



## **Percepção do ambiente através de práticas lúdicas: Circuito do Pedestre**

*Perception of the environment through playful practices: Pedestrian Circuit*

*Percepción del entorno a través de prácticas lúdicas: Circuito Peatonal*

### **Andrea de Oliveira Tourinho**

Professora Doutora, PGAUR-USJT, Brasil.  
andrea.tourinho@saojudas.br

### **Eneida de Almeida**

Professora Doutora, PGAUR-USJT, Brasil.  
eneida.almeida@saojudas.br

### **Maria Isabel Imbronito**

Professora Doutora, PGAUR-USJT, Brasil.  
imbronito@gmail.com

### **Silvia Regina Stuchi Cruz**

Doutora, CEUCI-Unicamp, Brasil.  
silvia@corridaamiga.org

### **Carlos Eduardo Lima Ruas**

Mestrando, PGAUR-USJT, Brasil.  
carlos1999.eduardo05@gmail.com

### **Juliana Cunha Carlini**

Mestranda, PGAUR-USJT, Brasil.  
julianacarlini@uol.com.br

### **Maria Clara Martins de Oliveira Holtz**

Mestranda, PGAUR-USJT, Brasil.  
claramoh.arq@gmail.com



#### RESUMO

O projeto de extensão “Sensibilização para percepção e exploração do ambiente escolar e entorno: vivências e capacitação com o Instituto Corrida Amiga” foi desenvolvido pelo PGAUR-USJT em parceria com o Instituto Corrida Amiga, que trabalha princípios da mobilidade ativa com crianças, enfatizando o transporte a pé e a acessibilidade através de jogos lúdicos, dentre eles, o Circuito do Pedestre. A prática foi aplicada na EEEL Soldado PM Eder Bernardes dos Santos, localizada no distrito do Itaim Paulista, São Paulo, em área de vulnerabilidade socioambiental. O objetivo do Circuito do Pedestre é promover a mobilidade ativa e exercitar os dispositivos de acessibilidade encontrados no espaço público e em meios de transporte que interferem na experiência do pedestre. A metodologia incluiu roda de conversa sobre mobilidade e acessibilidade, seguida do trajeto por um circuito de equipamentos cujas estações simulam situações vivenciadas na cidade. Os resultados apontam para o reconhecimento dos dispositivos de acessibilidade e de sinalização urbana, com engajamento dos estudantes na discussão sobre identificação, função e público impactado pelos dispositivos apresentados, o que foi percebido por meio dos relatos dos estudantes sobre situações vivenciadas na cidade. A aplicação da prática lúdica problematizou o corpo em movimento e promoveu reflexões sobre a percepção e a qualidade do ambiente urbano, desenvolvendo a compreensão crítica e sensível dos espaços e a mobilidade ativa entre as crianças, promovendo a cidadania, a inclusão e a reflexão sobre o espaço público.

**PALAVRAS-CHAVE:** Mobilidade urbana. Educação Ambiental. Cidade educadora.

#### ABSTRACT

*The extension project “Raising awareness of the perception and exploration of the school environment and surroundings: experiences and training with the Corrida Amiga Institute” was developed by PGAUR-USJT in partnership with the Corrida Amiga Institute, which works on the principles of active mobility with children, emphasizing walking and accessibility through recreational games, including the Pedestrian Circuit. The practice was applied at the EEEL Soldado PM Eder Bernardes dos Santos, located in the Itaim Paulista district of São Paulo, in an area of socio-environmental vulnerability. The objective of the Pedestrian Circuit is to promote active mobility and exercise accessibility devices found in public spaces and in means of transportation that interfere with the pedestrian experience. The methodology included a discussion group on mobility and accessibility, followed by a tour of a circuit of equipment whose stations simulate situations experienced in the city. The results indicate the recognition of accessibility and urban signage devices, with students engaging in discussions about the identification, function and target audience of the devices presented, which was perceived through the students' reports on situations experienced in the city. The application of playful practices problematized the body in movement and promoted reflections on the perception and quality of the urban environment, developing a critical and sensitive understanding of public spaces and active mobility among children, promoting citizenship, inclusion and universal access.*

**KEYWORDS:** Urban mobility. Environmental education. Educating city.

#### RESUMEN

*El proyecto de extensión “Concienciación para la percepción y exploración del entorno y entorno escolar: experiencias y formación con el Instituto Corrida Amiga” fue desarrollado por PGAUR-USJT en alianza con el Instituto Corrida Amiga, que trabaja en principios de movilidad activa con niños. enfatizando el transporte a pie y la accesibilidad a través de divertidos juegos, entre ellos el Circuito Peatonal. La práctica fue aplicada en la EEEL Soldado PM Eder Bernardes dos Santos, ubicada en el distrito de Itaim Paulista, São Paulo, en una zona de vulnerabilidad socioambiental. El objetivo del Circuito Peatonal es promover la movilidad activa y ejercitar los dispositivos de accesibilidad que se encuentran en los espacios públicos y en los medios de transporte que interfieren en la experiencia peatonal. La metodología incluyó una conversación sobre movilidad y accesibilidad, seguida de un recorrido por un circuito de equipos cuyas estaciones simulan situaciones vividas en la ciudad. Los resultados apuntan para el reconocimiento de los dispositivos de accesibilidad y señalización urbana, con participación de los estudiantes en la discusión sobre identificación, función y público impactado por los dispositivos presentados, lo que fue percibido a través de los relatos de los estudiantes sobre situaciones vividas en la ciudad. La aplicación de prácticas lúdicas problematizó el cuerpo en movimiento y promovió reflexiones sobre la percepción y la calidad del entorno urbano, desarrollando una comprensión crítica y sensible de los espacios públicos y la movilidad activa entre los niños, promoviendo la ciudadanía, la inclusión y el acceso universal.*

**PALABRAS CLAVE:** Movilidad urbana. Educación Ambiental. Ciudad educadora.



## 1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana abrange o deslocamento de pessoas e mercadorias dentro do espaço urbano. Sua eficácia proporciona facilidades de acesso entre as diferentes regiões da cidade, garantindo a conectividade a serviços, comércios, áreas de lazer e oportunidades de trabalho, contribuindo para reduzir a segregação social, econômica e cultural nas cidades.

