



ATIVIDADE DE EXTENSÃO

Formação para participação nas políticas de mobilidade ativa

RELATÓRIO FINAL

Proposta de incidência política no território

Nova Raposo: Análise do Ambiente e Território

João Lucas Ferreira d'Ornellas

Julia Vitoria Martins França

Rafael Moura de Paula

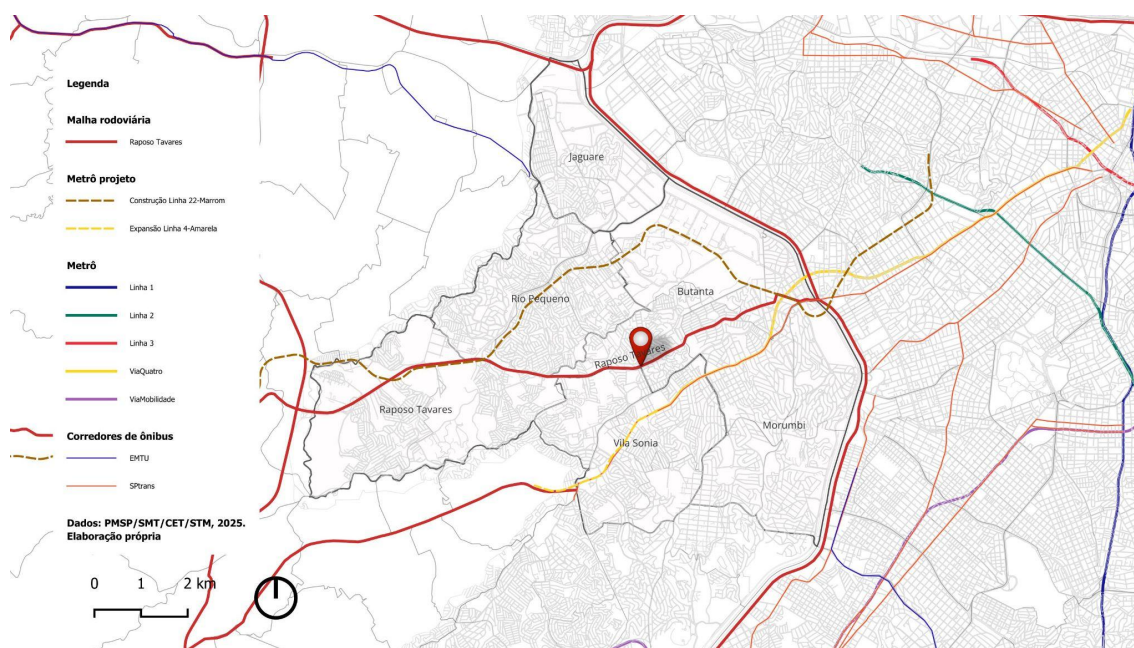
Sérgio Murillo Dias de Paula Mattos

Junho/2026

CONTEXTUALIZAÇÃO

A Rodovia Raposo Tavares desempenha um papel fundamental na mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, conectando diariamente milhares de residentes de cidades como Cotia e de regiões do extremo oeste de São Paulo aos polos de emprego, estudo e serviço localizados em regiões centrais da capital paulista. Como consequência, regiões que margeiam a rodovia também são afetadas pelo intenso fluxo de pessoas e são elementos essenciais para a conectividade dos usuários à seus destinos finais.

Mapa 1. Inserção urbana da subprefeitura Butantã



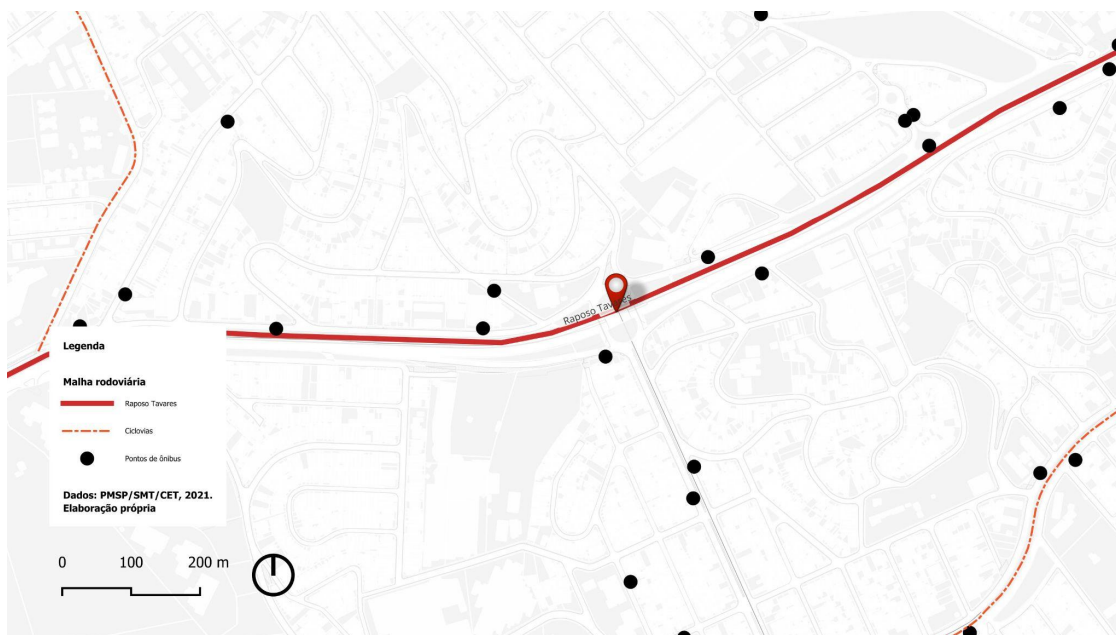
Uma infraestrutura adequada dos espaços de permanência e circulação de pedestres e usuários de transporte público nas regiões que contornam a rodovia é essencial para fomentar o uso de modais ativos e coletivos de transporte e, dessa forma, diminuir a sobrecarga do sistema rodoviário, melhorar a mobilidade da região e garantir uma experiência urbana de qualidade para todos os usuários.

