

## INFRAESTRUTURA E O DIREITO À CIDADE: CRIANÇAS EM CIDADES DE PEDRA

## INFRASTRUCTURE AND THE RIGHT TO THE CITY: CHILDREN IN STONE CITIES

Felipe Chiarello de Souza Pinto<sup>1</sup>Bruna Azzari Puga<sup>2</sup>**Resumo**

O presente artigo analisa a infraestrutura, em suas diferentes concepções, e suas implicações no direito à cidade e na concretização da cidadania, tratando especialmente das crianças que vivem nos grandes centros urbanos. Utilizou-se o método hipotético dedutivo, sob uma abordagem bibliográfica quantitativa, para discutir a relação entre desenvolvimento, infraestrutura e as crianças na cidade. Foram descritos conceitos essenciais acerca da administração pública e de infraestrutura e a sua importância para o desenvolvimento econômico e social do país. Analisou-se como o crescimento descontrolado de cidades brasileiras faz com que as estruturas urbanas tenham que ser repensadas, uma vez que excluem os seus próprios moradores. Destacaram-se as crianças como seres únicos dentro dessa dinâmica, que são diretamente impactadas pelas cidades, mas não participaram da sua criação ou reformas. Foram analisadas experiências internacionais e brasileiras que promovem a sua participação em projetos visando mudanças no meio em que vivem, a começar por suas escolas. Percebeu-se que garantir o direito à cidade para a criança vai muito além da sua reinserção nas cidades, envolve a sua participação na criação de novas estruturas, que não as excluam, mas permitam que se relacionem no ambiente público com adultos, e outras crianças.

Palavras chave: Direito à Cidade; Infraestrutura; Reforma Gerencial; Criança; Direito à Voz.

**Abstract**

This article analyzes the infrastructure in its different conceptions and its implications in the right to the city and in the concretization of the citizenship, regarding especially children who live in the

---

<sup>1</sup> Mestrado e doutorado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Foi Diretor da Faculdade de Direito e atualmente é Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Presbiteriana Mackenzie, Professor Titular da Faculdade de Direito e do Programa de Mestrado e Doutorado em Direito Político e Econômico, membro da Academia Mackenzista de Letras, Coordenador Adjunto de Programas Acadêmicos da Área de Direito da CAPES-MEC e Bolsista Produtividade 2 do CNPq – Brasil. Instituição: Universidade Presbiteriana Mackenzie. Brasil. E-mail: felipechiarello@gmail.com

<sup>2</sup> Mestranda em Direito Político e Econômico na Universidade Presbiteriana Mackenzie, membro dos grupos de pesquisa “Estado e Economia no Brasil” e “Os Parlamentos Latino-Americanos”. Graduada em Direito pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Instituição: Universidade Presbiteriana Mackenzie. Brasil. E-mail: bruna.azzari@hotmail.com

urban centers. Using the hypothetical deductive method, under a quantitative bibliographical approach, discussed the relationship between development, infrastructure and children in the city. It described essential concepts of the public administration and infrastructure and their importance for economic and social development of the country. It was analyzed how the uncontrolled growth of Brazilian cities causes that the urban structures have to be rethought, since they exclude their own residents. Children are unique beings within this dynamic, who are directly impacted by the cities, but did not participate in its creation or reforms. International and Brazilian experiences were analyzed that promote their participation in projects aiming at changes in the environment in which they live, starting with their schools. The article concluded that guaranteeing the right to the city for the child goes far beyond their reinsertion in the cities, involves their participation in the creation of new structures that don't exclude them, but allow them to relate in the public environment to adults and other children.

Keywords: Right to the City; Infrastructure; Management Reform; Children; Right to Speech.

## INTRODUÇÃO

Tendo-se por base o Estado Democrático de Direito, o presente estudo buscou retratar como a infraestrutura, em suas diferentes concepções, passa pelo direito à cidade e pela concretização de uma cidadania plena para todos os cidadãos, inclusive crianças, por muito tempo esquecidas ao se pensar na vida urbana.

A infância é um período da vida de importância única, é quando a criança forma seus principais valores e conceitos, que servirão como base para todo o seu desenvolvimento e crescimento. A proteção para essa fase da vida é essencial, pensando na importância desta etapa, com sentido e conteúdo próprios.

Objetivou-se, então, identificar em que medida a infraestrutura reflete na vivência das crianças dentro dos grandes centros urbanos, e de que forma a sua participação na criação desses espaços pode ser garantia do seu direito à cidade.

Em um primeiro momento apresentou-se o conceito de infraestrutura como ação do Estado, o que gerou um debate sobre a importância dos investimentos para o desenvolvimento econômico e social do país. Com isso, a discussão foi trazida para o contexto brasileiro, de desenvolvimento da administração e, conseqüentemente, das infraestruturas, que tiveram como resultado uma grande urbanização.

Assim, em um segundo plano do trabalho analisou-se como estes grandes centros urbanos fazem com que o direito à cidade tenha que ser repensado, uma vez que o seu crescimento desordenado criou estruturas excludentes, e muitos cidadãos não têm garantido o seu direito. Por fim, no último tópico, identificou-se as crianças como seres únicos dentro dessa dinâmica, sendo influenciadas pelas cidades, mas não participando da sua criação ou reformas, sendo limitadas a espaços privados, criados por adultos para atender às suas próprias conveniências. Percebeu-se, então, que garantir o direito à cidade para a criança vai muito além da sua reinserção nas cidades, mas envolve a sua participação ativa na criação de novas estruturas, que não as excluam, e permitam que se relacionem no ambiente público com adultos, e outras crianças.

Foi utilizado o método hipotético dedutivo, sob a abordagem bibliográfica qualitativa para discutir a influência que investimentos em infraestrutura podem ter sobre as crianças que vivem nos grandes centros urbanos. Para tanto, descreveram-se conceitos essenciais acerca da administração pública e de infraestrutura e a sua importância não só para o desenvolvimento econômico, mas para o desenvolvimento social do país.

## 1. Infraestrutura e desenvolvimento

A infraestrutura foi um tema tratado durante séculos pelos mais diversos campos de estudo, pela Engenharia, pela Economia, pela Arquitetura, pela Sociologia, dentre outros, especialmente ao final da Segunda Guerra Mundial, com a necessidade de reconstrução de muitos países devastados. No Direito, entretanto, apenas recentemente passou a ser vista como objeto específico de estudo, sendo o seu conceito ainda muito contaminado pelas ideias de estudiosos das outras áreas, enquanto os seus debates giram majoritariamente na exploração das infraestruturas pelas entidades privadas.