Segundo Vallejo (2009, p.17), a palavra mobilidade tem substituído a palavra transporte por implicar em um conceito de diferente alcance, ao estabelecer conexões mais complexas que extrapolam o fluxo casa-trabalho. O sentido amplo do termo mobilidade reforça o papel das infraestruturas urbanas, com a ampliação de redes integradas de transporte. O aumento da interação e complexidade das redes visa atender a fluxos dinâmicos, garantindo a todos o acesso a serviços e oportunidades em cidades que apresentam espaços essencialmente heterogêneos quanto à sua localização e distribuição. Para o autor, o exercício do direito à conexão, à mobilidade das pessoas e ao transporte de mercadorias requer que sejam consideradas todas as modalidades de transporte no planejamento das cidades, especialmente aquelas que consomem menos energia.

Complementando o transporte público e inserindo-se na categoria de mobilidade ativa, o andar a pé compõe o conjunto articulado de possibilidades de deslocamento e impacta diretamente no desenho dos espaços urbanos para proporcionar segurança e qualidade aos usuários (Vallejo, 2009, p.23). Em sintonia com esses conceitos, e alinhada ao ODS-11<sup>1</sup>, que almeja “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecida pela Lei Federal N° 12.587/2012, ressalta a importância de priorizar modos de transporte não motorizados e o transporte público coletivo em detrimento do transporte individual motorizado. Esta diretriz da PNMU visa mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos associados aos deslocamentos urbanos, desempenhando um papel crucial na compreensão e transformação das dinâmicas sociais e territoriais das cidades. Ao redefinir os espaços urbanos para favorecer meios de transporte mais sustentáveis e coletivos, como caminhar, andar de bicicleta ou usar o transporte público, não apenas reduzimos os impactos negativos do uso excessivo de veículos, contribuindo para a qualidade ambiental, mas promovemos ambientes urbanos mais qualificados, cujo desenho é direcionado para atender aos usuários.

O incentivo à mobilidade ativa passa por abordar temas transversais, tais como a educação ambiental, a promoção da saúde e a cidadania ativa, sendo estratégico trabalhar com as novas gerações para implementar hábitos saudáveis que transformem as dinâmicas urbanas e incentivem o uso dos espaços públicos, qualificando-os para a mobilidade ativa.

Alguns programas educacionais têm se alinhado ao reconhecimento do ambiente urbano como fonte inesgotável de experiências, com destaque para a ideia de Cidade

---

<sup>1</sup> Desenvolvidos pela Organização Das Nações Unidas – ONU, os ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) são em número de 17 e delimitam um conjunto de metas e objetivos globais para erradicação da pobreza, proteção do meio ambiente e clima, garantia de igualdade e inclusão às pessoas em diferentes partes do mundo. Os ODS são integrados, ou seja, reconhecem que a ação em uma área afetará os resultados em outras. Eles também levam em conta as diferentes realidades nacionais, capacidades e níveis de desenvolvimento.



Educadora. O conceito de Cidade Educadora parte do princípio de que os cidadãos são continuamente formados para a vida em comum por meio das relações que estabelecem entre si, com as instituições, com as diversas atividades intersetoriais e com o meio urbano, que proporcionam verdadeiras oportunidades de educação para a cidadania (Associação Internacional das Cidades Educadoras, s/d). A Carta da Cidade Educadora requisita do poder público e de toda a sociedade a responsabilidade pela promoção da diversidade e da inclusão, buscando a formação, reflexão crítica e participação dos cidadãos no território. Para alcançar um arranjo mais sustentável, a Carta da Cidade Educadora tem como princípios: o direito à cidade educadora, através de políticas educativas e de inclusão; o compromisso da cidade em disponibilizar espaços públicos habitáveis e equipamentos adequados; a garantia de amplo acesso e informação; e a promoção da governança, incluindo a participação cidadã, promovendo a melhoria contínua das condições urbanas (Associação Internacional das Cidades Educadoras, s/d, p.9).

Em diálogo com os princípios da Cidade Educadora, o Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu (PGAUR-USJT) estruturou, em 2023, um projeto de inserção social intitulado “Sensibilização para percepção e exploração do ambiente escolar e entorno: vivência e capacitação com o Instituto Corrida Amiga”, com a participação de professores e alunos de mestrado e doutorado. O projeto estabeleceu parceria com o Instituto Corrida Amiga, organização da sociedade civil que atua de modo colaborativo junto às escolas públicas, com foco na relação entre escola, cidade e mobilidade, implementando atividades lúdicas que exercitam o pertencimento, a apropriação, a participação e a percepção crítica dos territórios, promovendo a formação da cidadania ativa e a valorização dos espaços urbanos como locais de aprendizado (Instituto Corrida Amiga, 2023).