Para a análise do território, foi escolhido um trecho de representação localizado próximo à Praça Ikuzo Koike - Butantã, São Paulo - SP, 05537-001. A escolha deste cruzamento deve-se ao fato de que muitas linhas de ônibus que percorrem a Raposo Tavares passam pelo trecho, visto que é a última saída para o acesso à estação de metrô Vila Sônia da linha 4-amarela. Por integrar diferentes modos de transporte e receber diariamente um número expressivo de pessoas, o local escolhido permite a observação e identificação dos principais problemas relacionados à infraestrutura física da região, tornando-se um recorte representativo para a compreensão dos desafios e oportunidades presentes ao longo do entorno da rodovia.

Imagem 1:



Mapa 2:



Diante disso, como objetivo, buscou-se analisar criticamente a região representativa das imediações da Rodovia Raposo Tavares através de uma coleta de dados, a fim de entender as características desta localidade para a elaboração de uma proposta de intervenção que vise aprimorar aspectos da infraestrutura da região, com o intuito de melhorar a mobilidade e a experiência urbana do local.

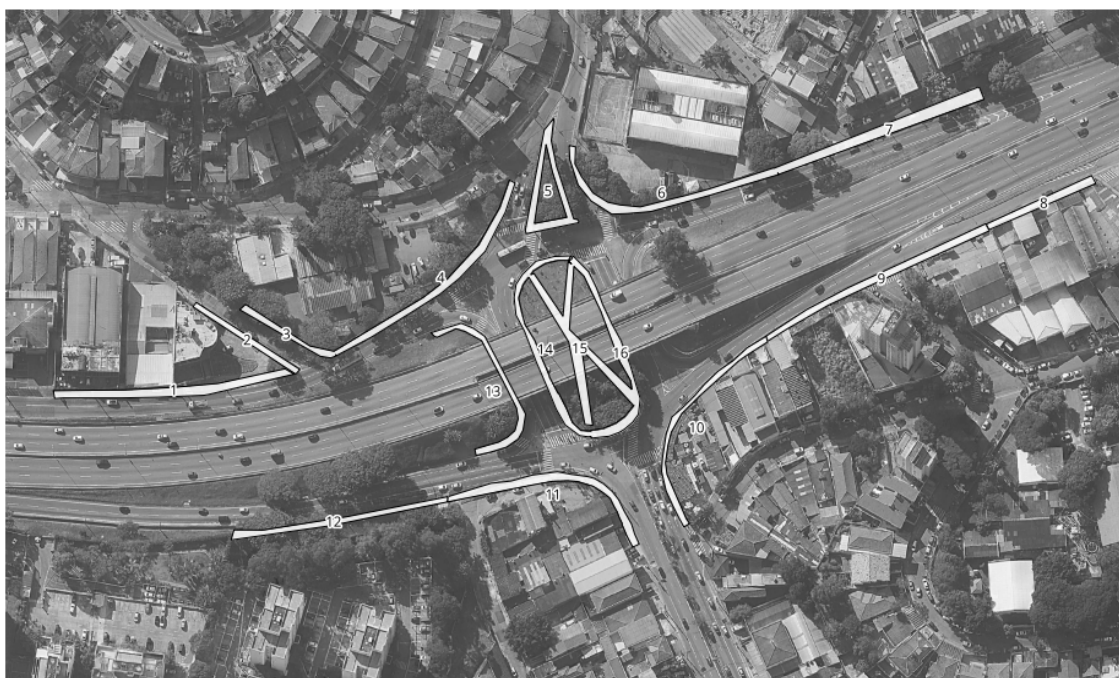
DIAGNÓSTICO

1. Metodologia

O método adotado para fazer a leitura desse recorte territorial foi baseado numa visita de campo realizada no dia 16/05/2026, um sábado, das 10:00 às 12:00.

Os alunos levaram a campo pranchetas, mapas, tabelas, trena e um cronômetro de celular para esquematizar avaliações quantitativas e qualitativas de trechos de análise das calçadas estabelecidos previamente ao redor do viaduto da Rodovia Raposo Tavares, como está apresentado no mapa abaixo. A avaliação se voltou especificamente para a análise das calçadas e distribuição da vegetação e da iluminação pública em trechos, com medições quantitativas e qualitativas.

Mapa 1: Trechos de análise



MAPA 1: Trechos de análise

□ Trecho de referência



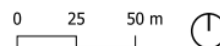
Também definiu-se pontos de análise estratégicos para avaliar as condições das travessias, dos tempos semafóricos e da integridade dos pontos de ônibus. Os pontos estão demarcados no mapa abaixo.

