

URBANISMO E O FUTURO DAS CIDADES: PLANEJAMENTO INTELIGENTE E IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS

PROJETO DE APLICAÇÃO | PÓSPUCPRDIGITAL

PERÍODO DE ELABORAÇÃO: 10/02/2026 a 10/03/2026



INTERVENÇÃO URBANA

CAMPO BELO – SÃO PAULO/SP

Por Luciana Regina Silva Rodrigues
Arquiteta Urbanista, moradora no bairro

VISÃO DO PROJETO

Criar **Ambientes Coletivos** que favoreçam a **Prosperidade Ecosistêmica**

Em consonância com a Agenda 2030 da ONU

VALORES DO PROJETO

Em diálogo com a Psicologia Ambiental



IDENTIDADE

Proposta inspirada na
DIVERSIDADE SOCIOAMBIENTAL

A atenção está nos **valores simbólicos e vínculos afetivos** entre espacialidades, seres e elementos, onde a aprendizagem tende a se manifestar na **convivência e trocas de experiências entre diferentes grupos sociais e ambientes variados** quando a atmosfera é acolhedora.

Conceitos-chaves: *afetividade ao lugar, envolvimento da comunidade, cidadãos como agentes transformadores da cidade*

DISCIPLINAS CONTRIBUENTES:

Governança: desigualdade e insurgência urbana com Nabil Bonduki e Paulo Nascimento Neto;
Escalas de planejamento com Fernando Viegas e Juliano Geraldí



CONECTIVIDADE

Proposta inspirada na
ESCALA HUMANA

O cuidado está na **percepção e no envolvimento do pedestre**, do observador, do usuário com o ambiente, assim como nos estímulos às **interações espontâneas** com o meio, seres e elementos em seus **processos contínuos de desenvolvimento humano e sistêmico**.

Conceitos-chaves: *transições ecológicas, docilidade ambiental, convivência social como potencialidade humana*

DISCIPLINAS CONTRIBUENTES:

Mobilidade Urbana: planejamento com Sérgio Avelleda e Gustavo Taniguchi;
Mobilidade Urbana: projetos com Jeff Speck e Mayara Bormann Azzulin



DINÂMICA URBANA

Proposta inspirada no
URBANISMO REGENERATIVO

O **respeito ao meio ambiente e a compreensão a recursos, anseios e necessidades locais** tende a favorecer maior qualidade de vida em harmonia com o **desenvolvimento ecosistêmico**, fomentando uma **continuidade de oportunidades**.

Conceitos-chaves: *desenho urbano sustentável, desenvolvimento humano, urbanismo como organismo vivo*

DISCIPLINAS CONTRIBUENTES:

Questões Ambientais e seus Impactos nas Cidades com Jean Ometto e Luciene Pimentel da Silva; **Urbanismo Regenerativo** com Marcelo Willer e Marlos Hardt.

CAMPO BELO

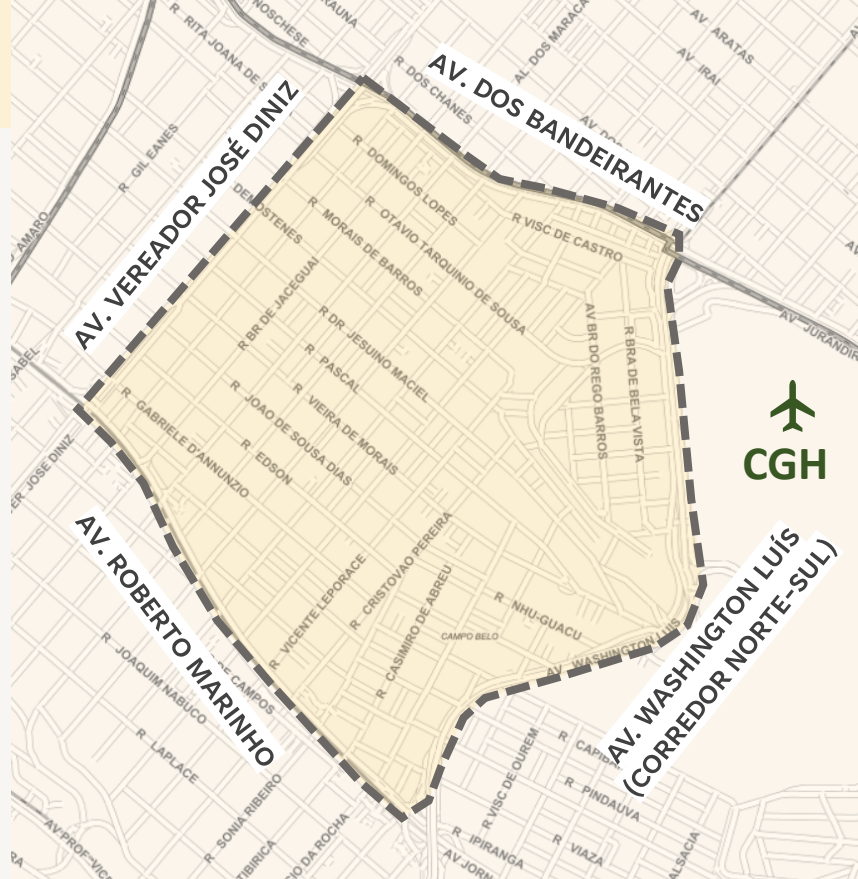
BAIRRO DA ZONA SUL
SÃO PAULO | SP | BRASIL

IDENTIDADE URBANA E HISTÓRIA¹

- **Bairro da Zona Sul** na cidade de São Paulo (capital do Estado de São Paulo, região Sudeste do Brasil) com cerca de **71.000 habitantes** (estimativa municipal de 2022), situado no **Distrito do Campo Belo** e na **Subprefeitura de Santo Amaro**.
- Antiga área rural e de chácaras, urbanizada ao longo do século XX. **Verticalização** desde os anos 1970 voltadas para **classe média-alta e alta**.
- Crescimento de **comunidades com moradias precárias** concentradas **junto à Av. Roberto Marinho** (regiões contempladas pela Operação Urbana Água Espreada).
- Bairro vizinho ao **Aeroporto de Congonhas**, consolidando articulações urbanas importantes com a futura **Estação Congonhas Linha 17-Ouro**.
- Possui o **Parque Linear Invernada**, inaugurado em 2012 com cerca de 4.500m², porém permanece **fechado desde a pandemia**, em 2020.

IDENTIDADE E VIDA COMUNITÁRIA

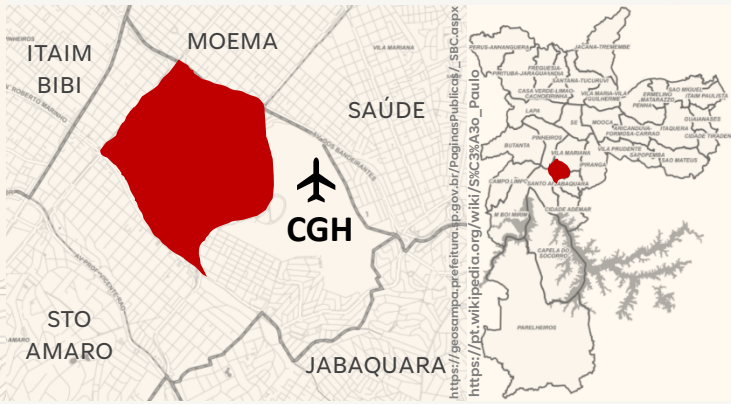
- **Ambiente residencial tranquilo**
- Vias largas, **ruas arborizadas**, porém com **calçadas estreitas**: conflito de área de passeio com os canteiros (raízes volumosas e/ou vegetações inadequadas)
- **Gastronomia** variada, bares e restaurantes pequenos, concentrados em **núcleo do bairro**
- **Poucos espaços públicos de convívio** (praças e parques) **e/ou espaços culturais**
- **Vida social discreta** em eventos de bairro, voltado ao convívio local
- **Ausência de Identidade** consolidada e **falta de articulações socioambientais** internas ao bairro
- **Conflitos de interesses sociais** com desigualdade territorial (áreas com **favelas** e interesse imobiliário para **população de alta renda**)



https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx
Principais vias de acesso | Bairro Campo Belo



https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Paulo
Cidade de São Paulo em São Paulo



https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx
Área em Estudo | Bairro Campo Belo | Distrito Campo Belo



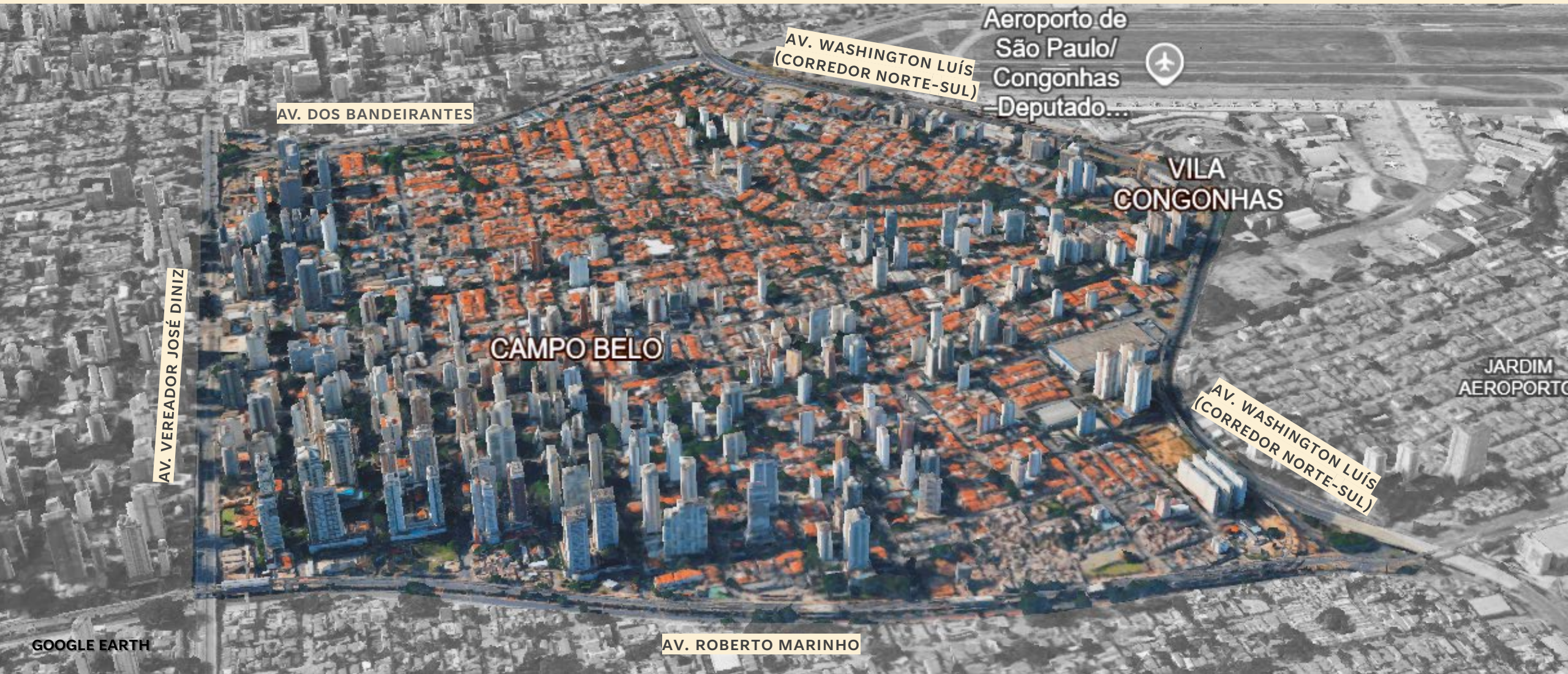
<https://mac.com.br/blog/bairro/bairro-campo-belo/>
Futura Estação Vereador José Diniz Linha 17-Ouro (altura da Av. Vereador José Diniz) | Áreas de especulação imobiliária