A colaboração entre PGAUR-USJT e Corrida Amiga permitiu que professores e pós-graduandos se apropriassem, por meio de um processo de capacitação, das metodologias lúdicas do Corrida Amiga, para posteriormente replicá-las na EEI Sd PM Eder Bernardes dos Santos, escola pública localizada no Conjunto Encosta Norte, distrito de Itaim Paulista, Zona Leste do município de São Paulo. A área na qual a escola se insere tem sido objeto de atenção de um grupo de pesquisadores do Programa de Pós-Graduação desde 2018, e é caracterizada pela Prefeitura Municipal De São Paulo (PMSP) como área de vulnerabilidade socioambiental<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> A área é considerada Zeis-1, na macroárea de redução de vulnerabilidade urbana, na macrozona de estruturação e qualificação urbana.



Figura 1. Localização EEEl Sd PM Eder Bernardes dos Santos no Conjunto Encosta Norte.



Fonte: Google Earth modificado pelos autores, 2024

## 2 OBJETIVOS

O objetivo principal dessa atividade, promovida dentro de um projeto de pesquisa e extensão desenvolvido pelo PGAUR-USJT junto à escola EEEl Sd PM Eder Bernardes dos Santos, foi problematizar e promover a mobilidade ativa e a inclusão no espaço urbano.

A atividade de inserção social apresentada neste artigo utiliza como base a experiência das práticas desenvolvidas pelo Instituto Corrida Amiga, organização da sociedade civil que, desde 2014, trabalha o tema da mobilidade ativa em escolas fazendo uso de práticas lúdicas validadas por um processo contínuo de desenvolvimento e aprimoramento, com atenção ao Circuito do Pedestre.

Além desse objetivo, são objetivos complementares:

- aproximar instituições educacionais ao território no qual a escola pública está inserida;
- conhecer e praticar metodologias direcionadas ao exercício dos espaços públicos urbanos e aos aspectos da acessibilidade e desenho universal, através de práticas lúdicas e exploratórias;
- conhecer conceitos e parâmetros que contribuem para ampliar a sensibilização dos estudantes para o olhar sobre os espaços escolares e os espaços públicos;
- promover a leitura sensível da realidade como suporte à solução de problemas no âmbito da Arquitetura e Urbanismo.

## 3 METODOLOGIA

As atividades desenvolvidas através do projeto de inserção social da Universidade São Judas Tadeu ocorreram em três etapas:

- Atividade de formação sobre as práticas lúdicas, aplicada pelo Instituto Corrida Amiga aos discentes e docentes da universidade;





- Atividades de formação geral promovidas pelo curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, através de duas rodas de conversa transmitidas online como parte da Semana de Arquitetura do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. As rodas de conversa trataram dos temas “Cidade Educadora”, “Escola e Comunidade”, “Desenho Universal” e “Escola e Inclusão”, com participação dos estudantes do PGAUR-USJT Iolanda Cruz Telles, Franklin de Paula, Juliana Carlini e Eliana Bezerra;
- Atividade lúdica Circuito do Pedestre, aplicada pelos participantes do projeto junto aos estudantes da EEEI Sd PM Eder Bernardes dos Santos, com o acompanhamento e participação de membros do Instituto Corrida Amiga. A atividade teve duração de 4 horas e ocorreu no pátio coberto da escola, para cerca de 20 crianças.

### **3.1 Atividade de formação: treinamento com o Instituto Corrida Amiga**

A primeira etapa do projeto de inserção social consistiu no treinamento dos participantes do PGAUR-USJT, através de uma oficina ministrada na sede do Instituto Corrida Amiga em São Paulo. Na ocasião, os participantes foram informados, pela manhã, sobre as ações do Instituto, e puderam acompanhar a aplicação das atividades lúdicas “Circuito do Pedestre” e “Bonde a Pé” no período da tarde, dirigidas a crianças e jovens de escolas da região. Dentre as atividades lúdicas, destacaremos o Circuito do Pedestre neste artigo, detalhando sua metodologia e a aplicação.

O Circuito do Pedestre é uma prática lúdico-educativa que se direciona a sensibilizar crianças e jovens sobre os princípios e dispositivos da mobilidade ativa e coletiva, enfatizando o transporte a pé, a acessibilidade e a cidadania (Instituto Corrida Amiga, 2023, p.25). Dentro de espaços escolares, são simuladas situações comumente encontradas (ou, por vezes, ausentes) no sistema de mobilidade urbana, como travessias de pedestres, sinais de trânsito, obstáculos nas calçadas, dispositivos de comunicação visual e acessibilidade, dentre outros. Os dispositivos são apresentados às crianças e posicionados como um circuito contínuo de atividades brincantes que envolvem o corpo e o movimento, “permitindo que os participantes absorvam e aprendam conceitos simples de mobilidade urbana através da vivência recreativa” (Instituto Corrida Amiga, 2023, p.25).

A observação da aplicação do Circuito do Pedestre durante o treinamento permitiu que os participantes do PGAUR-USJT pudessem conhecer o material de apoio, composto por placas, tapetes impressos, obstáculos como argolas e degraus, piso tátil, etc. Possibilitou também refletir sobre os principais tópicos abordados na discussão com os estudantes e, principalmente, compreender como conduzir a dinâmica do grupo, convocando a participação de todas as crianças e promovendo o diálogo e as trocas de experiências.

