

PROJETO IV-A

Docentes

Jeferson Tavares

Manoel Rodrigues Alves

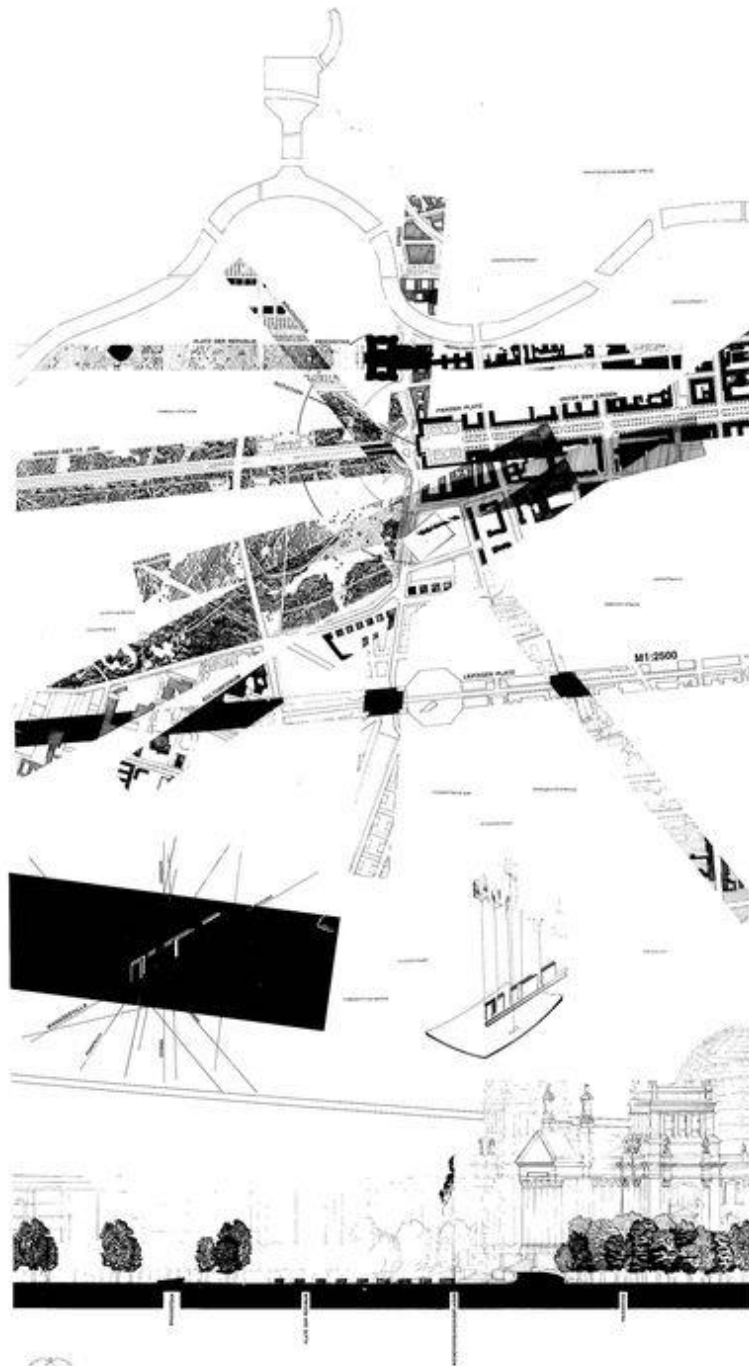
Bolsista Pós-Doc

Paula Marques Braga

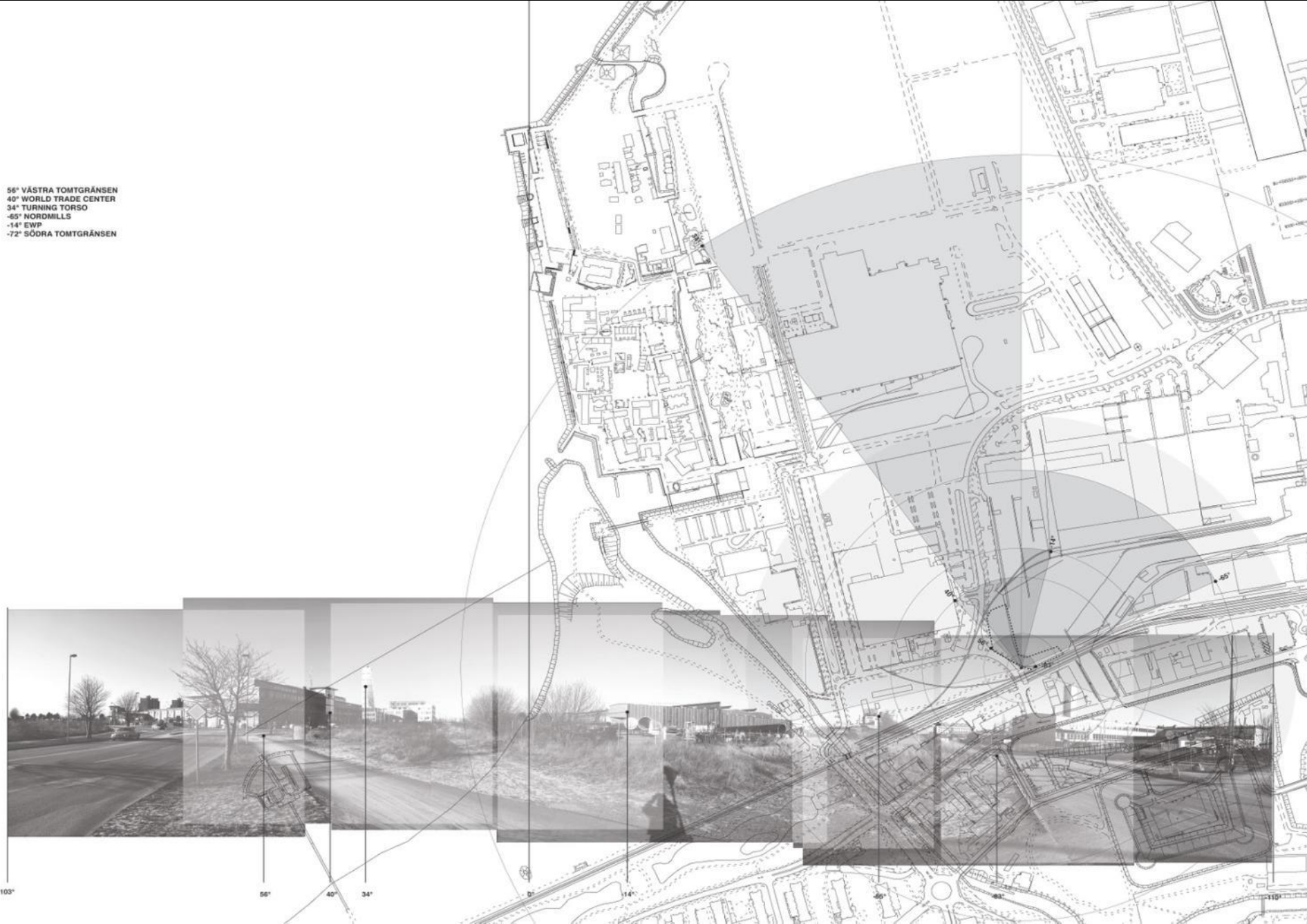


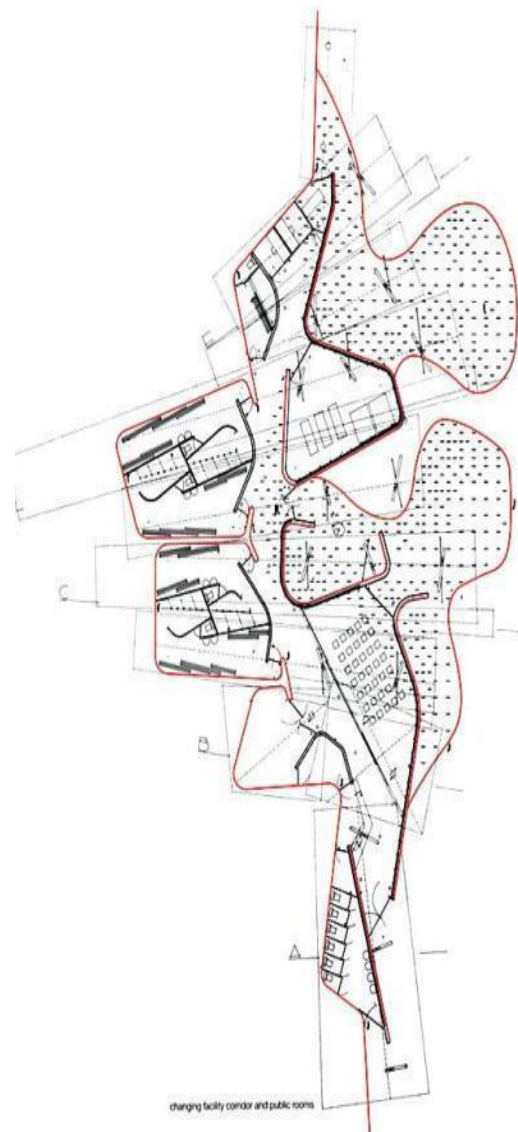
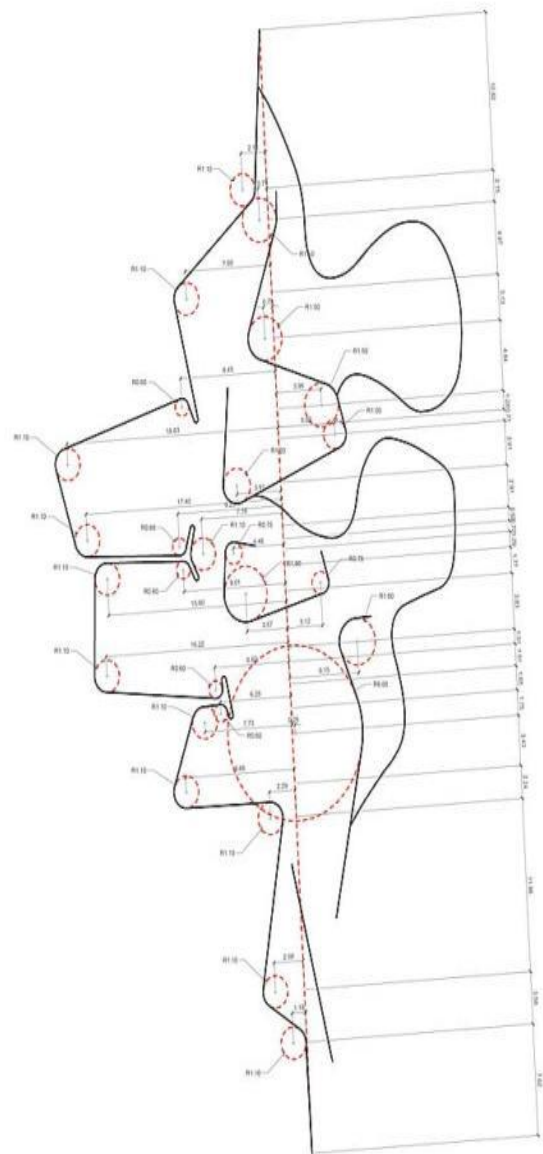
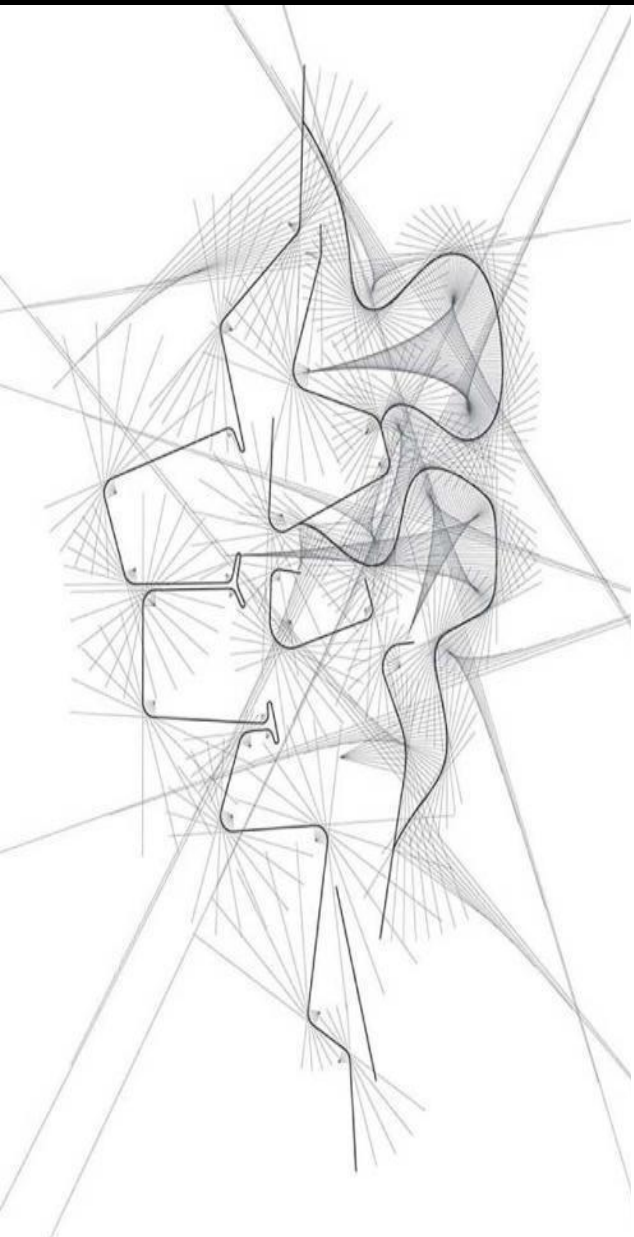
AULA EXPOSITIVA

