XXI Enanpur
Curitiba
19 a 23 de Maio de 2025
ideias, políticas e práticas
em territorialidades do Sul Global

Reconexões Urbanas: arte e urbanismo no caso do Trensurb em Novo Hamburgo (sessão temática 1)

Ana Letícia Rebellatto, Arquiteta e Urbanista
UNISINOS | anarebellatto@gmail.com

Márcia Azevedo de Lima, Doutora em Planejamento Urbano e Regional
UNISINOS | malima.mgo@gmail.com

SESSÃO TEMÁTICA 1: Produção do espaço urbano e regional

Resumo: A expansão urbana e os grandes investimentos em infraestrutura, como viadutos e linhas férreas, geraram rupturas na malha urbana, criando espaços subutilizados, desprovidos de uso e marcados pela insegurança. Esses "vazios" urbanos evidenciam a necessidade de soluções de desenho urbano que otimizem e transformem tais áreas, promovendo sua apropriação pelos usuários e reconectando a cidade de forma inclusiva e funcional. A arte urbana surge como ferramenta estratégica nesse contexto, democratizando o uso dos espaços públicos, despertando pertencimento e incentivando o engajamento coletivo. Este artigo adota como objeto de estudo o projeto de um parque linear sob a Linha 1 do Trensurb, em Novo Hamburgo/RS, que requalifica esse espaço ocioso através da integração entre arte e urbanismo. Assim, este artigo visa ampliar o debate sobre a ocupação de áreas ociosas, oferecendo soluções simples e funcionais, em um contexto de escassez de recursos, que promovam cidades mais atrativas, inclusivas e democráticas.

Palavras-chave: Requalificação Urbana; Espaços Subutilizados; Parque Linear; Cidades Inclusivas; Arte Urbana

Urban Reconnections: Art and Urbanism in the Case of Trensurb in Novo Hamburgo

Abstract: *Urban expansion and major infrastructure investments, such as overpasses and railways, have created breaks in the urban fabric, resulting in underutilized spaces that lack use and appropriation and are consequently marked by insecurity. Therefore, this article proposes a reflection on the need for urban design solutions that optimize and transform such spaces, aiming for user appropriation and reconnecting the city in an inclusive and functional way. In this sense, it highlights that urban art can be a strategic tool to democratize the use of public spaces, fostering a sense of belonging and encouraging collective engagement. The study focuses on the design of a linear park beneath Line 1 of Trensurb in Novo Hamburgo/RS, which requalifies the idle space through the integration of art and urbanism. Thus, this article aims to broaden the debate on the occupation of idle areas by offering simple and functional solutions, within a context of limited resources, that promote more attractive, inclusive, and democratic cities.*

Keywords: *Urban Requalification; Underutilized Spaces; Urban Art; Linear Park; Inclusive Cities*

Reconexiones Urbanas: Arte y Urbanismo en el Caso del Trensurb en Novo Hamburgo

Resumen: *La expansión urbana y las grandes inversiones en infraestructura, como viaductos y líneas ferroviarias, han generado rupturas en la trama urbana, creando espacios subutilizados, desprovistos de uso y apropiación y, en consecuencia, marcados por la inseguridad. Por ello, este artículo propone una reflexión sobre la necesidad de soluciones de diseño urbano que optimicen y transformen dichos espacios, buscando su apropiación por los usuarios y reconectando la ciudad de manera inclusiva y funcional. En este sentido, destaca que el arte urbano puede ser una herramienta estratégica para democratizar el uso de los espacios públicos, despertando un sentido de pertenencia e incentivando el compromiso colectivo. Se toma como objeto de estudio el proyecto de un parque lineal debajo de la Línea 1 del Trensurb, en Novo Hamburgo/RS, que requalifica el espacio ocioso a través de la integración entre arte y urbanismo. Así, este artículo busca ampliar el debate sobre la ocupación de áreas ociosas, ofreciendo soluciones simples y funcionales, en un contexto de escasez de recursos, que promuevan ciudades más atractivas, inclusivas y democráticas.*