Na dinâmica, todas as pessoas presentes inicialmente sentaram-se em roda, e os proponentes da oficina iniciaram uma conversa tendo como base o material de apoio, sempre incorporando os interesses, indagações e comentários do grupo de alunos. As crianças foram apresentadas às placas e pictogramas que representam grupos de pessoas com deficiências (PCDs) auditivas, visuais e com autismo, além de idosos, gestantes, etc. Também foram apresentadas aos dispositivos de acessibilidade como bengala, cão guia, piso tátil, etc. Durante

o processo, as crianças narraram suas experiências com esses materiais, compartilharam situações vividas na cidade e na escola, e aprenderam juntas sobre como se portar perante situações cotidianas desafiadoras.

Figura 2. Treinamento na sede do Instituto Corrida Amiga.



Fonte: Franklin Ferreira de Paula

Desfeita a roda de conversa, as crianças encaminham-se para o circuito propriamente dito, que consiste na sequência de estações dispostas em um espaço amplo e coberto. Cada estação tem um nome e é identificada com uma placa, recebendo os equipamentos necessários (cones, obstáculos, percursos impressos). As estações principais são: travessia de pedestre, calçada cilada, acessibilidade, mudança de piso, lateralidade, amarelinha da acessibilidade/intermodalidade e olhe para cima (Instituto Corrida Amiga, 2023, p.28).

As estações contam com a presença de símbolos e elementos de comunicação importantes para a mobilidade no meio urbano, já devidamente apresentados durante a roda de conversa, tais como: sinal de trânsito, faixa de pedestre, sinalização podotátil, sinalização de uso preferencial, etc. Durante o Circuito do Pedestre, os voluntários se posicionam no início das estações para orientar as crianças.

Figura 3. Treinamento para o Circuito do pedestre



Fonte: Franklin Ferreira de Paula

Presenciar e participar da aplicação dessa atividade lúdica durante o treinamento na sede do Corrida Amiga permitiu aos participantes do PGAUR-USJT replicar a atividade posteriormente na EEEL Sd PM Eder Bernardes dos Santos utilizando, inclusive, o mesmo material de apoio, que foi cedido pelo Corrida Amiga para essa finalidade.

### **3.2 Atividade Lúdica: replicação do Circuito do Pedestre na EEEL Sd PM Eder Bernardes dos Santos**

A dinâmica implementada na EEEL Sd PM Eder Bernardes dos Santos reproduziu, em essência, as etapas aprendidas durante o treinamento recebido no Instituto Corrida Amiga. Desta vez aplicada pelo PGAUR-USJT, com suporte de integrantes do Corrida Amiga, a atividade teve início com uma roda de conversa abordando o tema da mobilidade ativa. Com apoio visual de placas de sinalização viária e outros dispositivos, a roda teve ampla participação das crianças, que trouxeram relatos de suas dinâmicas de mobilidade pela cidade e no entorno da escola. A correria nas travessias de pedestres com tempos semafóricos inadequados e as peripécias de familiares com deficiência que já vivenciaram dificuldades ao caminhar pela cidade ou utilizar o transporte público foram algumas das pautas da conversa.



Figura 4. Roda de conversa sobre acessibilidade na EEEI Sd PM Eder Bernardes dos Santos.



Fonte: Franklin Ferreira de Paula

Em seguida, as crianças se dirigiram ao circuito através das diferentes estações, organizadas fisicamente de maneira circular para permitir a visualização total e a continuidade do trajeto.

O circuito foi estruturado em sete estações que ofereceram a oportunidades de aprender brincando, simulando situações de mobilidade no cotidiano urbano, como: atravessar a rua utilizando a faixa de pedestre e respeitando o sinal; utilizar o transporte público, respeitando os assentos preferenciais; lidar com obstáculos ao caminhar, como fiações elétricas, árvores sem poda e calçadas irregulares, sendo importante prestar atenção para evitar acidentes. O quadro abaixo mostra as estações e os instrumentos para sua aplicação:

Figura 5. Estações do Circuito do Pedestre.

Equipamentos e materiais necessários para cada estação:

- 1- *Travessia do Pedestre*: lona com faixa de pedestre impressa ou fitas coladas no chão; círculos verde/vermelho que simbolizam o semáforo do pedestre ou a impressão do semáforo.
- 2- *Calçada Cilada*: steps, trampolim, bueiros impressos em lona, pequenos cones de plástico e cordas; caixas de pizza furadas ao centro para serem usadas com bolinhas de tênis de mesa, ou similares, simulando o uso do celular durante o percurso.
- 3- *Acessibilidade*: pisos táteis de alerta e direcionais espalhados pelo percurso; faixas para tapar os olhos e uso de bengala verde; pesos de perna (caneleiras/tornozeloiras) e faixas elásticas para dificultar a locomoção.
- 4- *Mudança de Piso*: cordas, pequenos cones de plástico e bambolês para simular desníveis e obstáculos.
- 5- *Lateralidade*: lona com desenhos de pés impressos em direções variadas.
- 6- *Amarelinha da Acessibilidade e Intermodalidade*: lona com numeração da amarelinha impressa em desenho de bancos e uso de placas com indicações de assentos preferenciais, simulando um transporte público coletivo.
- 7- *Olha pra cima*: tripês ou outro material de apoio, faixa zebra e cones e pratos de plástico pequenos que farão parte de um trajeto com obstáculos para desviar.

Fonte: Instituto Corrida Amiga, 2023, p. 28.

Após uma primeira volta no circuito, acessórios como elásticos ou pesos nas pernas foram utilizados nas crianças, com o intuito de simular situações vivenciadas por pessoas com alguma deficiência ou mobilidade reduzida. Da mesma forma, as crianças tiveram a

oportunidade de conhecer e utilizar a bengala, material de apoio para pessoas com deficiência visual, vencendo degraus associados a pisos táteis de alerta e direcionais.