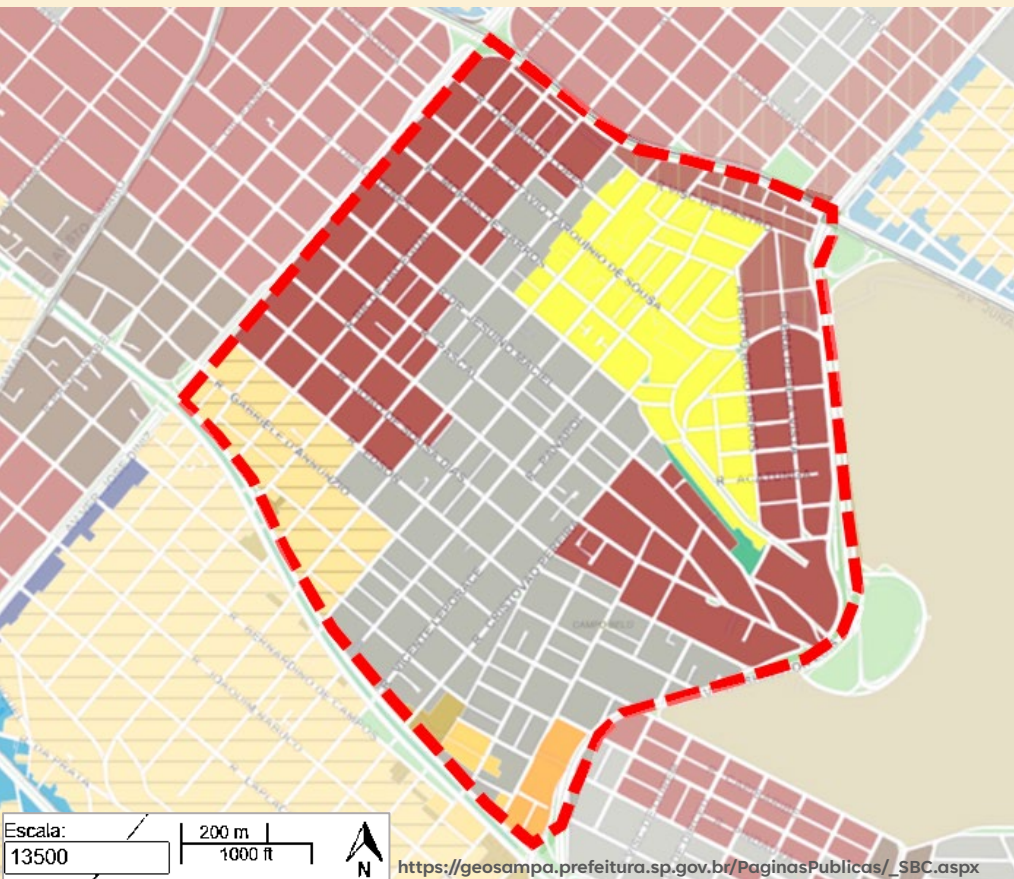
<https://agenciamural.org.br/distrito-de-classe-media-campo-belo-e-o-pior-de-sp-em-indicadores-sociais/>
Futura Estação Brooklin Paulista Linha 17-Ouro (altura da Av. Washington Luís) | Zonas de Interesse Social

¹ [https://pt.wikipedia.org/wiki/Campo_Belo_\(distrito_de_S%C3%A3o_Paulo\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Campo_Belo_(distrito_de_S%C3%A3o_Paulo))

ÁREA EM ESTUDO



CARACTERÍSTICAS LOCAIS



PERÍMETROS DAS ZONAS - Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo

	ÁREA EM ESTUDO		ZPR (Zona Predominantemente Residencial)
	ZEIS-1 (Zonas Especiais de Interesse Social 1)		ZM (Zona Mista)
	ZEIS-2 (Zonas Especiais de Interesse Social 2)		ZEPAM (Zona Especial de Proteção Ambiental)
	ZEIS-3 (Zonas Especiais de Interesse Social 3)		ZEUS (Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana)
	ZER-1 (Zona Exclusivamente Residencial 1)		ZEUP (Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Previsto)

ZONEAMENTO E PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO (PDE-SP)

Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 16.402/2016 e alterações posteriores): grande parte do bairro Campo Belo passou a ser classificada como **Zona Mista e Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana**, permitindo uso residencial + comercial e maior altura construtiva em aglomerados de quadras periféricas.

Diretrizes do PDE aplicáveis (Lei nº 16.050/2014 e alterações posteriores): **Função social da cidade:** equilíbrio entre habitação, serviços, trabalho e lazer. **Direito ao meio ambiente equilibrado:** preservação de espaços verdes e arborização urbana. **Mobilidade sustentável:** incentivo à caminhada, ciclomobilidade e transporte público.

CARACTERÍSTICAS ECONÔMICAS

Mercado imobiliário e economia local: região de alto padrão com elevado custo imobiliário e forte demanda por moradia de classe média alta. Há, também, áreas com favelas, caracterizando conflitos de interesses sociais e desigualdade territorial.

Mercado local de serviços ativos voltado para classe média alta (restaurantes, bares, padarias, academias, consultórios), além de comércio de bairro. A maior parte das grandes lojas e centros comerciais estão nos bairros adjacentes, Brooklin e Moema.

Impacto de transporte e economia: O bairro é beneficiado pela **Estação Campo Belo (Linha 5-Lilás do Metrô)**, conectando a região com outras áreas da cidade e atraindo comércio e serviços. Futuras conexões com a **Linha 17-Ouro**, também tendem a impactar a dinâmica econômica do bairro.

INFRAESTRUTURA E TECNOLOGIA

Mobilidade: Estrutura de transporte bastante consolidada com Metrô **Linha 5-Lilás** (Estação Campo Belo); Proximidade com vias expressas: **Avenida dos Bandeirantes, Washington Luís, Vereador José Diniz e Roberto Marinho** (acesso à Marginal Pinheiros); Futuras conexões com a **Linha 17-Ouro** aprimoram a integração com o restante do sistema metroferroviário, além da **integração com o Aeroporto de Congonhas**.

Tecnologia urbana: O bairro possui ampla cobertura de telecomunicações, iluminação urbana estruturada e acesso digital comparável aos padrões de bairros consolidados de São Paulo, porém **pouca oferta de Wi-fi livre**.

CARACTERÍSTICAS SOCIOAMBIENTAIS

Meio ambiente urbano: Ruas arborizadas e algumas praças residuais permitem percepções agradáveis do bairro, porém há **poucas grandes áreas verdes públicas dentro dos limites do bairro** (a maior parte das áreas verdes está em bairros vizinhos). A proximidade com o **Aeroporto de Congonhas influencia microclimas locais e não favorece ampliação de vegetação contínua** no entorno imediato.

Ciclomobilidade e espaço público: Há carência de **ciclovias e percursos seguros para pedestres e bicicletas**, prejudicando a mobilidade ativa. Os Espaços Públicos existentes assumem funções de circulação e/ou de lazer de pequeno porte, sinalizando déficit de **áreas maiores para convivência social em meio à natureza** (como parques maiores e/ou integrados).

ZONAS ESPECIAIS DE PRESERVAÇÃO CULTURAL (ZEPEC)



Google Maps – Foto por Residências Vilanova Artigas



Google Maps – Foto por JetCorp Imóveis Comerciais

RESIDÊNCIA VILANOVA ARTIGAS
R. Barão de Jaceguai, 1151

CASA-ATELIÊ TOMIE OHTAKE
R. Antônio de Macedo Soares, 1800

OUTROS PONTOS DE INTERESSES SOCIOCULTURAIS



Google Maps – Foto por Tiago Cardoso

1. PARQUE LINEAR INVERNADA
Tv. Ubirassanga, 50

2. MEMORIAL 17 DE JULHO
R. Baronesa de Bela Vista, 203



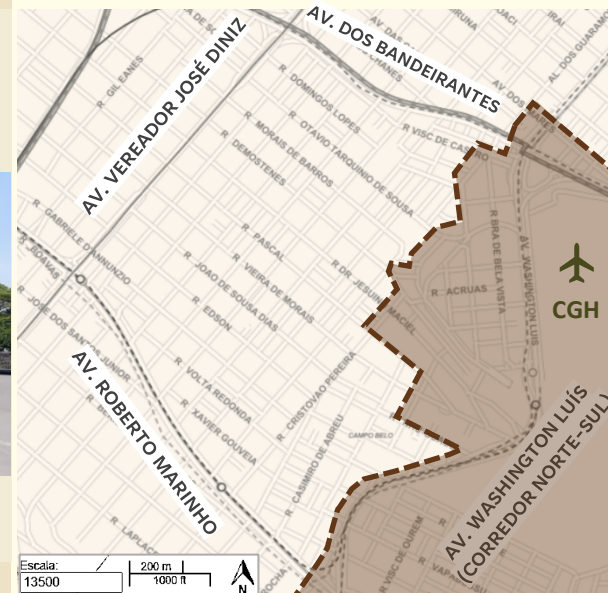
Google Maps – Foto por Luciano Ferraz

3. CASA DE METAL - ESPAÇO CULTURAL
R. Antônio Comparato, 218



<https://saopaulosecreto.com/casa-de-metal-sao-paulo/>

PERÍMETRO DE AÇÃO – AEROPORTO (ID 66)