Emprestando-se conceitos das outras áreas de estudo, pode-se definir a infraestrutura, *grossa modo*, como estrutura formada pela ação do Estado para promoção do desenvolvimento econômico, sendo uma condição para que suas outras áreas possam se desenvolver. Nesse sentido, Gilberto Bercovici (2015, p.22) afirma que a infraestrutura é caracterizada pela artificialidade, isto é, trata-se de uma obra ou instalação de titularidade do Estado, vinculada à exploração de um serviço público ou atividade econômica ou a um uso geral, remunerado ou não, e ainda, que

[...] constitui um monopólio natural controlado pelo Estado, fornecendo produtos ou serviços para um grande número de usuários, afetando, assim, o bem-estar da população e o desempenho das empresas e produzindo efeitos diretos e indiretos por toda a economia. (BERCOVICI, 2015, p.22)

O autor ainda explora um importante aspecto da infraestrutura, qual seja, a sua compreensão sob a perspectiva do Estado, percebendo-a como “uma decisão política, inserida na estratégia estatal de promoção do desenvolvimento” (BERCOVICI, 2015, p.22). Nisso fica clara a sua concepção como um meio para a promoção dos objetivos do Estado, ou seja, o gasto em infraestrutura não tem um fim em si mesmo, mas deve resultar em melhorias aos bens e serviços aos quais a infraestrutura se presta (CARVALHO, 2013, p.156).

Verifica-se a importância do investimento em infraestrutura justamente para garantir necessidades básicas da sociedade, representadas usualmente pelos serviços de saneamento básico, energia elétrica, telecomunicações e transportes, mas não se restringindo a estes. Ao se relacionar com a economia, como mecanismo imprescindível para a promoção do desenvolvimento de um país, a infraestrutura se revela como um conceito muito mais amplo, que abarca não somente as necessidades básicas, mas também aquelas que resultam no crescimento econômico do país, garantindo a sua competitividade, inclusive analisando-se os seus impactos na qualidade de vida, conforme afirma o economista David Aschauer (CARVALHO, 2013, p.40-41).

Faz-se importante diferenciar o desenvolvimento que pode ser alcançado com uma infraestrutura adequada do mero crescimento econômico. Desenvolvimento, nesse sentido, é medido em padrões comparativos, abarcando tanto o “aumento quantitativo do produto nacional” quanto modificações relativas ao bem-estar social, ou seja, pode ser percebido na diminuição do desemprego, no aumento da renda média, no aumento do PIB local, mas também percebe-se na melhoria da qualidade de vida dos indivíduos, na diminuição da criminalidade e aumento da segurança, entre outros. O crescimento econômico, por outro lado, se restringe ao aumento do produto nacional, da renda *per capita* de um país em um determinado período. Assim, é possível haver crescimento sem desenvolvimento, mas jamais haverá desenvolvimento sem crescimento (CARVALHO, 2013, p.44).

Nesse sentido, se faz importante destacar trecho da análise feita por Irene Nohara (2015, p.92) ao tratar do assunto:

Em suma, crescimento sem desenvolvimento é mera modernização, que não pode contribuir para a melhoria das condições de vida da maioria da população em geral, uma vez que o progresso técnico pode ser limitado ao estilo de vida e ao padrão de consumo tão somente de uma minoria privilegiada.

Destaca-se, então, a importância de analisar o desenvolvimento propiciado pela infraestrutura sob duas óticas: a econômica e a social, intimamente relacionadas.

No tocante ao aspecto econômico, a doutrina observa tratar-se de uma via de mão dupla, ora afirmando que o desenvolvimento econômico permite que haja a melhoria da infraestrutura, ora que os investimentos em infraestrutura é que levam ao desenvolvimento de um país. Tal aspecto é analisado na relação da infraestrutura com o PIB de um país, sendo apresentadas como atividades que mais influenciam o PIB majoritariamente aquelas correlatas à infraestrutura (CARVALHO, 2013, p.231).

Já o desenvolvimento social descrito é observado, principalmente, na melhoria dos índices de pobreza do país, isto é, o investimento adequado em infraestrutura tem efeitos sobre o crescimento a longo prazo, redução das desigualdades, e redução da pobreza, conforme demonstram os estudos de Calderón e Servén (2014, p.25-27):

Nossos principais resultados podem ser resumidos em cinco pontos. Primeiro, o volume de investimentos em infraestrutura tem um efeito positivo significativo no crescimento econômico de longo prazo. [...] Em segundo lugar, a quantidade e a qualidade da infraestrutura têm um impacto negativo robusto sobre a desigualdade de renda. Independentemente da técnica econométrica e da medida de desigualdade empregada (coeficientes de Gini ou participação de renda), constatamos que a desigualdade diminui não apenas com maiores investimentos em infraestrutura, mas também com uma melhor qualidade dos serviços de infraestrutura. [...] Finalmente, e talvez mais importante, a conclusão de que a infraestrutura aumenta o crescimento e diminui a desigualdade de renda implica que o desenvolvimento de infraestrutura pode ser um ingrediente chave para a redução da pobreza (tradução nossa).<sup>3</sup>

Ao explicar essa dinâmica, André Castro de Carvalho (2013, p.229) aponta para a análise da doutrina quanto aos problemas de infraestrutura na América Latina, sendo a sua deficiência considerada uma das principais causas dos baixos níveis de crescimento econômico e altos níveis de desigualdade social e pobreza.

Isso se dá ao constatar a relação entre infraestrutura e a melhoria do capital humano através do aumento da renda e do bem-estar social, clamando por uma atuação do Estado para criar projetos que promovam a infraestrutura e em diferentes regiões.

---

<sup>3</sup> Tradução do original: "Our main results can be summarized in five points. First, the volume of infrastructure stocks has a significant positive effect on long-run economic growth. [...] Second, infrastructure quantity and quality have a robust negative impact on income inequality. Regardless of the econometric technique and the inequality measure employed (Gini coefficients or income shares), we find that inequality declines not only with larger infrastructure stocks but also with an improved quality of infrastructure services. [...] Finally, and perhaps most importantly, the conclusion that infrastructure both raises growth and lowers income inequality implies that infrastructure development may be a key win-win ingredient for poverty reduction".

Por fim, ao trabalhar as ideias de David Alan Aschauer, André Castro de Carvalho (2013, p.159) faz importante constatação quanto à finalidade da infraestrutura:

Uma determinada infraestrutura não é desenvolvida per se – ela deverá sempre estar relacionada a fatores de melhoria das condições de vida da população ao seu redor, ou de seus potenciais utentes, bem como permitir o desenrolar das atividades econômicas produtivas. As mudanças demográficas, sociais e econômicas são fatores de pressão para a infraestrutura, pois elas deverão ser continuamente aprimoradas a fim de manter a mesma qualidade à época que foram concebidas.

Ao tratarmos da infraestrutura e do desenvolvimento, a análise aqui apresentada se volta às grandes cidades brasileiras. É indispensável, então, expandirmos a questão do desenvolvimento econômico e social para o desenvolvimento urbano específico, com base nos estudos de Nelson Saule Júnior (1997. p. 69):

A política de desenvolvimento urbano deve ser destinada para promover o desenvolvimento sustentável, de modo a atender as necessidades essenciais das gerações presentes e futuras. O atendimento dessas necessidades significa compreender o desenvolvimento urbano como uma política pública que torne efetivo os direitos humanos, de modo a garantir à pessoa humana uma qualidade de vida digna. Para promover esse desenvolvimento são necessárias medidas e políticas formuladas e implementadas com a participação popular, voltadas para a proteção do meio ambiente sadio, da eliminação da pobreza, da redução das desigualdades sociais, da adoção de novos padrões de produção e consumo sustentáveis.