Figura 6. Estações do Circuito do Pedestre.



Fonte: Franklin Ferreira de Paula

Figura 7. Estações do Circuito do Pedestre.



Fonte: Franklin Ferreira de Paula

Para além do aprendizado conceitual e teórico sobre a mobilidade ativa, as crianças, ao exercerem a prática do brincar, interagiram entre si, estabelecendo limites e modos de convivência na coletividade e movimentaram o corpo com diversão durante todo o processo.

A atividade explorou ainda a oportunidade dos participantes de se colocarem no lugar de outros usuários, enfrentando desafios, seja por meio do uso de acessórios, ou ainda desempenhando o papel de pessoas que auxiliam usuários de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Essas experiências educam crianças e jovens a se locomover pela cidade de maneira atenta e segura e promovem uma maior empatia entre os participantes com relação



à diversidade humana nas relações de mobilidade urbana, como por exemplo, entender a existência das pessoas com deficiência como usuários que também fazem parte da cidade, com direito ao acesso e à participação, trabalhando com as dimensões do reconhecimento e da representatividade dos diferentes grupos e indivíduos. Esses temas estão intrinsecamente ligados ao propósito de cultivar um olhar crítico e perspicaz em relação à paisagem urbana e ao território em que estão inseridos e, ao mesmo tempo, promovem a adoção de boas práticas de comportamento em ambientes coletivos, dentre eles, os espaços públicos.

#### **4 RESULTADOS**

A aplicação do Circuito do Pedestre em uma escola inserida em área de vulnerabilidade socioambiental desencadeou no grupo participante a discussão de temas que relacionam educação e cidade, em especial a ideia de conscientização e do reconhecimento e representação nos espaços públicos.

##### **4.1 Conscientização: realidade e participação**

Com base na experiência do Circuito do Pedestre, trazemos luz ao conceito de conscientização, termo adotado por Paulo Freire (1979), para quem a educação não se limita apenas à aquisição de conhecimento, mas envolve uma interpretação crítica da realidade, que ocorre a partir de uma visão menos ingênua e mais objetiva do mundo. Segundo o educador,

A conscientização implica, pois, que ultrapassemos a esfera espontânea de apreensão da realidade, para chegarmos a uma esfera crítica na qual a realidade se dá como objeto cognoscível e na qual o homem assume uma posição epistemológica. (Freire, 1979, p.15).

O autor ressalta que a conscientização é um compromisso que ocorre por meio da inserção crítica e histórica do sujeito, percebendo a realidade e a sua capacidade, como indivíduo e coletividade, para transformar e construir com o mundo. Por essa razão, o educador conclui que não há conscientização fora do mundo, mas apenas nessa relação consciência-mundo (FREIRE, 1979). Explorar a relação consciência-mundo, promovendo a educação com base nos temas e no ambiente que circundam o educando, é a base da proposta freiriana para que os sujeitos alcancem a condição do livre pensar e agir. O processo de conscientização é fundamental na ação educativa, uma vez que, ao promover o posicionamento crítico sobre si e o mundo, permite novas formas de leitura da realidade e promove a inserção das pessoas nos processos de renovação da sociedade, transformando não apenas a esfera mais íntima da vida de cada sujeito, como também a esfera social mais ampla (Elias *et al.*, 2018).

É nesse contexto que o trabalho realizado na EEEI Sd PM Eder Bernardes dos Santos se encaixa. A atividade lúdica aplicada com os estudantes problematizou os desafios da mobilidade urbana e incentivou o relato de situações vividas no ambiente urbano. Ao trazerem a própria realidade paralelamente à experiência do jogo lúdico, os problemas da cidade real foram desvelados e compartilhados entre todos. Pode-se concluir, por meio dos relatos, que as



crianças são usuárias atentas do espaço público e exercitam sua visão crítica cotidianamente, mas que a oportunidade de debater tais temas foi desencadeada e incentivada pela roda de conversa e pelo jogo lúdico. Além dos relatos, as crianças foram criativas ao dar soluções, mostrando a capacidade de aprender e agir a partir da realidade a seu redor.

Um segundo ponto a destacar foi o reconhecimento imediato de diversos dispositivos de sinalização e suporte à acessibilidade, o que mostra que o tema trabalhado pela equipe proponente com os estudantes não era estranho à realidade das crianças. Contudo, os relatos confirmaram que os dispositivos de acessibilidade eram mais comuns quando associados ao transporte público. O próprio espaço da escola carecia, até o momento, de rampas, elevadores e faixas de piso tátil. De qualquer modo, entende-se que o conhecimento sobre sinalização urbana e acessibilidade já se encontrava latente entre os participantes, sendo uma forma de consciência popular. Oliveira (1989) explica que Freire, em seu pensamento, acreditava que a consciência popular é uma consciência fragmentária que, apesar de mostrar uma percepção da realidade, não é totalmente compreendida. Para o autor, torna-se necessária uma experiência de conhecimento mais elaborada, sendo essa a intervenção do educador, que deve apresentar esse conhecimento de uma forma não dominante, através de um aspecto no qual o educador também se deixe educar e aprender com o educando e com as práticas (Oliveira, 1989).

O Circuito do Pedestre teve acompanhamento dos educadores que, a todo momento, buscaram estabelecer uma relação horizontal com os educandos, auxiliando-os a entenderem a aproximação que poderia ser feita entre o circuito, a realidade e o contexto urbano ao redor.