[DIRETRIZES]

- “Fortalecer o Aeroporto e seus arredores como centralidade urbana, econômica e geradora de empregos; (...)”
- Conciliar os conflitos de uso existentes entre as atividades aeroportuárias e as áreas residenciais;
- Requalificar os espaços públicos por meio de alargamento de calçadas, com pavimentação padronizada (drenante, quando possível) e atendimento à acessibilidade universal, implementação de mobiliário urbano, arborização, iluminação pública e fiação subterrânea nas principais vias e localidades do perímetro;
- Qualificar o Córrego da Invernada (cuja nascente encontra-se sob o Aeroporto) e seu Parque Linear, o Memorial 17 de Julho e a conexão entre ambos. Inserir-los, junto ao Parque do Chuvisco, no sistema de espaços públicos de áreas verdes, de lazer e de esportes, por meio de caminhos verdes, tirando partido da proximidade destas áreas com o Aeroporto; (...)”

Escala: 1:3500
200 m / 1000 ft

FONTE: Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras SANTO AMARO

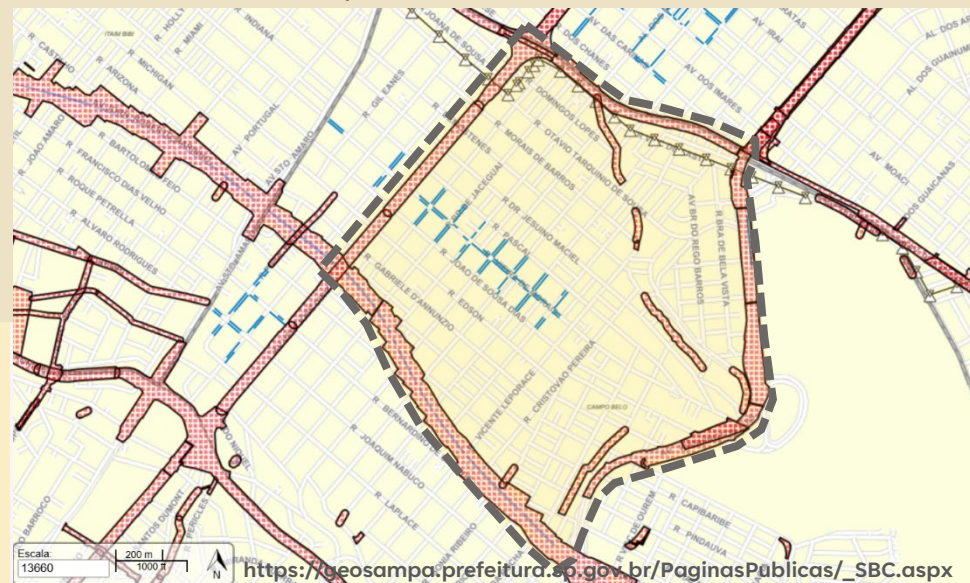
MAPA TRANSPORTE REDE CICLOVIÁRIA



- Área em estudo ———
- Rede de Energia
- Estacionamento Zona Azul
- Lei de Melhoramento viário

- Ciclovias/Ciclofaixas operacionais
- Trechos em implantação ou projetados
- Bicletário e Paraciclo

MAPA SISTEMA VIÁRIO E INFRAESTRUTURA URBANA REDE DE ENERGIA, LEI DE MELHORAMENTO VIÁRIO, ESTACIONAMENTO ZONA AZUL



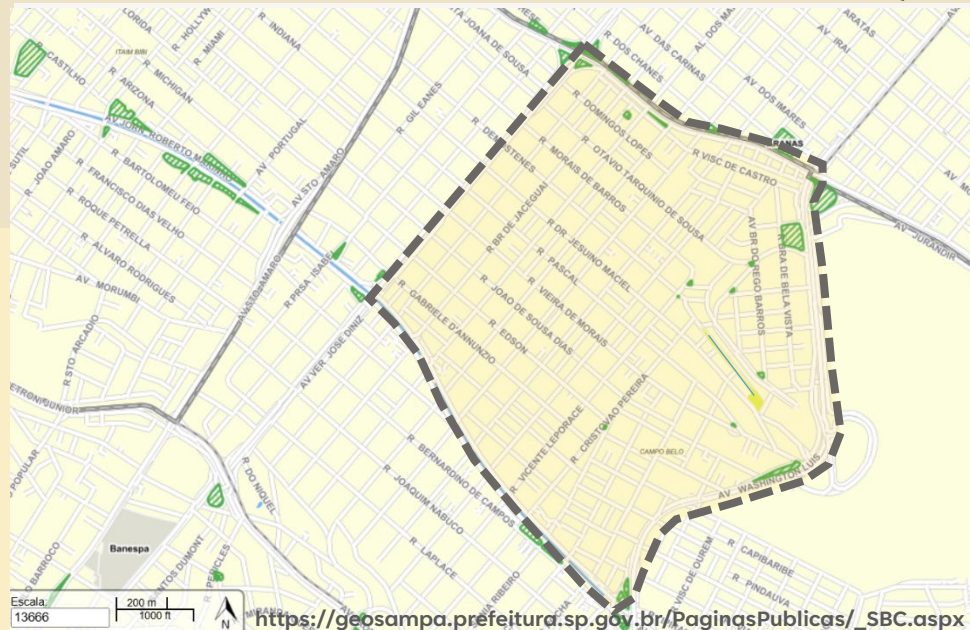
MAPA TRANSPORTE ÔNIBUS E METRÔ



MAPA VERDE / RECURSOS NATURAIS | PARQUES E UNIDADES DE CONSERVAÇÃO PRAÇAS E LARGOS | PARQUES E UNID. DE CONSERVAÇÃO

- Córrego
- Cadastro de Praças e Largos
- Parques e Unidades de conservação

- Ônibus – Faixas exclusivas
- Ônibus – Corredores
- Metrô – Linha Rosa (projeto)
- Metrô – Linha Ouro (projeto)
- Metrô – Linha Lilás
- Metrô – Linha Azul
- Metrô – Área de influência
- Metrô – Estação (operacional e projeto)



PROBLEMÁTICAS E CARÊNCIAS



MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE PROBLEMA: *Desconectividade modal (1A)*

Embora bem servido de transporte, ainda há desafios de **segurança viária para pedestres e ciclistas [X]**. Principalmente junto às **grandes avenidas e cruzamentos internos principais**, há pontos de **conflito entre carros e pedestres**.

Essa região **não possui ciclovias nem estratégias para estimulo a ciclistas**. Também observa-se **falta de continuidade de calçadas em alguns trechos** (por raízes de árvores, degraus e/ou pavimentações irregulares ou sem manutenção) [Z].



DESAFIOS DE USO DO SOLO E ESPAÇO PÚBLICO PROBLEMA: *Escassez de áreas verdes estruturantes (1B) e fragilidade de Identidade (1C)*

Escassez de espaços públicos de convivência social que articulem natureza com atividades comunitárias, em contraponto à predominância de uso pontual verticalizado e/ou privativo. Além da **falta de grandes áreas verdes públicas internas ao bairro**, mesmo com ruas arborizadas e praças residuais [Y].

A transformação para Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana e Zona Mista tende a **aumentar a pressão por maior adensamento e verticalização**, que pode **reduzir a permeabilidade do solo e espaço público [W]** se não for bem ordenado. Além de fragilizar ainda mais a Identidade local, reduzindo o senso de pertencimento.



GENTRIFICAÇÃO E EXCLUSÃO PROBLEMA: *Pressão sobre ZEIS (1D)*

Alto custo imobiliário pode limitar a diversidade socioeconômica local, tornando difícil a permanência de famílias de renda média e baixa no bairro.

Comércios e serviços voltados para públicos de alta renda [V], **escassez de áreas de lazer e equipamentos urbanos públicos** também dificultam a permanência de famílias de renda média e baixa no bairro. Além disso, é possível observar terrenos desocupados há anos próximos às avenidas que circundam o bairro (vazios urbanos) [U].



- ← R. AFONSO BANDEIRA DE MELO X R. ACRUÁS X R. VISC. DE AGUIAR TOLEDO
- R. VIEIRA DE MORAES X R. JOÃO ÁLVARES SOARES
- ← R. GABRIELE D'ANNUNZIO X R. ANTÔNIO DE MACEDO SOARES



- [Z] Calçadas estreitas com raízes de árvores inviabilizando a passagem
- [Y] Praças Residuais
- [X] Falta de segurança para travessia (e circulação) de pedestres e ciclistas
- [W] Novos empreendimentos alto padrão com grande ocupação da quadra e pouca permeabilidade do solo; sem fruição pública nem fachada ativa
- [V] Novos Comércios e Serviços voltados para público de maior renda (e valores de aluguéis da região aumentando)
- [U] Terreno desocupado (Vazio Urbano)

POTENCIALIDADES E OPORTUNIDADES

MOBILIDADE ATIVA E ACESSIBILIDADE (2A)

Requalificação de calçadas, travessias seguras e integração com ciclovias ampliam a experiência do pedestre, oportunizando atividades físicas e sociais locais, reduzindo a dependência do automóvel (redução na emissão de carbono, melhora na qualidade de vida).



City Clock Magazine/Flickr

DOTS CIDADES | EMBARQ BRASIL

“O plano de Helsinque para 2050 prevê que os moradores possam realizar todos os principais deslocamentos cotidianos a pé ou de bicicleta.”

FONTE: 5 exemplos de caminhabilidade.

DISCIPLINA CONTRIBUINTE (3A): Mobilidade Urbana: projetos com Jeff Speck e Mayara Bormann Azzulin.