Mapa 2: Travessias e pontos de ônibus



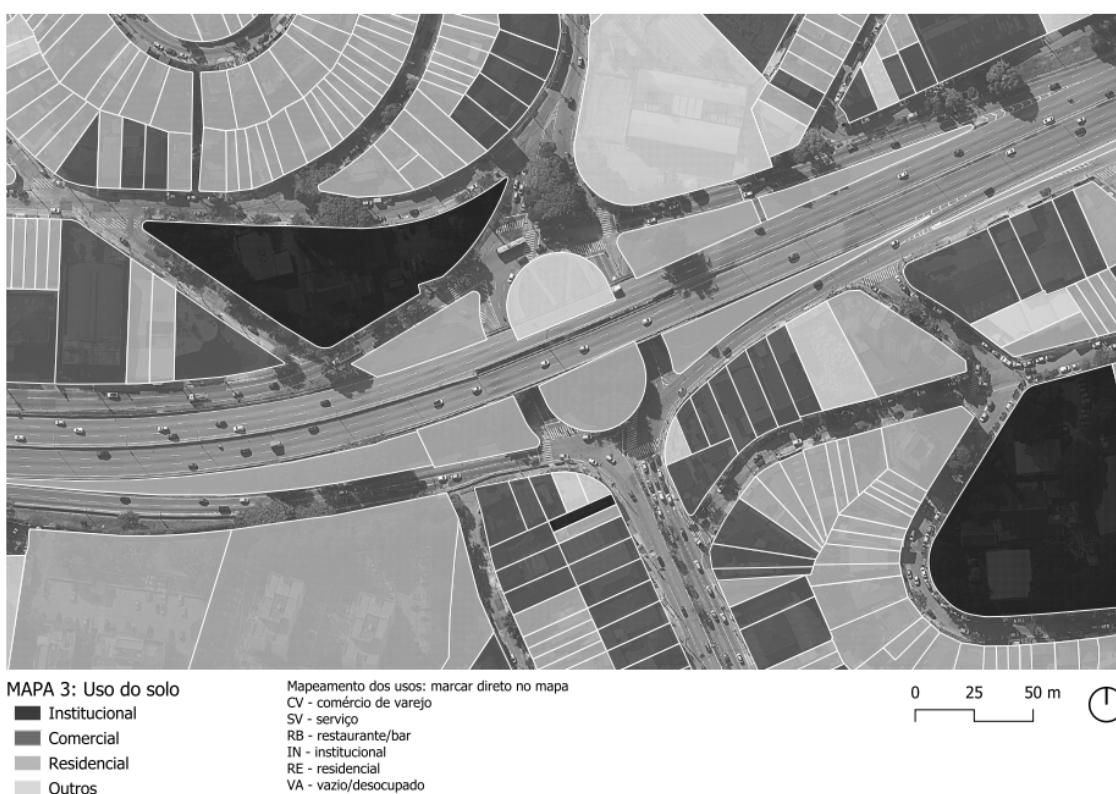
MAPA 2: Travessias e pontos de ônibus

-  Travessia
-  Ponto de ônibus

0 25 50 m 

A seguir estão mais um mapa de apoio, que apresenta o uso de cada lote da região com base nas tabelas de IPTU de 2022 do Município de São Paulo, e as tabelas utilizadas para avaliar cada trecho de análise, sendo uma específica sobre distribuição de vegetação e iluminação, a segunda, da condição das calçadas e a última, das travessias e tempos semafóricos.

Mapa 3: Uso do solo



Nº TRECHO	OBJETO	ASPECTO DE ANÁLISE	CLASSIFICAÇÃO			
	VEGETAÇÃO	SOMBREAMENTO PROMOVIDO PELA VEGETAÇÃO	Inexistente	Insuficiente (cobrir pouco da área de circulação)	Moderado (cobrir parte relevante, mas irregular)	Ideal (cobrir bem e de forma contínua)
		CONTINUIDADE DA COBERTURA	Inexistente	Muito fragmentada	Parcialmente contínua	Contínua
		SEGURANÇA FÍSICA (Raízes criam obstáculos? Atrapalham a acessibilidade? Há árvores com aparente risco de queda? Fotografar)	Gravemente comprometida	Moderadamente comprometida	Não é comprometida	-
		INTEGRAÇÃO COM O CONTEXTO URBANO (Estão estrategicamente posicionadas em pontos de foco de pedestres? Paradas de ônibus, travessias, áreas de espera)	Não cobre	Cobre parcialmente	Cobre estrategicamente	-
		VISIBILIDADE DO MOTORISTA (Fotografar)	É comprometida		Não é comprometida	
		CONFLITO COM A ILUMINAÇÃO (Fotografar)	Há conflito		Não há conflito	
		CONFLITO COM A REDE ELÉTRICA (Fotografar)	Há conflito		Não há conflito	
	ILUMINAÇÃO	DISTRIBUIÇÃO DAS FONTES DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA	Não há iluminação no trecho	Muito irregular	Razoavelmente uniforme	Uniforme
		INTEGRAÇÃO COM O CONTEXTO URBANO (Estão estrategicamente posicionadas em pontos de foco de pedestres? Paradas de ônibus, travessias, áreas de espera)	Não cobre	Cobre parcialmente	Cobre estrategicamente	-
		POSTES VISIVELMENTE QUEBRADOS?	Sim		Não	

Nº TRECHO	OBJETO	ASPECTO DE ANÁLISE	CLASSIFICAÇÃO			
	CALÇADAS/CIRCULAÇÃO A PÉ	LARGURA MÍNIMA DO TRECHO	Inserir valor (cm)			
		PRESEÇA DE REBAIXOS, OBSTÁCULOS, BURACOS (Fotografar)	Expressiva	Moderada	Baixa	Nula
		PRESEÇA DE MOBILIÁRIO URBANO (Fotografar)	Inexistente	Insuficiente/mal posicionado	Razoável, pode melhorar	Adequado
		PRESEÇA DE PISO TÁTIL (Fotografar)	Inexistente	Apresenta problemas graves	Apresenta problemas leves	Adequado
		NÚMERO DE REBAIXAMENTOS (Marcar no mapa)	Inserir valor (un)			
		PRESEÇA DE MUROS CEGOS (Fotografar e marcar no mapa)	Há presença		Não há presença	

Nº TRAVESSIA	ASPECTO DE ANÁLISE	CLASSIFICAÇÃO			
	TEMPO DO SEMÁFORO (Caso haja semáforo)	1ª MEDIÇÃO		VERDE	VERMELHO
		2ª MEDIÇÃO			
		3ª MEDIÇÃO*			
	LOCAL DE ESPERA ENTRE TRAVESSIAS (Canteiro central ou similares. Fotografar. Caso não se aplique, não preencher)	Inexistente	Muito precário	Razoável	Adequada
	ILUMINAÇÃO DA FAIXA DE TRAVESSIA	Inexistente	Insuficiente	Razoável	Adequada
	RAMPA DE ACESSIBILIDADE PARA CALÇADAS (Fotografar)	Não tem		Tem	
	RAMPA DE PISO TÁTIL NAS BORDAS DA TRAVESSIA (Fotografar)	Não tem		Tem	
	CONDIÇÕES DA FAIXA DE PEDESTRE (Fotografar)	Inexistente	Muito precário	Razoável	Adequada

2. Dados levantados

Os dados coletados na visita de campo foram esquematizados de três formas: tabelas de contagem, fotografias e mapas.