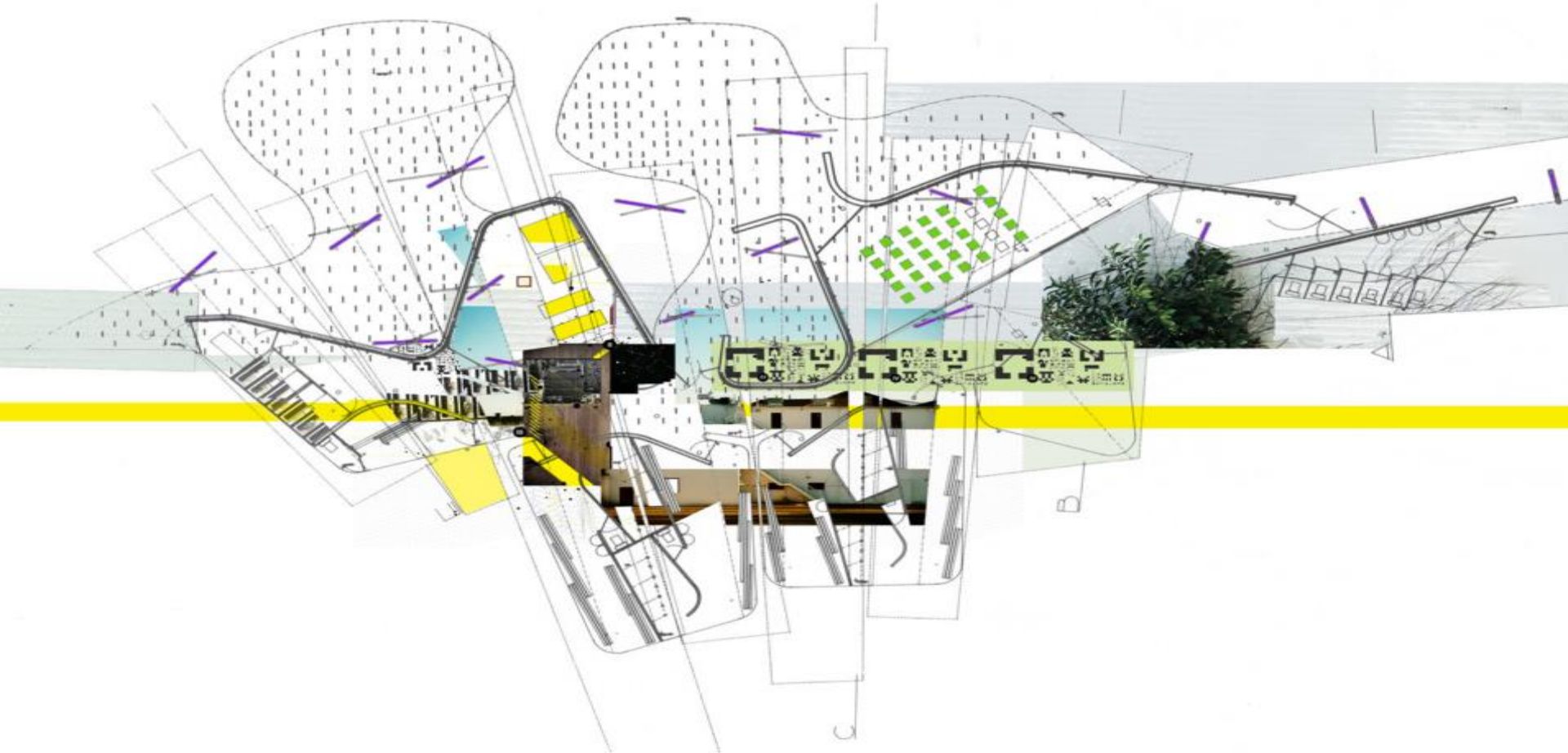
PROJETOS URBANOS: MORFOLOGIA



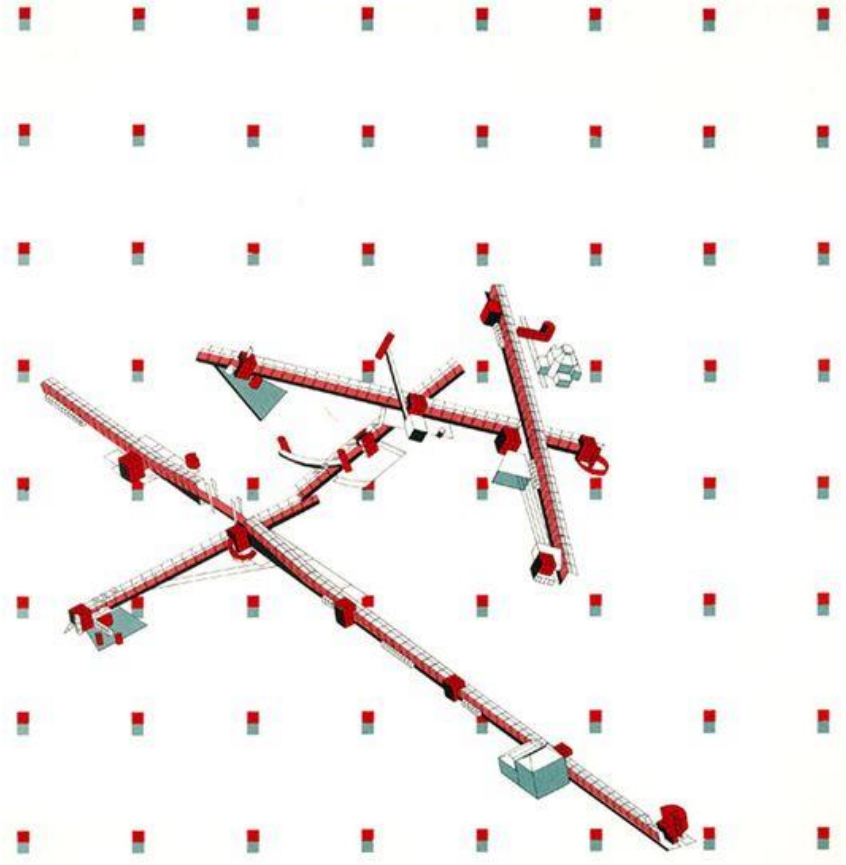
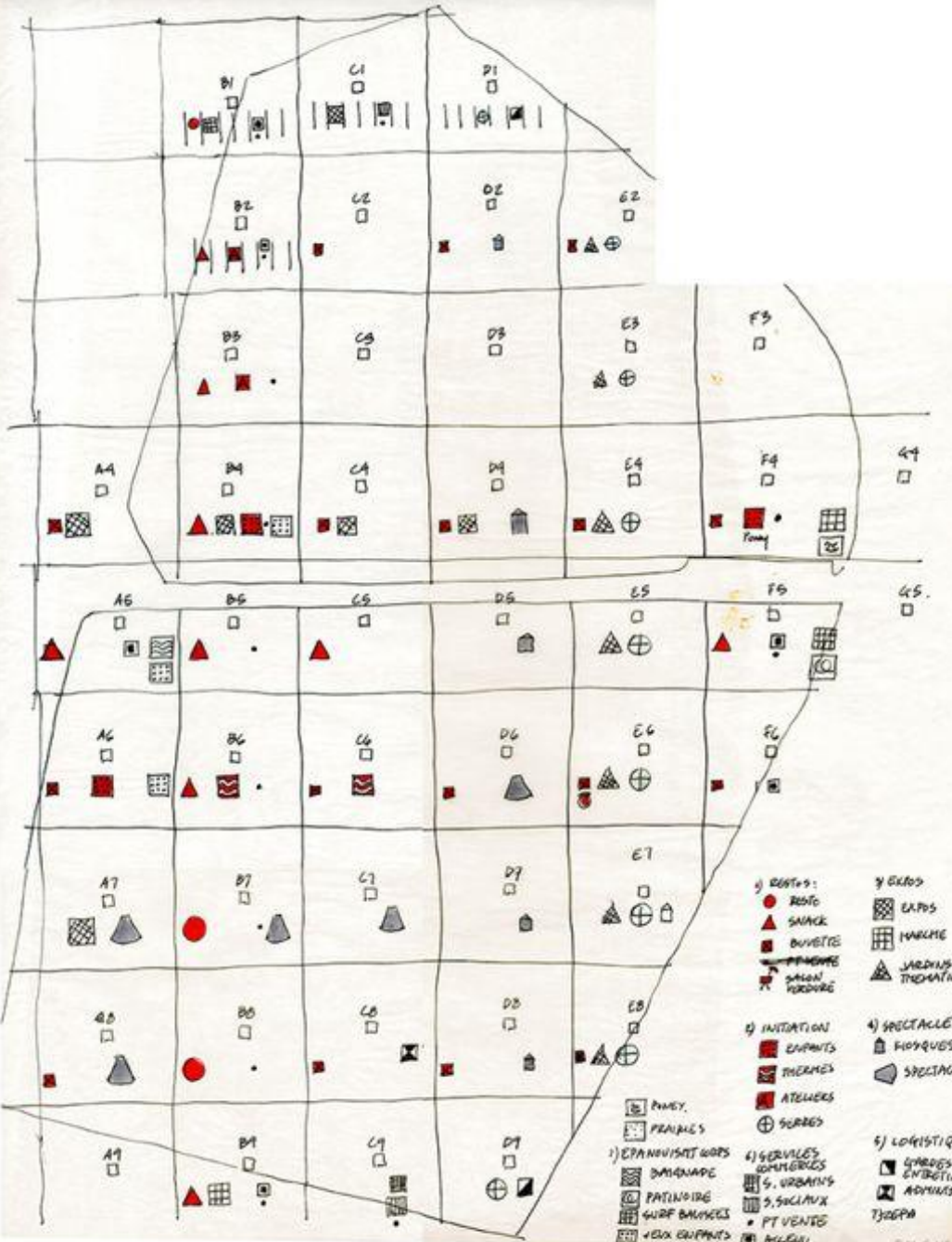
56° VÄSTRA TOMTGRÄNSEN
40° WORLD TRADE CENTER
34° TURNING TORSO
-65° NORDMILLS
-14° EWP
-72° SÖDRA TOMTGRÄNSEN

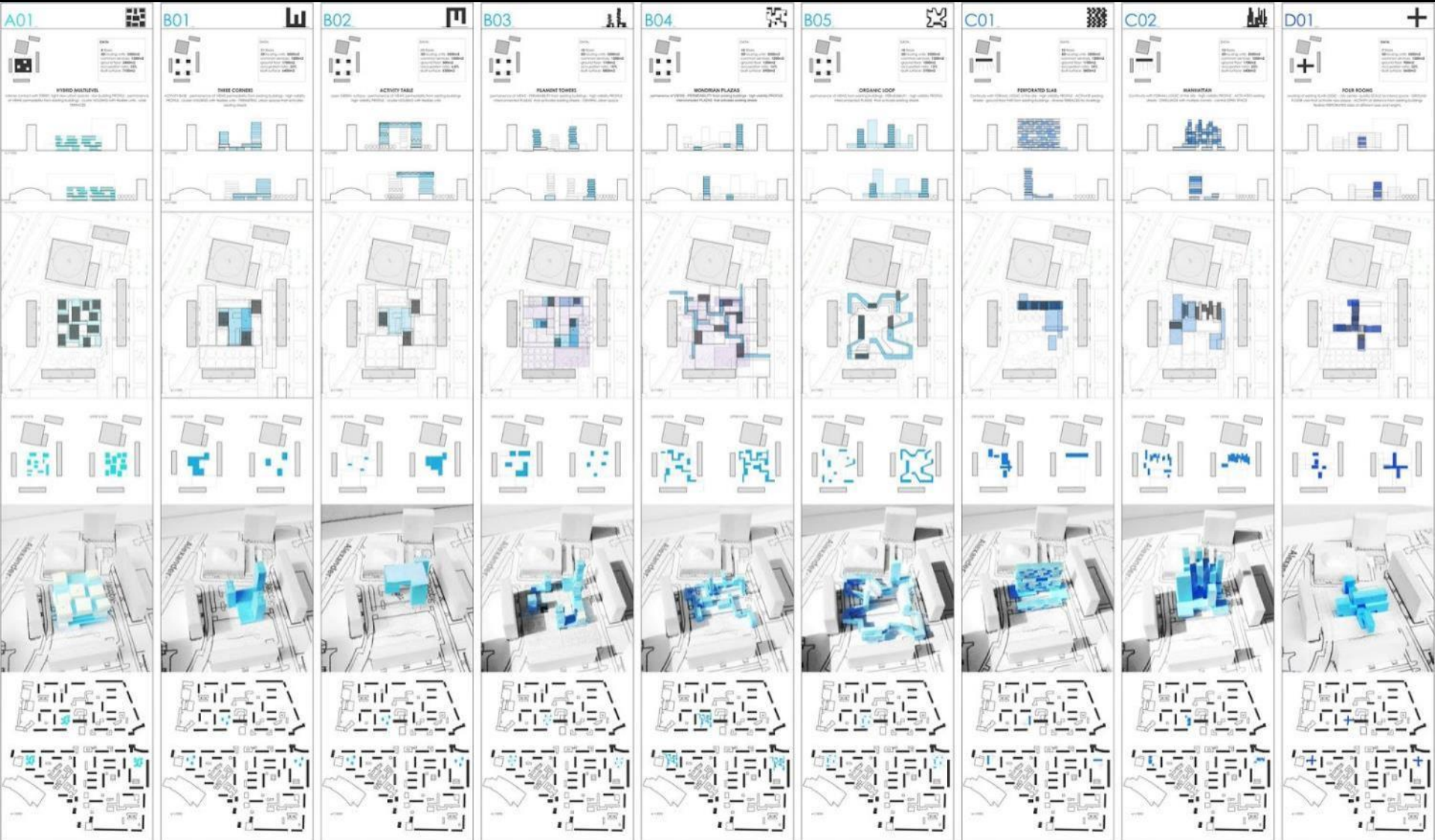


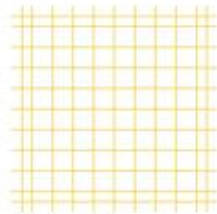




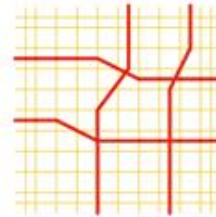




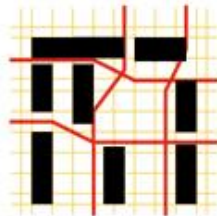




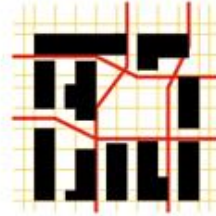
15x 15 Grid



deformation of the grid with 2 visual steps



main fill



konvex spaces



Pattern compact version



Variation 2



Variation 3



Variation 4

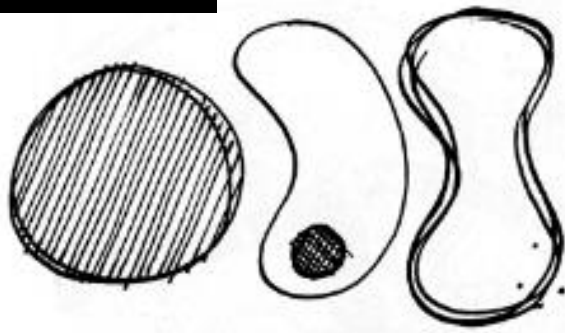


Pattern 3d view south/west

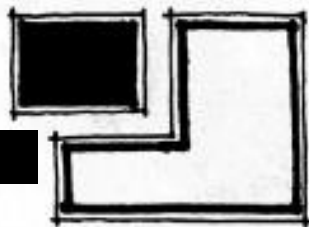


Pattern 3d view south/east

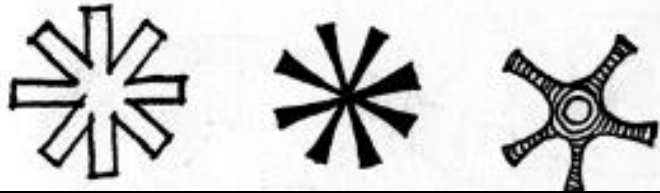
Elementos não lineares



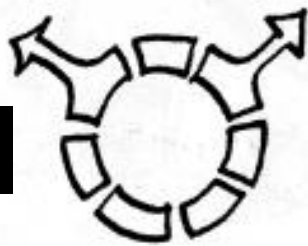
Áreas de atividade, zonas de uso, espaços funcionais



Edifícios e estruturas

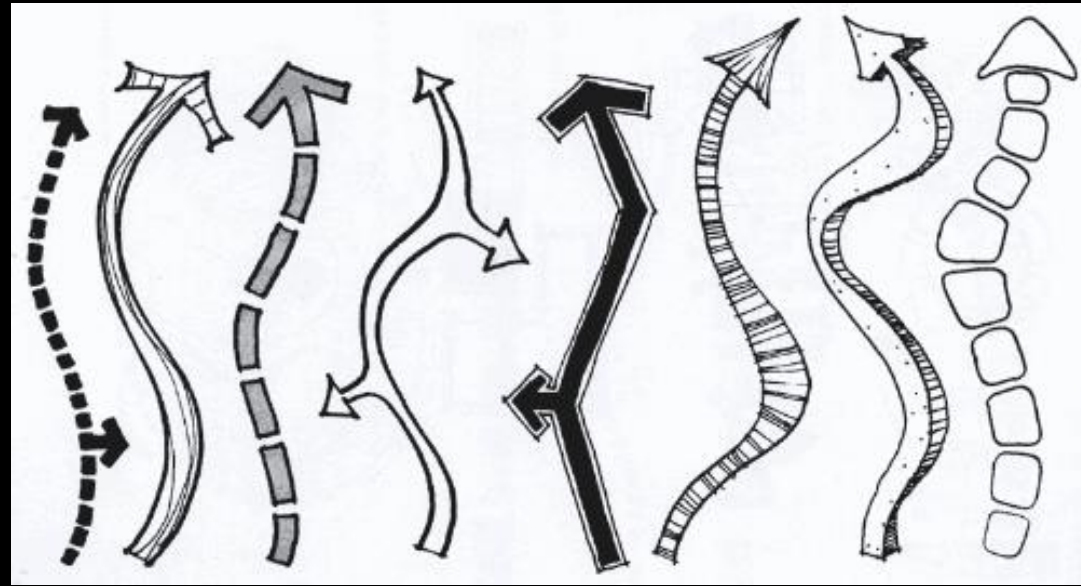


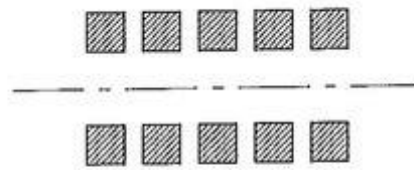
Áreas focais, pontos de interesse, zonas de conflito



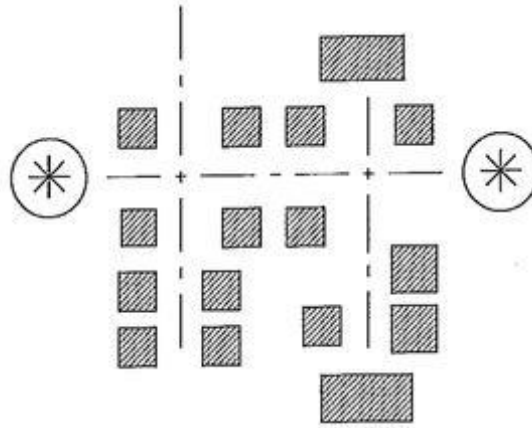
Atividades ou nós de circulação

Elementos lineares: fluxos, direções...