“Diversidade de usos, de serviços e espaços públicos ativos favorecem a interação social. Joinville, SC.”

FONTE: DOTS CIDADES | EMBARQ BRASIL.

DISCIPLINA CONTRIBUINTE (3A): Mobilidade Urbana: planejamento com Sérgio Avelleda e Gustavo Taniguchi.

QUALIFICAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS (2C)

Parques Lineares, corredores verdes e praças ampliadas conectados por percursos cicláveis podem fortalecer o uso ativo do espaço público, além de **estimular a convivência comunitária e aumentar a resiliência climática.**



FONTE: Observatório de Inovação para Cidades Sustentáveis, Estudo de Caso: Superillas – Barcelona.

DISCIPLINA CONTRIBUINTE (3C): Urbanismo Regenerativo com Marcelo Willer e Marlos Hardt.

“(…)“Superillas” é uma experiência de Urbanismo Ecológico, que vem sendo realizada pela Prefeitura de Barcelona por meio de um processo de planejamento participativo (...) concebido sobre ideais de segurança, sustentabilidade, igualdade e eficiência.”



FONTE: Ativismos e insurgências no Largo da Batata em São Paulo. Cadernos Metrôpole.

DISCIPLINA CONTRIBUINTE (3C): Governança: desigualdade e insurgência urbana com Nabil Bonduki e Paulo Nascimento Neto.

Mobiliário autoconstruído, promovido pelo Concurso BatataLab; “O Largo da Batata é um espaço público de caráter metropolitano, com apropriação intensa e diversa, destacando-se as atividades formais e de experimentação.”

CONVIVÊNCIA ENTRE NATUREZA E CIDADE (2B)

Projetos de hortas urbanas, jardins de bairro, corredores ecológicos urbanos e áreas de convivência integradas à paisagem podem reaproximar os moradores da natureza e aumentar o nível de consciência socioambiental — alinhado ao PDE, à diretriz de meio ambiente equilibrado e aos objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS), ONU.



“Um parque linear é um sistema (...) de preservação e recuperação do ambiente natural (...), além de configurar um espaço de uso público para lazer e mobilidade ativa.”

FONTE: Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias

DISCIPLINA CONTRIBUINTE (3B): Questões Ambientais e seus Impactos nas Cidades com Jean Ometto e Luciene Pimentel da Silva.

DIVERSIFICAÇÃO DE USOS (2D)

O fortalecimento de **comércio de bairro, espaços colaborativos, coworkings, feiras e eventos culturais** pode gerar **dinamismo econômico local** com foco comunitário e maior **justiça territorial, integrando os diversos elementos que se articulam dentro do conceito de habitação, moradia digna, cidades e comunidades sustentáveis.**

“Projeto de requalificação de três edifícios modernistas para habitação social da cidade de Bordeaux, na França.”



FONTE: Transformação de 530 unidades habitacionais em Bordeaux / Lacaton & Vassal + Frédéric Druot + Christophe Hutin architecture. ArchDaily Brasil.

DISCIPLINA CONTRIBUINTE (3D): Escalas de planejamento com Fernando Viegas e Juliano Geraldi.

QUADRO RESUMO	PROBLEMA IDENTIFICADO (1)	DIRETRIZ PROPOSTA (2)	FUNDAMENTO TEÓRICO (3)
	DESCONECTIVIDADE MODAL (1A)	REDE CICLOVIÁRIA ESTRUTURANTE + EIXO DOS PEDESTRES (2A)	PRINCÍPIOS DA MOBILIDADE ATIVA (3A)
	ESCASSEZ DE ÁREAS VERDES ESTRUTURANTES (1B)	PARQUES LINEARES CONECTADOS (2B)	INFRAESTRUTURA VERDE E SOLUÇÕES BASEADAS NA NATUREZA (3B)
	FRAGILIDADE DE IDENTIDADE (1C)	CINTURÃO PÚBLICO ECOLÓGICO E SOCIAL (2C)	VALORIZAÇÃO DO CONTEXTO E ARTICULAÇÃO ENTRE RECURSOS LOCAIS (3C)
	PRESSÃO SOBRE ZEIS (1D)	HABITAÇÃO INTEGRADA COM TÉRREO ATIVO (2D)	PRÍNCIPIO DE ADENSAMENTO QUALIFICADO (3D)

REDES CICLOVIÁRIAS PLANO ESTRATÉGICO



— **ÁREA EM ESTUDO**

— **PERÍMETRO DAS ÁREAS PROPOSTAS
NO PLANO ESTRATÉGICO**

← **CICLOVIAS / CICLOFAIXAS PROPOSTAS COMO REDE PRINCIPAL**
Transposição do Bairro | Possibilidade de conexão com outros Bairros e/ou integração com rede cicloviária existente
*R. Dr. Jesuíno Maciel, R. Vieira de Moraes,
R. Antônio de Macedo Soares, R. Conde de Porto Alegre*

↔ **CICLOVIAS / CICLOFAIXAS PROPOSTAS COMO REDE SECUNDÁRIA**
Articulação interna ao Bairro | Integração com parques lineares propostos

↔ **EIXO DE PEDESTRES**
Articulação interna ao Bairro | Estímulo à mobilidade ativa local
*R. Otávio Tarquinio de Sousa, R. Édson
R. Barão de Jaceguai, R. Zacarias de Gois*

🚇 **ESTAÇÕES DE METRÔ - MONOTRILHO (em construção)**
Linha Ouro
Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz

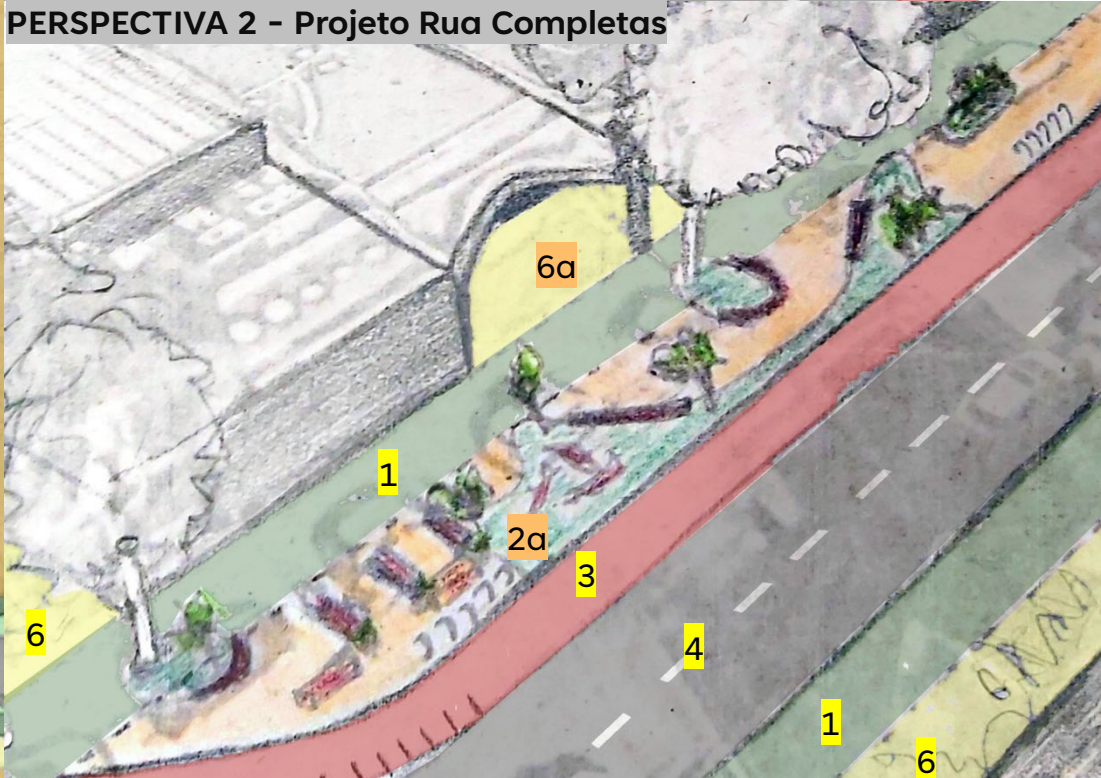
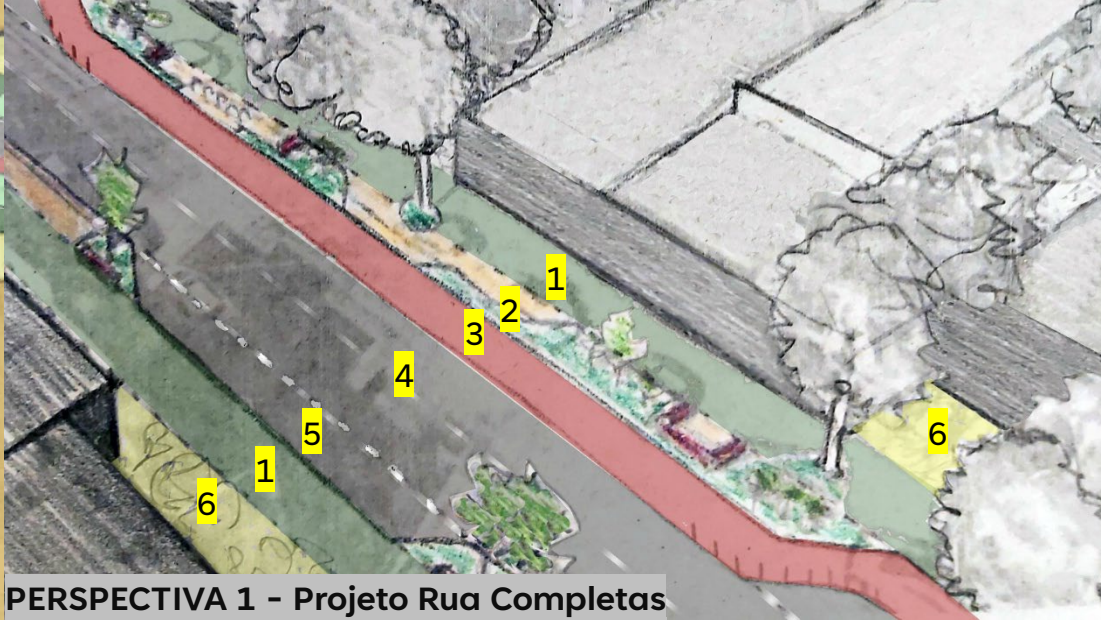
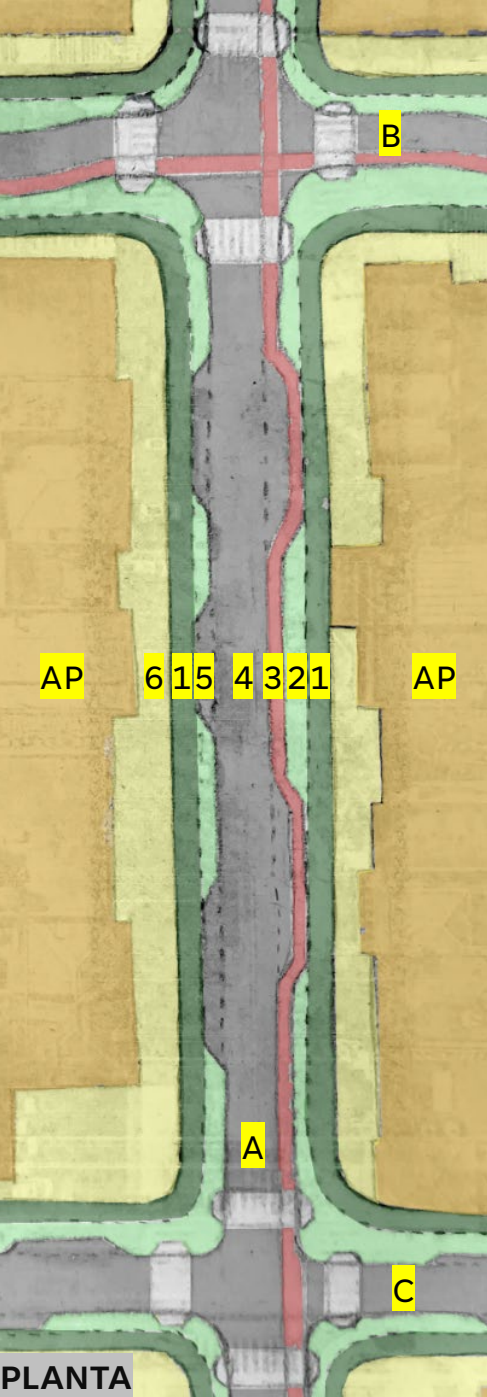
● **PONTOS DE INTERESSES SOCIOCULTURAIS**
Memorial 17 de Julho
Parque Invernada
Residência Vila Nova Artigas
Casa-Ateliê Tomie Ohtake
Casa de Metal – Espaço Cultural