2.1 Tabelas de contagem

Tabela : Análise da Vegetação e Iluminação

ASPECTO DE ANÁLISE	Contagem			
	Inexistente	Insuficiente	Moderado	Ideal
SOMBREAMENTO PROMOVIDO PELA VEGETAÇÃO	3	5	2	1
CONTINUIDADE DA COBERTURA	Inexistente	Muito fragmentada	Parcialmente contínua	Contínua
	4	2	4	1
SEGURANÇA FÍSICA	Gravemente comprometida	Moderadamente comprometida	Não é comprometida	
	0	3	8	
INTEGRAÇÃO COM O CONTEXTO URBANO	Não cobre	Cobre parcialmente	Cobre estrategicamente	
	5	2	3	
VISIBILIDADE DO MOTORISTA	É comprometida	Não é comprometido		
	0	11		
CONFLITO COM A ILUMINAÇÃO	Há conflito	Não há conflito		
	1	9		
CONFLITO COM A REDE ELÉTRICA	Há conflito	Não há conflito		
	6	5		
DISTRIBUIÇÃO DAS FONTES DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA	Não há iluminação	Muito irregular	Parcialmente uniforme	Uniforme
	1	7	3	0
INTEGRAÇÃO COM O CONTEXTO URBANO	Não cobre	Cobre parcialmente	Cobre estrategicamente	
	9	2	0	
POSTES VISIVELMENTE QUEBRADOS?	Sim	Não		
	1	9		

Tabela : Análise das calçadas

ASPECTO DE ANÁLISE	Contagem			
Largura mínima do Trecho (cm)	Abaixo da largura mínima	Entre a largura mínima e mínima desejável	Acima da largura mínima desejável	
	8	1	0	
Presença de Rebaixos, Obstáculos, Buracos	Expressiva	Moderada	Baixa	Nula
	3	5	1	1
PRESENÇA DE MOBILIÁRIO URBANO	Inexistente	Insuficiente / Mal posicionado	Razoável, pode melhorar	Adequado
	6	4	0	0
PRESENÇA DE PISO TÁTIL	Inexistente	Insuficiente / Mal posicionado	Razoável, pode melhorar	Adequado
	10	0	0	0
PRESENÇA DE MUROS CEGOS	Ausência	Há presença		
	6	4		

Tabela : Análise das condições de travessia

ASPECTO DE ANÁLISE	CLASSIFICAÇÃO			
LOCAL DE ESPERA ENTRE TRAVESSIAS	Inexistente	Muito precário	Razoável	Adequada
	1	9	2	0
ILUMINAÇÃO DA FAIXA DE TRAVESSIA	Inexistente	Insuficiente	Razoável	Adequada
	6	5	1	0
RAMPA DE ACESSIBILIDADE PARA CALÇADAS	Não tem	Tem em apenas 1 lado	Tem nos dois lados	
	1	2	9	
RAMPA DE PISO TÁTIL NAS BORDAS DA TRAVESSIA	Não tem	Tem em apenas 1 lado	Tem nos dois lados	
	0	4	8	
CONDIÇÕES DA FAIXA DE	Inexistente	Muito precário	Razoável	Adequada
	0	3	9	0

PEDESTRE				
----------	--	--	--	--

Tabela : Análise da qualidade dos pontos de ônibus

ASPECTO DE ANÁLISE	CLASSIFICAÇÃO			
QUANTIDADE DE ASSENTOS (PESSOAS)	5 pessoas	6 pessoas		
	2	2		
COBERTURA	Não possui	Possui, mas é precária / insuficiente	Possui cobertura adequada	
	0	1	3	
INFORMAÇÃO	Não possui	Possui		
	0	4		
PRESENÇA DE PISO TÁTIL	Inexistente	Apresenta problemas graves	Apresenta problemas leves	Adequado
	0	1	3	0
ESTADO DE CONSERVAÇÃO	Muito ruim	Ruim	Regular	Bom
	0	1	3	0

2.2 Imagens registradas

Imagem 2:



Imagem 3:



Imagem 4:



Imagem 5:



Imagem 6:



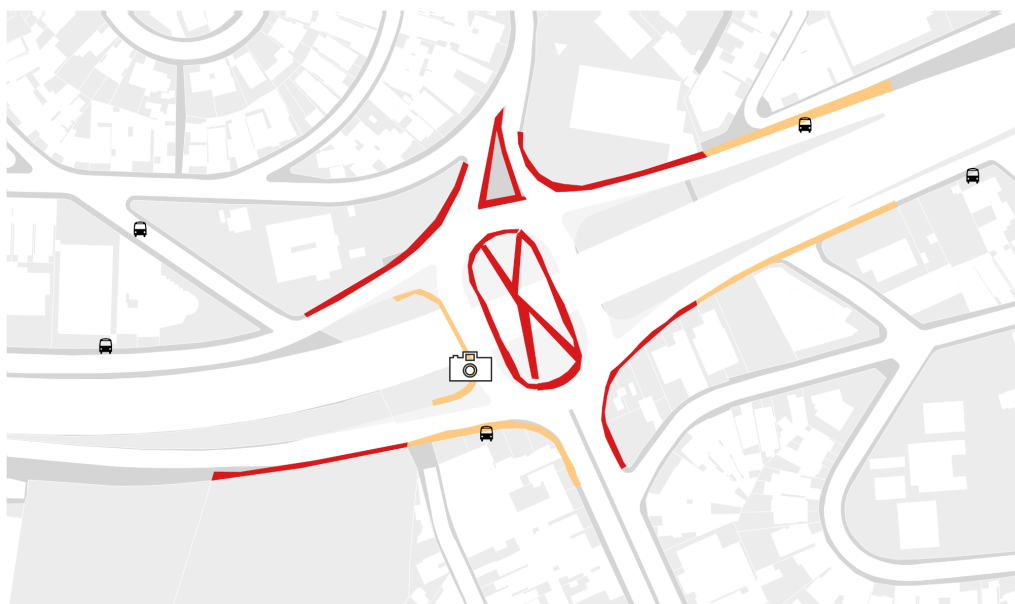
Imagem 7:



Imagem 8:



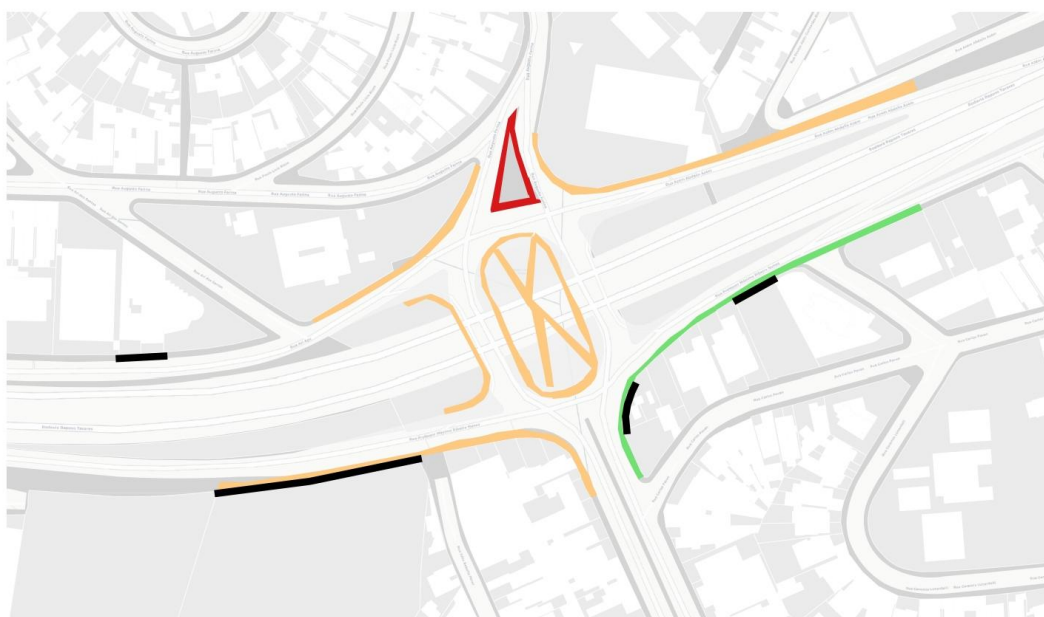
2.3 Elaboração de mapas



Presença de mobiliário urbano nos trechos de análise

- Inexistente
- Insuficiente ou Mal Posicionado
- 🚌 Pontos de Ônibus

0 25 50 m



MAPA 2: Distribuição de postes de iluminação

- Não há
- Muito irregular
- Razoavelmente uniforme
- Muros cegos

0 25 50 m



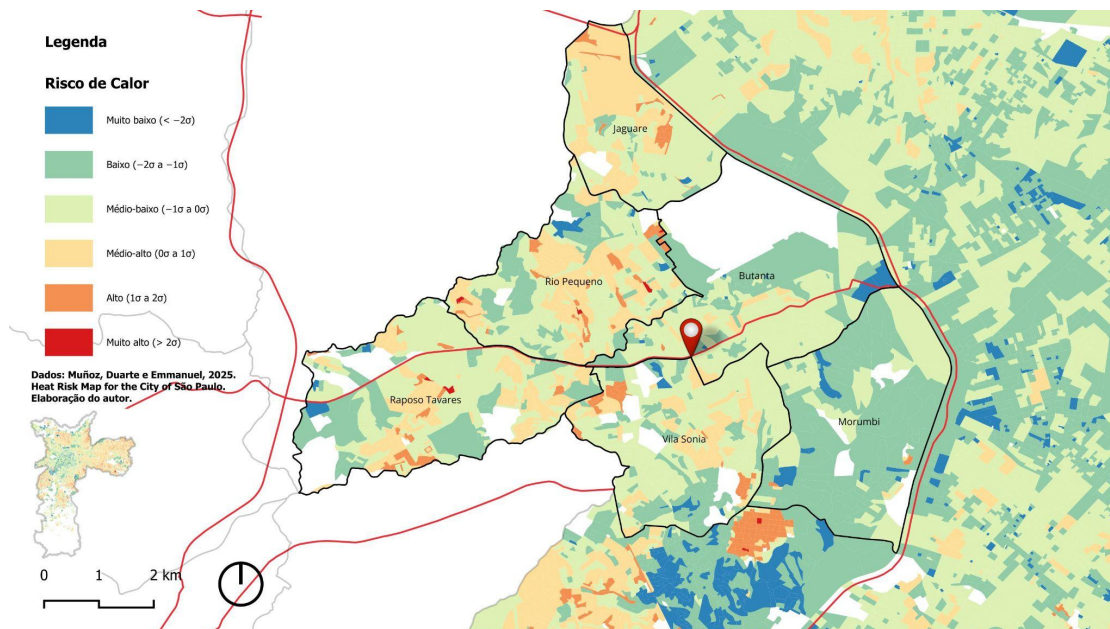


3. Problemas identificados

3.1 Arborização insuficiente

O estudo apresenta o primeiro mapa de risco térmico desenvolvido para São Paulo, analisando a relação entre as ilhas de calor urbanas e a desigualdade socioeconômica. Os pesquisadores¹ utilizaram dados públicos e especialistas para avaliar o risco como uma combinação de perigo climático, vulnerabilidade social e exposição habitacional. A análise revela que as áreas periféricas enfrentam riscos maiores devido à alta densidade populacional, falta de vegetação e baixa capacidade de adaptação econômica. O trabalho inova ao incluir parâmetros como morfologia urbana, proximidade de áreas verdes e tipologia das moradias em uma cidade subtropical. Esses resultados servem como uma ferramenta de planejamento urbano para apoiar políticas públicas de adaptação climática no Brasil. A metodologia demonstra que o impacto das temperaturas extremas é distribuído de forma desigual, afetando severamente as populações mais pobres.