Palabras clave: *Recalificación Urbana; Espacios Infrautilizados; Arte Urbana; Parque Lineal; Ciudades Inclusivas*

INTRODUÇÃO

A industrialização e o crescimento acelerado das cidades trouxeram elementos de infraestrutura, tais como como pontes, viadutos e linhas de trem urbano, que alteraram profundamente a paisagem urbana. Essas estruturas, muitas vezes planejadas com foco exclusivo na mobilidade motorizada, desconsideram o contexto urbano e seus impactos nos espaços públicos, resultando em fragmentação da malha urbana e na criação de espaços subutilizados e, consequentemente, inseguros (Jacobs, 1961; Gehl, 2010). Esses espaços ociosos ilustram uma visão de progresso que ignora a cidade como um organismo vivo, interconectado e dinâmico, onde o uso coletivo e a apropriação são fundamentais para a vitalidade urbana (Lynch, 1960). Para pensar em cidades mais inclusivas é importante levar em consideração a dimensão do impacto desses elementos e como integrá-los dentro das diretrizes urbanas, devolvendo estes espaços para à sociedade.

O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) define o Direito à Cidade como um direito coletivo, garantindo a todos o acesso a cidades justas, inclusivas e democráticas. Como enfatiza Harvey (2012), para que a transformação das cidades se tornem mais justas e inclusivas depende do exercício de um poder coletivo que repense os processos de urbanização e a gestão dos espaços urbanos pensando nos seus usuários. Como destacam Jacobs (1961) e Gehl (2010), o planejamento urbano deve priorizar a convivência e o uso humano dos espaços, não apenas a circulação de veículos. Nesse sentido, a ocupação dos espaços urbanos não é apenas uma necessidade funcional, mas também um ato político e social que questiona a atual organização das cidades e propõe alternativas inclusivas, seguras e acessíveis (Lefebvre, 1968).

A transformação de espaços ociosos em áreas vivas e funcionais ainda é um desafio crescente nas cidades contemporâneas, principalmente em países em desenvolvimento, como é o caso do Brasil. A limitação de recursos e desigualdade social também impactam o urbanismo e a arquitetura. A arquitetura da escassez, conceito desenvolvido por Cássio Orlandi Sauer (2019), propõe uma abordagem que reconhece essas limitações e busca soluções criativas e sustentáveis. Essa perspectiva incentiva a adaptação e a valorização do potencial local, promovendo intervenções arquitetônicas que integrem os espaços ao contexto social e econômico, fomentando sua apropriação pela comunidade e contribuindo para cidades mais resilientes e inclusivas.

Projetos de desenho urbano, mesmo simples, podem transformar espaços esquecidos em lugares de socialização, lazer e interação, como sugerido por Lefebvre (1968), que defende a importância do espaço vivido e da apropriação cidadã. No contexto urbano e arquitetônico, "simples" refere-se a intervenções que podem ser implantadas

rapidamente, com materiais e técnicas acessíveis, e que exigem pouca manutenção para continuar efetivas. São práticas que podem ser realizadas por comunidades locais ou equipes de baixo custo, e que apesar de sua simplicidade, têm um grande impacto na qualidade do ambiente urbano e na experiência dos usuários. Exemplos de soluções simples incluem a instalação de mobiliário urbano, como bancos e mesas que podem ser feitos com materiais de baixo custo; ajardinamento e plantio de vegetação que contribuem para a melhoria ambiental e bem-estar dos cidadãos; e implementação de ciclovias e caminhos acessíveis que incentivam a mobilidade sustentável e inclusão.