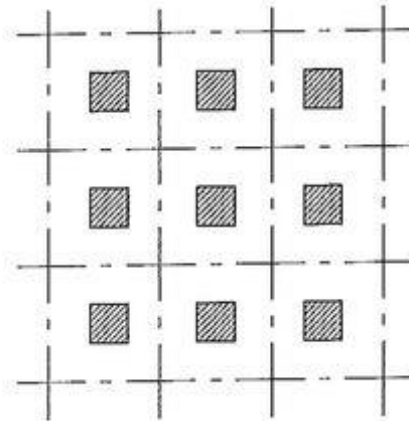




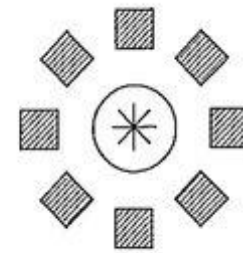
(a) linear



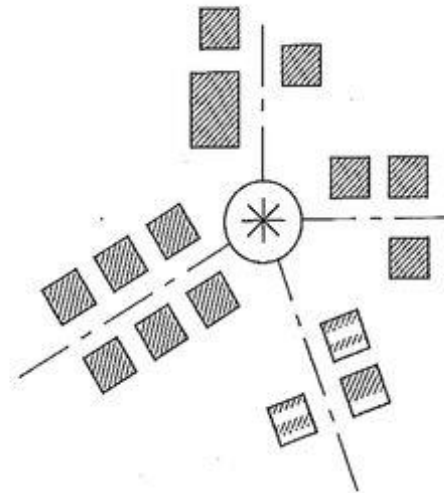
(b) axial



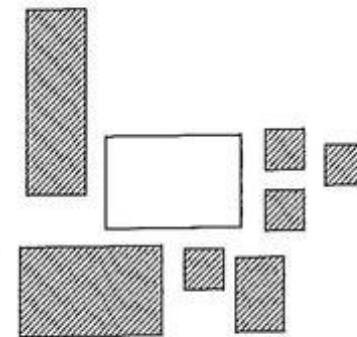
(c) grid



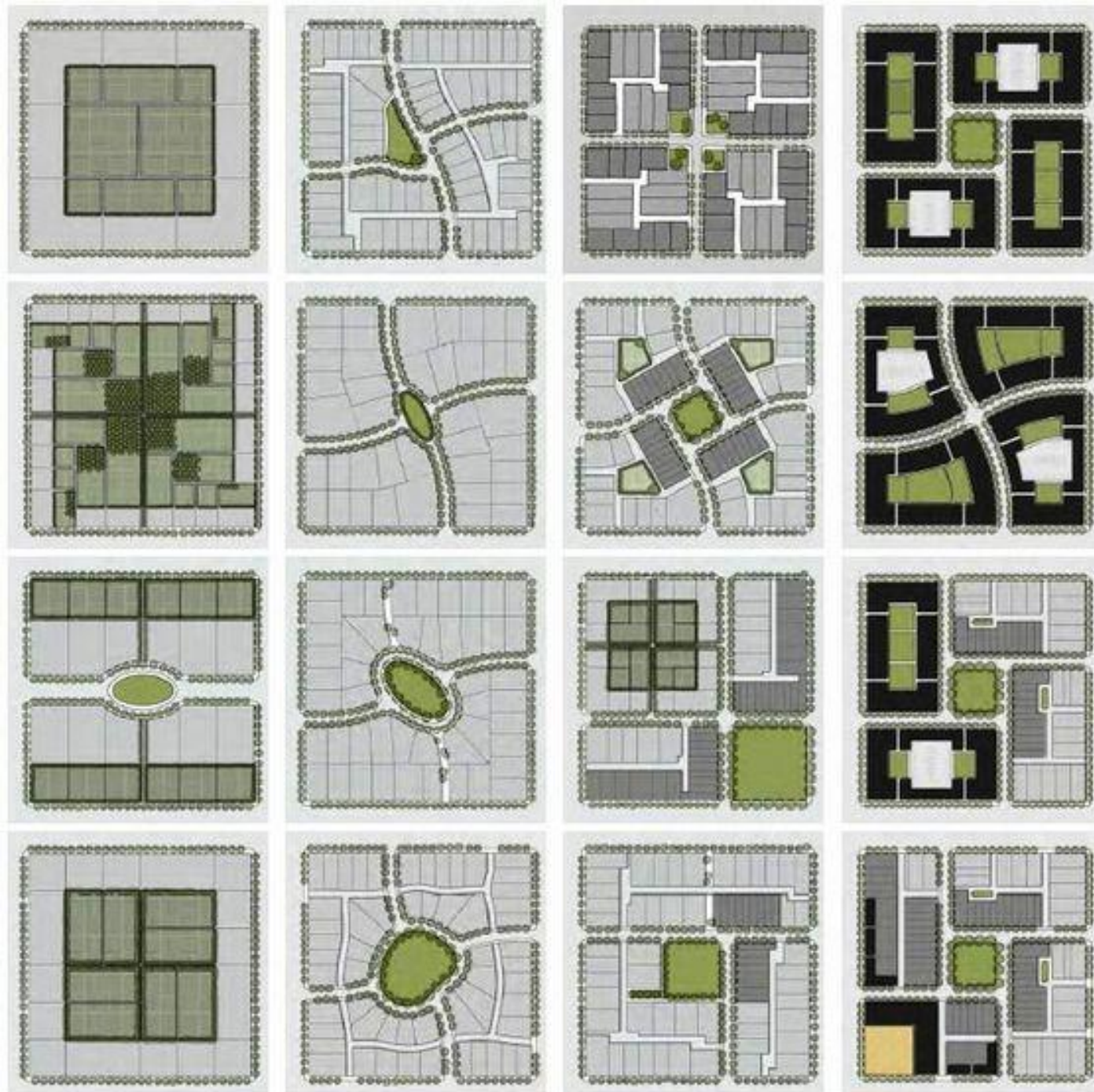
(d) central



(e) radial



(f) clustered



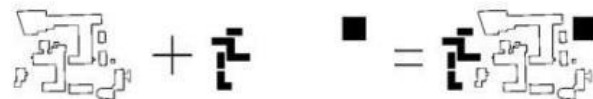
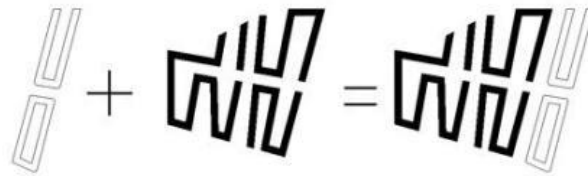
Morfologia: quadras e tecidos (Jan Gehl)

Large lots for growing food

Housing

Mixed use

Downtown areas





ACCESSIBILITY

WILL ACCESSIBLE TO CITY NETWORK

WILL ACCESSIBLE FROM TRANSPORT MODES

WILL CONNECTED TO CITY FABRIC

WILL CONNECTED TO SURROUNDING PROGRAM

QUALITY

STREET ORIENTED BLOCK TYPOLOGIES

STREET AS VALUABLE PUBLIC SPACE

MAXIMIZE GREEN AREA

MINIMIZE POLLUTION AND NOISE

IDENTITY

CREATE SENSE OF COMMUNITY

MAINTAIN ICONIC ELEMENTS

EFFICIENCY

PHASED DEVELOPMENT

READAPTATION OF USABLE SPACE

CREATE UNIQUE NEIGHBORHOODS

COHERENT DEVELOPMENT STRATEGY

CLEVER PARKING SOLUTIONS

FLEXIBLE DEVELOPMENT STRATEGY

DIVERSITY

CREATE DIFFERENT NEIGHBORHOODS

NODES WITH DIFFERENT PUBLIC PROGRAM

DIVIDE INTO SMALL-SCALE DEVELOPMENTS

DIFFERENT CHARACTERS AND TYPOLOGIES

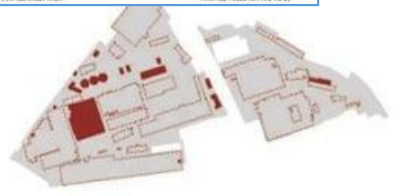
SUSTAINABILITY

INTRODUCE NEW TECHNOLOGIES

FAMILY FRIENDLY ENVIRONMENT

ENERGY EFFICIENT SOLUTIONS

PAVEMENT DIVERSITY



SENSITIVITY



DIVERSITY



CONNECTIVITY



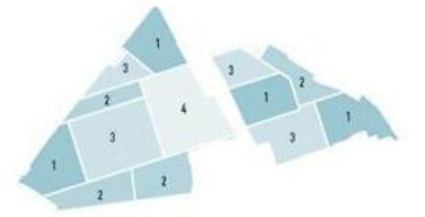
GREEN QUALITY



COMMUNITY



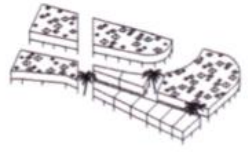
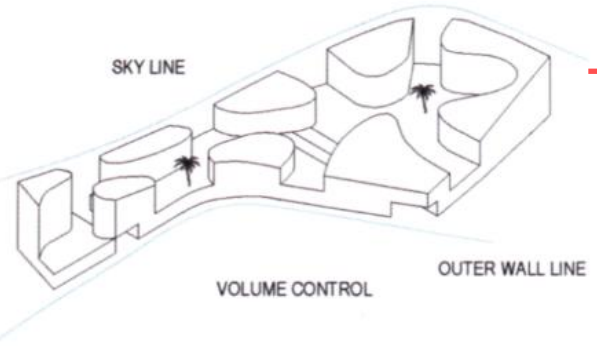
SUSTAINABILITY