Também é possível trazer à tona, a partir da prática do Circuito do Pedestre, a relação entre ambiente educativo e pedagógico através da expressão Psicologia Ambiental, de Paulo Freire. O autor explica o termo durante o Seminário promovido e coordenado pelo Instituto *Pichon-Rivière* de São Paulo, transcrito no livro “O processo educativo segundo Paulo Freire e *Pichon-Rivière*” (Oliveira, 1989), a respeito da educação ambiental e participação comunitária no Brasil. Freire acredita que toda prática educativa voltada para a mudança da condição presente através da construção do futuro (em vez de pautada pela repetição do presente ou pelo retorno ao passado) deve se preocupar com que educandos e educadores trabalhem no conhecimento concreto do real e transformem uma postura paciente em uma posição ativa e crítica.

O trabalho realizado através do Circuito do Pedestre permite desencadear nos participantes pensamentos críticos acerca da realidade vivida, de maneira sensível e participativa, visando um entendimento maior acerca da mobilidade ativa e das problemáticas do espaço público urbano. Focada no presente, a atividade desenvolve a percepção da realidade e abarca possibilidades e soluções para transformar o futuro.

#### **4.2 Espaços públicos: inclusão e identidade**

Compreende-se que o espaço público é um meio facilitador da inclusão social, pois confere aos cidadãos a possibilidade do exercício do reconhecimento, da representação e da redistribuição (Fraser, 2019). Servindo como ponto de encontro para diversos grupos sociais, fomenta a diversidade, o multiculturalismo e a participação, sendo condição do espaço público





abrigar todas as pessoas, incluindo as pessoas com deficiência. Além disso, o espaço público desempenha um papel fundamental ao dar suporte a variados estilos de vida locais, contribuindo para o fortalecimento dos laços comunitários e de identidade.

Dentre os grupos com direito a ocupar e transformar o espaço público, estão as crianças. Parte-se da premissa de que é crucial revisar o conceito tradicional de infância, que confina as crianças aos espaços privados, enquanto os adultos são associados aos espaços públicos. Essa visão simplificada negligencia a diversidade de experiências das crianças e sua capacidade de tomar decisões racionais dentro de seu contexto de desenvolvimento (Instituto Corrida Amiga, 2023, p.1). Restringir crianças ao ambiente privado pode acarretar efeitos negativos em sua educação e interação social, ao passo que sua exposição ao mundo exterior, incluindo as ruas e outros espaços públicos, desempenha um papel crucial em seu desenvolvimento social, emocional e cognitivo (Instituto Corrida Amiga, 2023, p.1).

A participação infantil não apenas permite que as crianças expressem suas opiniões e desejos, mas também as ajuda a desenvolver habilidades de tomada de decisão, pensamento crítico e empatia. Além disso, reconhecer as crianças como sujeitos agentes contribui para a construção de sociedades mais inclusivas e democráticas, onde as vozes de todas as pessoas são valorizadas. (Instituto Corrida Amiga, 2023, p.1).

O desenvolvimento de metodologias lúdicas educativas para crianças que abordam o tema da cidade é essencial para despertar sua sensibilidade em relação aos espaços escolares e ao espaço público. Ao associar diferentes formas de explorar e se apropriar desses lugares, os alunos podem desenvolver uma conexão mais profunda com o meio urbano, gerando um senso de identidade e pertencimento, ao mesmo tempo em que são incentivados a adotar uma postura crítica diante dos ambientes que vivenciam. Além de favorecer a sensibilidade para o ambiente urbano, ao ocorrerem como parte das atividades pedagógicas programadas dentro da escola, as repercussões das atividades são trabalhadas dentro do cotidiano escolar, reforçando as ações desenvolvidas no projeto de inserção social e favorecendo a reflexão e ação sobre a cidade. Deste modo, “a aproximação com o território pode contribuir para o processo de aprendizagem, quando os participantes são tidos como sujeitos que têm voz ativa na formulação de propostas urbanas na microescala” (Paula *et al*, 2024, p.20).

Ao identificar as potencialidades e as barreiras presentes nos espaços públicos, os estudantes são capacitados a promover práticas cotidianas de mobilidade ativa, contribuindo para uma maior interação e uso desses locais. Além disso, ao promover uma leitura sensível da realidade em que vivem, poderão contribuir para um planejamento mais eficiente e inclusivo dos espaços urbanos que fazem parte.

Os espaços públicos na periferia, como é o caso do entorno escolar da EEEL Sd PM Eder Bernardes dos Santos, têm um papel fundamental na construção e fortalecimento da identidade local. Esses locais não são apenas áreas de convivência, mas também símbolos de resistência e pertencimento. Atividades realizadas nesses espaços, como festas, eventos culturais e encontros comunitários, são essenciais para a manutenção dos laços sociais e para a formação de uma identidade coletiva.

No conjunto Encosta Norte, local onde se insere a EEEL Sd PM Eder Bernardes dos Santos, é comum a presença de pessoas utilizando as calçadas e as ruas sem saída que





compõem o tecido de residências unifamiliares para conversar, brincar e conviver (Pinheiro; Paula; Imbroni, 2022, p.22).

O campo de futebol conhecido como Arena Pirelli, nas proximidades da escola, também é suporte de múltiplas atividades sociais, como distribuição de alimentos, e esportivas, como campeonatos (Pinheiro; Paula; Imbroni, 2022, p.21).

