, pode referir-se de uma forma evidente o programa Cidade Amiga das Crianças e outros congéneres (Brown e outros, 2019).

Quanto à tendência do *design* universal, a ideia do *design for all* (DfA) enquanto *design* para todos e *design* inclusivo fez o seu caminho. O *design* para todos, DfA ou *design* universal, é uma filosofia do *design* que tem como objetivos que os usos de produtos, serviços e sistemas sejam acessíveis ao maior número de pessoas sem qualquer adaptação. O European Institute for Design and Disability (EIDD), criado em 1993, na sua Declaração de Estocolmo refere que o *Design for all is design for human diversity, social inclusion and equality* (European Institute for Design and Disability (EIDD), 2022). O *design* para todos ou *design* universal e a sua importância ficou consignada na Resolução ResAP 1, do Comité de Ministros do Conselho da Europa (Resolução de Tomar) (2001), que recomenda aos Estados membros, entre outras medidas, que “tomem em consideração, na elaboração das políticas nacionais, os princípios de desenho universal e as medidas visando melhorar a acessibilidade no sentido mais lato possível”. Uma tendência geral para centrar a cidade nos espaços públicos e adotar a mobilidade suave e, especificamente, andar a pé ou de bicicleta,

trotineta ou *skate*, evidenciam uma política de acessibilidade e mobilidade que possibilita uma cidade para todos.

Quanto à transição ecológica trata-se de uma tendência de longo prazo que tem nas experiências das margens, especificamente das comunidades intencionais e ecológicas, a sua origem. Ou seja, podemos encontrar esta tendência exatamente primeiro em grupos que preferiram o direito à natureza por contraponto ao direito à cidade, ou melhor, pela consciência das desigualdades no direito à cidade. O *upscaling* de tal tendência, ainda que tenha exemplos anteriores, deve-se talvez ao movimento de transição de Rob Hopkins (2014) e, especificamente, às suas experiências e planos estratégicos de transição urbana para a não dependência das energias fósseis, testados em Totnes.

Quanto aos modelos de cidades, a cidade dos espaços públicos, centrada em praças, jardins e espaços de convivência é, sem dúvida, um modelo de cidade aberto a vários públicos e às suas interações e, portanto, às crianças. Também o modelo das cidades ecológicas vai no mesmo sentido ao criar corredores verdes que proporcionam os mais diversos serviços dos ecossistemas numa lógica em que direito à cidade e direito à natureza se unem. As cidades educativas e as cidades saudáveis, ainda que mais programáveis e normativas, são também propostas que foram fazendo este caminho. Quanto às cidades brincáveis, *playable city*, trata-se de um projeto criado pelo Watershed, um centro cultural que trabalha com a criatividade digital em Bristol. Segundo Hilary O’Shaughnessy “o conceito de cidade brincável surge como contraponto ao de cidade inteligente, já que o principal foco das ações está na interação entre as pessoas — e não entre elas e a tecnologia.” (Mekari, 2016).

Claro que devemos ter em consideração os programas específicos que visaram transformar as cidades em cidades para as crianças e em que as crianças são parceiras de políticas públicas: é o caso do programa Cidades Amigas das Crianças.

Casos de boas práticas

O caso de Pontevedra

A história da mudança em Pontevedra é a evidência de que a variável central é a decisão política. E é isso exatamente que diz Miguel Lores, alcaide há já vinte anos e o promotor da mudança na cidade.

Em 1999, Miguel Anxo Lores torna-se alcaide (presidente da câmara) de Pontevedra. Lores colocou as pessoas em primeiro lugar, pretendendo criar uma cidade de espaço público: “cerca de 60 % a 70 % da área urbana ficou destinada ao espaço público e cerca de 20 %, 30 % aos carros.” Não se trata de uma cidade sem carros, mas uma cidade em que os carros se restringem ao “tráfego de necessidade”: “a cidade está projetada para que os carros possam parar para fazer uma série de serviços rápidos, mas não podem estacionar”. É curioso perceber a ligação desta medida com a constatação que muitos autores referem sobre o impacto do aumento da mobilidade dos adultos, nomeadamente pela utilização do automóvel, na

redução da mobilidade das crianças (Engwicht, 1992; Parr, 1967; Tranter e Sharpe, 2008).