FLEXIBILITY

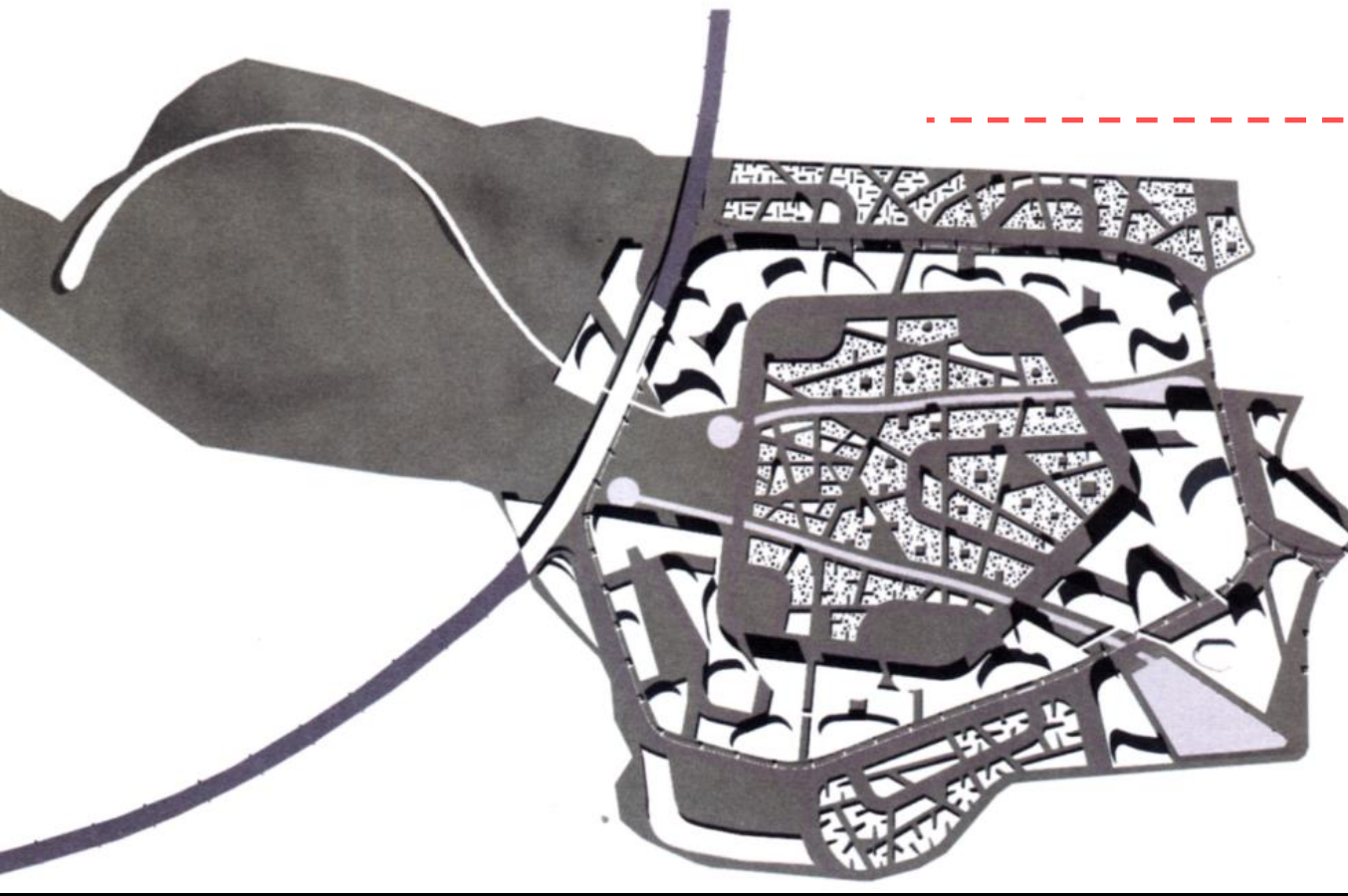


EFFICIENCY



VOLUMETRIA
CONSTRUÍDO E VAZIO

IMPLANTAÇÃO FINAL



Existente

Avenida/Circunvalación
Vía de servicio



Ciudad

Puerto

Propuesta

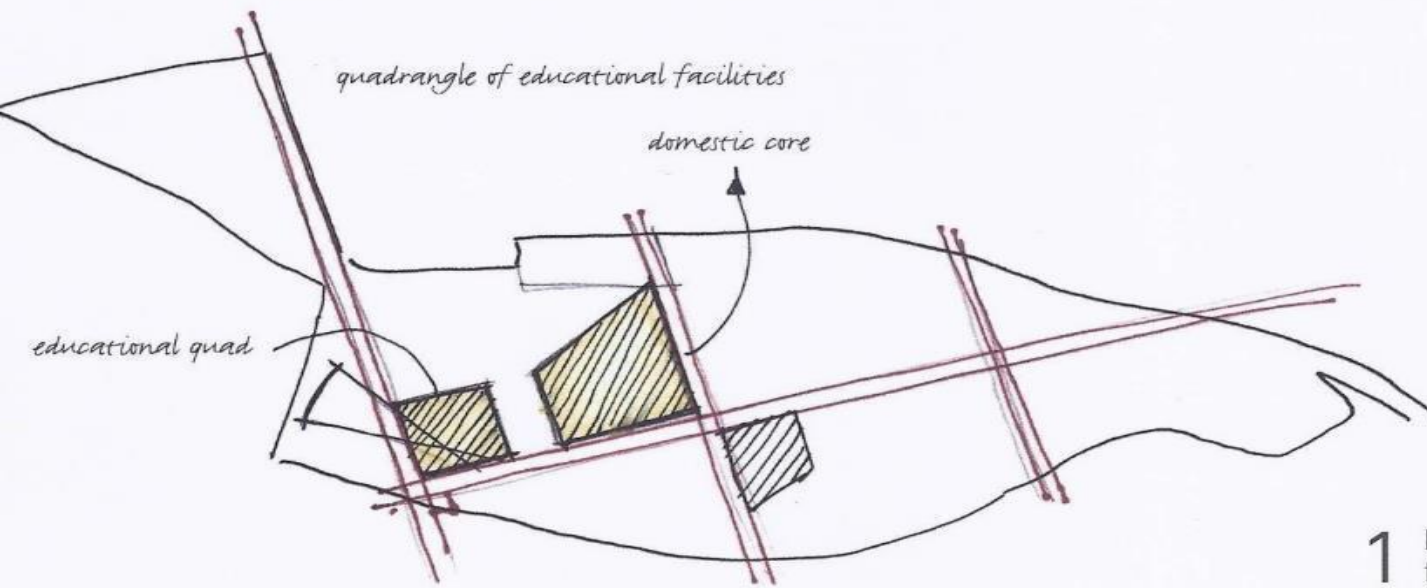
Avenida marítima
Vía de servicio



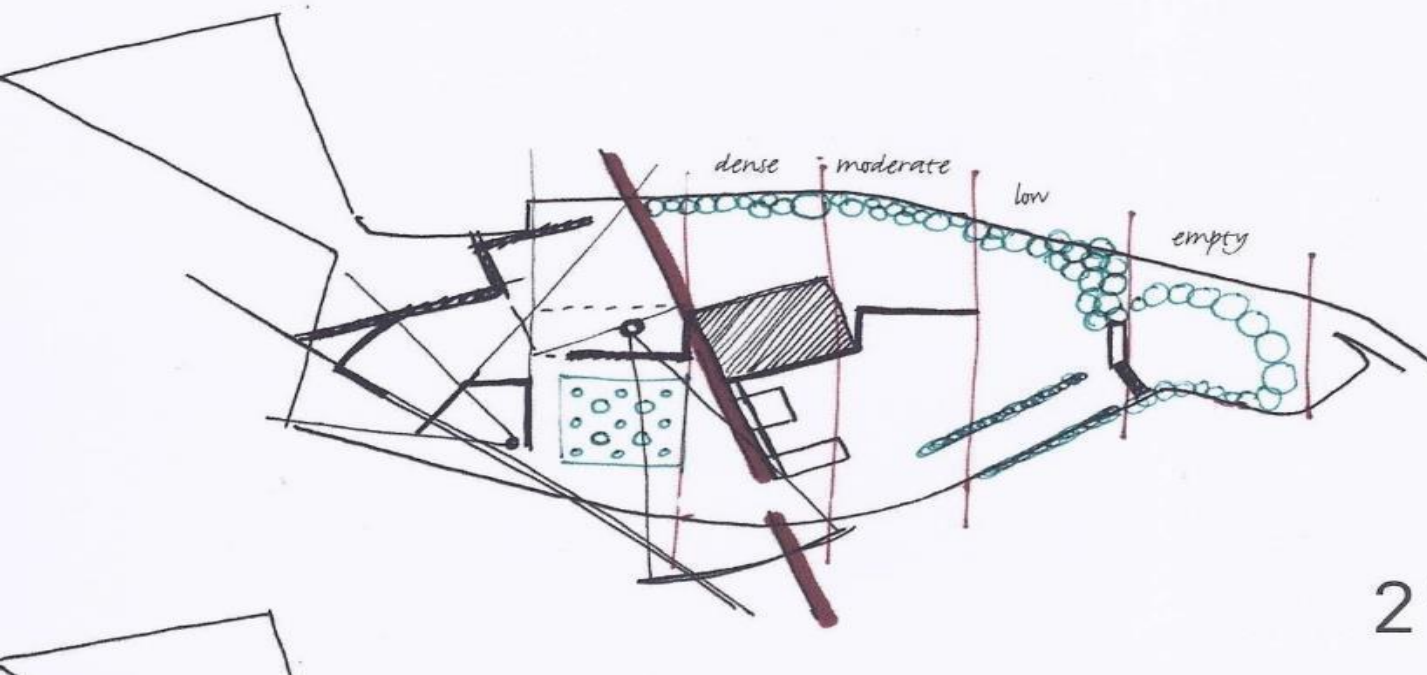
Ciudad

Puerto

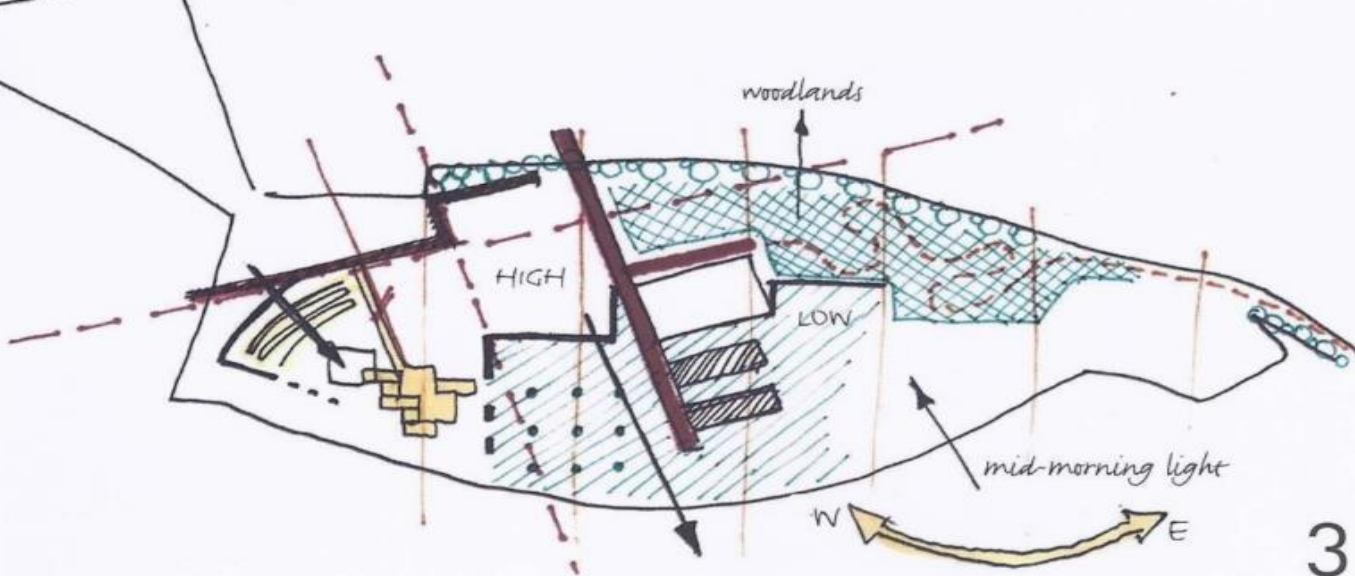




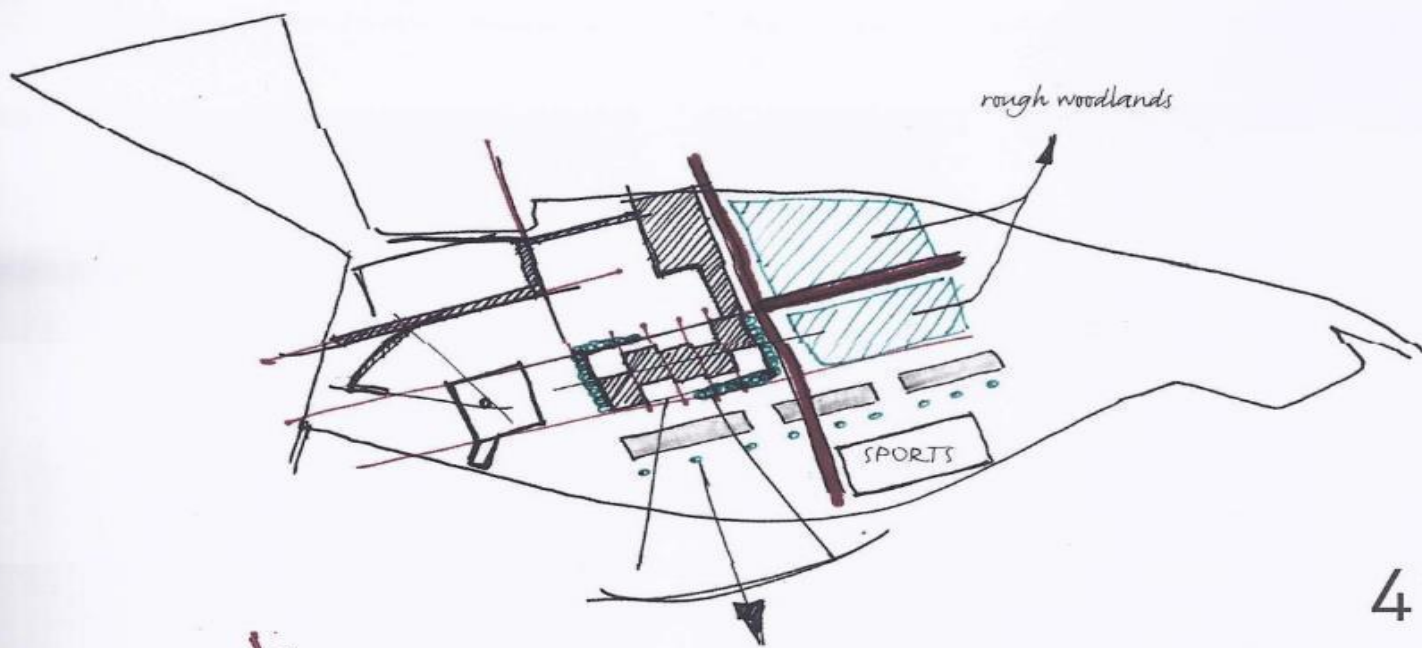
1 Initial idea using geometry to organize the scheme.



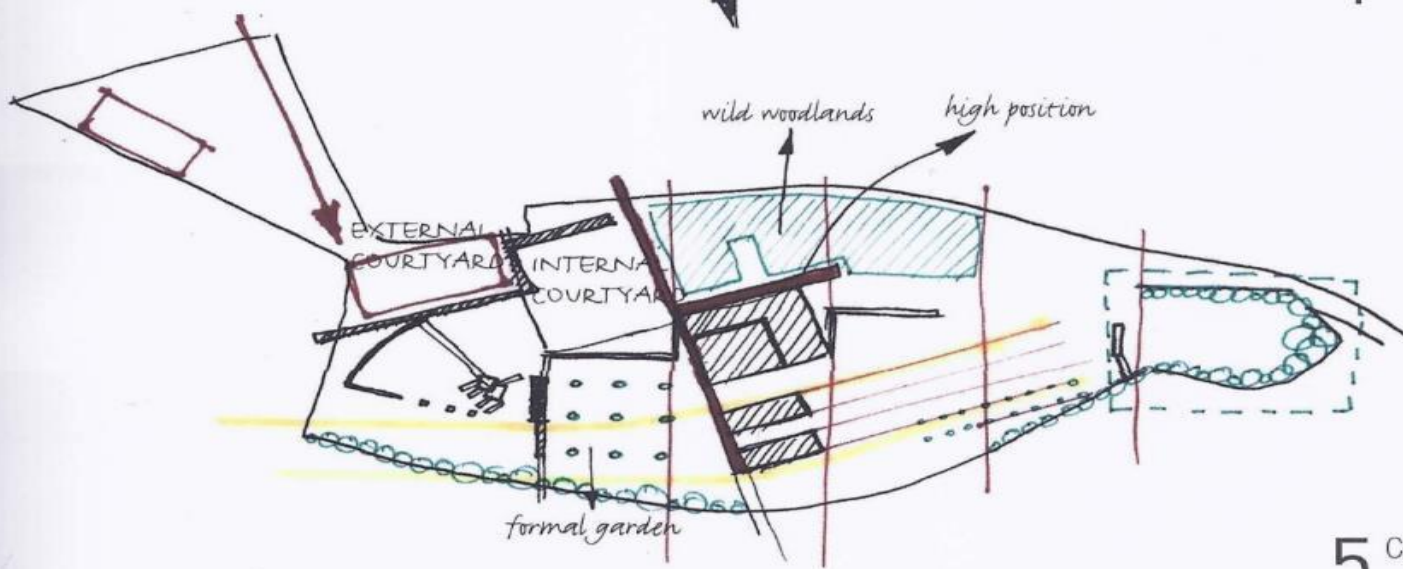
2 Introducing topography and landscape.



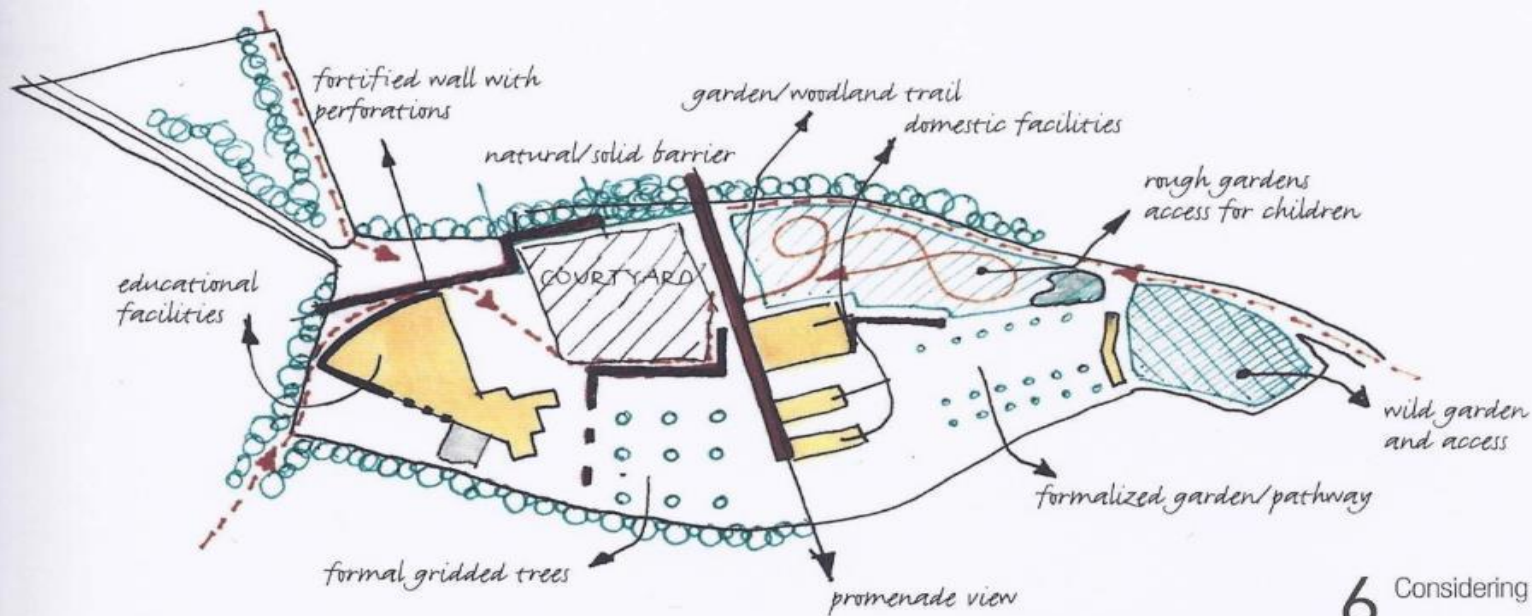
3 Considering orientation.



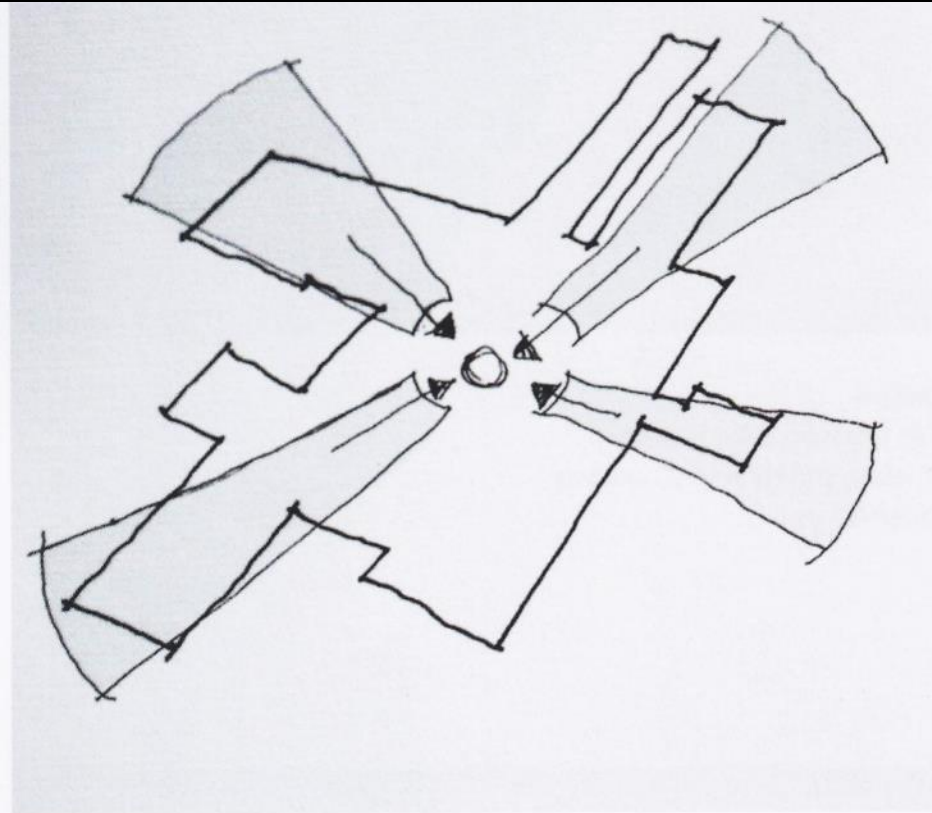
4 Introducing built form and function.