Além disso, a arte urbana proporciona uma nova perspectiva sobre áreas esquecidas, criando ambientes mais acolhedores e estimulando a interação social. A arte pode dar novo significado a espaços negligenciados e transformá-los em locais vibrantes e significativos, com um impacto estético e social considerável. (Zebracki, 2014). Ela também é uma forma de expressão cultural e comunitária, que pode criar uma forte conexão emocional entre os cidadãos e os locais (Rigolon & Nemeth, 2018). Exemplos como murais, *graffitis* e instalações temporárias oferecem uma alternativa de baixo custo e alto impacto, capaz de revitalizar a paisagem urbana e fomentar um senso de identidade e pertencimento na população. Nesse contexto, a arte e o desenho urbano se configuram como elementos centrais para promover uma cidade mais justa e participativa, onde os espaços não são apenas funcionais, mas também simbólicos e carregados de significados coletivos (Harvey, 2012)

Em São Paulo, o Elevado Presidente João Goulart, também conhecido como "Minhocão" (figura 1), tornou-se um ícone da cidade tanto por sua estrutura imponente quanto por sua complexa história de uso e abandono. Em anos recentes, esse espaço foi transformado em um parque urbano que se abre para pedestres e ciclistas após o horário comercial, resultando em um uso mais comunitário e acessível. Entre as melhorias realizadas, destacam-se a instalação de mobiliário urbano, como bancos e áreas de descanso, a implementação de uma ciclovia e ajardinamento, com a introdução de plantas e vegetação que ajudam a criar um ambiente mais agradável e a melhorar a qualidade do ar. A arte urbana também desempenhou um papel crucial nessa revitalização. Murais vibrantes, pintados por artistas locais e internacionais, reforçam a identidade do espaço e incentivam o sentimento de pertencimento entre os moradores e visitantes.

Figura 1: Minhocão, São Paulo/SP

Fonte: Estadão, 2021

Diante do exposto, destaca-se a importância de buscar soluções de desenho urbano para a requalificação de espaços ociosos, propondo a criação de espaços multifuncionais que possam ser utilizados pela população e que favoreçam uma maior interação social e apropriação cidadã, através de intervenções simples e com impacto positivo. Assim, este artigo propõe uma reflexão sobre a necessidade de soluções de desenho urbano que otimizem e transformem tais espaços, visando sua apropriação pelos usuários e reconectando a cidade de forma inclusiva e funcional. Destaca-se que a arte urbana pode ser ferramenta estratégica para democratizar o uso dos espaços públicos, despertando pertencimento e incentivando o engajamento coletivo.

METODOLOGIA

A metodologia deste artigo está estruturada em uma abordagem reflexiva e exploratória, que busca destacar a necessidade de soluções de desenho urbano para transformar espaços subutilizados em áreas funcionais e integradas à cidade. Para alcançar esses objetivos, o estudo adota como estudo de caso o projeto de requalificação do trecho urbano sob a Linha 1 do Trensurb, localizado em Novo Hamburgo/RS. A análise utiliza referências bibliográficas, dados coletados sobre o local e a aplicação dos conceitos de urbanismo inclusivo para propor soluções adequadas ao contexto. Essa abordagem permite discutir o potencial replicável dessas intervenções em cidades que enfrentam desafios de escassez de recursos e fragmentação urbana.

O projeto de intervenção sob a linha do trem propõe a construção de um parque linear, ocupando a área hoje ociosa. A requalificação, através de soluções de desenho urbano e arte urbana, visa transformar a área em espaços multifuncionais que promovam a integração social e o fortalecimento do vínculo da comunidade com o local. O projeto foi desenvolvido com base nas necessidades específicas de cada trecho, levando em consideração as demandas dos diferentes grupos de usuários, e propondo a continuidade do parque linear ao longo de toda sua extensão de aproximadamente 5,5 km.