Desse modo, é imprescindível analisar de que modo as mudanças demográficas ocorridas no crescimento e processo de urbanização das cidades, no contexto do Brasil, tiveram relação com os investimentos em infraestrutura, sendo estas desenvolvidas e aprimoradas, ou não, para estes novos espaços.

## **2. O Direito à Cidade: urbanização e infraestruturas excludentes**

O desenvolvimento da infraestrutura brasileira se dividiu em três momentos: da metade do século XIX até 1930, com o predomínio de empresas estrangeiras na construção para outras empresas, também estrangeiras, que atuavam como concessionárias; entre os anos de 1930 e 1955, na Era Vargas, período marcado por um Estado promotor e realizador das obras públicas; e, por fim, a partir do início de 1955, quando dividiu-se a contratação pelo Estado e a realização das obras por parte de empresas privadas (BERCOVICI, 2015, p.25).

Compreende-se esses três diferentes períodos na infraestrutura do Brasil ao observar-se de que modo acompanharam a evolução da Administração Pública através de três modelos: patrimonial, burocrático e gerencial. No patrimonialismo, confundiam-se os limites do público e do

privado em uma sociedade predominantemente rural, na qual a miséria herdada do período colonial garantia aos donos de terra o controle do sistema eleitoral; isso refletia na infraestrutura, que recebia pouca atenção nacional, vez que não era de interesse do Estado que a estrutura agrária fosse alterada. O segundo período, o burocrático, surgiu com a Revolução de 1930, liderada por Getúlio Vargas, contra as oligarquias rurais, iniciando o chamado nacional-desenvolvimentismo; havia um projeto de desenvolvimento estatal, que pressupunha a soberania nacional, em um Estado forte e centralizador, isto é, que acumulava todas as funções para si, centralizando os comandos e criando órgãos e instrumentos capazes de formular e executar as suas políticas econômicas; deu-se o início da transição de uma economia predominantemente agrícola voltada à exportação para uma sociedade urbana e industrial. No terceiro período, iniciado em 1995, percebeu-se o esgotamento e inadequação do aparelho estatal para o projeto industrializante; foi um período em que o Estado passou a se preocupar mais com os resultados, e não com os meios, voltando-se à promoção e não mais à prestação e execução de todos os serviços públicos; estes, passaram a ser realizados majoritariamente por empresas privadas, através das parcerias público privadas, agências reguladoras, entre outras hipóteses.

O Estado burocrático era fortemente criticado pela sua ineficiência. Na década de 90, no auge da crise econômica, Luiz Carlos Bresser Pereira assumiu o Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado (Mare), incumbido de realizar a Reforma Administrativa.

Segundo o texto do Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado:

A reforma do Estado deve ser entendida dentro do contexto da redefinição do papel do Estado, que deixa de ser o responsável direto pelo desenvolvimento econômico e social pela via da produção de bens e serviços, para fortalecer-se na função de promotor e regulador desse desenvolvimento [...]

O Estado reduz seu papel de executor ou prestador direto de serviços, mantendo-se entretanto no papel de regulador e provedor ou promotor destes, principalmente dos serviços sociais como educação e saúde, que são essenciais para o desenvolvimento, na medida em que envolvem investimento em capital humano; para a democracia, na medida em que promovem cidadãos; e para uma distribuição de renda mais justa, que o mercado é incapaz de garantir, dada a oferta muito superior à demanda de mão-de-obra não-especializada. Como promotor desses serviços o Estado continuará a subsidiá-los, buscando, ao mesmo tempo, o controle social direto e a participação da sociedade.

Nesta nova perspectiva, busca-se o fortalecimento das funções de regulação e de coordenação do Estado, particularmente no nível federal, e a progressiva descentralização vertical, para os níveis estadual e municipal, das funções executivas no campo da prestação de serviços sociais e de infra-estrutura (BRASIL, 1995, p.12-13).

Assim, passou a transferir a execução dos seus serviços públicos, inclusive de infraestrutura, para a iniciativa privada, incentivando-se, como descreve Gilberto Bercovici (2015, p.25-26), a chamada “comodificação”. Esta refere-se à mercantilização e privatização dos serviços públicos, bens públicos e da infraestrutura, gerando a deteriorização desta última, principalmente em virtude da “negligência em relação às áreas mais necessitadas e pela relutância ideológica em utilizar recursos públicos para recuperar ou investir em infraestrutura”.

Nessa dinâmica, os projetos de infraestrutura passaram a envolver, principalmente, a Parceria Público-Privada e a Operação Urbana Consorciada.

Contudo, surgiram alguns entraves para o desenvolvimento da infraestrutura no país. Isso porque, tais estratégias trazem consigo não apenas o interesse público, mas o interesse legítimo privado por parte de quem estará explorando a atividade, de forma que, por meio da convergência de interesses, a atividade será desenvolvida atendendo a ambos, em uma racionalidade publicista e econômica (CARVALHO, 2013, p.33). Ocorre que, nem sempre os interesses econômicos privados se alinharão aos públicos, o que faz com que a atuação sobre a estrutura seja fundamentada em diferente finalidade que aquela destacada no início desse estudo, e seus resultados não sejam de desenvolvimento conforme esperava-se na sua criação.

Estabelecendo esse diálogo entre as contratações públicas para realização de projetos de infraestrutura, Irene Nohara (2018), afirma que

Enfatizou-se muito que as parcerias gerariam economia ao Estado e que, ainda, reverteriam em inúmeros benefícios para a população, mas, o que se pode evidenciar de muitas delas foi que provocaram efeitos excludentes em termos sociais, podendo ser classificadas como infraestruturas socialmente excludentes.

Tais efeitos excludentes se agravam no contexto de urbanização de grandes cidades. Um crescimento desenfreado que sufocou as cidades tradicionais diante de um capitalismo desenvolvendo-se descontroladamente.

Ao analisar a urbanização de países como a Índia e China, David Harvey (2014, p.46) faz uma importante constatação, que também se adequa ao Brasil:

[...] essa expansão muito recente e radical do processo urbano trouxe consigo incríveis transformações no estilo de vida. A qualidade da vida urbana tornou-se uma mercadoria para os que têm dinheiro, como aconteceu com a própria cidade em um mundo no qual o consumismo, o turismo, as atividades culturais baseadas no reconhecimento, assim como o eterno recurso à economia do espetáculo, tornaram-se aspectos fundamentais da economia política urbana.

Nas cidades cresceram as desigualdades sociais, e seu território foi ocupado de acordo com os diferentes poderes aquisitivos. Os mais pobres, com menor renda, se instalaram nas regiões mais baratas, normalmente nas periferias, onde falta estrutura para uma mínima qualidade de vida urbana, enquanto aqueles com maior poder aquisitivo se instalam em regiões mais caras da cidade, mais próximos ao centro, contando com a melhor estrutura da cidade, e toda aquela que o seu dinheiro pode comprar, frequentando shopping centers e clubes particulares, por exemplo.