Além disso, os espaços públicos na periferia servem como palco para a expressão cultural e artística dos moradores. Movimentos culturais, como o grafitti, o hip-hop e o rap, frequentemente têm suas raízes e desenvolvimentos nesses ambientes. Eles não só proporcionam um meio de expressão para os jovens, mas também funcionam como uma ferramenta de conscientização e transformação social, abordando questões como desigualdade, violência e exclusão social. Como aponta D'Andrea, "a cultura periférica encontra nos espaços públicos a possibilidade de expressão e resistência, transformando esses locais em palcos de luta e afirmação identitária" (D'Andrea, 2022, p. 45).

A ocupação desses espaços pelos moradores da periferia também é uma forma de reivindicar seu direito à cidade. Ao se apropriarem de parques, praças e ruas, os cidadãos periféricos afirmam sua presença e sua importância dentro do tecido urbano. Essa ocupação é, muitas vezes, uma resposta às políticas de exclusão e marginalização que historicamente afastaram esses grupos dos centros de poder e decisão.

A apropriação dos espaços públicos na periferia não é apenas uma questão de uso e convivência, mas também um ato político. A presença ativa nesses locais reforça o orgulho periférico e a identidade comunitária, ao mesmo tempo em que desafia as narrativas de marginalização presentes na sociedade. Esse orgulho é expresso através da música, da arte e das manifestações culturais que emergem desses ambientes: "a presença dos sujeitos periféricos nos espaços públicos representa uma reivindicação simbólica e concreta do direito à cidade, uma prática de resistência cotidiana" (D'Andrea, 2022, p. 78).

Ocupar os espaços públicos é, assim, uma forma de articulação política. Para tanto, garantir o amplo acesso e a convivência nos espaços públicos é fundamental. Ao se organizarem em torno de eventos e atividades nesses locais, os moradores podem discutir e reivindicar melhorias para suas comunidades. Esses encontros possibilitam a formação de redes de solidariedade e apoio mútuo, fundamentais para a mobilização social e política.

## **5 CONCLUSÃO**

Os resultados da aplicação do Circuito do Pedestre na escola EEI Sd PM Eder Bernardes dos Santos, pelo PGAUR-USJT em parceria com o Instituto Corrida Amiga, contribuíram para a formação de todos os atores envolvidos no processo de trabalho. Para os pesquisadores, possibilitou o alargamento no entendimento da relação cidade e criança, entendendo a potência que os espaços públicos possuem no âmbito da Cidade Educadora. Da mesma forma, o processo foi rico para as crianças pois, através da brincadeira e da ludicidade, fortaleceram-se o entendimento sobre a importância dos espaços urbanos qualificados e inclusivos, da convivência urbana e reforçou vínculos com o lugar que vivem. Nas relações entre comunidades



e ambiente, percebe-se que o afeto pelo lugar cria e potencializa as lutas pelos direitos de cidadania (Pronsato, 2005, p. 117).

A aplicação das atividades lúdicas é comumente replicada em diferentes situações pelo Instituto Corrida Amiga, que tem experiência com metodologias lúdicas e forma os replicadores de modo a levarem em conta o contexto local e cada grupo de alunos em particular. A atividade de extensão realizada pela Universidade São Judas buscou levar a atividade a uma escola em condição de vulnerabilidade. A roda de conversa promovida sobre acessibilidade encontrou crianças familiarizadas ao reconhecimento dos sinais de comunicação urbana sobre mobilidade e acessibilidade, que identificaram os elementos apresentados e relataram situações cotidianas. O fato reforça que a atividade pode ser adaptada a diferentes contextos da cidade, e considera-se que cada grupo irá responder de modo único à dinâmica introduzida, com base em suas vivências e interesses.

Durante as discussões da roda de conversa, as crianças demonstraram interesse legítimo em discutir as questões da cidade. Pensar um planejamento urbano focado na escala local e conduzido por processos participativos que inclua diferentes grupos nos auxilia na busca por soluções mais alinhadas à realidade dos habitantes. À medida que a escala territorial diminui, as relações e dinâmicas com a população tornam-se mais diretas, facilitando a implementação de ações direcionadas e eficazes. Dentro desse contexto, o papel do entorno do ambiente escolar é crucial, pois a escola constitui uma centralidade no território e potencializa a escuta às crianças. É por meio da experiência de caminhar de casa até a escola que muitas crianças têm seus primeiros contatos com a cidade e desenvolvem a compreensão do território em que vivem.

Outro ponto a observar é que os movimentos acelerados de expansão urbana criam, cada vez mais, espaços segregados, carentes de equipamentos, infraestruturas e de mobilidade eficiente e, conseqüentemente, carentes de encontros. Crianças, idosos, pessoas com deficiência, moradores de territórios vulneráveis e demais minorias são constantemente esquecidos dentro de uma dinâmica de planejamento urbano que prioriza um padrão de habitante e acaba não respondendo às necessidades de todos. A dimensão humana deve ser sempre tópico do planejamento urbano das cidades e, conseqüentemente, dos meios de mobilidade que dela fazem parte. Fornecer informações às crianças é fundamental para capacitá-las a entenderem o mundo ao seu redor, incluindo questões políticas e territoriais. Ao terem acesso a informações relevantes e compreensíveis, desenvolvem uma consciência crítica e uma compreensão mais profunda dos assuntos que afetam suas vidas e comunidades. Além disso, ao permitir que as crianças tenham voz e participem ativamente na tomada de decisões políticas e na construção de seus territórios, elas se tornam agentes ativos de mudança em suas próprias realidades. Isso não apenas fortalece sua autoestima e confiança, mas também promove um senso de responsabilidade cívica.