Tratou-se de, numa cidade que já era pequena, instituir uma política de mobilidade suave: “A nossa cidade é muito pequena e muito compacta. É possível percorrê-la em 20, 25 minutos. Cerca de 72 % das deslocações são feitas a pé ou de bicicleta.”. Apesar de ser uma cidade pequena, Pontevedra é a capital da província que tem um milhão de habitantes. A transformação implicou, assim, a criação de parqueamentos subterrâneos para quem não tinha garagem, a criação de parques na cintura urbana para que as pessoas se pudessem deslocar a pé até ao centro e, ainda, a criação de 28 linhas de autocarro que ligam as várias freguesias à cidade. As pessoas não estão impedidas de usar o carro e ao fim de semana é típico deslocarem-se às aldeias e retornarem com produtos, mas não podem estacionar: ou têm garagem ou estacionam nos parqueamentos que foram feitos, libertando assim a cidade para as pessoas.

Esta cidade é uma cidade para as crianças: “Tenho 60 anos e, na infância, ia à escola caminhando um quilómetro e meio. Quando não tinha chapéu-de-chuva, improvisava qualquer coisa sobre a cabeça e seguia caminho. Agora temos crianças que são a geração do banco de trás.” Lores mudou este paradigma: “Agora, os miúdos caminham sozinhos para a escola, têm melhores notas e os pais, por outro lado, já não têm aqueles *stresses* matinais com o trânsito. O mais importante é que as pessoas já não têm medo dos carros”. A par disto, contraria-se o risco mediatizado amplamente associado ao uso das cidades por parte das crianças, risco este que tem limitado grande parte da sua mobilidade e possibilidade de fruição do espaço público (Gill, 2007; Tomás, 2007).

As três resistências/medos que enfrentou foram a) a da resistência política, tendo o partido da oposição recorrido ao tribunal e ido até ao Supremo Tribunal onde perdeu ao fim de oito anos; b) o medo/resistência à mudança da parte das pessoas que queriam manter o privilégio de circular de carro; e c) o medo dos comerciantes do centro histórico de perder a clientela, a qual terá triplicado ao invés de diminuir.

No quadro das políticas públicas participadas, enquanto ferramentas cidadãs, Pontevedra utilizou o “Metrominuto” e o *slogan* “Mexo-me, logo existo”. O Metrominuto é um conjunto de mapas pedonais da cidade. O mapa radial de cada escola como centro com a distância em minutos que os estudantes têm de percorrer para lá chegarem, sendo o mapa em si mesmo uma atividade educativa, é um dos exemplos. A cidade da Corunha tem a “Biciminuto”, um plano radial com tempos em bicicleta pela cidade. Numa relação entre cidade pedonal e saúde, criaram-se os mapas “pasominuto”, indicando o número de passos relativos a cada distância.

O caso de Paris

Paris, sob a presidência de Anne Hidalgo e seguindo o modelo da cidade de 15 minutos de Carlos Moreno, pretende até 2024 ter uma via ciclável em todas as ruas da cidade e remover 60.000 lugares de estacionamento. Este espaço livre será ocupado

por espaços verdes e praças. Os carros já foram proibidos um domingo por mês e na zona da margem do rio Sena. Durante o confinamento da pandemia de covid-19, foram feitos 50 quilómetros de novas vias cicláveis.

O modelo da cidade dos 15 minutos é um modelo de cidade hiper-local, implicando o “orgulho do lugar” ou “l’amour des lieux” e uma multiplicidade de usos dos próprios edifícios. Desde logo, as escolas, centros das cidades dos 15 minutos, devem ter usos diversos, acolhendo várias atividades aos fins de semana.

Uma das intervenções em termos de política pública mais evidente em Paris que torna a transformação social desta cidade numa cidade para as crianças e os jovens é o projeto “Rue aux écoles”. Este projeto já transformou 169 ruas das escolas em Paris. O objetivo é que cada escola, como centro da cidade dos 15 minutos, possa ser acessível em mobilidade suave (a pé ou de bicicleta, trotineta ou outro modo similar) sem qualquer dificuldade.