Neste contexto, torna-se imprescindível falar no direito à cidade, conforme a definição de Oliveira e Battaues (2016, p.82):

O direito à cidade, enquanto um direito metaindividual, sublocado à terceira dimensão dos direitos, e com amparo constitucional, é, fundamentalmente, um direito que os cidadãos têm a uma cidade hígida, a um ambiente harmônico e equilibrado e a um local que proporcione dignidade à pessoa.

Nessa linha, viabilizar o direito à cidade é também dar efetividade à dignidade do indivíduo, melhorando, assim, a qualidade de vida dos cidadãos.

Nelson Saule Júnior (2007, p.50) traz, ainda, importantes elementos do direito à cidade que devem ser destacados:

A partir desta noção com a qual foi sendo construído, o direito à cidade tem como elementos os direitos inerentes às pessoas que vivem nas cidades em ter condições dignas de vida, de exercer plenamente a cidadania e os direitos humanos (civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais), de participar da gestão da cidade, de viver num meio ambiente ecologicamente equilibrado e sustentável. Com o Estatuto da Cidade, ocorre um profundo impacto no direito à cidade, que deixa de ser um direito reconhecido somente no campo da política e passa a ser um direito reconhecido no campo jurídico. Com o Estatuto da Cidade, o direito à cidade se transforma num novo direito fundamental no direito brasileiro, integrando a categoria dos direitos coletivos e difusos.

Depreende-se destes conceitos que o direito à cidade não pertence a um único indivíduo, mas a toda sociedade, devendo ser protegido e tutelado pelo Estado. De acordo com Nelson Saule Júnior (2005), o tratamento dado pela Constituição Federal ao Direito à Cidade como um direito coletivo consistiu em uma grande inovação, visto que, tradicionalmente, buscava-se a proteção deste direito no âmbito individual:

A forma tradicional de buscar a proteção dos direitos dos habitantes das cidades nos sistemas legais traz sempre a concepção da proteção de um direito individual, de modo a prover a proteção dos direitos da pessoa humana na cidade. A concepção do direito à cidade no direito brasileiro avança, ao ser instituído com objetivos e elementos próprios, configurando-se como um novo direito humano, e, na linguagem técnica jurídica, como um direito fundamental.

Esta abordagem que foi trazida pelo texto constitucional se relaciona diretamente ao cenário do Brasil à época: passado o período de ditadura militar, a população não queria nunca mais perder os seus direitos, e criou com a Constituição os mecanismos possíveis para garantir a sua cidadania:

[...] através de canais de participação direta e indireta da sociedade civil organizada, fomentou-se o aprofundamento dos debates, em uma representação de autêntica manifestação do poder constituinte, o poder do povo.

A Constituição de 1988 foi, então, um grande marco na história do país, em que o povo reafirmava seus grandes ideais de autonomia e emancipação em uma verdadeira ruptura com as estruturas jurídicas de um regime ditatorial; simbolizava um projeto do povo, que finalmente retomava as rédeas do país (PINTO; PUGA. 2018, p.349).

Destarte, a própria Constituição Federal, em seus artigos 182 e 183, aborda o direito à cidade, ao tratar da política urbana, mostrando a sua interdisciplinaridade. Trata-se de um direito que se desenvolveu para muito além da mera infraestrutura e urbanismo, para o conjunto de aspectos urbanos, políticos, sociais e também econômicos, que fazem da cidade um ambiente de convivência harmônica e digna para todos. Com a busca pela sua concretização, se está buscando também a cidadania para os seus habitantes, com uma vida decente para todos que vivem naquele espaço, contemplando: “lazer, saúde, bem-estar, alimentação, trabalho, entre outros itens imprescindíveis à vivência social” (BATTAUS, OLIVEIRA, 2016, p.92).

Neste viés, Harvey (2014, p.30) sugere que é preciso reconstituir um tipo totalmente novo de cidade a partir do caos gerado pelo processo capitalista de urbanização e globalização. O autor é enfático ao defender a reivindicação sobre “algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização, sobre o modo como nossas cidades são feitas e refeitas”, mas mais do que isso, ele pressupõe que esse processo de reinvenção desse espaço deve ser atrelado aos mais profundos desejos coletivos para a cidade. Assim,

[...] a questão do tipo de cidade que queremos não pode ser separada da questão do tipo de pessoas que queremos ser, que tipos de relações sociais buscamos, que relações com a natureza nos satisfazem mais, que estilo de vida desejamos levar, quais são nossos valores estéticos (HARVEY, 2014, p.28).

No atual contexto, ao serem esquecidos os valores descritos por Harvey, se esqueceram também daqueles que vivem nas cidades. Pensando-se apenas no lucro, no crescimento e na urbanização, foram esquecidos os seus próprios moradores, que a cada dia mais se veem em comunidades muradas (HARVEY, 2014, p.48), espaços públicos sob vigilância constante, ou às margens destas, em constante insegurança. Nesse cenário, surge o principal problema deste estudo: onde ficam as crianças? Quais as possibilidades de se desenvolverem plenamente nestas cidades onde não se lembram que elas existem?

### 3. A Cidade e a Criança

A crescente urbanização da sociedade, descrita anteriormente, fez com que a maioria das crianças do mundo vivesse em cidades. Isso trouxe consigo um conjunto de problemas que estão associados às condições sociais de vida nos espaços urbanos, relativas ao acesso à habitação digna, salubridade, água potável, mobilidade, educação e espaços de lazer, bem como aspectos relacionados à segurança rodoviária e à proteção em face da violência social.

O crescimento das cidades marcou o aumento das desigualdades sociais como efeito da concentração capitalista da propriedade. Tais desigualdades, se exprimem na própria organização da cidade, na qual contrastam espaços urbanos, protegidos, seguros, com ambientes degradados, insalubres, desqualificados para uma vida digna (SARMENTO, 2018, p.233). O direito à cidade, então, fica prejudicado pelas restrições impostas por tais desigualdades ao acesso à cidade e ao usufruto da vida urbana.

Mayumi Souza Lima (1995, p.184) descreve esta dinâmica em sua obra ao afirmar que:

As áreas públicas privatizaram-se cada vez mais, as cidades também se estenderam para além da visualidade imediata e a sua extensão foi acompanhada não só pela especialização dos espaços, mas pela fragmentação do próprio espaço urbano, através da ocupação especulativa e segregadora do solo, que afasta e separa os moradores da cidade.

Com isso, foram planejadas e construídas cidades pesando-se apenas interesses específicos: crescimento econômico, status social, mobilidade e segurança, por exemplo; Eram os interesses da geração que detinha o poder, dos adultos, que se esqueceram que outros indivíduos com eles coexistiam, e iriam usufruir destas mesmas cidades, as crianças. Meros espectadores das mudanças, assistiram ao crescimento dos centros urbanos, e a perda do seu espaço para brincadeiras, de sua liberdade de ficar fora de casa, sem que pudessem se manifestar.