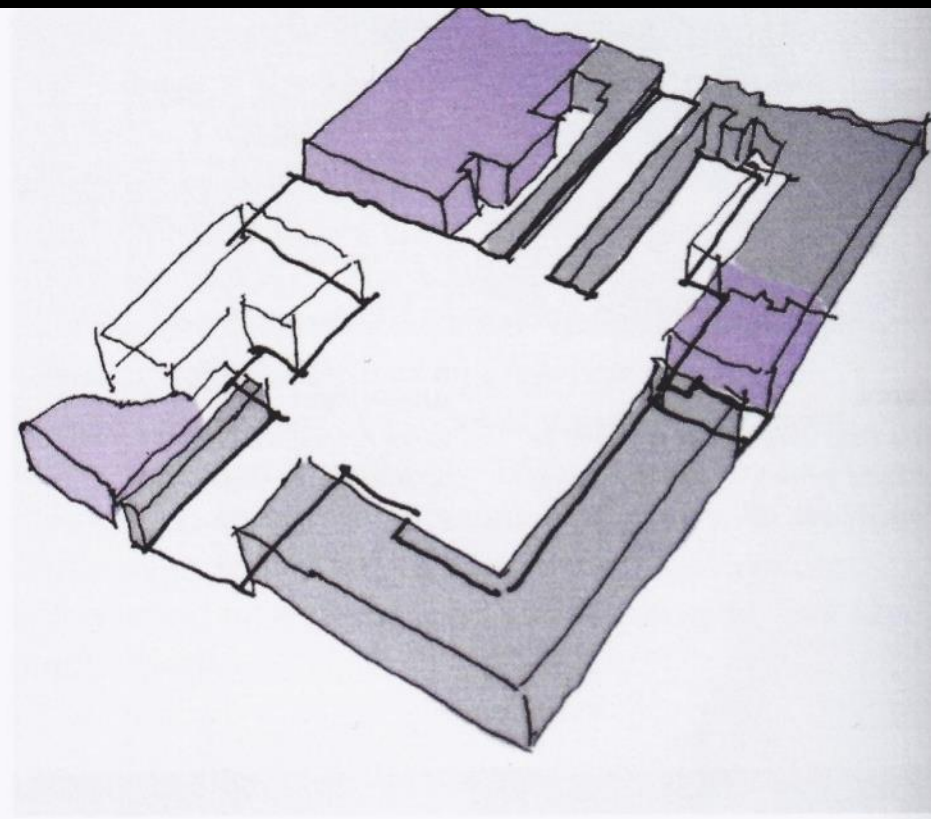
5 Considering aspects of landscape.



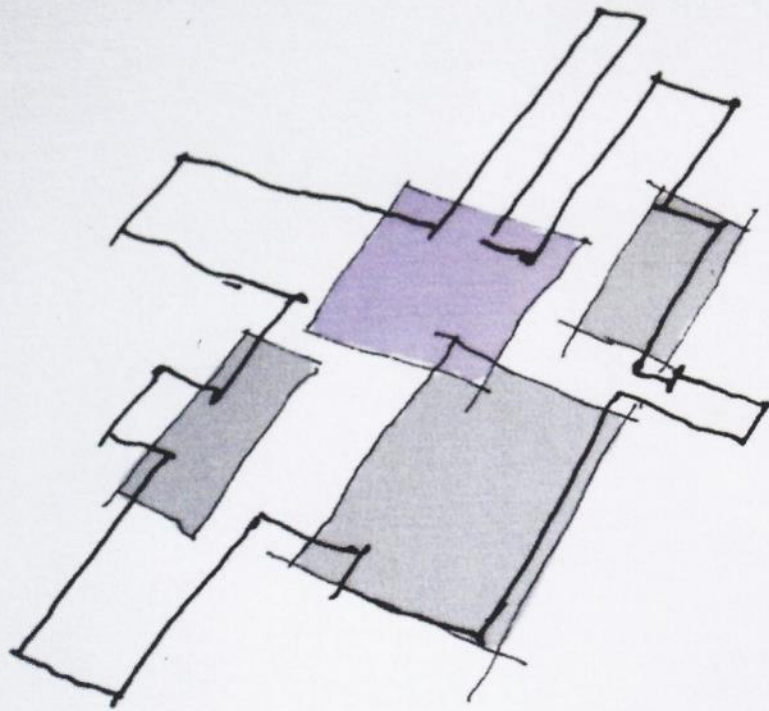
6 Considering routes, connections, and view.



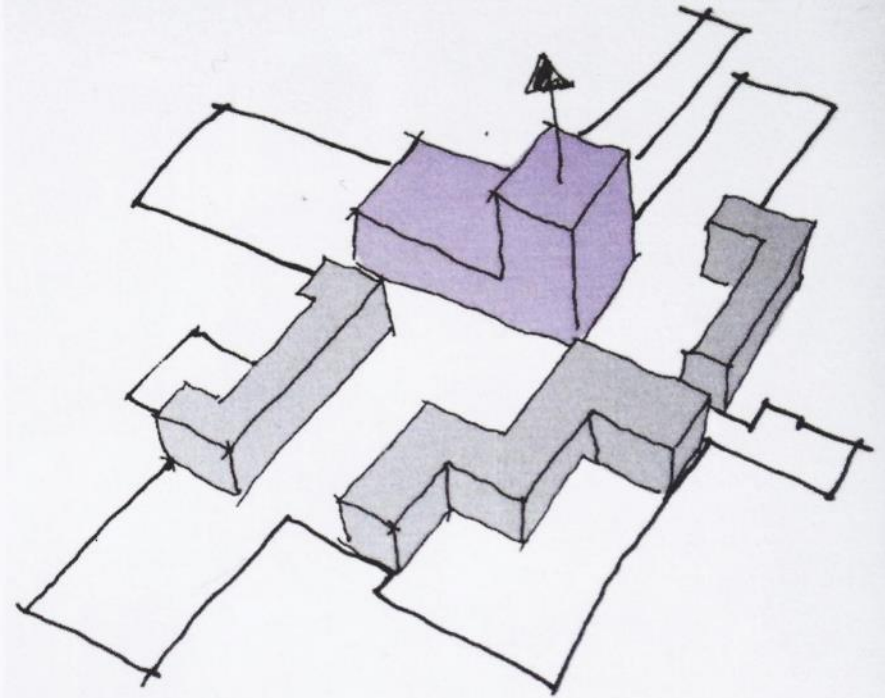
1 Opening the site and increasing access through the site.



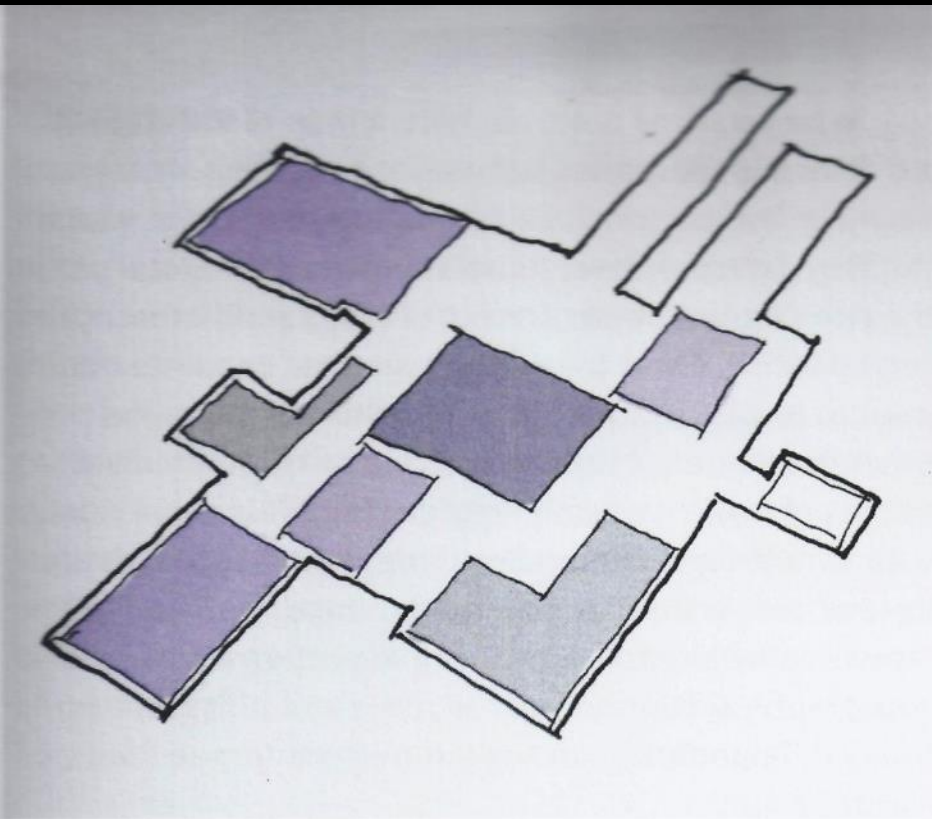
2 Considering the wider urban context and uses of the existing surrounding buildings.



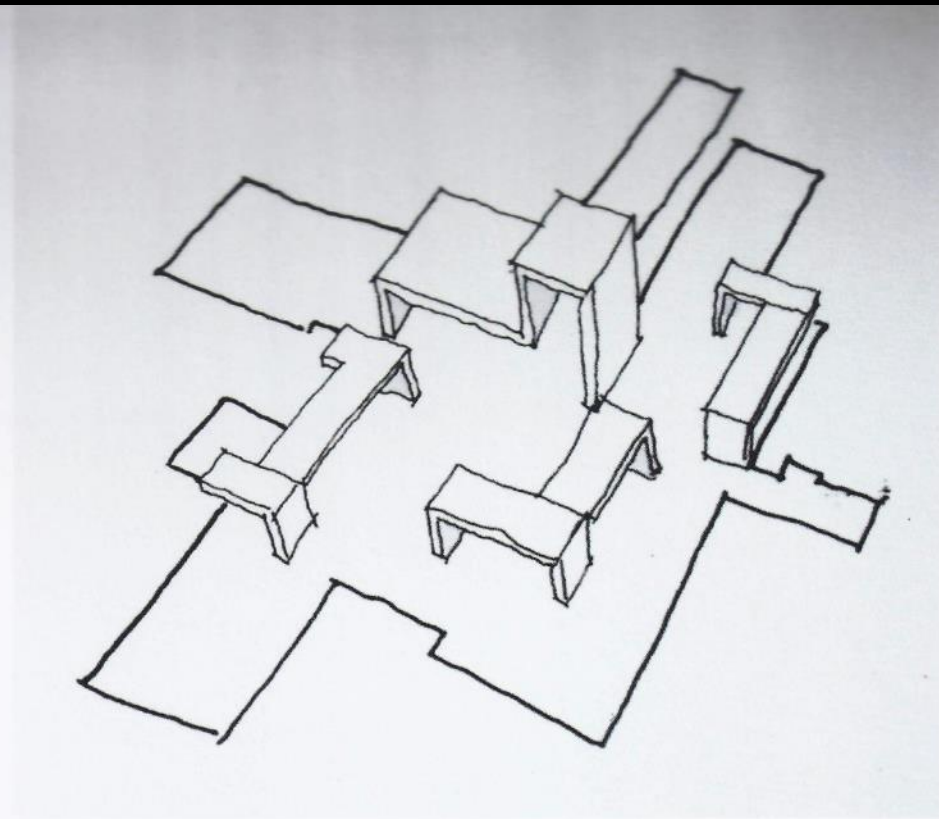
3 Considering the urban context to determine possible spatial arrangement of a proposed scheme.



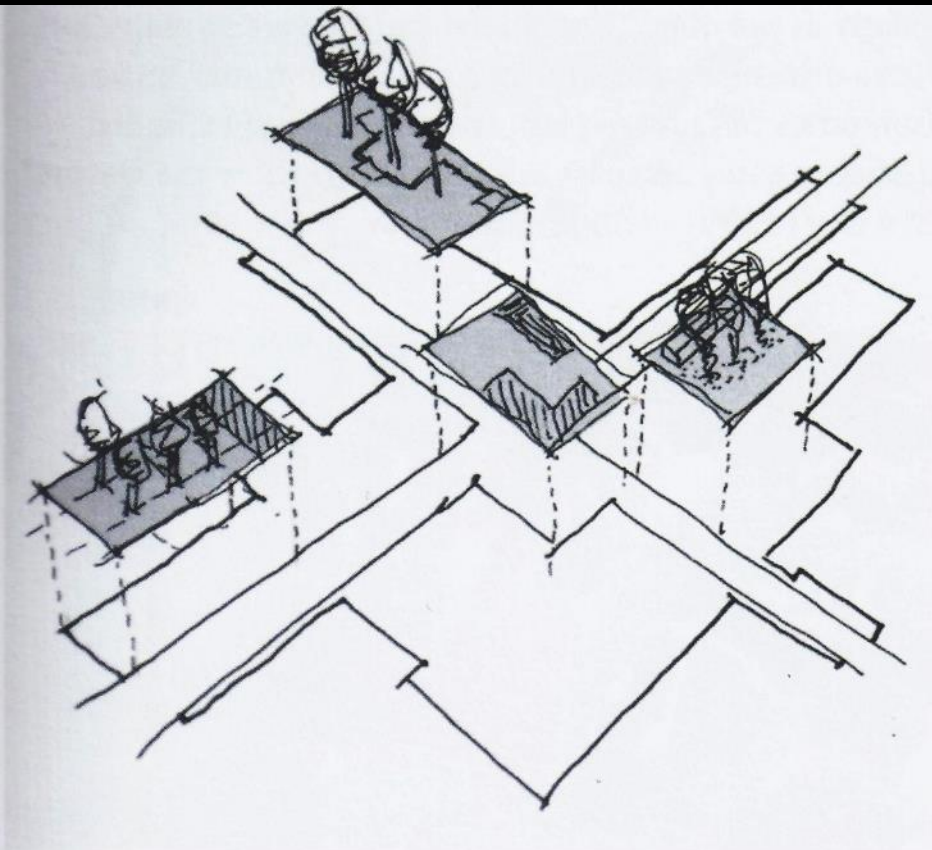
4 Creation of blocks defined by external spaces and exploring the implication of vertical massing.



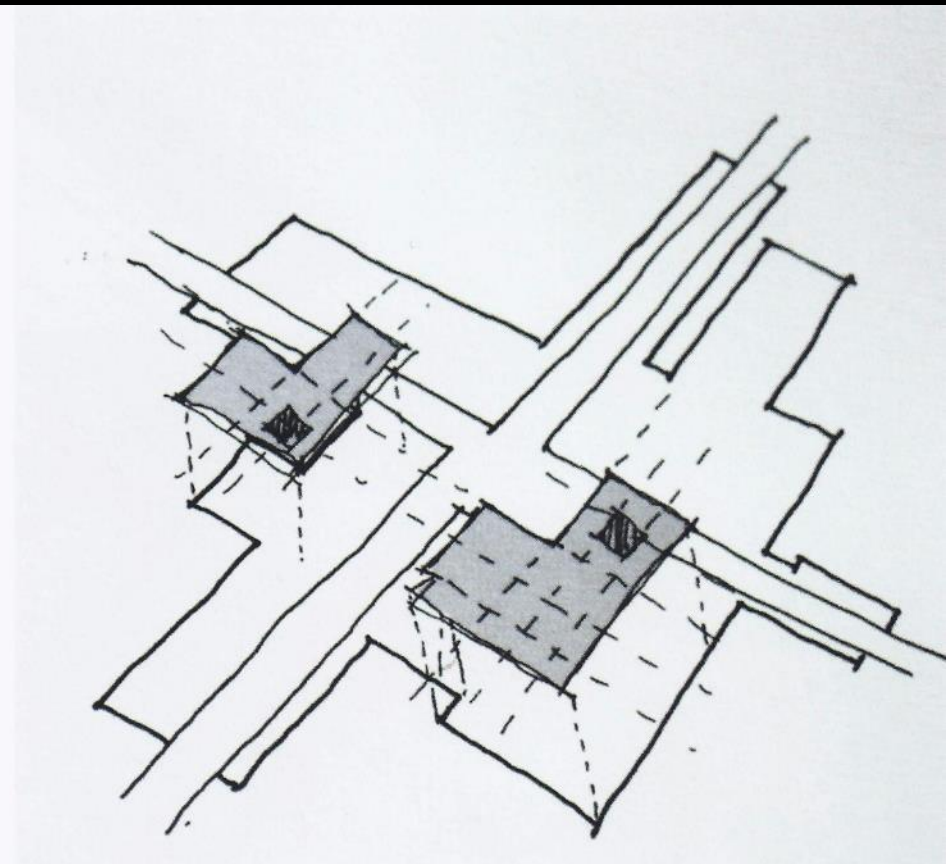
5 A series of public spaces leading to a main central square, defined by a vertical element.



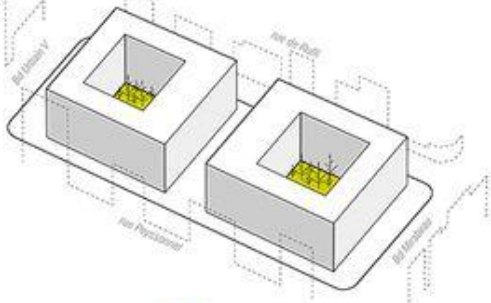
6 External spaces and building forms defined by planes.



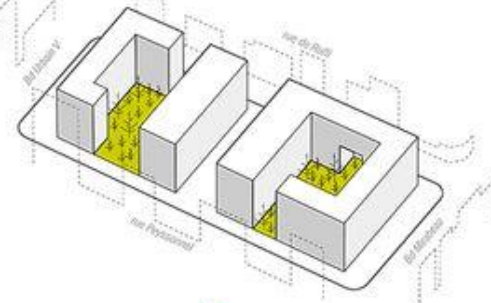
7 Landscaping the public spaces and the use of the "street" to connect the spaces.