O caso de Dublin

A pandemia levou ao aceleração da transformação de algumas cidades. O caso de Dublin é um deles. Depois de um período de teste nos fins de semana de julho e agosto de 2020, usando também alguns dos parques automóveis para criar novos espaços públicos de estar, assim como cafés e restaurantes, a municipalidade avançou, em novembro de 2020, para o fecho de quatro ruas centrais de Dublin ao trânsito automóvel. A decisão política foi precedida de um relatório relativo aos testes efetuados pela pedonalização de cinco ruas durante seis fins de semana e de um inquérito *online* no qual cerca de 90 % dos respondentes deram um aval positivo aos novos espaços pedestres de forma permanente (Dublin City Council, 2020; Kelly, 2020).

Dublin durante o ano de 2021 continuou a usar o estado de pandemia para fazer mais testes de pedonalização urbana numa contínua interação com a população através de consulta pública em que propunham três alternativas em relação ao futuro das ruas (regresso total à situação pré-pandémica, com a regular circulação automóvel; manutenção do tráfego automóvel, mas requisitando os lugares de estacionamento e descarga para possibilitar esplanadas para jantar; e a pedonalização total nos fins de semana à noite, todos os dias à noite ou a pedonalização total) (Kelly, 2021a).

O processo de pedonalizar de uma cidade não é uma tarefa simples e implica não só uma relação constante de consulta à população, mas também processos complexos de contratação pública com avanços e recuos. Tal é também evidente em Dublin (Kelly, 2021b).

O caso de Berlim

Em janeiro de 2021 o parlamento de Berlim aprovou a “Lei do Pedestre”, uma adenda à Lei da Mobilidade aprovada em 2018, a qual tinha enfatizado as condições de tráfego e segurança para ciclistas, ambas tendo sido as primeiras do tipo na Alemanha. O objetivo é o da transformação da cidade, possibilitando uma cidade



Figura 3.1 Área livre de carros proposta pela Volksentscheid Berlin Autofrei

Fonte: Stouhi (2022b).

para as pessoas: “A lei impulsiona ainda mais a transformação da cidade de carro em primeiro lugar para pedestres, para melhorar a qualidade de vida de todos os berlinenses”. A lei implica um plano a três anos para os 12 “districts” de Berlim. Pretende-se atingir zero mortes, uma vez que, em 2020, 3/4 das 50 mortes eram pedestres ou ciclistas, um número maior do que em Londres, que tem o dobro da população.

Esta “Lei do Pedestre” inclui

semáforos verdes mais longos para pedestres; percursos escolares mais seguros para crianças; mais faixas de pedestres e mais bancos para idosos e outros que precisam de descanso ao longo do percurso; os separadores centrais devem ser rebaixados para os tornar mais acessíveis para cadeiras de rodas; os lugares de obras terão de garantir que pedestres e ciclistas possam circular com segurança em torno deles; e as autoridades da cidade devem reprimir com mais força o estacionamento ilegal e a condução perigosa (Glucroft, 2021).

Mas em Berlim temos também informação da importância dos movimentos sociais. Volksentscheid Berlin Autofrei (People’s Decision for Auto-Free Berlin/decisão



Figura 3.2 Corredores “superciclo” na cidade de Milão

Fonte: Stouhi (2022a).

cidadã para uma Berlim livre de carros) é uma iniciativa cidadã que propõe o que se considera a maior área do mundo livre de carros (figura 3.1). O objetivo é excluir o tráfego automóvel dentro de Berlim Central (Berlin’s Ringbahn), à exceção de veículos de emergência, táxis, veículos de entregas e residentes com mobilidade reduzida com as respectivas licenças (Stouhi, 2022b).

A estrutura apresenta a transformação de todas as ruas dentro do S-Bahn-Ring, exceto rodovias federais, uma área considerada maior que Manhattan, em ruas com redução de carros, limitando-as a caminhadas, ciclismo e transporte público. Os utilizadores que dependam fortemente de veículos motorizados (por motivos de trabalho ou mobilidade) receberão a respetiva autorização especial de utilização.