Essa dinâmica que excluía as crianças durante o crescimento das cidades refletia as narrativas que marcaram o Brasil até 1988, com a edição da Constituição Federal:

As narrativas sociais e jurídicas partiam do conceito de “menor em situação irregular”. A expressão menor – vocábulo de múltiplas acepções – guardava em si a noção de somenos importância, sinônimo de infância em perigo ou perigosa, marginalização e diminuição. A identidade do “menor” se construía – apenas e tão somente – a partir do desvio, da anomia e da necessidade de vigilância pelo Estado (PINTO; JUNQUEIRA; ANDREUCCI. 2018, p.156).

Foi apenas em 1988 que passaram a ser vistas como sujeitos de direito. Antes disso, eram apenas objetos nas mãos do Estado, dos adultos. Então porque alguém pensaria neles ao se construir os grandes centros urbanos, de trabalho e desenvolvimento do país? Ainda, porque alguém iria

cogitar ouvir o que esses indivíduos tinham a dizer sobre essas mudanças? Eram apenas objetos, que podiam, e deviam ser manipulados conforme os desejos e conveniências dos adultos.

Os espaços para as crianças se restringiram cada vez mais. A expansão das cidades, a população que crescia a cada dia, os novos meios de transporte nas ruas, os pais passaram a temer a liberdade de seus filhos nas ruas, que passariam a conviver com o desconhecido, com um espaço que claramente não era deles. Essa preocupação os fez limitar as atividades e relacionamentos ao que lhes era conhecido, nos espaços privados, escolas, clubes, e mesmo suas próprias casas. Contudo, crianças em situações financeiras desfavoráveis, sem condições de usufruir de espaços privados institucionalizados para seu uso, se depararam com a ausência de espaços adequados, à mercê da insegurança das ruas, ou da falta de estrutura nas escolas, brinquedotecas públicas, ou em suas próprias casas. Cada vez mais essas crianças se viram excluídas da sociedade, do convívio com os adultos, e com outras crianças, já que muitas vezes o que restava a elas é passar o dia em frente a uma televisão.

Nesse sentido, Mayumi Souza Lima (1995, p.200) expôs em sua obra:

[...] as áreas coletivas, públicas ou não, passaram a ser locais proibidos para as crianças, porque elas pertencem aos carros, pertencem a outros, são inseguras. De repente, nós não nos damos conta de que estamos privatizando, no mau sentido, todos os espaços coletivos e públicos, e não só transformando-os no “meu pedaço” ou no pedaço da nossa comunidade, mas transformando-os em “terra de ninguém”.

As cidades, historicamente ambientes que propiciavam experiências através das possibilidades mais diversas para os seus moradores, tanto adultos quanto crianças, que interagiam nas ruas, se encontravam em ambientes públicos, se mostram hoje locais que restringem os seus direitos, especialmente no que diz respeito ao direito à cidade, e principalmente o direito das crianças. Sobre essa dinâmica, Manuel Jacinto Sarmento (2018, p.234-236) apresenta alguns fatores responsáveis pela restrição da cidadania da infância nas cidades, são eles: domesticação, institucionalização, insularização, dualização, fragmentação e restrição da autonomia de mobilidade.

A domesticação e a institucionalização estão diretamente ligados, surgindo com a criação de espaços organizados pelos adultos para as crianças. Ou seja, percebendo-se que as crianças não mais poderiam utilizar o ambiente público, ou os ambientes dos adultos, para seus momentos de lazer, começaram a ser criados espaços unicamente com esta função, quais sejam, parques infantis, lojas de videogames, empresas de lazer, buffets infantis, áreas dedicadas às crianças dentro dos ambientes dos adultos (parquinho nos restaurantes, por exemplo), entre outros. Com isso, não se

tratam apenas de limites espaciais para crianças, mas a organização e controle destes locais por adultos acabam restringindo também a sua autonomia como um todo.

Dos dois primeiros fatores resulta o terceiro, a insularização. Trata-se da condição da vida confinada das crianças, que se locomovem através dos espaços institucionalizados, de suas casas para as escolas, e de lá para o seu local de lazer, quando existente. Deste modo, surge a dualização social do espaço, isto é, diferentes oportunidades de interação com os espaços da cidade a depender das condições financeiras das famílias, uma fragmentação que elimina as possibilidades de uma experiência verdadeiramente democrática do uso do espaço.

Por fim, destaca-se a limitação da autonomia de mobilidade, um dos fatores mais importantes de restrição, especialmente porque, de certo modo, dele resultam todos aqueles supracitados. Trata-se da automovilização das cidades, nas quais o crescimento exponencial da frota de automóveis retirou os pedestres das ruas. Essa dinâmica prejudicou justamente crianças e idosos, que, com a desumanização de ruas e avenidas, são impedidos de circular a pé, quer pelos riscos criados, quer pela inexistência de condições mínimas para a circulação e atravessamento das ruas, projetadas para a circulação de automóveis, não de indivíduos.

Francesco Tonucci (1991), idealizador da “Cidade das Crianças”, defende a inversão dessa situação, priorizando pessoas ao invés de carros, priorizando políticas públicas que retornem as cidades a espaços humanizados. Segundo Tonucci “[...] a mobilidade dos adultos aumentou muito e, paralelamente, a mobilidade das crianças reduziu-se até quase desaparecer, em grande parte por causa dos riscos introduzidos pelos automóveis dirigidos por seus pais” (2005, p.88).

Tendo em vista os perigos que a cidade impõe sobre as crianças, os adultos passaram a planejar espaços especializados para que seus filhos ficassem seguros (*institucionalização*), atendendo aos estereótipos do que entendiam por infância. Entretanto, não se revelam como lugares que atendem aos interesses únicos da infância, não desenvolvem as suas capacidades de criatividade, invenção, movimento e aventura, característicos dessa fase única da vida (*domesticação*).

Isso porque, propõem um brincar guiado pelo adulto, pelas atividades e brinquedos específicos que apresenta para a criança, deixando de estimular habilidades e experiências essenciais para a sua vida presente e futura. É através das experiências da infância que a criança descobre o mundo e descobre a si, tendo fundamental importância para a sua personalidade, bem como para a construção da base de seu conhecimento e aprendizagem, que englobando não apenas a inteligência, mas também a afetividade e socialização, que vão muito além do aprendizado que será

útil apenas em uma sala de aula. São incorporados os principais valores, morais, e conceitos, que poderão guiar decisões e comportamentos por toda a sua vida.

E é deixando o espaço restrito da sua família, da sua casa, que isso se verifica. É quando a criança começa a se relacionar com outros indivíduos que ela descobre como se comunicar, como agir em sociedade e, mais importante ainda, descobre e conhece a si mesma. Aprende a pensar por si própria, como um ser único, e não uma extensão da mãe e do pai, começa a formar a sua identidade, ao se reconhecer nos colegas e outros adultos, e ao descobrir suas diferenças.