O TRENSURB EM NOVO HAMBURGO/RS

Novo Hamburgo é um dos 14 municípios que integram o Vale do Sinos e um dos 34 da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) (Figura 2). Localizado a 42 km da capital, Porto Alegre, o município apresenta 98,27% de sua área ocupada por zonas urbanas (OBSERVASINOS, 2023). De acordo com o IBGE, a população estimada para 2022 era de 227.646 habitantes, em uma área de 222,536 km², com densidade populacional de 1.022,96 hab/km².

Figura 2: Localização do município de Novo Hamburgo/RS

Fonte: primeira autora.

Originalmente colonizada por imigrantes alemães, Novo Hamburgo se consolidou como um polo da indústria coureiro-calçadista, o que lhe conferiu o título de "Capital do Calçado". Atualmente, a cidade tem sua economia centrada na industrialização e exportação, reforçando a importância de suas conexões com os municípios vizinhos. Além das rodovias, a cidade foi contemplada com a expansão da Linha 1 do Trensurb.

Desde 2014, Novo Hamburgo integra a Linha 1 do Metrô de Porto Alegre (Trensurb), que estabelece uma ligação entre a cidade e a capital Porto Alegre, passando também por São Leopoldo, Esteio, Sapucaia do Sul e Canoas. O trecho do Trensurb na cidade é elevado e conta com quatro estações: Novo Hamburgo, Fenac, Industrial e Santo Afonso. A estrutura foi projetada para ser elevada, garantindo a permeabilidade das ruas existentes. Contudo, essa solução não levou em conta a complexidade da cidade como um organismo interconectado, resultando em uma intervenção de grande porte que fragmenta a paisagem urbana (Figura 3).

Figura 3: Linha 1 do Trensurb elevada em Novo Hamburgo/RS

Fonte: Trensurb, 2012

O espaço abaixo da linha elevada encontra-se subutilizado e sem infraestrutura adequada, o que dificulta sua ocupação e causa uma sensação de insegurança no local. Contudo, esse espaço apresenta grande potencial para ser transformado em um parque linear, integrando seus trechos ao entorno através de arte e desenho urbano.

O PROJETO DE PARQUE LINEAR

A proposta do parque linear é requalificar a área por meio de soluções de desenho urbano, como a criação de espaços multifuncionais, e intervenções artísticas que tragam novas atividades e usos, além de conectar as estações e o entorno imediato.

Através do diagnóstico da área, foram identificados trechos com características e demandas distintas ao longo do percurso, e assim, foram definidos três setores (Figura 4). Dessa maneira, o programa foi definido a partir das necessidades de cada setor, além de tratamento de continuidade do parque linear em toda sua extensão, de cerca de 5,5km.

Figura 4: Implantação com setores

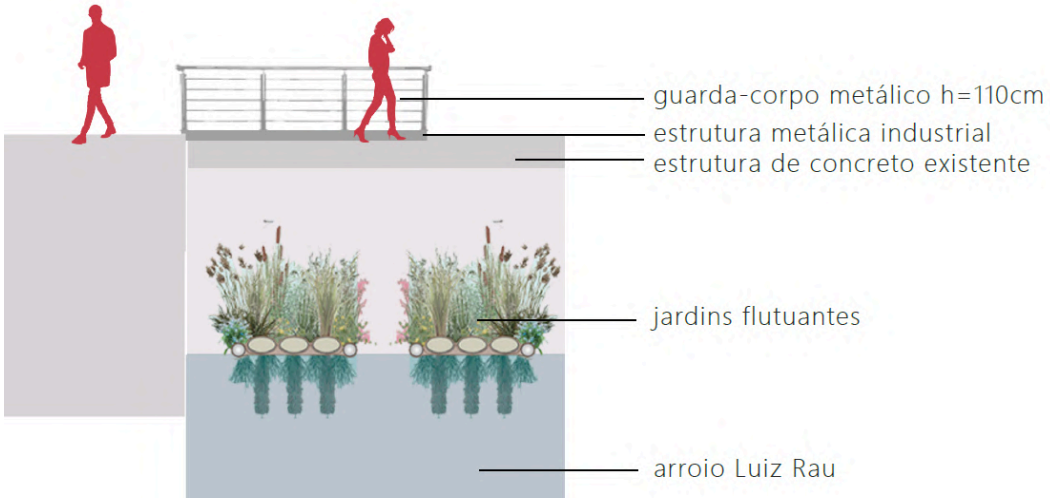
Fonte: primeira autora.