A petição feita por esta iniciativa cidadã incluiu 50.000 assinaturas e, tendo em conta este número de assinantes, o Senado da cidade estava a considerar a proposta em fevereiro de 2022. Caso fosse rejeitada, a ONG pretendia recolher 175.000 assinaturas para que pudesse ser obrigatoriamente votada em 2023.

O caso de Milão

O Conselho Metropolitano de Milão aprovou, em princípios de janeiro de 2022, o projeto Biciplan “Cambio”, um novo sistema de transporte que introduz corredores “superciclo” em todo o tecido urbano, priorizando o ciclismo, a proteção ambiental, a segurança e o bem-estar (figura 3.2). O projeto complementa as ciclovias existentes com 750 quilómetros de novos corredores que conectarão as

133 comunas da cidade à sua área metropolitana mais ampla, e aumentará a quantidade de viagens de bicicleta e alcance em 10 % internamente e 20 % na escala metropolitana (Stouhi, 2022a).

Conclusão

A cidade está definitivamente em transformação. Por um lado, essa consciência da transformação e da sua necessidade faz surgir um sem número de possibilidades de modelos (Seixas, 2019), mas, por outro lado, algumas tendências parecem já claras. Propusemos aqui que a transformação da cidade atual implica duas críticas: a do direito à cidade e a do direito à natureza. A crítica do direito à cidade implica um planejamento urbano em cocriação (Costa e outros, 2018), nomeadamente com crianças e jovens (Smaniotto Costa, Solipa Batista e Menezes, 2021), mitigando ou mesmo superando o sistema de desigualdades inerente à produção do espaço urbano. Tal utopia de emancipação e dignidade para todos implica um caminho a percorrer em que não é possível aceitar que quem quer que viva na cidade não tenha agência sobre a sua própria vida e a vida da própria cidade, ultrapassando questões reducionistas centradas apenas no trabalho ou na moradia. Já o direito à natureza implica que a natureza não seja entendida apenas como descanso e lazer, mas outrossim que seja, cada vez mais, um conjunto de seres e elementos incorporando direitos sociais e mesmo de personalidade. A ausência de contradição entre direito à cidade e direito à natureza possibilita que a cidade desejada passe a implicar também uma natureza desejada. Se a luta pelo direito à cidade parece cada vez mais implicar um *downsizing* da grande cidade em pequenas cidades; o direito à natureza procurado pelas populações *hippies* e *new age* em décadas passadas e construído em função de um novo tipo de *design* (permacultura) e um novo modo de vida (ecovilas) parece estar agora em processo de *upscaling*, promovendo tais soluções nas nossas cidades numa lógica de difusão das margens. É, de certo modo, em função destas duas tendências que a cidade se transforma e que podemos ver nessa transformação um novo lugar, mais central, das crianças e dos jovens, curiosamente, ou não, enquanto com a segunda transição demográfica, crianças e jovens se tornam elementos humanos mais raros.

Podemos também dizer que a incorporação de direitos e, portanto, a inclusão dos diversos “outros”, e até dos “indesejáveis” (Costa e Patrício, 2020), na cidade se faz, quer por processos *mainstream*, como a defesa de um *design* universal ou um *design* para todos, quer por processos *anti-mainstream*, como a transição ecológica. Por outro lado, a proliferação de modelos de cidade nas últimas décadas, característica da consciência da crise da cidade e da sua necessária transformação (pois tais modelos não são senão possibilidades de mudança), implica que tenhamos em conta esses modelos e o papel que crianças e jovens têm nos mesmos. Nestes modelos, a cidade dos espaços públicos é aquela em que a convivialidade e, portanto, crianças e jovens e a diversidade humana “ocupam” o centro da cidade. No entanto, outros modelos como o das cidades ecológicas, cidades educativas ou o das cidades saudáveis devem também ser tidos em conta.