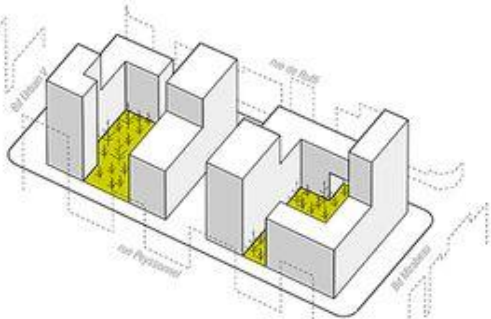
8 Reflection of internal layouts on formally defined spaces.



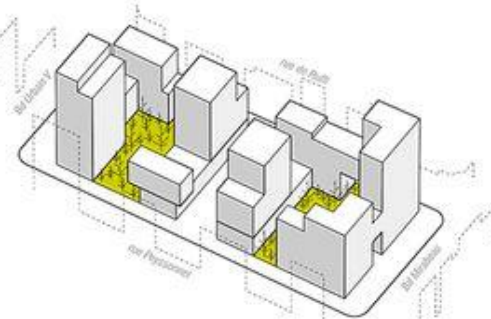
ILOT FERME.
créer la «condition méditerranéenne»



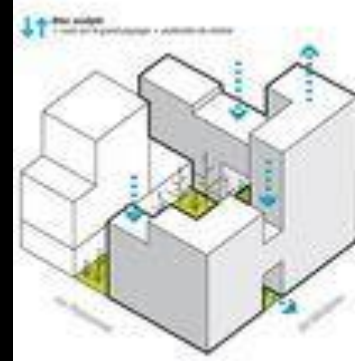
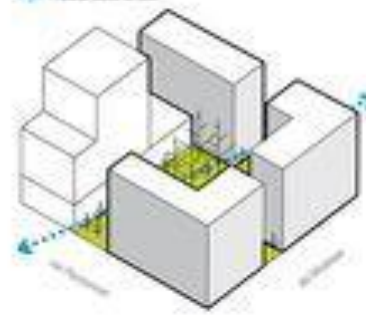
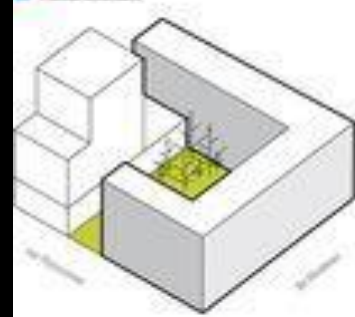
POROSITEES.
des relations rue / jardin



EMERGENCES.
*des vues sur le grand paysage
 protection du mistral*

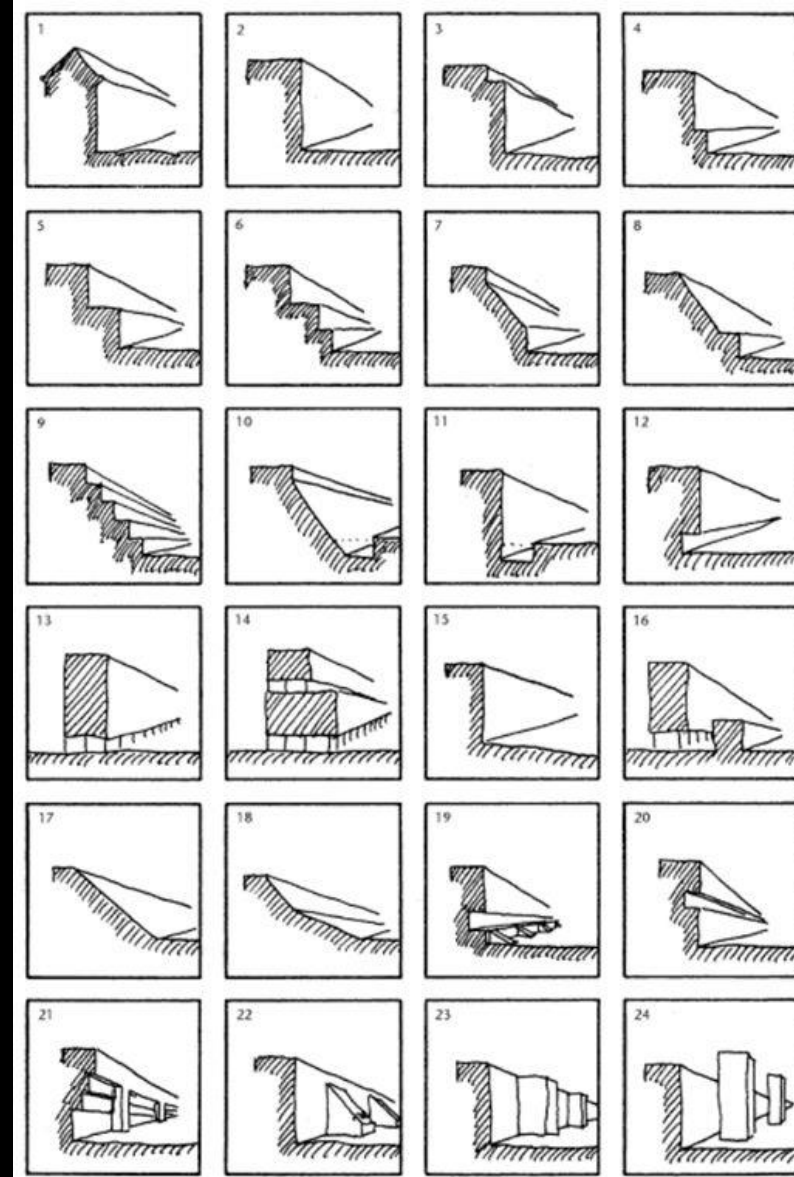


GRADATIONS.
*s'incruster profit du climat
 fabriquer une identité*

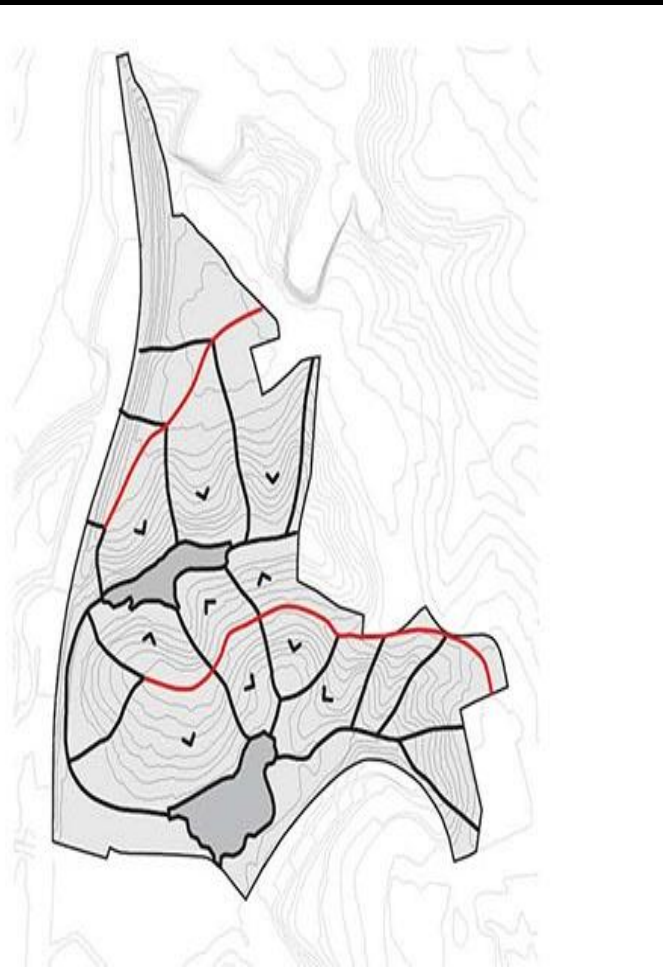


Farum Proposal:
Volumen edificados / espaço urbano

DOUBLE_BLOCK				
V_HOUSE				
LIFTED_V_HOUSE				
LIFTED_PERIMETER				
CULTURE_O_V				
DBL_MIX_BLOCK				
PENTHOUSE_BLOCK				
LAYER_HOUSE				
CROSSING				
DOUBLE_UP				







O recorte territorial em questão apresenta uma geomorfologia determinante para a forma como se desenvolveu sua ocupação ao longo do tempo e para os principais problemas relacionados a áreas de risco e saneamento básico enfrentados atualmente pela população da Baixinha de Santo Antônio. A área compreende duas bacias de drenagem, que enfrentam problemas devido a ocupação informal e falta de infraestrutura urbana.

Trata da questão de áreas de baixada, as quais sofrem com falta de infraestrutura. O projeto, ao criar novas centralidades nestes locais, auxilia na conexão destas com a cidade, além de propor uma ligação com o eixo urbano e soluções estruturais para os problemas de desnível acentuado.

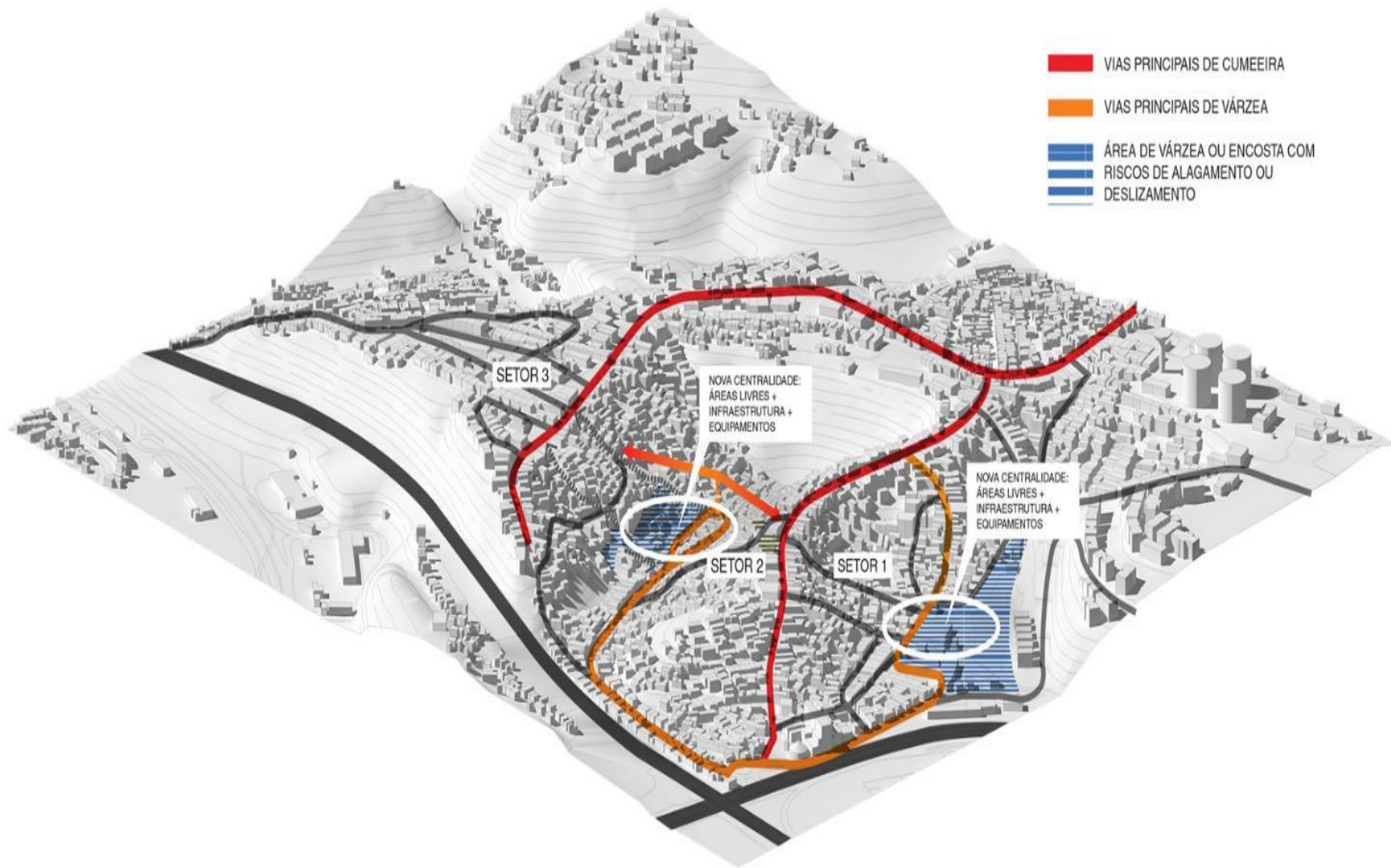
ESTRATÉGIA E ABORDAGEM

Salvador hoje é o terceiro município mais populoso do Brasil, com aproximadamente três milhões de habitantes e com mais de 33% da sua população vivendo em favelas, segundo o IBGE (2011). Isto significa que, em 2010, mais de 882 mil soteropolitanos viviam em favelas.



Neste sentido, as soluções propostas para a Baixinha de Santo Antônio podem ser entendidas como um estratégia mais ampla na abordagem de problemas semelhantes em outras comunidades incluídas no programa "Bairro da Gente". Sua potência de regeneração ambiental é também alargada quando pensada do ponto de vista da cidade como um todo.





- █ VIAS PRINCIPAIS DE CUMEEIRA
- █ VIAS PRINCIPAIS DE VÁRZEA
- █ ÁREA DE VÁRZEA OU ENCOSTA COM RISCOS DE ALAGAMENTO OU DESLIZAMENTO

SETOR 3

NOVA CENTRALIDADE:
ÁREAS LIVRES +
INFRAESTRUTURA +
EQUIPAMENTOS

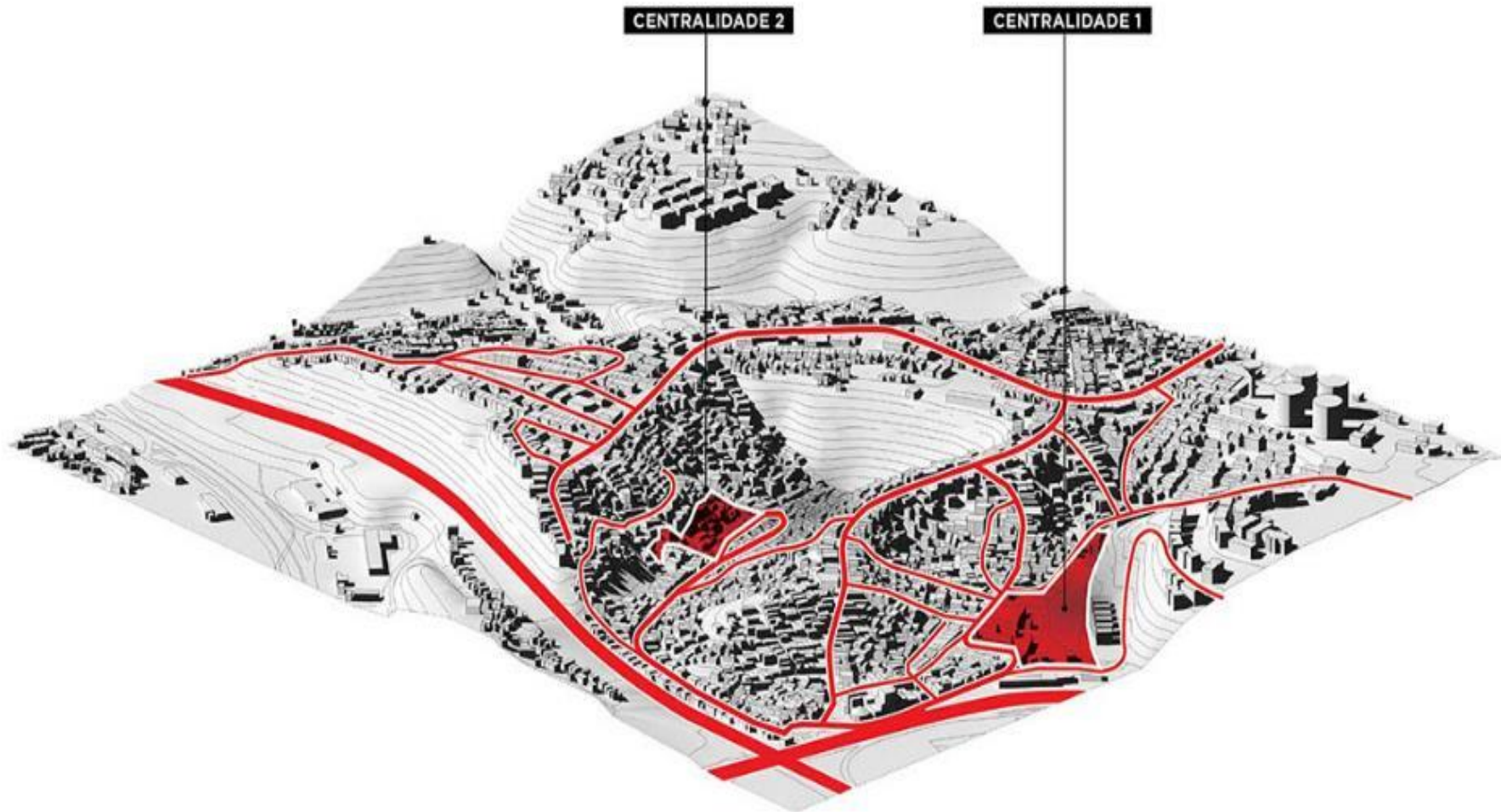
SETOR 2

SETOR 1

NOVA CENTRALIDADE:
ÁREAS LIVRES +
INFRAESTRUTURA +
EQUIPAMENTOS

CENTRALIDADES

A partir desta análise, define-se como principais focos da intervenção as zonas de várzea de cada um dos setores e seus respectivos talvegues (caminho das águas), visando aliar a necessidade de soluções de infraestrutura à criação de áreas verdes, equipamentos e espaços públicos. As duas áreas de várzea identificadas tornam-se assim centralidades localizadas no centro espacial dos setores 1 e 2. São espaços públicos estruturadores que simultaneamente incentivem a recuperação e preservação do ambiente natural e a vivência coletiva. Tornam-se referenciais na paisagem urbana, contribuindo para a hierarquização dos espaços urbanos e consequentemente para sua legibilidade.