Os três setores do projeto são concebidos como um percurso integrado e contínuo, formando um parque linear multifuncional que age como um sistema interconectado, revitalizando o espaço abaixo da linha do Trensurb. A proposta de parque linear abrange toda a extensão da linha, incorporando diversas estratégias, como a criação de ambientes de lazer e convivência, a instalação de iluminação complementar adequada e intervenções artísticas nos pilares da estrutura elevada. Além disso, o projeto valoriza a mobilidade ativa, com a criação de um passeio acessível para pedestres ao longo de todo o parque, a ampliação da ciclovia existente, a regularização dos perfis viários e a implementação de cruzamentos elevados, visando proporcionar maior segurança ao pedestre.

Cada setor apresenta características e demandas próprias, que se somam às diretrizes gerais do projeto, com base nos usos existentes em cada trecho. O primeiro setor, denominado Central, está situado na zona central da cidade, caracterizado por alta densidade populacional e fluxo constante de pedestres e veículos, além de abrigar uma grande variedade de comércios e serviços. Neste local, existe atualmente uma praça sob a linha do Trensurb que atende a esse fluxo intenso, funcionando como o ponto inicial do percurso do parque linear. Outro elemento importante neste setor é o Arroio Luiz Rau, que atravessa o trecho a céu aberto. A proposta é integrar o arroio ao parque linear, por meio de um processo de despoluição natural, que inclui a implantação de uma estrutura metálica sobre as águas, criando novos espaços de conexão com o arroio.

A remediação do Arroio Luiz Rau é proposta por meio de um sistema ecológico de tratamento de águas, conhecido como "jardins flutuantes" (Figura 5). Este sistema de baixo custo e fácil implantação consiste na instalação de ilhas artificiais cobertas por plantas aquáticas, que atuam como filtros naturais, removendo os poluentes da água sem o uso de produtos químicos. As plantas fitorremediadoras, por meio de suas raízes expostas, são responsáveis pela filtração dos compostos orgânicos e pela purificação das águas, criando um ambiente mais saudável e integrando de forma sustentável o arroio ao novo parque linear.

Figura 5: Esquema de jardins flutuantes



Fonte: primeira autora.

A estrutura elevada da Linha 1 do Trensurb é sustentada por inúmeros pilares de concreto, que se destacam ao longo do trajeto. No projeto de parque linear proposto, uma das estratégias é transformar esses pilares em elementos de interação e expressão artística, convidando artistas urbanos locais para realizar intervenções artísticas (Figura 6). A ideia é criar uma galeria de arte pública ao longo do percurso, utilizando os pilares como suporte para murais, grafites e outras formas de arte urbana, integrando o ambiente da cidade com a produção cultural local. Essa intervenção não só revitaliza a estrutura, mas também promove a democratização do espaço, estimulando a participação da comunidade e a criação de um vínculo afetivo entre os cidadãos e o local. Além disso, a arte urbana nas ruas é uma poderosa ferramenta de transformação e engajamento social, como evidenciado por estudiosos como Rigolon e Nemeth (2018), que destacam o impacto positivo da arte na revitalização de espaços urbanos degradados.