A criança se conhece e se forma no contato com o mundo, sendo imprescindível o espaço público como lugar de troca e desenvolvimento. A cidade, principalmente em seus espaços livres públicos, se torna um local de vivência e aprendizado, pois são nesses locais que oportunidades e elementos desconhecidos aparecem, fazendo com que as crianças lidem com novas situações, e criem um repertório social. Do mesmo modo, surge também o contato com outras crianças nesse ambiente, possibilitando o encontro, a convivência, a troca e o estabelecimento de relações. Desse modo, as crianças podem socializar, aprendem a se comunicar e se transformam com base na convivência com o coletivo (VICENTE, 2017, p.510-523 e SARMENTO, 2018, p. 237).

Entretanto, as cidades já não representam um ambiente favorável à socialização das crianças, e os locais destinados a elas são criados por adultos e pensados nos adultos, que são, e que desejam que as crianças sejam. Entretanto, observa-se a concepção de Rousseau (1995, p.6):

Não se conhece a infância: com as falsas ideias que dela temos, quanto mais longe vamos mais nos extraviamos. Os mais sábios apegam-se ao que importa que saibam os homens, sem considerar que as crianças se acham em estado de aprender. Eles procuram sempre o homem na criança, sem pensar no que esta é, antes de ser homem.

São diversas as dinâmicas que prejudicam a relação da criança com o espaço nas cidades, felizmente, essa situação não é imutável. Contudo, se não se conhece a infância, apenas quem a vive é capaz de opinar e identificar mudanças específicas necessárias para a alteração de tais dinâmicas, devendo ser ouvidos. Veja-se Sarmento (2018, p.239):

Se as cidades, na sua organização espacial contemporânea, constroem a vida das crianças, elas possuem, como aglomerado humano historicamente construído, potencialidades para que nelas se afirme o “direito à cidade”. Para as crianças, o direito à cidade é a condição da sua própria cidadania, que não constitui uma proclamação jurídica nem é um estatuto outorgado. É, outrossim, algo que decorre diretamente de políticas públicas para a infância e para a cidade que garantam a participação de crianças e de adultos na edificação do território urbano, segundo lógicas de inclusão e sustentabilidade.

Apesar de raras as oportunidades de participação das crianças nas discussões de políticas públicas de seu interesse, esta é assegurada pelo artigo 12 da Convenção sobre os Direitos da Criança, aprovada pela Organização das Nações Unidas (ONU), em 1989, e pelo artigo 4º, inciso II do Marco Legal da Primeira Infância, lei de 2016, que complementa o Estatuto da Criança e do Adolescente, pensando a criança em sua fase única de desenvolvimento:

Art. 4º As políticas públicas voltadas ao atendimento dos direitos da criança na primeira infância serão elaboradas e executadas de forma a:

II - incluir a participação da criança na definição das ações que lhe digam respeito, em conformidade com suas características etárias e de desenvolvimento.

Embora a participação das crianças na formulação de políticas públicas seja garantido pela legislação brasileira, é um direito pouco efetivado pela sociedade brasileira, e ainda pouco conhecido. No que diz respeito à estrutura das cidades, essa participação é fundamental, para que as crianças se reconheçam e identifiquem espaços próprios ao seu usufruto, se desenvolvam na sua individualidade, de forma livre e, mais ainda, para que se reconheçam como pertencentes à sua cidade.

Ouvir as crianças nas decisões políticas da cidade é trata-las como a todos os cidadãos que participam de uma comunidade, têm os seus direitos previstos, devendo ser garantidos. Ana Claudia Torezan Andreucci e Michelle Asato Junqueira (2017, p.295-300) ressaltam que:

Indispensável é o resgate da cidadania e da res pública, pois o sentimento de possuir a coisa pública identifica o cidadão e o faz coeso em seus direitos e em sua essência cidadã. A existência cidadã está condicionada ao sentimento de possuir e dominar a esfera pública. Nesse contexto, o direito à manifestação, à informação e à comunicação se faz presente, e representa o liame necessário para o desenvolvimento de um espírito de cidadania e pertencimento.

[...]

Ressalta-se que crianças e adolescentes não podem ser meros expectadores, pois na medida em que compreendem sua importância como sujeitos de direito, desde a tenra infância, passam a internalizar os valores da participação, da cidadania e do pertencimento a uma sociedade.

Aqui não restam dúvidas da importância de se reestruturar os grandes centros urbanos, para reinserir as crianças na vida pública, bem como da necessidade de sua participação na discussão das políticas que tornarão isso possível. É um cenário inovador, que demandará muito, mas que não é impossível.

Neste sentido, importante ressaltar alguns projetos, de caráter nacional e internacional, que vêm efetivando tais direitos, dando visibilidade e promovendo a participação das crianças, especialmente quanto ao direito à cidade.

No âmbito internacional, são diversas as discussões que objetivam a retomada das relações das crianças com os centros urbanos, tais como: Associação Internacional de Cidades Educadoras (iniciou-se em 1990 em Barcelona, quando um grupo de cidades pactuou o objetivo comum de trabalhar em prol da melhoria na qualidade de vida de seus habitantes; atualmente existe também no Brasil por iniciativa da Associação Cidade Escola Aprendiz), Cidade das Crianças (criação de Francesco Tonucci, na Itália, que visa a transformação das cidades a partir do olhar as crianças que nela habitam; consolidou estratégias para que fossem estabelecidas uma Cidade das Crianças também na Argentina e Espanha), e o Safe Routes to School (criado em Nova York em 1997, e em âmbito federal em 2005, é um movimento que objetiva a segurança e facilidade para que as crianças se locomovam a pé ou de bicicleta para as escolas).

No Brasil, o Instituto Alana é uma das principais organizações sem fins lucrativos que atuam em prol dos direitos das crianças. Criado em 2002 (oficialmente, pois começou a existir em 1994 como um trabalho comunitário na Zona Leste de São Paulo), possui hoje diversos projetos, através dos quais defende-se a efetivação dos direitos das crianças, inclusive o seu direito à voz. Apesar de não estar diretamente ligado à reestruturação das cidades, cabe citar o seu projeto Criativos da Escola<sup>4</sup>, que encoraja e premia crianças e adolescentes que transformarem as suas realidades através de projetos, apoiados por seus professores, que estejam revolucionando escolas, alunos, e suas comunidades. Outro importante projeto de atuação do Instituto Alana foi o seu projeto matriz. Criado há 20 anos no Jardim Pantanal, o Espaço Alana é um espaço de convivência comunitária, que visa fomentar o desenvolvimento local, promovendo acesso à cultura, educação, a espaços de brincadeiras e atividades lúdicas e livres, e de forte articulação comunitária, estimulando o voluntariado e eventos de fortalecimento comunitário.