Escala: 13500
200 m / 1000 ft
N



RUAS COMPLETAS

- 1** – CALÇADA EXISTENTE
 - 2** – AMPLIAÇÃO DE CALÇADA
(Mobiliário Urbano, Jardins de Chuva, Convivência)
 - 2a** – Priorização para Áreas com Interesses Culturais
Exemplo na perspectiva 2: Casa-Ateliê Tomie Ohtake
 - 3** – CICLOVIA / CICLOFAIXA
 - 4** – LEITO CARROÇAVEL REDUZIDO
 - 5** – ÁREAS DE ESTACIONAMENTO / ZONA AZUL
 - AP** – ALINHAMENTO PREDIAL EXISTENTE
 - 6** – ÁREAS PRIVADAS COM POTENCIAIS PARA REQUALIFICAÇÃO URBANA
(Estímulo à composição de Áreas Semiprivadas)
 - 6a** – Incentivo maior para Áreas de Interesses Culturais
Exemplo na perspectiva 2: Casa-Ateliê Tomie Ohtake
- Vias representadas na Planta:
- A** – R. Vieira De Moraes
 - B** – R. Otávio Tarquínio De Sousa
 - C** – R. Moraes de Barros



Esquema de Rua Completa

ADENSAMENTO QUALIFICADO



ESPAÇAMENTOS ADEQUADOS ENTRE TORRES ALTAS GARANTEM INSOLAÇÃO E VENTILAÇÃO AO NÍVEL DA RUA.

“Gerenciar o volume e o espaçamento das torres é um requisito fundamental para tornar a alta densidade mais confortável. As torres altas de Vancouver precisam ser esbeltas e bem separadas.” (p.123)
Fonte: Ecodesign for cities and suburbs.

CALÇADAS GENEROSAS COM ARBORIZAÇÃO COMPATÍVEL, TÉRREOS ATIVOS, USOS MISTOS E BASES INTERCONECTADAS PÚBLICAS E/OU SEMI-PRIVADAS GARANTEM MAIOR SEGURANÇA PARA CIRCULAÇÃO DE PESSOAS E OPORTUNIZAM MAIOR MOVIMENTAÇÃO NA ECONOMIA LOCAL.

UM VÍNCULO CONSTRUTIVO COM A QUALIFICAÇÃO SOCIOAMBIENTAL PRÉVIA DO ENTORNO IMEDIATO E PROMOÇÃO DA FRUIÇÃO PÚBLICA SE FAZ NECESSÁRIO PARA ABSORVER OS IMPACTOS DA ALTA DENSIDADE.



“Em Vancouver, as bases dos edifícios sustentam o alinhamento das ruas, neste caso, lojas no térreo com apartamentos acima. Um terraço forma um recuo, que limita os impactos de restaurantes e lojas sobre as residências.” (p.116)
Fonte: Ecodesign for cities and suburbs.

A QUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS E INCENTIVO A ATIVIDADES CULTURAIS COM A ABUNDANCIA DE ÁREAS VERDES E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS INTERLIGADOS EM ÁREAS ADENSADAS ANCORAM O URBANISMO REGENERATIVO E A MOBILIDADE ATIVA



“As árvores que cercam este espaço público na extremidade sul da esplanada de Battery Park City, em Manhattan, criam a ilusão de um parque em uma localização suburbana ou mesmo rural, embora esteja no meio de um ambiente urbano muito denso.” (p.175)
Fonte: Ecodesign for cities and suburbs.



“Uma fileira dupla de árvores ao longo da calçada oferece uma barreira visual para os edifícios altos adjacentes e cria uma sensação de proteção contra os carros na rua. Esta foto mostra uma calçada típica de Vancouver que resulta dessa exigência de plantio.” (p.120)
Fonte: Ecodesign for cities and suburbs.



HABITAÇÕES DE INTERESSE SOCIAL TAMBÉM INCORPORAM OS PRÍNCÍPIOS ELEMENTARES DE CONECTIVIDADE, CONVIVÊNCIA E DIVERSIDADE SOCIOAMBIENTAL.
“Um exemplo de habitação para população de baixa renda em Vancouver. Este edifício também inclui unidades habitacionais para trabalhadores com média renda. É uma habitação de boa qualidade, bem integrada com outras atividades e certamente é “mais do que um teto””. (p.126)
Fonte: Ecodesign for cities and suburbs.

ALÉM DO CUIDADO COM A RELAÇÃO HUMANA E INTERAÇÃO SOCIO-ECONÔMICA-AMBIENTAL EM SUA VIZINHAÇA, UM ADESAMENTO QUALIFICADO TAMBÉM REQUER OPORTUNIDADES PARA DIFERENTES NÍVEIS DE RENDA ENTRE DIFERENTES ARRANJOS FAMILIARES (COMO MORADIA PARA IDOSOS, FAMÍLIAS COM CRIANÇAS OU PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS).

REFERÊNCIAS EM SÃO PAULO



https://pt.wikipedia.org/wiki/Conjunto_Nacional

< CONJUNTO NACIONAL – DIVERSIDADE DE USOS
Com usos residencial, comercial, serviços e lazer, destaca-se a “praça de 1.600 metros quadrados, com entradas pela Avenida Paulista e pelas ruas Augusta, Padre João Manoel e Alameda Santos.”
Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Conjunto_Nacional



<https://revistabus.com.br/haus/arquitetura/um-dos-simbolos-da-arquitetura-moderna-em-sp-edificio-copan-tera-fachadas-restauradas/>

COPAN – DIVERSIDADE DE PÚBLICOS >
Com “32 andares, (...) 1.160 apartamentos de dimensões variadas, numa estimativa de 5 mil residentes das diferentes classes sociais e mais de 60 estabelecimentos comerciais.”
Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Edif%C3%ADcio_Copan



ATUAL - DESCONEXÃO ENTRE MEMORIAL, PARQUE E ESTAÇÃO



PROPOSTO - CINTURÃO PÚBLICO ECOLÓGICO E SOCIAL DO CAMPO BELO



FORTALECER A IDENTIDADE LOCAL

REVITALIZAÇÃO DO MEMORIAL 17 DE JULHO (1) com melhor conexão e articulação ao entorno, tornando-o mais acessível e acolhedor aos pedestres e usuários, com espaços contemplativos (A). Além de um Museu valorizando a história desse lugar e em memória às vítimas (D) e exemplificando usos alternativos de Térreos Ativos. Assim como construções com fachadas até 6 pavimentos (E), respeitam a percepção da Escala Humana e oportunizam melhor uso e apropriação do Espaço Público.

APLICAR O URBANISMO REGENERATIVO

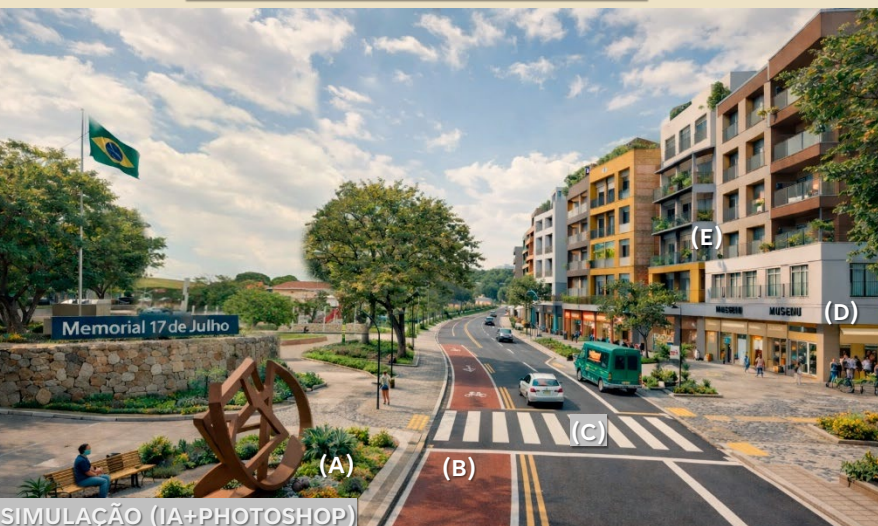
REQUALIFICAÇÃO SOCIOAMBIENTAL A PARTIR DO CÔRREGO DA INVERNADA (2) com a valorização do curso d'água (F), implantação das margens com vegetações contínuas (G) e apropriação dos pedestres e usuários enquanto espaços de lazer e contemplação (H). Criando-se um Parque Linear com áreas lúdicas e valores artísticos e psicossociais (A), além da qualificação ambiental com a continuidade dos sistemas naturais vegetais e aquíferos.