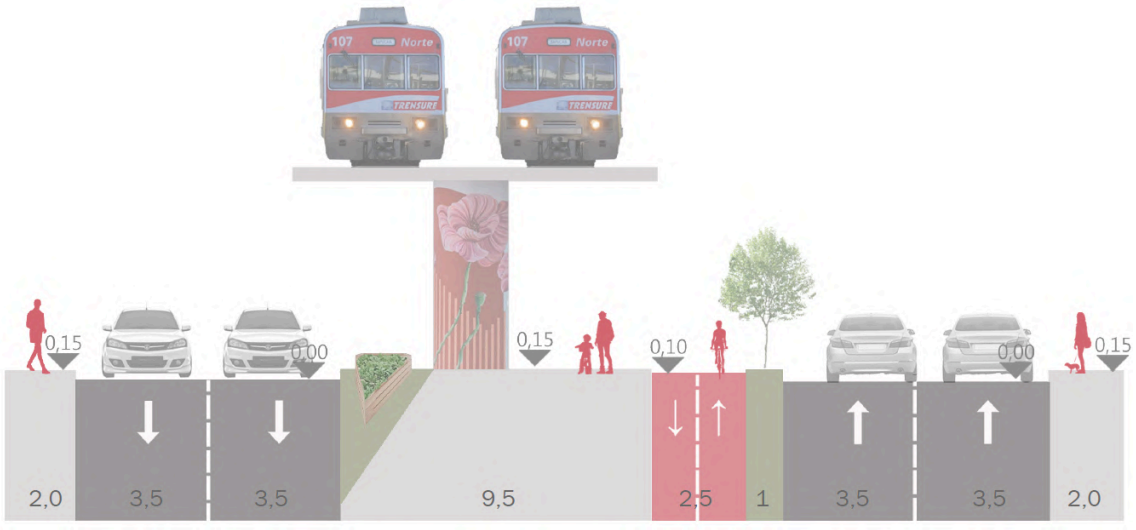
Figura 6: Pilares com intervenções de arte no setor central

Fonte: primeira autora.

No segundo setor, denominado Industrial devido à presença predominante de fábricas e indústrias em seu entorno, observa-se uma área de grande extensão, mas com uma densidade populacional e fluxo de pedestres reduzidos. Essa baixa circulação contribui para a sensação de insegurança no local. A ausência de passeio delimitado e de pavimentação adequada para pedestres desestimula ainda mais o uso da área, enquanto a ciclovia existente, embora bastante utilizada, carece de sinalização adequada e de uma pista regularizada e contínua.

A análise desse setor revelou que, embora seja predominantemente industrial, ele conta com um grande potencial de transformação. O setor possui a maior extensão do percurso do parque linear e já apresenta algumas intervenções de arte, o que demonstra seu potencial para ser revitalizado e atrativo para os pedestres. As estratégias para esse setor buscam aumentar a presença de pessoas na área, propondo a regularização do perfil viário (Figura 7), trazendo o protagonismo para o canteiro central, transformando-o em um elemento paisagístico e urbanístico central no projeto. Propõe-se o redesenho das pistas de rolamento para otimizar o espaço destinado ao canteiro, removendo uma via de estacionamento, pouco utilizada, para ampliar a área do canteiro central e fomentar o uso desse espaço para atividades como esportes, lazer e convivência. Dessa forma, espera-se criar um ambiente mais acessível e atrativo, favorecendo a ocupação e a integração da população com o espaço urbano.

Figura 7: Proposta de perfil viário no setor industrial



Fonte: primeira autora.

O último setor, denominado Local, está localizado próximo ao limite do município com São Leopoldo, em uma área de menor densidade, composta principalmente por

edifícios residenciais de habitação social, ocupações irregulares e áreas especiais de interesse público (AIPs). O fluxo de veículos é reduzido, mas há um movimento considerável de pedestres, moradores da região que utilizam o espaço como uma rota cotidiana, embora a área careça de pavimentação adequada e de passeio público delimitado. Este trecho já recebeu diversas intervenções realizadas pelos próprios moradores, como pinturas, mobiliário improvisado e o cultivo de pequenos jardins e hortas, o que demonstra o uso espontâneo e a apropriação do espaço, mesmo com a infraestrutura limitada. Essas ações evidenciam a necessidade urgente de equipamentos de lazer e convivência para a população local, que atualmente não possui alternativas nas proximidades.