Também no Brasil, o programa ImaginaC atua na relação criança e cidade. Fundado após uma transformação do instituto CriaCidade e seu Projeto Criança Fala (que existiam desde 2013),

O ImaginaC é um programa lúdico que busca, por meio de uma plataforma e um conjunto de ferramentas, criar um grande movimento mundial de conexão com a criança e a cidade para construir um mundo melhor, com a ajuda de aplicativos de celular, jogos para as escolas e famílias, programas de intercâmbio familiar e de cidades, além de uma agenda de comunicação positiva e de diálogo com o poder público.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> O site do Instituto destaca que “A iniciativa faz parte do Design for Change, movimento global que surgiu na Índia e está presente em 65 países, inspirando mais de 2,2 milhões de crianças e jovens ao redor do mundo.” Para consultar: [www.criativosdaescola.com.br](http://www.criativosdaescola.com.br) e <https://www.dfcworld.com/SITE>

<sup>5</sup> Site institucional do programa. Disponível em: <https://imaginac.vc/quem-somos/>.

O Projeto Criança Fala, realizado no bairro do Glicério em São Paulo, teve como “finalidade incluir as vozes e olhares de crianças na elaboração e execução de políticas públicas, projetos arquitetônicos, projetos políticos pedagógicos e gestão de espaços e equipamentos”. Uma das atividades do Projeto consistia em escutar e registrar o olhar da criança, sem induções ou limitações, produzir um relatório com sugestões de como transformar os espaços com os recursos disponíveis no local. Foram diversas atuações do Projeto no bairro, como o projeto e construção de uma praça, atuação em quatro escolas, reforma de seis habitações coletivas, e diversas ações pontuais, com o objetivo de reduzir a violência e violação dos direitos das crianças. De acordo com os detalhes do projeto, disponíveis no site do Instituto para o Desenvolvimento do Investimento Social (2017): “Entre os impactos do projeto, o maior destaque é que 85% das crianças sentem que fizeram algo que melhorou o bairro. Elas também passaram a ser mais consideradas: 74% dos profissionais afirmaram levar a opinião infantil mais a sério”.

Atualmente são inúmeras as iniciativas, em menor e maior escala, que visam melhorar a cidade para todos, incluindo as crianças nas propostas e resultados. Mostra-se que as crianças tem sim muito a dizer sobre o mundo em que vivem, e que são capazes de opinar e sugerir formas de melhorar o seu entorno. E é através desta escuta que se confirma a condição de cidadã da criança, podendo participar das decisões políticas de sua comunidade:

Nos tempos contemporâneos a criança não é mais objeto. Transmutou-se a partir de 1988 como sujeito de direito, em especial, a partir de 2016, como sujeito de direito político, o que consiste em dizer que seu papel na sociedade está focado no protagonismo, no direito à participação nos processos que lhe dizem respeito. Urge a criação de uma rede profícua de debates para que o direito à voz seja implementado a partir das reais necessidades dos infantes [...]. A visão adultocêntrica pautada na compreensão interpretativa dos adultos de que são os tradutores do “quereres” infantis deve ser abandonada por completo para que o exercício da cidadania infanto-juvenil seja reconhecido de maneira plena (PINTO; JUNQUEIRA; ANDREUCCI, 2018, p. 170).

Entretanto, no campo das políticas públicas ainda é muito difícil que sequer se cogite ouvir as crianças na tomada de decisões, mas esse cenário tem que mudar. Destarte, essencial destacar o seguinte trecho de Gilberto Bercovici (2015. p.26):

Cada sociedade projeta em seu imaginário o que pretende ou idealiza como seu futuro e qualquer projeto sobre infraestrutura é, em parte, condicionado por esse imaginário. Quando planejamos ou refletimos sobre a infraestrutura, estamos planejando e refletindo sobre nós mesmos e nosso projeto nacional no futuro.

E é através dessa compreensão, de que mundo a sociedade espera para o futuro, que deve-se pensar a infraestrutura das cidades. Incluir esses indivíduos em pauta, garantindo uma cidade na

qual a criança cresça pertencendo, e não trancada em seus apartamentos, clubes, ou na falta de segurança das ruas, é acreditar em uma cidade cidadã, que acolhe a todos os seus moradores. E isso só poderá ser de fato alcançado através da participação ativa da criança na sua cidade, podendo opinar e expressar as suas necessidades e desejos para o espaço em que vivem.

## CONCLUSÃO

As infraestruturas são não apenas obras do Estado para garantia das necessidades básicas da população, são decisões políticas, inseridas nas estratégias para promoção do desenvolvimento econômico e social de um país.

Nesse sentido, observa-se que a falta de infraestruturas adequadas dentro de uma sociedade tem diversas consequências, vistas no processo de urbanização acelerado das grandes cidades. Dentre elas, estão o aumento das desigualdades, a segregação e a exclusão social, não apenas decorrentes de diferentes condições econômicas, mas que ocorrem meramente por se tratarem de indivíduos que não foram sequer considerados quando da criação das cidades. São os deficientes físicos, idosos e crianças, estes últimos tratados especificamente neste estudo.

As crianças se deparam com uma cidade criada pelos os adultos e pensada unicamente nas suas necessidades. Não se ponderou o espaço que a criança teria dentro da cidade, sendo sempre deixada de lado nas políticas públicas e investimentos para a sua inserção no ambiente público. Deste modo, famílias com melhores condições econômicas investem em espaços privados para seus filhos, creches, parques privados, clubes, shopping centers, e as famílias com menores condições deixam seus filhos em casa, ou à mercê da pouca estrutura que existe perto de suas casas, estando sujeitos à diferentes situações de risco que as primeiras não estariam. Surge, com isso, a domesticação. As suas atividades, os seus espaços, toda a estrutura urbana, configurados e organizados por adultos, fazem com que também exerçam controle sobre os comportamentos e interações das crianças, limitando a sua tão necessária autonomia e, assim, a sua própria identidade.

As cidades precisam ser pensadas para todos os seus indivíduos, concebendo-se infraestruturas que incluam as crianças na vida em sociedade, para que desenvolvam sua autopercepção e percepção do mundo, incorporando valores e morais que guiarão suas decisões e comportamentos por toda a vida. É na relação da criança com o ambiente em que vive que esse desenvolvimento pode se dar de forma plena, quando se encontra com seus iguais, com adultos, e com o próprio espaço, surgindo novas possibilidades de afetividade e socialização que espaços programados pelos adultos não permitiriam.

Essa nova perspectiva não apenas é essencial, como completamente viável. Seguindo os conceitos trazidos por Harvey, de reconstrução da cidade atrelada aos desejos coletivos, não somente do espaço em que se quer viver, mas do tipo de pessoas, valores e relações sociais que se busca, surgiram diversas experiências mundo afora, visando a retomada das relações das crianças com os centros urbanos. São iniciativas que integram diferentes países, Itália, Argentina, Espanha, e por vezes até o Brasil, e que trazem ações pontuais capazes de mudar as cidades que se dispõem a incluir todos os seus cidadãos. Na vida urbana, sim, mas também em seu planejamento e propostas transformadoras.