ESTIMULAR A MOBILIDADE ATIVA

INCORPORAÇÃO DA ESTAÇÃO AEROPORTO – LINHA OURO (3) como praça de acolhimento do Cinturão e público do Aeroporto, oportunizando conectividade amigável ao bairro e à cidade com integração entre modais. A criação de uma rede cicloviária (B), bem como travessias seguras para pedestre (C), além de passeios generosos, paisagísticos e acessíveis aos usuários, estimulam a mobilidade ativa e criam oportunidades sociais e econômicas espontâneas.

CINTURÃO PÚBLICO ECOLÓGICO E SOCIAL DO CAMPO BELO

(1) MEMORIAL 17 DE JULHO



(2) PARQUE E CÔRREGO INVERNADA



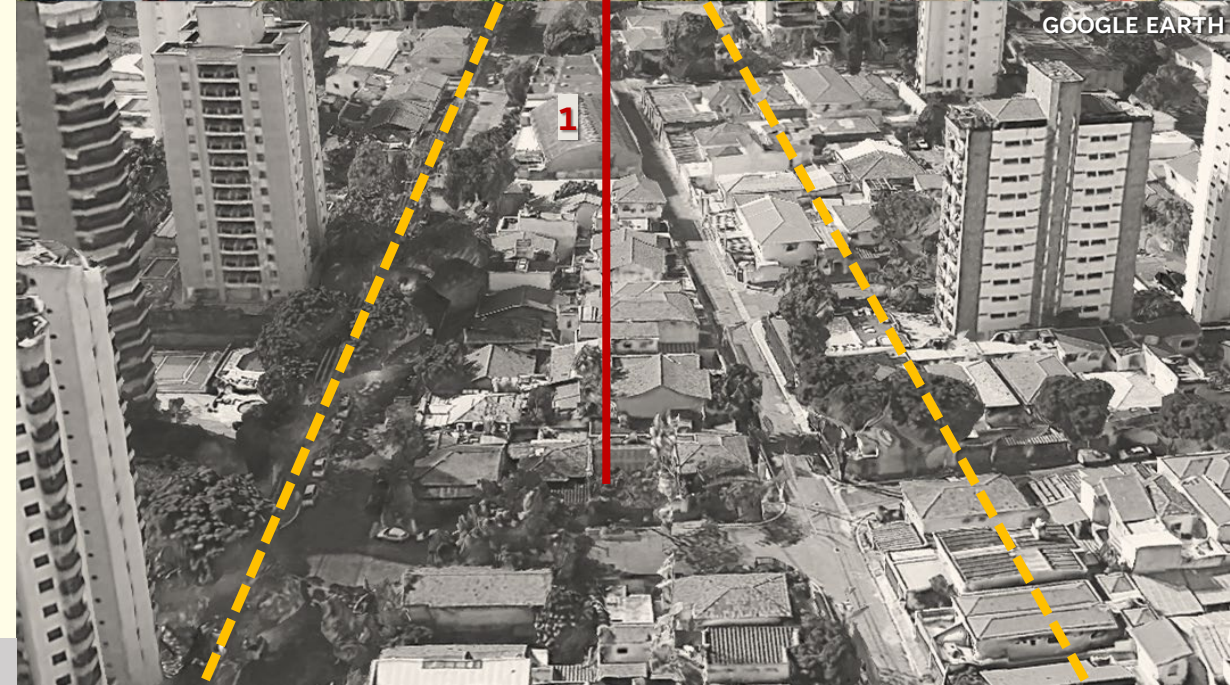
(3) ESTAÇÃO AEROPORTO – LINHA OURO



EM ÁREAS RESIDUAIS DE TRAÇADO VIÁRIO
Criar conexão aos Parques propostos e integração aos usos e vias, internos ao Bairro, com equipamentos multifuncionais



CAMINHABILIDADE + INTEGRAÇÃO SOCIOCULTURAL + EQUIPAMENTOS URBANOS MULTIFUNCIONAIS



PERCURSO SOCIOCULTURAL

- Redesenho do traçado viário, **QUALIFICANDO A CONEXÃO** entre o Cinturão Público Ecológico e Social e o Parque Linear HIS propostos, com estímulos à mobilidade ativa: **ALARGAMENTO E ACESSIBILIDADE DE CALÇADAS (8)**, **REDE CICLOVIÁRIA INTEGRADA (5)**, **TRAVESSIAS SEGURAS PARA PEDESTRES (7)**, **ROTA LOCAL COM TRANSPORTE PÚBLICO (6)**.
- **INCORPORAÇÃO DE INSTITUIÇÕES EXISTENTES (ALLIANCE CAMPO BELO - escola de Jiu Jitsu) (1)**, na Requalificação Urbana, valorizando a Identidade Local em contínua Praça **(10)** com **DENSIDADE VEGETAL**, espaços para **EXPOSIÇÕES EXTERNAS** e **RECREAÇÃO** para variados públicos, além de melhor estrutura para as **FEIRAS LIVRES (4)**, atualmente, ocorrendo às quartas-feiras.
- **BASES ATIVAS NAS EDIFICAÇÕES MULTIFUNCIONAIS (9)** com espaços para atividades sociais e comerciais dentro dos **SETORES CULTURAIS, ESPORTIVOS, EDUCACIONAIS**. Programa sugerido: **café comunitário, biblioteca de bairro, espaço para oficinas, galeria para artistas locais, mercado de produtores locais, sanitários públicos, bicicletário, ADE SAMPA.**
- **TÉRREOS PERMEÁVEIS (3)** em integração direta com a Praça: com espaços alternativos, cobertos, para livre permanência e circulação de pedestres e usuários. **PAVIMENTO SUPERIORES COM HABITAÇÕES (2)** de variadas metragens para atender diversidade de público dentro da faixa de renda de Mercado Popular e Interesse Social (**HMP e HIS**), oportunizando a integração de populações vulneráveis à dinâmica urbana sustentável e qualificada.

IMPACTOS POSITIVOS URBANOS

- Centralidade local (catalisador urbano)
- Ativação do espaço público
- Segurança urbana (fachadas ativas)
- Diversidade socioambiental
- Microclima mais fresco
- Conexão com eixos locais: gastronômico e comercial
- Ativação do espaço público
- Mobilidade ativa
- Valorização do bairro
- Melhoramento da rede de drenagem natural



CONCEITOS PROJETUAIS PARA ZONAS DE INTERESSE SOCIAL + PARQUE LINEAR

BENEFÍCIOS SOCIOECONOMICOS

- **HABITAÇÕES DE INTERESSE SOCIAL (1)** de média densidade, respeitando a escala humana (até 6 PAVIMENTOS) – rápidas execuções – com **USO MISTO** e incentivo a **linguagens arquitetônicas diferenciadas** no conjunto, gerando **IDENTIDADE** para a comunidade e senso de pertencimento.
- **TÉRREOS (2) [A]** priorizando usos de **comércio e serviços e/ou equipamentos públicos**, integrados por **espaços públicos, recreativos e de convívio (3)** entre construções, estimulando a **MOBILIDADE ATIVA (4)** como alternativa acessível, segura e sustentável para deslocamentos e acesso a transportes públicos. Além de estimular a **ECONOMIA LOCAL**, criando espaços qualificados de trabalho / oportunidades de empreendedorismo para os próprios moradores (2).
- Requalificação urbana, valorizando o **ACESSO** à estação **Brooklin Paulista Linha 17-Ouro (5)** e criando uma **continuidade de oferta de ESPAÇOS PÚBLICOS (6)** e **EQUIPAMENTOS PÚBLICOS (7) [C]**, possibilitando **maior qualidade de vida à comunidade e aos demais moradores do bairro**, ressignificando as formas de convivência entre diferentes grupos sociais e a concepção territorial com fruição pública [B].

BENEFÍCIOS AMBIENTAIS

- **MAIOR ÁREA DE PERMEABILIDADE**, melhorando o sistema de drenagem urbana;
- **CONTINUIDADE VEGETAL**, favorecendo o microclima e a biodiversidade local.



FOTO SITUAÇÃO ATUAL: Favela + Terreno desocupado, próximo à estação Brooklin Paulista Linha 17-Ouro



HABITAÇÕES DE INTERESSE SOCIAL (PROJETOS EXECUTADOS)

SEHAB Heliópolis / Biselli Katchborian Arquitetos.
LOCAL: Heliópolis. Foto © Nelson Kon



Residencial Parque Novo Santo Amaro V / Vigliecca & Associados.
LOCAL: Região dos mananciais da represa Guarapiranga. Foto © Leonardo Finotti

Conjunto Habitacional do Jardim Edite / MMBB
Arquitetos + H+F Arquitetos. LOCAL: Brooklin, próximo
à Ponte Estaiada. Foto © Nelson Kon



DIRETRIZES DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL NO JARDIM LAPENA

Fundação Tide Setubal, 2022. Disponível em: <<https://fundacaotidesetubal.org.br/wp-content/uploads/2023/08/Relatorio-Versao-Lapena-v1-para-site.pdf>>



Planta com variação de tipos de unidade no mesmo andar. Edifício Boulevard Kockelsheuer. Fonte: Andrew Phillips Limited



Ativação de esquina a partir de comércio. Restaurante La pesca. Fonte: Natura Futura Arquitetos. Fotografia: KLIWADENKONOVAS Fotografia

A partir da implantação das edificações, são formados pátios compartilhados de acesso às unidades. Proposta para concurso CODHAB Sol Nascente. Fonte: Vigliecca & Associados

Intervenções urbanísticas associadas aos cursos d'água, para propiciar áreas verdes destinadas à conservação ambiental, lazer, fruição e atividades culturais. Tem como objetivos:

- Proteger e recuperar as áreas de preservação
- Proteger, conservar e recuperar corredores ecológicos
- Controlar enchentes

Propiciar áreas verdes destinadas ao lazer, fruição, atividades culturais e à conservação.