¹ MUÑOZ, Luiza Sobhie e DUARTE, Denise Helena Silva e EMMANUEL, Rohinton

Mapa 7: Risco de calor**Mapa 8: Risco de calor Av. Eliseu de Almeida****Mapa 9: Cobertura vegetal**

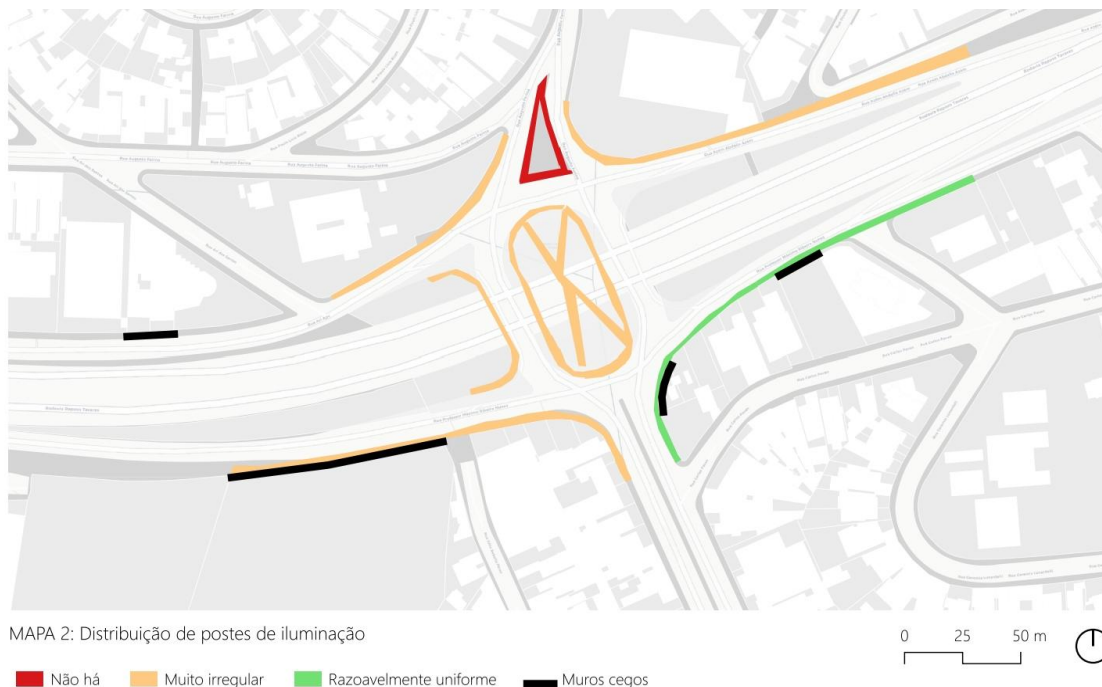


A região analisada apresenta uma baixa densidade de área verde, o que contribui para a piora da condição ambiental e aumento da temperatura. Com grande parte das superfícies expostas a sol direto, baixa capacidade de evapotranspiração local e alta absorção de radiação solar.

3.2 Presença de muros cegos

Foi identificado no local de análise uma presença excessiva de muros cegos, que são fachadas sem a existência de janelas, portas ou qualquer tipo de permeabilidade entre o lote privado e o espaço público. Dentre os dez trechos analisados na pesquisa de campo, quatro deles possuíam algum tipo de muro cego.

Gráfico 1: Contagem de muros cegos

Mapa 10 : Presença de muros cegos

Essas estruturas são construídas com a justificativa dos proprietários de que o terreno precisa ser isolado do espaço público para supostamente se tornar mais seguro e menos propenso a invasões. Além disso, o planejamento urbano é focado no trânsito de automóveis particulares e não leva em consideração o bem estar do pedestre e do usuário de transporte público que transita pelo local, e portanto não oferece boas condições de circulação para esse público (Silva, 2016).

Como consequência, a falta de integração entre a rua e o interior das propriedades torna os seus exteriores mais inseguros e vulneráveis à criminalidade devido a falta de visibilidade das pessoas de dentro do lote para o espaço exterior. A ausência dos “olhos da rua”, termo designado às pessoas que contemplam o espaço público e exercem uma vigilância natural sobre as calçadas ao seu redor, favorece o aumento da insegurança do local (Jacobs, 1961 apud Saboya, 2010).