Deste modo, chega-se à principal conclusão deste estudo, a criação de novos espaços para as crianças pelos adultos não é ideal, tampouco suficiente, é preciso que a sociedade inclua esses indivíduos nas discussões e na formulação de políticas que influenciam diretamente a sua vida. Somente a criança identifica os seus entraves para chegar à sua escola a pé, somente ela sabe as suas mais simples necessidades, que podem mudar toda a sua relação com o mundo em que vive. É preciso, então, dar voz a essas crianças, para que percebam e conheçam o território em que vivem, e saibam que tem direitos nessa cidade, e que pertencem a ela tanto quanto os adultos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALANA. **Criativos da Escola**. Disponível em: <https://alana.org.br/project/criativos-da-escola/>. Acesso em: 20 abr. 2019.

ALANA. **Espaço Alana**. Disponível em: <https://alana.org.br/project/espaco-alana/>. Acesso em: 20 abr. 2019.

ANDREUCCI, Ana Claudia Pompeu Torezan; JUNQUEIRA, Michelle Asato. Crianças visíveis e direito à voz como direito humano fundamental: contributos jurídicos-sociais do marco legal da primeira infância para o desenho das políticas públicas participativas no Brasil. **Cadernos de Direito Atual**, v. 7, p. 289-303, 2017.

BATTAUS, Danila M. de Alencar; OLIVEIRA, Emerson Ademir B de. O Direito à Cidade: Urbanização Excludente e a Política Urbana Brasileira. **Lua Nova**, núm. 97, jan-abril, 2016, p. 81-107.

BERCOVICI, Gilberto. Infraestrutura e desenvolvimento. In: BERCOVICI, Gilberto; VALIM, Rafael. (Coord). **Elementos de Direito da Infraestrutura**. São Paulo: Editora Contracorrente, 2015. p. 17-26.

BRASIL. **Lei nº 13.257, de 8 de março de 2016**. Dispõe sobre as políticas públicas para a primeira infância e altera a Lei no 8.069, de 13 de julho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente), o Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, a Lei no 11.770, de 9 de setembro de 2008, e a Lei no 12.662, de 5 de junho de 2012. Brasília, 2016.

BRASIL, Presidência da República. **Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado**. Brasília, 1995.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Crise econômica e reforma do estado no Brasil: para uma nova interpretação da América Latina**. São Paulo: Ed. 34, 1996.

CALDERÓN, César; SERVÉN, Luis. **The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution**. Policy Research Working. Paper n.3400. World Bank, Washington, D.C. Set.2004. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/14136>. Acesso em: 05 nov. 2018

CARVALHO, André Castro. **Infraestrutura sob uma perspectiva pública: instrumentos para o seu desenvolvimento**. 2013. 608 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em Direito Econômico e Financeiro, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2133/tde-27112013-152626/es.php>. Acesso em: 05 nov. 2018

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IMAGINAC. **Quem Somos: Imagina um movimento de conexão com a criança e a cidade**. Disponível em: <https://imaginac.vc/quem-somos/>. Acesso em: 20 abr. 2019.

INSTITUTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO INVESTIMENTO SOCIAL. **Criacidade: Detalhes do Projeto**. 2017. Disponível em: <https://www.idis.org.br/portfolio-item/criacidade>. Acesso em: 20 abr. 2019

LIMA, Mayumi Souza. **Arquitetura e Educação**. São Paulo: Studio Nobel, 1995.

NOHARA, Irene Patrícia. Aspectos gerais de concessões de serviços públicos e parcerias público-privadas: contratação pública e infraestrutura. In: BERCOVICI, Gilberto; VALIM, Rafael. (Coord). **Elementos de Direito da Infraestrutura**. São Paulo: Editora Contracorrente, 2015. p. 89-114.

NOHARA, Irene Patrícia. **Infraestruturas excludentes**. Disponível em: [https://portaldisparada.com.br/economia-e-subdesenvolvimento/infraestruturas-excludentes/#\\_ftnref4](https://portaldisparada.com.br/economia-e-subdesenvolvimento/infraestruturas-excludentes/#_ftnref4). Acesso em: 05 nov. 2018

PINTO, Felipe Chiarello de Souza; JUNQUEIRA, Michelle Asato; ANDREUCCI, Ana Claudia P. Torezan. O Papel Inspirador da Declaração Universal dos Direitos Humanos na Construção Histórica dos Direitos das Crianças e Adolescentes. In: ARRUDA, Eloisa de Sousa; PEREIRA, Flavio de Leão Bastos (Org.). **70 Anos da Declaração Universal dos Direitos Humanos**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2018. p. 152-172.

PINTO, Felipe Chiarello de Souza; PUGA, Bruna Azzari. Poder Constituinte: Manifestações e Limitações à Vontade Política do Povo. In: RODAS, João Grandino; ATTÍE JUNIOR, Alfredo (Orgs.). **Trinta Anos da Constituição Federal: Retrospectiva, Avanços e Desafios – Livro 1**. São Paulo: 1.a ed., 2018. p. 339-361.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Emílio ou da Educação**. Tradução Sérgio Milliet. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SARMENTO, Manuel Jacinto. Infância e cidade: restrições e possibilidades. **Educação**, Porto Alegre, v. 41, n. 2, p.232-240, 17 set. 2018. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/faced/article/view/31317>. Acesso em: 10 nov. 2018.

SAULE JÚNIOR, Nelson. A relevância do direito à cidade na construção de cidades justas, democráticas e sustentáveis. *In*: SAULE JÚNIOR, Nelson (org.) **Direito urbanístico: vias jurídicas das políticas urbanas**. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris, 2007. p.27-65.

SAULE JUNIOR, Nelson. **Novas Perspectivas do Direito Urbanístico Brasileiro. Ordenamento Constitucional da Política Urbana. Aplicação e Eficácia do Plano Diretor**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1997.

SAULE JUNIOR, Nelson. O Direito à Cidade como paradigma da governança urbana democrática. **Instituto Pólis**. Publicado em: 30 mar. 2005. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/750/750.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2019

TONUCCI, Francesco. **La ciudad de los niños: un modo nuevo de pensar la ciudad**. Madrid: Fund. German Sanchez Ruiperez, 1991.

TONUCCI, Francesco. **Quando as Crianças Dizem: agora chega!** Porto Alegre: Artmed, 2005.

UJIE, Nájela Tavares. O lúdico como direito e manifestação cultural da infância: apontamentos e interlocuções. *In*: PELOSO, F. C.; SILVA, S. S. de C. (Org.). **Infância e inclusão social: cenas da experiência humana**. Curitiba: Ithala, 2014, p. 81-110.

VICENTE, Paula Martins. O Espaço da Criança: Protagonismo Infantil para a Construção do Espaço Público. *In*: NASCIMENTO, Maria Letícia; DOBBI, Marcia Aparecida. **Infâncias sul-americanas: crianças nas cidades, políticas e participação**. São Paulo: FEUSP, 2017, p.510-523.

Trabalho enviado em 06 de maio de 2019

Aceito em 02 de fevereiro de 2020