Qualificar as condições de mobilidade e integração entre os meios de transporte

Priorizar o transporte público coletivo, cicloviário e a circulação de pedestres

Desestimular o uso do transporte individual motorizado



Reduzir o tempo de viagem da população

Ampliar o acesso e a distribuição de infraestrutura de mobilidade urbana na cidade

Elaborar do Plano Municipal de Mobilidade

^ CAPÍTULO V - DA POLÍTICA E DO SISTEMA DE MOBILIDADE
SEÇÃO I - DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES DO SISTEMA DE MOBILIDADE

> CAPÍTULO VI - DO SISTEMA DE ÁREAS PROTEGIDAS, ÁREAS VERDES E ESPAÇOS LIVRES
SEÇÃO IV - DOS PARQUES LINEARES

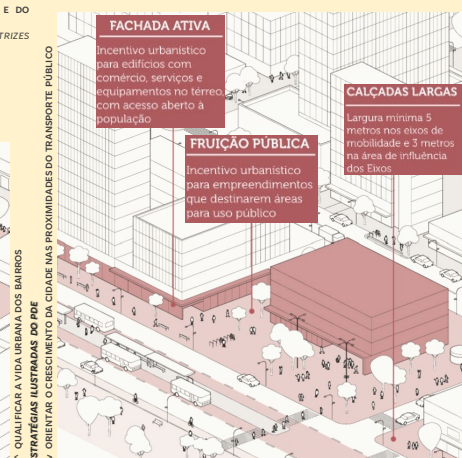


REDE DE EQUIPAMENTOS URBANOS E SOCIAIS

Educação, Saúde, Esportes, Cultura, Assistência Social

ÁREAS VERDES E ESPAÇOS LIVRES

Parques urbanos, praças, espaços livres, arborização



^ QUALIFICAR A VIDA URBANA DOS BAIRROS
ESTRATÉGIAS ILUSTRADAS DO PBE
V ORIENTAR O CRESCIMENTO DA CIDADE NAS PROXIMIDADES DO TRANSPORTE PÚBLICO

FACHADA ATIVA

Incentivo urbanístico para edifícios com comércio, serviços e equipamentos no térreo, com acesso aberto à população

CALÇADAS LARGAS

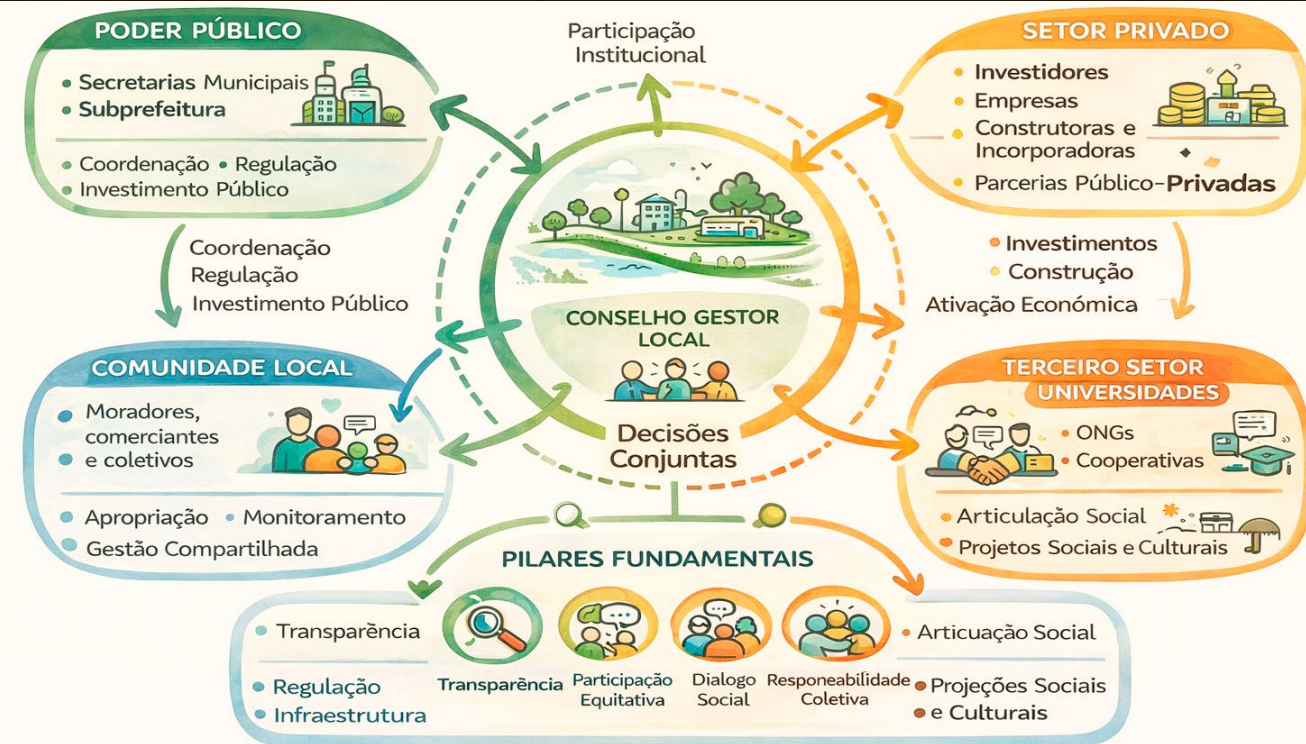
Largura mínima 5 metros nos eixos de mobilidade e 3 metros na área de influência dos Eixos

FRUIÇÃO PÚBLICA

Incentivo urbanístico para empreendimentos que destinem áreas para uso público

GOVERNANÇA COMPARTILHADA

ETAPAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO ESTRATÉGICO



ETAPAS	OBJETIVOS	PRINCIPAIS AÇÕES	ATORES ENVOLVIDOS	RESULTADOS ESPERADOS
1. LEITURA E DIAGNÓSTICO TERRITORIAL	Compreender dinâmicas urbanas, sociais e ambientais do território	Diagnóstico técnico urbano e ambiental; levantamento socioeconômico; mapeamento afetivo e participativo	Poder público, universidades, organizações sociais, comunidade	Base técnica e social sólida para o desenvolvimento do projeto
2. COCRIAÇÃO DO PROJETO E PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO	Construir coletivamente o Plano Estratégico e fortalecer Identidade Local	Oficinas comunitárias; workshops de cocriação; simulações urbanas; consultas públicas	Comunidade local, setor público, universidades, ONGs, setor privado	Plano Estratégico legitimado socialmente e alinhado à vocação do Território
3. INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS E REGULAÇÃO	Viabilizar juridicamente o desenvolvimento urbano qualificado	Aplicação de instrumentos urbanísticos; definição de perímetro de intervenção; estímulo ao térreo ativo, fruição pública e adensamento qualificado	(Sub)Prefeitura, órgãos de planejamento urbano, setor jurídico e técnico	Garantia dos interesses coletivos, proteção às populações vulneráveis, segurança jurídica e diretrizes urbanísticas claras
4. MODELO ECONÔMICO E PARCERIAS	Estruturar viabilidade financeira e compartilhamento de investimentos	Parcerias Público-Privadas; Concessões Urbanas; incentivos ao comércio local e a atividades socioculturais educativas; financiamento para Habitação Social	Setor Público, Investidores Privados, Bancos de desenvolvimento, Cooperativas Habitacionais	Financiamento sustentável e diversificação de investimentos
5. IMPLANTAÇÃO GRADUAL DA INTERVENÇÃO	Implementar o projeto de forma progressiva e adaptativa	Urbanismo Tático inicial; Implantação do Parque Linear; construção de Habitações e Térrcos Ativos; Criação de Equipamentos Urbanos	Poder público, construtoras, organizações comunitárias	Transformação urbana gradual com ativação imediata do Espaço Público
6. GESTÃO PARTICIPATIVA E MONITORAMENTO	Garantir continuidade, manutenção e adaptação do projeto ao longo do tempo	Conselho gestor local; monitoramento urbano; programas culturais e comunitários; manutenção compartilhada	Comunidade, Poder Público, Terceiro Setor, Universidades	Sustentabilidade Social, Governança Local e fortalecimento da Identidade Urbana

DIAGRAMA DE GOVERNANÇA (IA+Photoshop)

Trabalhando dentro dos conceitos de **Cidades Inteligentes e Inclusivas**, Elisabeth França ressalta a importância de se proporcionar **projetos visando a melhora das atuais condições de vida e das futuras gerações**, onde “nem sempre o mais fácil é o melhor para a cidade”. Abrindo espaço para se apresentar, também, **mudanças na legislação que possibilitem responder aos desafios contemporâneos** das cidades em seu contexto de hiperconectividade e mudanças climáticas.

A cidade para as crianças é diferente da cidade para os idosos que, por sua vez, é diferente da cidade para os refugiados. **Quais visões e percepções estão sendo incorporadas?** Para quem estamos planejando? Para seres humanos ou automóveis? **Qual a relação que queremos proporcionar entre a sociedade e o seu ambiente, entre o indivíduo e a sua biodiversidade?**

Nabil Bonduki destaca a relevância de se **trabalhar simultaneamente com a visão Estratégica e a visão Local, de curto prazo e de longo prazo** dentro do planejamento: contribuições responsáveis em governanças compartilhadas e colaborativas. Trazendo, ainda, o **Urbanismo Tático** como ferramenta de influência sobre o planejamento da cidade e a incorporação das **insurgências urbanas** com objetivos de **redução das desigualdades**, valorizando, dentre outros, a ocupação e apropriação social do Espaço Público.

SÍNTESE PROJETUAL



ÁREA EM ESTUDO

Campo Belo, bairro na Zona Sul da Cidade de São Paulo, dentro da Subprefeitura de Santo Amaro, com cerca de 71 000 habitantes. Acesso à **Linha 5-Lilás** do Metrô (Estação Campo Belo) e futura **Linha 17-Ouro** (acesso ao **Aeroporto de Congonhas**). Também conta com as Avenidas: dos Bandeirantes, Washington Luís, Vereador José Diniz e Roberto Marinho (acesso à Marginal Pinheiros).