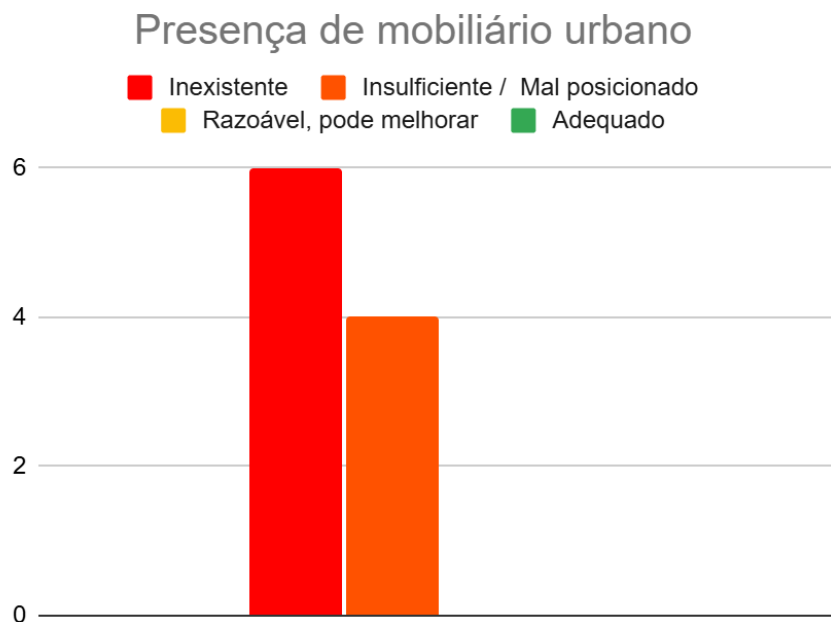
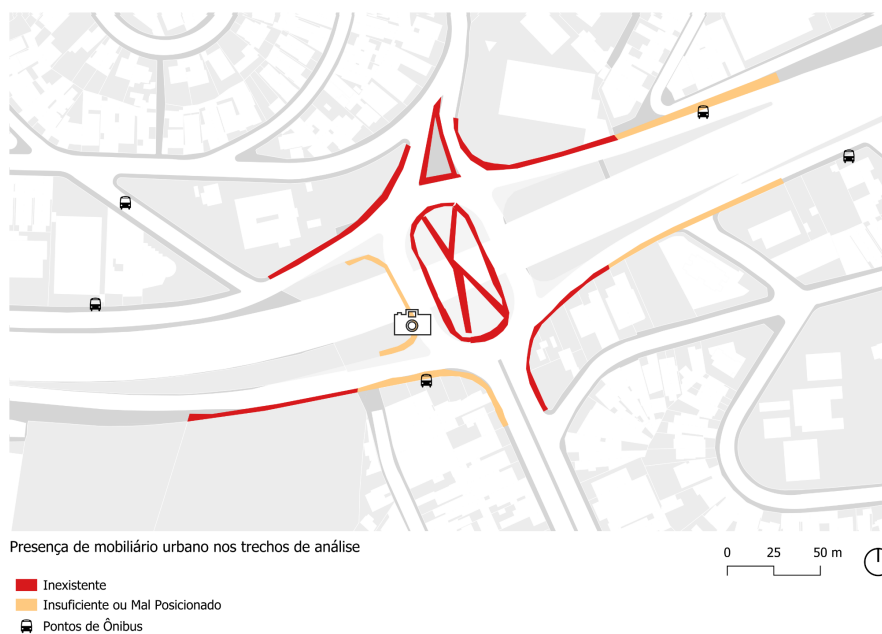
Juntamente a isso, a presença de fachadas cegas reduz a visibilidade do pedestre e se torna um ponto de depósito inadequado de lixo. Todas essas

consequências somadas fazem com que a calçada ao lado dessas estruturas deixem de serem atrativas ao pedestre e desestimulam a caminhabilidade e adoção de modos de mobilidade ativa nesses locais, que se transformam em “zonas mortas” (Scopel, 2017).

3.3 Mobiliário urbano insuficiente

Durante a pesquisa de campo, verificou-se a insuficiência de mobiliário urbano ao longo da região de análise. Seis dos dez trechos avaliados não possuíam bancos ou de qualquer outro elemento destinado à permanência dos usuários, e nos quatro trechos em que foi identificada a presença de mobiliário, sua quantidade e disposição foram consideradas insuficientes para atender adequadamente a população.

Cabe destacar que os trechos em que foi identificado algum mobiliário urbano foram principalmente os trechos onde se situavam pontos de ônibus. A única exceção é o trecho 13, Imagem 3, que tem um único banco embaixo do viaduto e voltado para a via e afastado de arborização.

Gráfico 2: Presença de mobiliário urbano**Mapa :** Presença de mobiliário urbano

A ausência de mobiliário urbano se deve ao planejamento excludente dos espaços públicos da região, que não levam em consideração a população que transita a pé pelos trechos e que poderia fazer uso dessas estruturas para descanso ou proteção.

Como consequência, a permanência dos pedestres no local é comprometida, há a redução do conforto ambiental, da acessibilidade e da qualidade da experiência urbana, desencorajando meios de mobilidade ativa na região.

JUSTIFICATIVA

As questões levantadas, como a falta de mobiliário, arborização e excesso de muros cegos, possuem como pontos comuns a redução da qualidade de vida local. Como a baixa habitabilidade local, pelo excesso de calor em regiões com baixa arborização, insegurança gerada pela baixa permeabilidade visual gerada pela presença de muros cegos e sujeiras urbanas pela falta de mobiliário urbano. Dessa forma, as intervenções propostas tem como objetivo melhorar a habitabilidade do local analisado, melhorando não apenas a qualidade da vida dos moradores, mas também de transeuntes.

APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA

1. Arborização

Como intervenção proposta pelo grupo, recomendamos um programa amplo de arborização, requalificação de pavimento e permeabilização dos solos, combinada com a recomposição nutricional do solo por meio de compostagem. Dessa forma, o poder público por meio da Secretária Municipal do Verde e do Meio Ambiente, juntamente com a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Obras, Limpeza Urbana e Urbanismo e Licenciamento desenvolveria um programa amplo de requalificação das calçadas dessa região, requalificando a zona de serviço com a disposição de uma zona de apoio permeável para a plantação de vegetação.

Além do aproveitamento de zonas não residenciais e de passagem para o plantio de árvores e coleta de resíduos orgânicos. Além da instalação de zonas de coleta de resíduo orgânico e campanha de conscientização para a caracterização de resíduo orgânico para com a população. Além da construção de pátios de compostagem que sejam capacitados para a coleta e processamento desse resíduo orgânico e a produção de composto fertilizante que poderia ser reutilizado na vegetação lateral de vias, parques, hortas urbanas e/ou comercializada.

Esse programa contaria com a participação voluntária e profissional da população no planejamento do plantio, escolha do tipo de vegetação, plantio das árvores, requalificação das vias, separação seletiva dos resíduos orgânicos, coleta e compostagem. As funções do poder público seriam a oferta de recursos materiais e humanos para a realização desse programa, com a contratação de pessoal e concessão de espaços para compostagem.

Dessa forma, esse programa teria como impacto esperado a cobertura vegetal, aumento da taxa de evaporação local, redução das zonas de acúmulo de calor, captação de CO₂, aumento da permeabilidade do solo, aumento da capacidade de recaptação de recursos hídricos subterrâneos, redução da velocidade de escoamento

superficial de águas pluviais, empregabilidade e participação da população local, melhora da gestão de resíduos orgânicos e oferta de fertilizantes orgânicos no mercado nacional.