Finalmente, centramo-nos em propostas práticas de mudanças na atualidade em várias cidades: Pontevedra, Paris, Dublin, Berlim e Milão. Em todos os casos parece vingar a compactidade pela transformação da cidade grande em múltiplas cidades pequenas, privilegiando o local. Devemos perguntar-nos até que ponto a cidade compacta ou cidade dos 15 minutos como agora se apelida é a concretização (ou não) da cidade jovem. Até que ponto as ruas livres transformadas em praças e jardins, onde se pode estar, conviver, brincar, conversar e praticar desporto realizam ou não uma cidade das crianças e dos jovens. Aparentemente, a cidade compacta ou cidade dos 15 minutos parece ser uma cidade de combate às desigualdades da cidade e da natureza; uma cidade moldada pelo *design* universal e por preocupações ecológicas, enfim que tem a categoria social das crianças e as juventudes como modelo. A cidade dos 15 minutos é talvez a última tradução da “cidade genérica” (Koolhaas, 1995): a aldeia/bairro tipo reconhecida em qualquer parte do mundo.

Referências bibliográficas

- Ataol, Özlemnur, Sukanya Krishnamurthy, e Pieter van Wesemael (2019), “Children’s participation in urban planning and design: a systematic review”, *Children, Youth and Environments*, 29 (2), pp. 27-47.
- Brown, Caroline, e outros (2019), “Special issue: child-friendly cities”, *Cities e Health*, 3 (1-2), pp. 1-7.
- Conselho da Europa e Comité de Ministros (2001), *Resolução ResAP (2001), Sobre a Introdução dos Princípios de Desenho Universal nos Programas de Formação do Conjunto das Profissões Relacionadas com o Meio Edificado*, Lisboa, Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, disponível em: https://www.inr.pt/documents/11309/218027/resolucao_res_ap_2001_1.pdf/.
- Cortegano, Marta, e outros (2021), “‘Mértola, a lab for the future’ as a transformational plan for the mediterranean semi-arid region: a learning case based on landsenses ecology”, *International Journal of Sustainable Development and World Ecology*, 28 (7), pp. 612-621.
- Costa, Carlos Smaniotto, e outros (2020), *Co-creation of Public Open Places. Practice – Reflection – Learning*, Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas.
- Costa, Carlos Smaniotto, e Catarina Patrício (2020), “The production of public open spaces and the deliberate exclusion of undesirables”, em Smaniotto Costa, Carlos e outros (orgs.), *Co-Creation of Public Open Spaces: Practice, Reflection and Learning*, Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas, pp. 55-69.
- Costa, Carlos Smaniotto, Joana Solipa Batista, e Marluce Menezes, (2021), “O que acontece quando adolescentes raciocinam sobre espaços públicos? Lições aprendidas com a cocriação em Lisboa”, *Cidades, Comunidades e Territórios*, 43, pp. 139-155.
- Dublin City Council (2020), *Grafton Street Area – Report on the Trial Pedestrianisation*, consultado em 1 de março de 2022, disponível em <https://consultation.dublincity.ie/traffic-and-transport/feedback-on-grafton-street-area-pedestrianisation/>.