MOBILIDADE E TRANSVERSALIDADE

É proposto a criação de um eixo transversal que conecte de forma facilitada as duas extremidades da Baixinha. É criada uma passarela de pedestres que, com 180 metros de extensão, conecta as cotas mais altas da favela possibilitando o traslado direto sem a necessidade do contorno pela via de veículos ou pela descida do talvegue do morro.

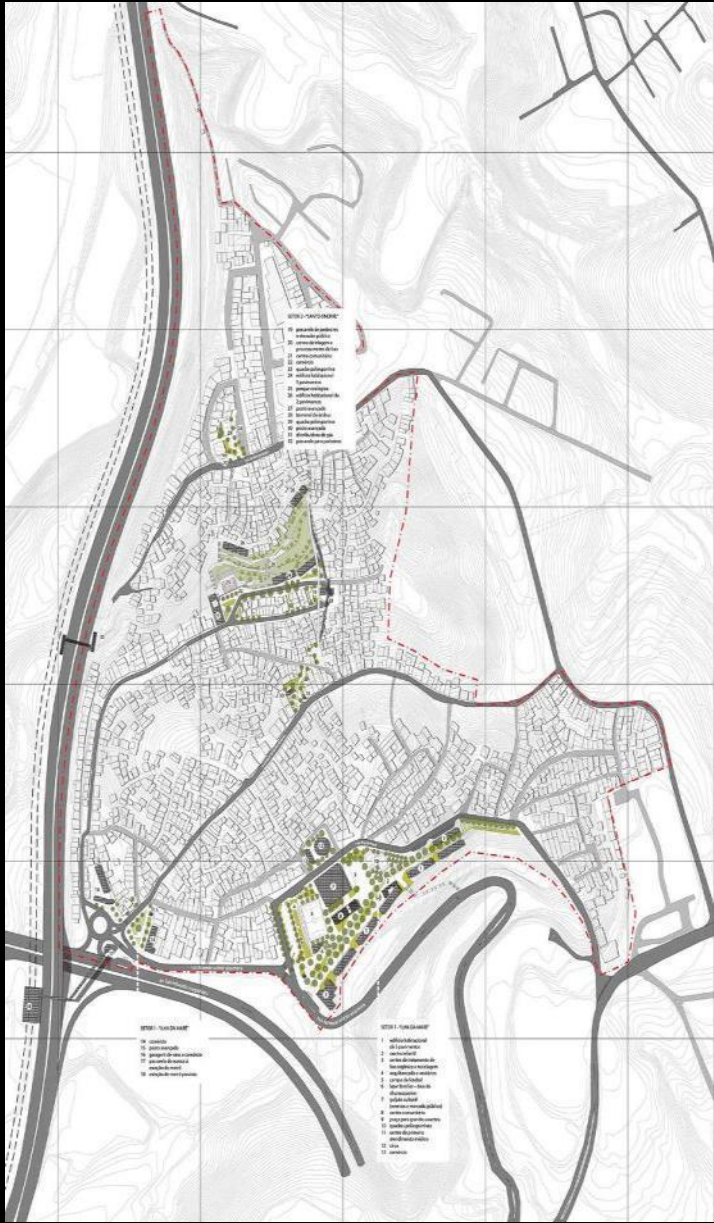
O redesenho de parte das vias é proposto em situações específicas com propósito de criar áreas exclusivas para pedestres e otimizar e restringir o acesso do automóvel nas áreas mais densas.

RE-URBANIZAÇÃO DAS VIAS EXISTENTES
CONSOLIDADAS

TRANSVERSALIDADE ATRAVÉS DE VIAS
DE PEDESTRES E PASSARELA



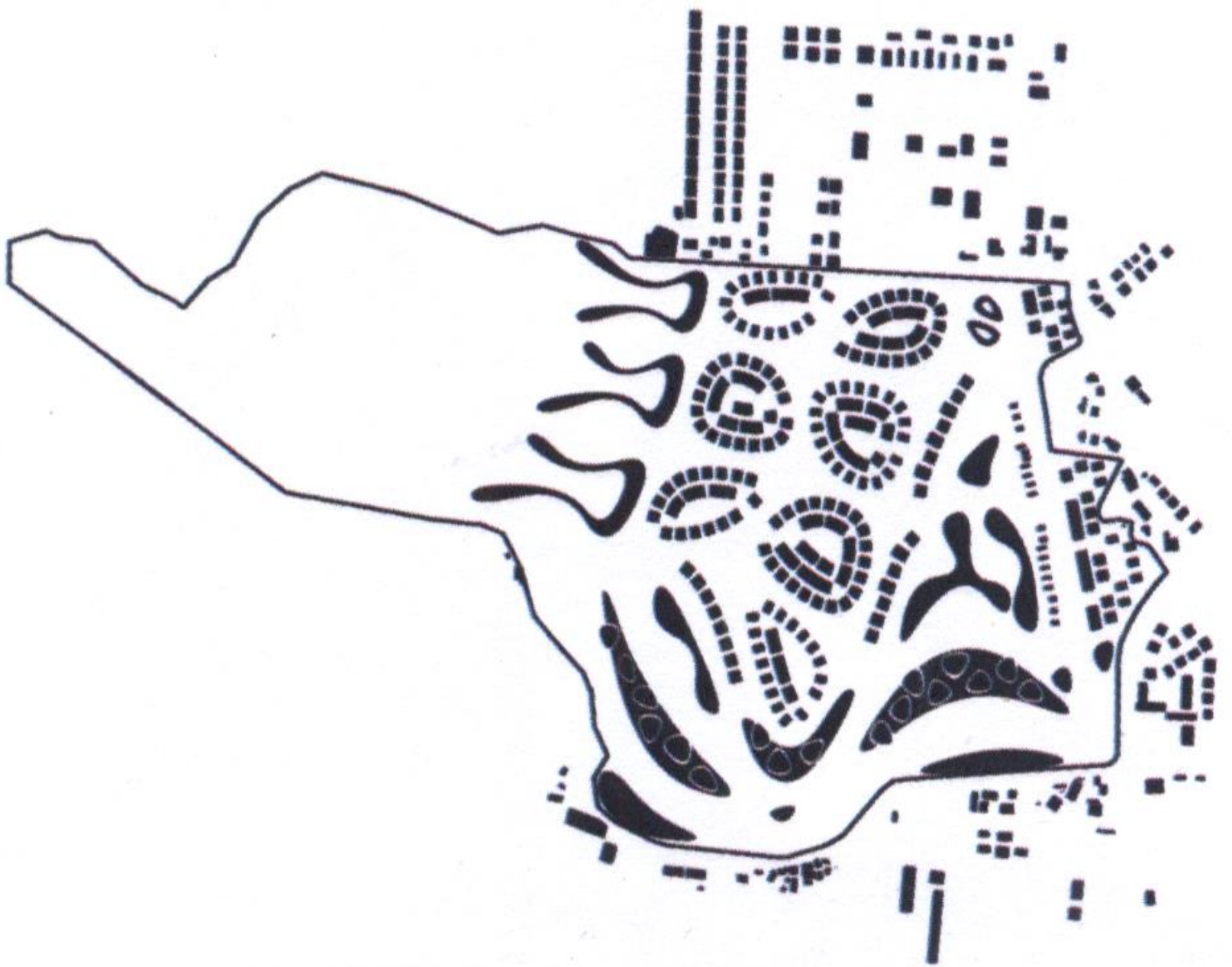
REDESENHO DE VIAS PARA SEPARAÇÃO
ENTRE VEÍCULOS E PEDESTRES



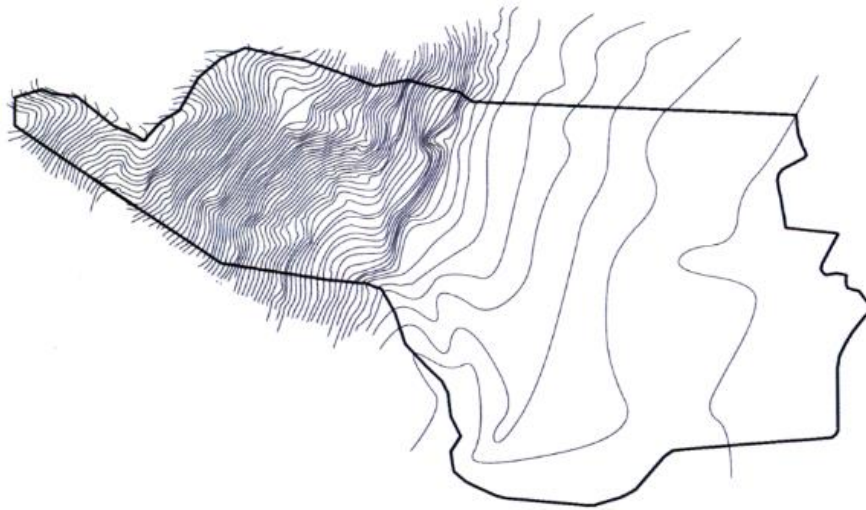




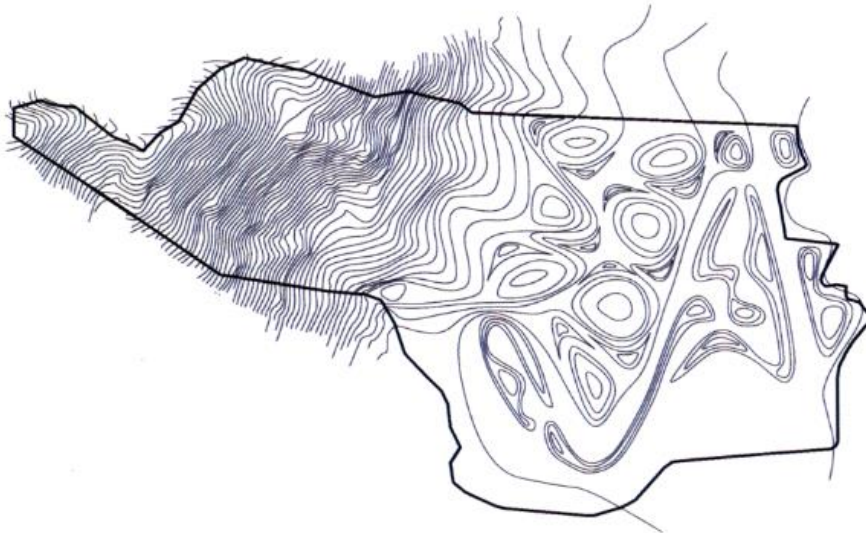
Projeto de transformação de um antigo jôquei em Penang, Malásia, em um novo centro para a cidade, tendo como foco a integração com os tecidos urbanos próximo, sem perder a identidade e definindo um caráter de centralidade importante. Programa residencial, de serviços e comércio, para além de centros de convenção, hotéis, edifícios institucionais, museus e outros. Estratégia de consolidar um novo centro que buscasse complementar e se articular à dinâmica local e global.

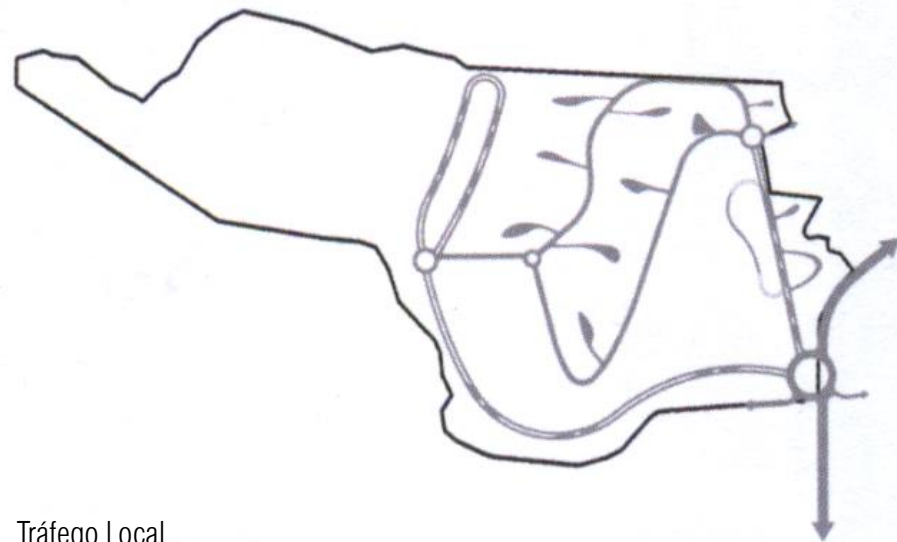
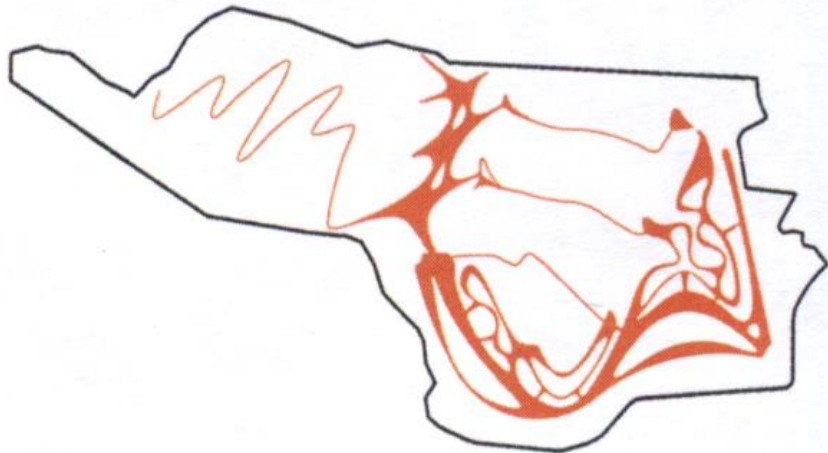
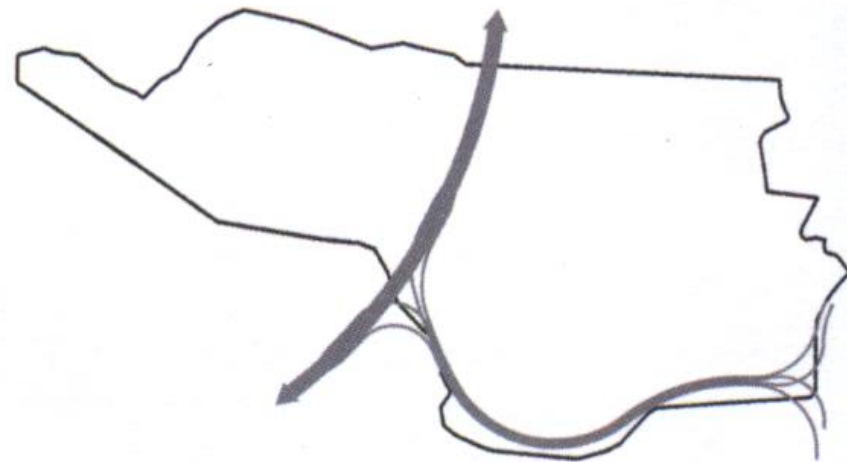
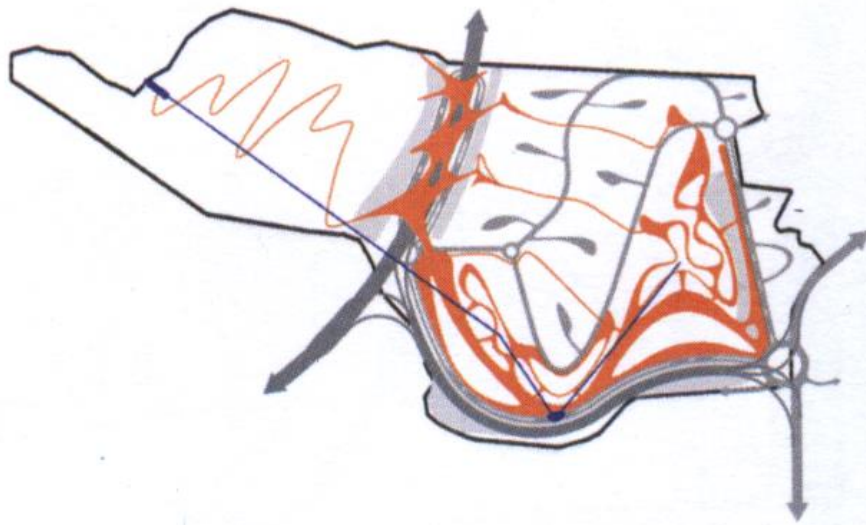