Essa proposta foi inspirada no programa de intervenção urbana de Moscou realizado a partir de 2013 que teve como grande inovação a participação da população na escolha das árvores e plantio das mesmas². A diferença com a atual intervenção proposta é também uma oferta que se expande além da redução da emissão de CO₂ no terreno urbano, mesmo limitado à região proposta, serviria como um programa piloto a ser expandido para demais regiões do município. E contaria com a participação da população na escolha por meio de um catálogo de árvores nativas da mata atlântica por meio de votação, também na escolha das regiões a serem alvo do plantio. Assim como a participação da população no plantio das árvores. A gestão de resíduos orgânicos teria o engajamento da população de forma constante na conscientização sobre a geração de resíduos e manejo dos mesmos e a importância de sua circularidade na manutenção de ecossistemas e produção de alimentos. O fertilizante orgânico poderia ter diversas aplicabilidades desde manutenção da qualidade do solo das áreas plantadas, comercialização para produtores agrícolas e hortas urbanas.

Dessa forma tendo um impacto positivo na qualidade de vida da população, melhorando o microclima local, redução do impacto ambiental da mancha urbana local e melhoria na habitabilidade local assim como economia na coleta de resíduos orgânicos.

2. Muros cegos

Propõe-se a revisão do Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo, com o objetivo de restringir a implantação de novos muros cegos em áreas de elevada circulação de pedestres e integração modal, além de incentivar a

² O Projeto Million Trees realizado a partir de 2013 teve como foco da participação popular a votação da população na escolha das espécies a serem plantadas por meio de um catálogo de árvores. E a participação da população ocorreu por meio da população juvenil em idade escolar por meio de campanhas de conscientização e participação das comunidades escolares no plantio.

requalificação dos muros já existentes por meio de soluções que promovam maior permeabilidade visual, como gradis e aberturas, por exemplo.

A implementação da proposta dependeria da atuação da Câmara Municipal de São Paulo, responsável pela proposição, discussão e aprovação das alterações legislativas necessárias, em conjunto com a Prefeitura e a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, encarregadas da regulamentação e fiscalização das novas diretrizes. Espera-se que a medida contribua para o estímulo à permanência e à mobilidade ativa nos entornos da Rodovia Raposo Tavares ao promover maior permeabilidade visual e aumento da segurança pública.

3. Mobiliário urbano

Para resolver a questão do mobiliário urbano insuficiente na região, propõe-se um planejamento de mobiliário, tanto da concepção das peças quanto da inserção, específico para os usos atuais nos espaços públicos.

Para isso, cabe à SP Urbanismo, com apoio da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, propor um concurso de mobiliário urbano que exija propostas específicas para as periferias da Zona Oeste da cidade, aos moldes do Concurso Nacional de Mobiliário Urbano de São Paulo de 2025: selecionando projetos com qualidade conceitual e viabilidade técnica de implementação no território. A participação da população é essencial para avaliar as propostas, a partir da instalação de protótipos do mobiliário de forma com que os moradores possam registrar opiniões e comentários sobre cada proposta.

A implementação do mobiliário urbano mais adequado às necessidades dos moradores da região impactaria numa maior habitabilidade de seus espaços públicos, bem como na promoção de novos locais de permanência e a possibilidade de revitalizar praças já existentes, como a Praça Ikuzo Koike. Essas transformações no ambiente têm resultados diretos na qualidade de vida da população e incentivam a

adoção de meios de mobilidade ativa, reduzindo a necessidade do uso de automóveis e a dependência de grandes deslocamentos para o lazer.

Ademais, os efeitos na coleta de resíduos também devem ser observados. Com a distribuição de lixeiras pelo bairro, haverá menos acúmulo de resíduos nas calçadas, gramados e vias, impactando numa melhor sustentabilidade da drenagem urbana e na redução da poluição urbana, e de forma mais geral, facilitando o serviço de coleta de resíduos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É de consenso do grupo responsável pela análise territorial o valor dessa atividade de extensão tanto para a elaboração deste relatório de fins de incidência política quanto para ampliar a visão crítica sobre a produção da cidade e da periferia nos espaços metropolitanos no Brasil. Fica claro como o planejamento urbano, presente ou ausente, é uma decisão do poder público com impactos diretos na qualidade de vida da população; impactos estes com bônus e ônus desigualmente distribuídos sobre o território.

Foi percebida essa desigualdade manifestada na mobilidade urbana diversas vezes durante a atividade de extensão, especialmente na etapa formativa, em que houve a oportunidade de observar o recorte territorial da análise em comparação com, por exemplo, o centro da cidade de São Paulo e outras metrópoles – desigualdade no sentido da segregação urbana e no do perfil dos usuários de cada modo de mobilidade.

A formação em políticas públicas voltadas à mobilidade ativa é de extrema relevância para repensar a direção do planejamento urbano na contemporaneidade, nas etapas a serem percorridas em prol de uma cidade com mais preferência aos pedestres e ciclistas, menos privilégios voltados ao automóvel particular, maior acessibilidade do transporte público, espaços livres de qualidade e habitáveis e, no geral, melhor integrada e menos desigual.

REFERÊNCIAS

DA SILVA, Adrielli França. MOBILIDADE SUSTENTÁVEL - CALÇADAS: ESPAÇOS DESTINADOS AOS DESBRAVADORES URBANOS NO BAIRRO DE SANTO AMARO. **Revista LABVERDE**, v. 11, pág. 104, 2016.

MUÑOZ, Luiza Sobhie e DUARTE, Denise Helena Silva e EMMANUEL, Rohinton. **Heat risk in the city of São Paulo: a portrait of environmental and socioeconomic inequalities**. 2025. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2025. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2212095525002846>. Acesso em: 26 jun. 2026.

SABOYA, Renato. **Segurança nas cidades: Jane Jacobs e os olhos da rua**. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2010/02/10/seguranca-nas-cidades-jane-jacobs-e-os-olhos-da-rua/>. Acesso em: 25 jun. 2026.

SCOPEL, Vanessa Guerini. Fachadas ativas: uma alternativa para a melhoria da relação entre arquitetura e cidade. **Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo**, 2017.

The Million Trees project. Maio de 2018. <https://www.c40.org/case-studies/the-million-trees-project/>. Acesso em 05 de jul de 2026.