Nesse contexto, as principais estratégias para este setor visam atender às necessidades do público local, que já utiliza a área de forma informal. O projeto propôs a criação de um ambiente adequado para as atividades de lazer e convivência, levando em consideração os usos já estabelecidos no local. Intervenções de arte e o fornecimento de mobiliário adequado permitem maior interação dos usuários com o espaço. Além disso, a implementação de estruturas modulares para o cultivo de hortas urbanas (Figura 8) contribui para a melhoria das condições nutricionais, saúde e lazer da comunidade. Essas hortas não apenas promovem a educação ambiental e o cuidado com o meio ambiente, mas também podem gerar renda, fomentar a interação comunitária e conferir uma função social aos terrenos ociosos. O projeto propõe a continuidade e expansão dessas hortas comunitárias no parque linear, incentivando o compromisso dos moradores com o espaço e fortalecendo o vínculo da comunidade com a área, ao mesmo tempo que promove o cuidado e a responsabilidade coletiva pelo ambiente urbano.

Figura 8: Hortas urbanas no setor industrial

Fonte: primeira autora.

O projeto propõe a criação de um parque linear ao longo de toda a extensão da Linha 1 do Trensurb, conectando setores com características distintas. A proposta busca não apenas atender às demandas específicas de cada setor, mas também fortalecer a ideia de continuidade e integração ao longo de toda a linha férrea. Inspirando-se na metáfora da costura, onde os nós unem diferentes peças, o projeto de parque linear define esses pontos de conexão como espaços de integração e coletividade. Esses "nós" desempenham um papel essencial no projeto, funcionando como pontos estratégicos de integração e convivência ao longo do parque linear. Para evidenciar sua importância, foram criados elementos artísticos para estes locais, no formato de tótens interativos (Figura 9) que funcionam como marcos visuais que conectam os diferentes setores do parque. Esses totens são obras de arte multifuncionais, que alinham estética e funcionalidade. Além de sua função artística, os totens promovem a interação com o público. Projetados para serem dinâmicos, eles permitem a troca de conteúdos conforme a necessidade, adaptando-se às características do setor onde estão localizados ou a eventos sazonais. Podem exibir obras de artistas locais, poesias, cartazes informativos, entre outros materiais, garantindo que o espaço esteja em constante transformação e diálogo com a comunidade.

Figura 9: Totens interativos

Fonte: primeira autora.

Além de demarcar a conexão entre setores, estes elementos incentivam a interação e a aproximação do público com a experiência artística, desconstruindo a ideia de que a arte deve ser estática ou distante e reforçando o papel da arte urbana como instrumento de renovação e transformação dos espaços públicos. Essas intervenções fortalecem a continuidade e identidade do espaço e contribuem para que o parque seja percebido como um espaço unificado e acessível para todos.

A análise da proposta de requalificação do trecho urbano sob a Linha 1 do Trensurb em Novo Hamburgo demonstra como intervenções de desenho urbano podem transformar espaços ociosos em áreas públicas ativas e inclusivas. O projeto apresenta soluções específicas para cada setor, com elementos que atendem às características locais, além de componentes integradores que conectam os diferentes setores, promovendo continuidade espacial e funcionalidade.

Destaca-se também que a arte urbana pode ser uma poderosa ferramenta de transformação e engajamento social, potencializando o impacto positivo da requalificação de espaços urbanos degradados. Essa abordagem reforça o potencial da arte como catalisadora de interações sociais positivas e promotora da revalorização dos espaços públicos.