- Engwicht, David (1992), *Towards an Eco-City: Calming the Traffic*, Sydney, Envirobook, European Institute for Design and Disability (EIDD) (2022), What is DfA, consultado em 1 de março de 2022, disponível em <https://dfaeurope.eu/what-is-dfa/>.
- Fincher, Ruth, e Kurt Iveson (2008), *Planning and Diversity in the City: Redistribution, Recognition and Encounter*, Londres, Bloomsbury Publishing.
- Gill, Tim (2007), *No Fear: Growing up in a Risk Society*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Glucroft, William Noah (2021), "Berlin gets Germany's first pedestrian law", *Deutsche Welle*, disponível em <https://www.dw.com/en/berlin-gets-germanys-first-pedestrian-law/a-56480003>.
- Gonzalez, Sara Calado, Ricardo Cunha Dias, e Paulo Castro Seixas (2022). "As crianças no planejamento urbano participativo: percepções institucionais a partir dos municípios de Almada e Sintra", *CIDADES, Comunidades e Territórios*, 44, pp. 180-195.
- Hopkins, Rob (2014), *The Transition Handbook: From Oil Dependency to Local Resilience*, Cambridge, Green Books.
- Jacobs, Jane (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Harmondsworth, Penguin.
- Kelly, Olivia (2020), "Four central Dublin streets to become 'car free' areas", *The Irish Times*, disponível em <https://www.irishtimes.com/news/environment/four-central-dublin-streets-to-become-car-free-areas-1.4397644>.
- Kelly, Olivia (2021a), "Capel Street's permanent pedestrianisation among options in public consultation. Dublin City Council seeks public's view on proposals for streets' future", *The Irish Times*, disponível em <https://www.irishtimes.com/news/environment/capel-street-s-permanent-pedestrianisation-among-options-in-public-consultation-1.4660387>.
- Kelly, Olivia (2021b), "College Green pedestrianisation pushed back to 2024", *The Irish Times*, disponível em <https://www.irishtimes.com/news/environment/college-green-pedestrianisation-pushed-back-to-2024-1.4744284>.
- Koolhaas, Rem (1995), *The Generic City*, Sassenheim, Sikkens Foundation.
- Lefèbvre, Henri (2001 [1968]), *O Direito à Cidade*, São Paulo, Centauro.
- Lobner, Nadine e outros (2021), "Urban compactivity models: screening city trends for the urgency of social and environmental sustainability", *Urban Science*, 5 (4), pp. 83.
- Lund, Dorthe Hedensted (2018), "Co-creation in urban governance: from inclusion to innovation", *Scandinavian Journal of Public Administration*, 22 (2), pp. 27-41.
- Marx, Karl (2017 [1867]), *O Capital*, Lisboa, Edições 70.
- Mead, Margaret (1970), *Conflito de Gerações*, Lisboa, D. Quixote.
- Mekari, Danilo (2016), "Playable city abre a cidade para o brincar", *Portal Aprendiz*, consultado em 1 de março de 2022, disponível em <https://portal.aprendiz.uol.com.br/2016/08/12/playable-city-abre-cidade-para-o-brincar/>.
- Moreno, Carlos, e outros (2021), "Introducing the '15-minute city': sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities", *Smart Cities*, 4 (1), pp. 93-111.
- Ortega y Gasset, José (1987), *A Rebelião das Massas*, São Paulo, Martins Fontes.

- Parr, Albert Eide (1967), "The child in the city: urbanity and the urban scene", *Landscape: The Magazine of Human Geography*, 17 (1), pp. 3-5.
- Pina Cabral, João (2000), "A difusão do limiar: margens, hegemonias e contradições", *Análise Social*, 34 (153), pp. 865-892.
- Santos, Boaventura de Sousa (2002), "Para uma sociologia das ausências e uma sociologia das emergências", *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 63, pp. 237-280.
- Seixas, Paulo Castro (2019), *Ativar Cidades — Modelos de Políticas de Cidades*, Lisboa, Portugal, Caleidoscópio.
- Stouhi, Dima (2022a), "Milan to introduce 'super-cycle' corridors across city by 2035", *ArchDaily*, disponível em https://www.archdaily.com/974925/milan-to-introduce-super-cycle-corridors-across-city-by-2035?ad_medium=widgetead_name=related-articleead_content=975230.
- Stouhi, Dima (2022b), "Berlin citizens propose world's largest car-free area in the German capital", *ArchDaily*, disponível em [https://www.archdaily.com/975230/berlin-citizens-propose-worlds-largest-car-free-a-rea-in-the-german-capital](https://www.archdaily.com/975230/berlin-citizens-propose-worlds-largest-car-free-area-in-the-german-capital).
- Tomás, Catarina (2007), "Paradigmas, imagens e concepções da infância em sociedades mediatizadas", *Media e Jornalismo*, 11, pp. 119-134.
- Tranter, Paul, e Scott Sharpe (2008), "Escaping monstropolis: child-friendly cities, peak oil and monsters, Inc.", *Children's Geographies*, 6 (3), pp. 295-308.
- United Nations General Assembly (1989), *Convention on the Rights of the Child*, Nova Iorque, United Nations General Assembly.