Opinar e agir nas decisões políticas e na construção de territórios não apenas capacita as crianças a contribuírem com o ambiente ao seu redor de acordo com suas necessidades e interesses, mas contribui para uma sociedade mais inclusiva e democrática. Ao serem reconhecidas como parte importante do processo de governança e planejamento urbano, as



crianças aprendem, desde cedo, o valor da participação cidadã e se tornam mais engajadas e comprometidas com o bem-estar de suas comunidades.

Portanto, fornecer condições para que as crianças tenham acesso à informação e participem ativamente na construção de seus territórios é essencial não apenas para seu desenvolvimento individual, mas também para o desenvolvimento de uma sociedade mais justa, equitativa e participativa.

## 6 REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Eneida et al. **Sensibilização para percepção e exploração do ambiente escolar e entorno: vivência e capacitação com o Instituto Corrida Amiga**. In: INSTITUTO CORRIDA AMIGA. **A cidade sob o olhar das crianças a partir da mobilidade urbana**. São Paulo: Instituto Corrida Amiga, CAU-SP, 2023. Disponível em: [https://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2023/11/CAPITULO-DO-LIVRO\\_COLETIVO.pdf](https://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2023/11/CAPITULO-DO-LIVRO_COLETIVO.pdf). Acesso em: 01 de março de 2024.

ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DAS CIDADES EDUCADORAS. **Carta das cidades educadoras**. Barcelona: AICE, edcities, s/d. Disponível em: [https://www.edcities.org/wp-content/uploads/2020/11/PT\\_Carta.pdf](https://www.edcities.org/wp-content/uploads/2020/11/PT_Carta.pdf). Acesso em: 01 de março de 2024.

BRASIL. Lei 12.587 de 03/01/2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, Casa Civil, 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 24 de março de 2024.

BRASIL. Lei 13.146, de 06/07/2015. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência** (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, Casa Civil, 2015. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm). Acesso em: 01 de março de 2024.

D'ANDREA, Tiaraju Pablo. **A Formação dos Sujeitos Periféricos: Cultura e Política na Periferia de São Paulo**. São Paulo. Dandara, 2022.

ELIAS, Terezinha Façanha et al. **Conscientização**. In: CAVALCANTI, Sylvia; ELALI, Gleice A. **Psicologia Ambiental: conceitos para a leitura da relação pessoa-ambiente**. Petrópolis: Editora Vozes, 2018.

FRASER, Nancy. **Reconhecimento, redistribuição e desreconhecimento: um debate com a Teoria Crítica de Axel Honneth**. Florianópolis, EdUFSC, 2019.

FREIRE, Paulo. **Conscientização: teoria e prática da libertação**. São Paulo: Cortez & Moraes, 1979. Disponível em: <https://acervoapi.paulofreire.org/server/api/core/bitstreams/62b80dad-c2ce-4ffc-bd2c-b14abbf87e9e/content>. Acesso em: 24 de março de 2024.

INSTITUTO CORRIDA AMIGA. **A cidade sob o olhar das crianças a partir da mobilidade urbana**. São Paulo: Instituto Corrida Amiga, CAU-SP, 2023. Disponível em: [https://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2023/11/CAU-EDUCA\\_Corrida-Amiga-Publicacao-.pdf](https://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2023/11/CAU-EDUCA_Corrida-Amiga-Publicacao-.pdf)

OLIVEIRA, Miguel D. de. Paulo Freire. In: Instituto Pichon-Rivière de São Paulo. **O processo educativo segundo Paulo Freire e Pichon-Rivière**. Petrópolis: Editora Vozes, 1989. p.27-39.

PAULA, Franklin Roberto Ferreira et al. Práticas lúdicas em urbanismo com crianças e jovens: sensibilizando e aprendendo sobre a cidade. **Revista PPC – Políticas Públicas e Cidades**. Curitiba, v.13, n.2, p. 01-21, 2024. Disponível em: <https://journalppc.com/RPPC/article/view/1035/587>. Acesso em: 24 de Outubro de 2024.



PINHEIRO, Rita de Cassia Nogueira; PAULA, Franklin Ferreira; IMBRONITO, Maria Isabel. Espaços Livres e Transformações no Território do Conjunto Habitacional Encosta Norte, Zona Leste de São Paulo. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, volume 10, número 77, 2022. Disponível em:

[https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento\\_de\\_cidades/article/view/3191/3119](https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/3191/3119).

Acesso em: 24 de Outubro de 2024.

PRONSATO, Sylvia Adriana Dobry. **Arquitetura e paisagem: projeto participativo e criação coletiva**. São Paulo: Editora Annablume; Fapesp; Fupam, 2005.

VALEJO, Manuel Herce. **Sobre la Movilidad em la ciudad. Propuestas para recuperar um derecho ciudadano**. Barcelona: Reverté, D.L. 2009.

Agradecimentos: À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo suporte concedido aos estudantes de pós-graduação Arquitetura e Urbanismo. Ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu (PPGAUR-USJT), por viabilizar o projeto de inserção social. Ao Instituto Anima pelo apoio constante aos docentes. Agradecemos também ao Instituto Corrida Amiga pela oportunidade de aprendizado e contribuição ao trabalho, à Escola EE Soldado PM Eder Bernardes dos Santos pela parceria, e ao Conselho de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo (CAU-SP) pela criação do edital CAU-EDUCA, que proporcionou a realização desta pesquisa.