Adicionalmente, o caso enfatiza a relevância de soluções que reconheçam a escassez de recursos, oferecendo intervenções simples e de baixo custo, mas de alto impacto, que viabilizam sua implantação em cenários de restrições financeiras. Assim, o estudo reafirma a importância de um urbanismo inclusivo e acessível, capaz de promover a reconfiguração das cidades em benefício de seus habitantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo enfatizou a relevância de repensar a ocupação de espaços urbanos subutilizados, como aqueles gerados pela infraestrutura existente, a exemplo da linha férrea elevada do Trensurb em Novo Hamburgo. A reflexão apresentou como soluções de desenho urbano e arte urbana podem transformar áreas negligenciadas em espaços vivos e funcionais, contribuindo para cidades mais inclusivas e democráticas.

O estudo de caso da requalificação do trecho sob a Linha 1 do Trensurb destacou a importância de um diagnóstico preciso, considerando o contexto consolidado e as necessidades dos usuários. O projeto propôs intervenções específicas para cada setor, como ciclovias, passeios acessíveis e revitalização do entorno do Arroio Luiz Rau, integradas por elementos de conexão que promovem continuidade espacial. Tais soluções demonstram a possibilidade de replicação em outras localidades com desafios semelhantes, reforçando o potencial de projetos urbanos simples, viáveis e acessíveis.

A integração da arte urbana foi destacada como elemento central e transformador, exemplificada pela intervenção nos pilares da estrutura com obras de artistas locais, criando uma galeria de arte pública. Essa abordagem não apenas valoriza o espaço visualmente, mas também enriquece social e culturalmente a experiência dos cidadãos, promovendo um vínculo afetivo com o ambiente.

Além disso, o artigo reforça que a transformação de espaços ociosos não depende exclusivamente de grandes obras, mas pode ser alcançada por meio de soluções criativas e sustentáveis. Ao priorizar intervenções acessíveis, o projeto contribui para a construção de cidades mais inclusivas, onde os cidadãos se apropriam de seus espaços, fortalecem o senso de pertencimento e desfrutam de maior qualidade de vida. Esses princípios apontam caminhos para a renovação do ambiente urbano de maneira integrada e sustentável, criando cidades mais inclusivas e democráticas, onde os cidadãos se apropriam de seu ambiente e desenvolvem um vínculo afetivo com os espaços que habitam.

REFERÊNCIAS

AMANAJÁS, R.; KLUG, L. **Direito à cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana**.

BIOMATRIX WATER. **Floating ecosystems**. Disponível em: https://www.biomatrixwater.com/floating-ecosystems/

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas** São Paulo: Perspectiva, 2010.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do Direito à Cidade à Revolução Urbana** São Paulo: Martins Fontes, 2012.

HECK, T. M. da S.; [outros autores]. **Avaliação da água através de parâmetros microbiológicos e físico-químicos em áreas populacionais do Arroio Luiz Rau, afluente do Rio dos Sinos, município de Novo Hamburgo, RS.** Revista Conhecimento Online, v. 2, n. 0, p. 105, 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas da população residente para 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: https://www.ibge.gov.br.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1961.

LEFEBVRE, Henri. **A Produção do Espaço** Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1968.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade** São Paulo: Martins Fontes, 1960.

OBSERVASINOS. **Dados sobre a cidade de Novo Hamburgo/RS**. 2023. Disponível em: www.observasinos.org.

REBELLATTO, Ana Letícia. **UnderLine - Parque Linear do Trensurb em Novo Hamburgo/RS**. Trabalho de Conclusão de Curso (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), São Leopoldo, 2023. Orientadora: Márcia Azevedo de Lima.

RIGOLON, Alessandro; NEMETH, Jeremy. **The Role of Parks in Shaping Urban Inequalities: A Critical Review**. 2018.

SAUER, Cássio**. Arquitetura x escassez na produção contemporânea em território latino-americano**. 2019. 336 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Porto Alegre, 2019. Orientador: Fernando Freitas Fuão

ZEBRACKI, Mark. **Urban Utopias and the Politics of Public Space**. 2014.