VISÃO

Criar ambientes coletivos que favoreçam a prosperidade ecossistêmica.

OBJETIVOS

Promover o desenvolvimento ecossistêmico no contexto local, fortalecendo a Identidade, senso de pertencimento, coletividade e biodiversidade dentro do bairro.

VALORES



IDENTIDADE
Diversidade Socioambiental



CONECTIVIDADE
Escala Humana



DINÂMICA URBANA
Urbanismo Regenerativo

PROBLEMÁTICAS

Escassez de Espaços Públicos de convivência social que articulem natureza com atividades físicas e comunitárias; desconectividade entre Modais de Transporte; Desigualdade Territorial; conflitos de Interesses Sociais (favelas e verticalizações para classe média alta).

POTENCIALIDADES

Qualificação de Espaços Públicos com conectividade Social e Ecológica; requalificação das calçadas e estímulo à Mobilidade Ativa com Segurança Viária e Redes Cicloviárias; ressignificação socioterritorial com Oportunidades Regenerativas entre diferentes Grupos Sociais.

PAPEL DOS ATORES

SETOR PÚBLICO: Garantir interesse coletivo, Proteger população vulnerável, Financiar infraestrutura, Assegurar HIS, Regular. **3º SETOR / UNIVERSIDADES:** Mediação social, Educação ambiental, Projetos culturais, Apoio técnico independente, Monitoramento. **SETOR PRIVADO:** Construir, Investir, Ativar terrenos, Assumir parte da manutenção, Respeitar regras sociais e ambientais. **COMUNIDADE:** Coautora do Projeto, Guardiã e zeladora dos espaços, Gestora simbólica, usuária ativa.

PLANO ESTRATÉGICO

URBANISMO COMO INFRAESTRUTURA SOCIAL

Com a criação de um **Cinturão Público Ecológico e Social do Campo Belo**, pretende-se fortalecer a **Identidade do bairro**, oportunizando uma dinâmica urbana mais sustentável e integrando o Memorial 17 de Julho, o Parque Invernada e a futura estação Aeroporto. Além disso, este Cinturão é o **articulador entre os Parques Lineares periféricos**, estimulando a **Mobilidade Ativa e a Resiliência Urbana**. Essa infraestrutura também se fortalece com a transformação das ruas do bairro em **Ruas Completas**, ofertando uma continuidade de Espaços Públicos qualificados e estimulantes da convivência entre diversos grupos sociais.

ADENSAR COM JUSTIÇA TERRITORIAL

São considerados conceitos alternativos para as novas edificações buscando promover uma **ressignificação das relações socioambientais**. **Habitações com até 6 pavimentos** (Escala Humana) e **Terreos ativos**, integrados aos Eixos propostos (social, econômico local, mobilidade ativa, Transporte Público) com a **Infraestrutura Verde** são considerados, também, para **Habitações de Interesse Social**, disponibilizando **mais recursos territoriais** para melhora no desenvolvimento humano e na qualidade de vida em populações vulneráveis.

GOVERNANÇA COMPARTILHADA

Para a efetividade do Plano Estratégico é necessário criar um **Arranjo Institucional Híbrido**, onde os desafios são expostos e analisados e as decisões são validadas por um grupo diverso: servidores públicos (Federal, Estadual, Prefeitura + Subprefeitura), técnicos, iniciativa privada, ONGs e universidades, Associações locais e cidadãos ativos. Dessa forma, oportuniza-se maior assertividade na **promoção de comunidades mais pacíficas e inclusivas**.

RESULTADOS ESPERADOS



MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA



CONVIVÊNCIA SOCIAL HARMÔNICA E PACÍFICA



EQUIDADE SOCIAL



QUALIFICAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS E SEMIPRIVADOS



PRIORIZAÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA



AMPLIAÇÃO DA REDE DE PARQUES LINEARES



JUSTIÇA TERRITORIAL



QUALIFICAÇÃO DOS FUNDOS DE VALE



USO MISTO DIVERSIFICADO E TERREO ATIVO



ARTICULAÇÃO ENTRE TRANSPORTE PÚBLICO E ADENSAMENTO QUALIFICADO



FORTALECER ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis)

BARNETT, Jonathan; BEASLEY, Larry. *Ecodesign for cities and suburbs*. Washington, DC: Island Press, 2015.

Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras - Perímetros de Ação (ID66 | AEROPORTO). Prefeitura de São Paulo, 2016. <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/PA-SA.pdf>>. Acesso em: 10/03/2026.

COYLE, S. *Sustainable and resilient communities*. Hoboken. New Jersey: John Wiley and Sons, 2011.

CUNHA, M. A. et al. *Smart cities: transformação digital de cidades*. 2016.

Diretrizes de Habitação de Interesse Social no Jardim Lapena. Fundação Tide Setubal, 2022. Disponível em: <<https://fundacaotidesetubal.org.br/wp-content/uploads/2023/08/Relatorio-Versao-Lapena-v1-para-site.pdf>>. Acesso em: 10/03/2026.

Estudo de Caso: Superillas – Barcelona (Novos métodos de planejamento urbano: Placemaking | Soluções em Ambientes Construídos). Observatório de Inovação para Cidades Sustentáveis. <https://oics.cgee.org.br/estudos-de-caso/superillas-barcelona_5ca0cbe152ab1c896539d376>. Acesso em: 10/03/2026.

GEHL, J. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HARARI, Yuval Noah. *Sapiens – uma breve história da humanidade*. Porto Alegre: L & PM, 2015.

HAUGHTON, G.; HUNTER, C. *Sustainable cities*. Routledge, 2004.

HICKEL, J.; CRYSTAL, B. *Less is more: how degrowth will save the world*. London: Penguin Books, 2020.

KARVONEN, A.; CUGURULLO, F.; CAPROTTI, F. (Ed.). *Inside smart cities: place, politics and urban innovation*. Routledge, 2018.

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Moraes, 1993.

LEITE, C.; AWAD, J. di C. M. *Cidades sustentáveis, cidades inteligentes*. Rio de Janeiro: Bookman, 2012.

LYONS, G. *Getting smart about urban mobility – aligning the paradigms of smart and sustainable*. Centre for Transport & Society, Faculty of Environment and Technology, University of the West of England, [S. l.], p. 1-11, 27 dez. 2016.

MANG, P.; HAGGARD, B. *Regenerative development and design*. Hoboken. New Jersey: Wiley, 2016.

Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias. Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. Prefeitura de São Paulo, 2022. <<https://manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/manual/1-apresentacao>>. Acesso em: 10/03/2026.

Manual de Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável; DOTS CIDADES. EMBARQ BRASIL, 2015. <https://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/BibliotecaDigital/BibDigitalLivros/TodosOsLivros/DOTS_Cidades--Manual_de_Desenvolvimento_Urbano_Orientado_ao_Transporte_Sustentavel.pdf>. Acesso em: 10/03/2026.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MARINO, Cintia Elisa de Castro; BARBOSA, Eliana Rosa de Queiroz. *Ativismos e insurgências no Largo da Batata em São Paulo*. *Cadernos MetrÓpole*, v. 24, n. 55, p. 937-962, 2022.

MELLO, A.; PORTUGAL, L. *Um procedimento baseado na acessibilidade para a concepção de Planos Estratégicos de Mobilidade Urbana: o caso do Brasil*. *EURE (Santiago)*, Santiago, v. 43, n. 128, p. 99-125, 2017.

MOUGHTIN, C. *Urban design: street and square*. 2. ed. Routledge, 2003.

Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Texto da lei 16.050/2014 ilustrado. Prefeitura de São Paulo, 2014. <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/01/Plano-Diretor-Estrat%C3%A9gico-Lei-n%C2%BA-16.050-de-31-de-julho-de-2014-Texto-da-lei-ilustrado.pdf>>. Acesso em: 10/03/2026.

ROE, Jenny; MCCAY, Layla. *Restorative Cities: urban design for mental health and wellbeing*. London: Bloomsbury Visual Arts, 2021.

Ruas completas no Brasil. WRI Brasil, 2021. Disponível em: <<https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/wri-brasil-ruas-completas-no-brasil-2021.pdf>>. Acesso em: 10/03/2026.

Seis bons exemplos de Habitação de Interesse Social no Brasil. ArchDaily Brasil, 2020. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/950109/seis-bons-exemplos-de-habitacao-de-interesse-social-no-brasil>>. Acesso em: 10/03/2026.

Transformação de 530 unidades habitacionais em Bordeaux / Lacaton & Vassal + Frédéric Druot + Christophe Hutin architecture. ArchDaily Brasil, 2020. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/933180/transformacao-de-530-unidades-habitacionais-em-bordeaux-lacaton-and-vassal-plus-frederic-druot-plus-christophe-hutin-architecture>>. Acesso em: 10/03/2026.

ULTRAMARI, C.; REZENDE, D. A. *Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais*. *Ambiente Construído*, v. 7, n. 2, p. 7-14, 2008.

VILLAÇA, F. J. M. *Espaço intra-urbano no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel; Fapesp; Lincoln Institute, 2001.

5 exemplos de caminhabilidade. Caccia, L.. WRI Brasil, 2019. <<https://www.wribrasil.org.br/noticias/5-exemplos-de-caminhabilidade>>. Acesso em: 10/03/2026.

OBRIGADA

Luciana Regina Silva Rodrigues

Arquiteta Urbanista

+55 11 96953-9282

www.aurbinspira.com.br

contato.aurb@gmail.com

NOTA

A Leitura Territorial foi elaborada em Fevereiro de 2026, limitada aos recursos do autor e **AS SIMULAÇÕES VISUAIS FORAM GERADAS PARA EFEITO DIDÁTICO**, ilustrando possibilidades dentro dos conceitos propostos.

O Projeto deve ser analisado com diagnóstico técnico completo e detalhado e desenvolvido em cocriação com os representantes dos setores envolvidos (Público, Privado, 3º Setor/ Universidades, Comunidade Local), prezando pelo **DESENVOLVIMENTO URBANO COMO INVESTIMENTO SOCIAL**. Alinhando, ainda, o modelo econômico-financeiro, a gestão comunitária e os indicadores para monitoramento da Requalificação Urbana / Plano de Bairro.