Old topographic lines



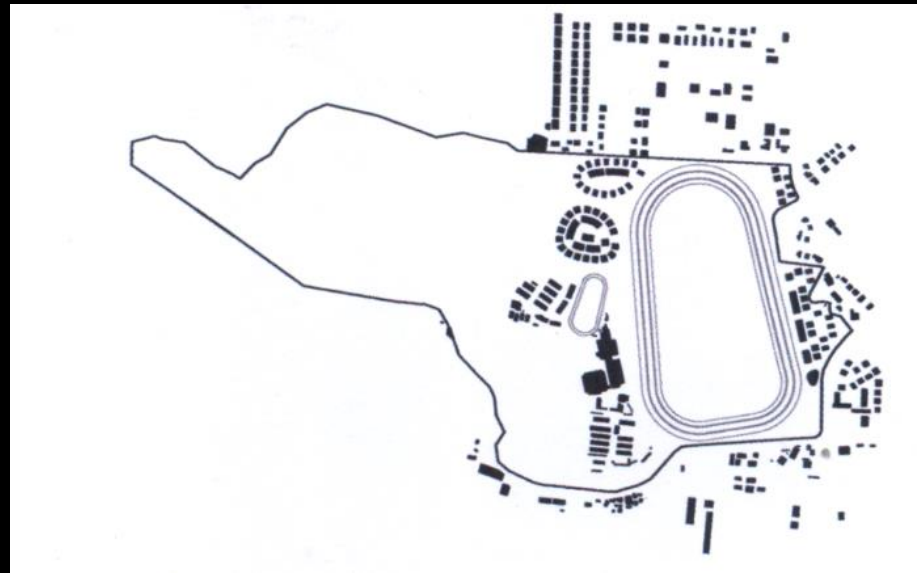
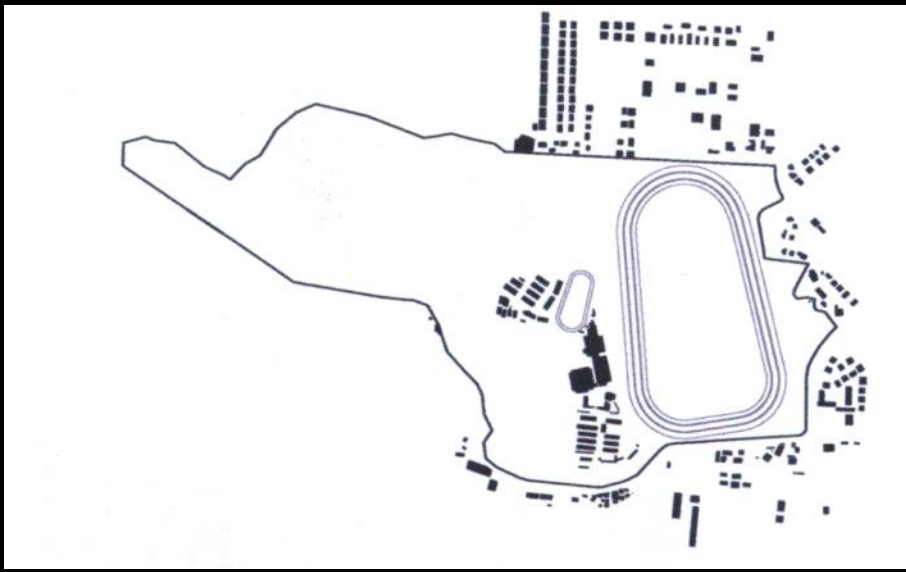
New topographic lines



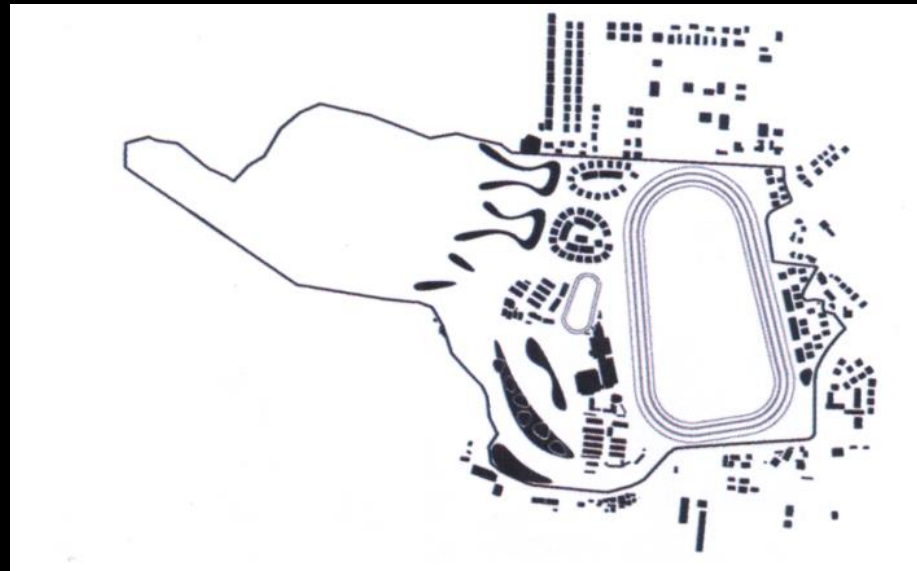
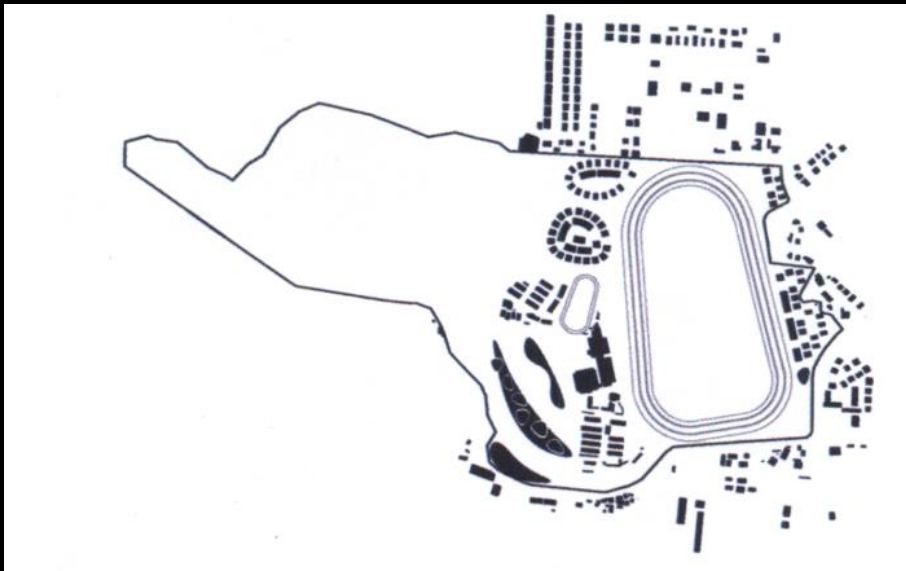


Pedestres

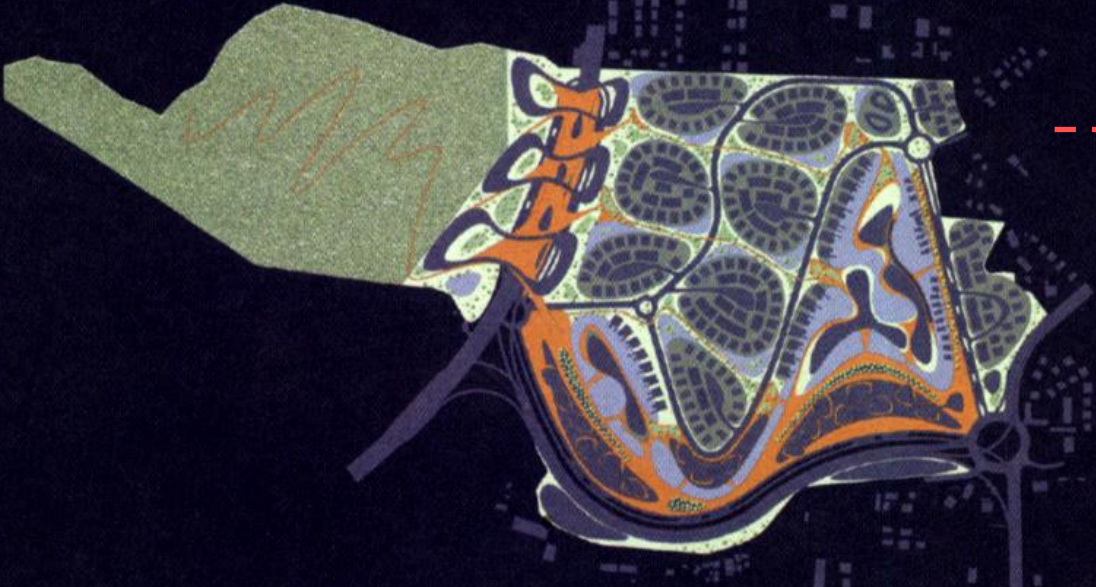
Tráfego Local



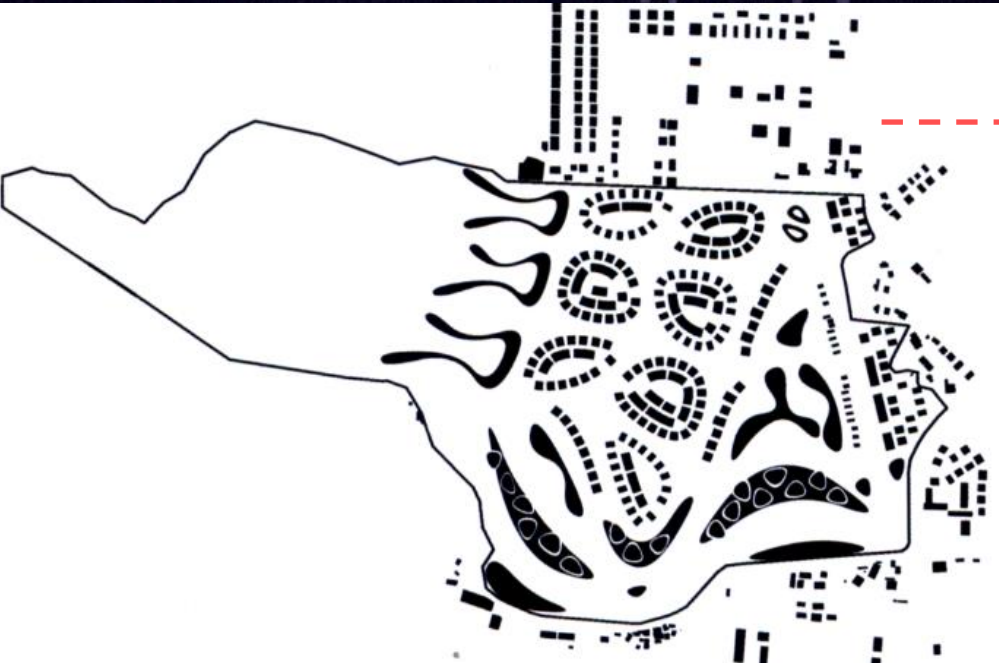
ETAPAS DE IMPLANTAÇÃO



ÁREAS LIVRES E VERDES



EDIFÍCIOS CONSTRUÍDOS E ESPAÇOS LIVRES





The central question when designing a masterplan is how to achieve the quality of a city that has been growing and changing over a long time. We no longer need to impose a rigid grid-like structure when creating an urban model when these areas flow together and melt into one another, they create smooth and seamless transitions between programmatic zones.

The Penang Turf Club Project needs the complex of a living city. The energy for this mix is derived from the natural sweep of the hillside spilling onto the plain below. This dynamic flow of topography and form is a contrast to the existing situation, in which on a topographical map or in section shows that the gradient flattens at the bottom and the site appears to lose energy.

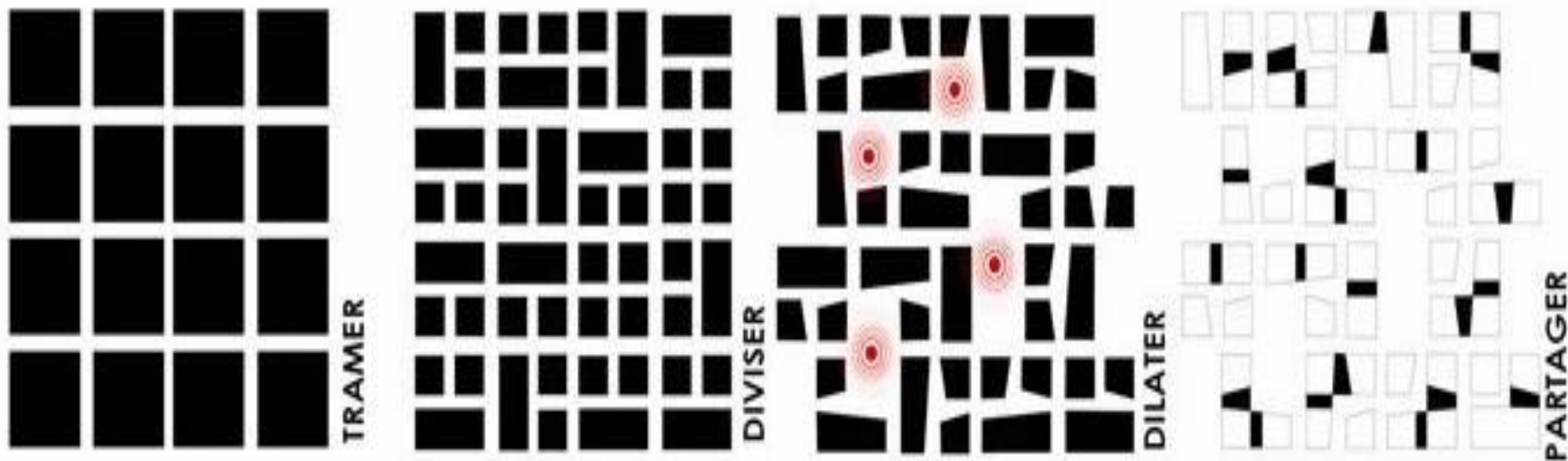
CORTE GERAL

IMPLANTAÇÃO

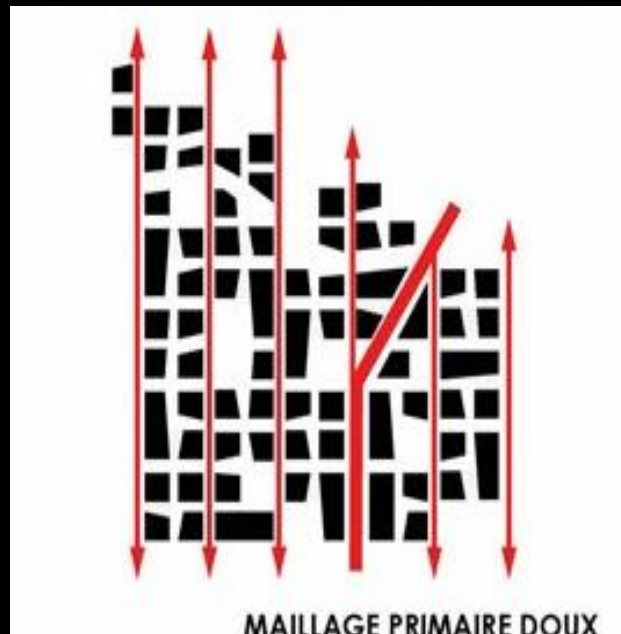




Entre o canal e a estrada de ferro, o projeto propõe a reconexão com a cidade por meio de elementos estruturais fortes, tanto para organizar o território como para torná-lo atrativo. O projeto configura-se a partir de uma nova paisagem urbana que se baseia em elementos de identidade do tecido urbano da antiga Toulouse.



A partir de um quadro regular que permite organizar a nova zona de uma forma racional, enquanto responde a questões de densidade, escala, organização hierárquica dos fluxos e contribuição da luz, é incorporada uma fragmentação inspirada no plano da cidade velha, o que permite gerar eventos urbanos, perspectivas e lugares.



Cada bloco segue a mesma estrutura, a fim de organizar a área e criar o pensar e sentir aleatórios. A distorção surge do interior da ilha para expandir seus espaços abertos e atividades apropriadas. A linearidade é mantida na exterioridade do bloco para uma melhor permeabilidade do local.



LOCALISATION



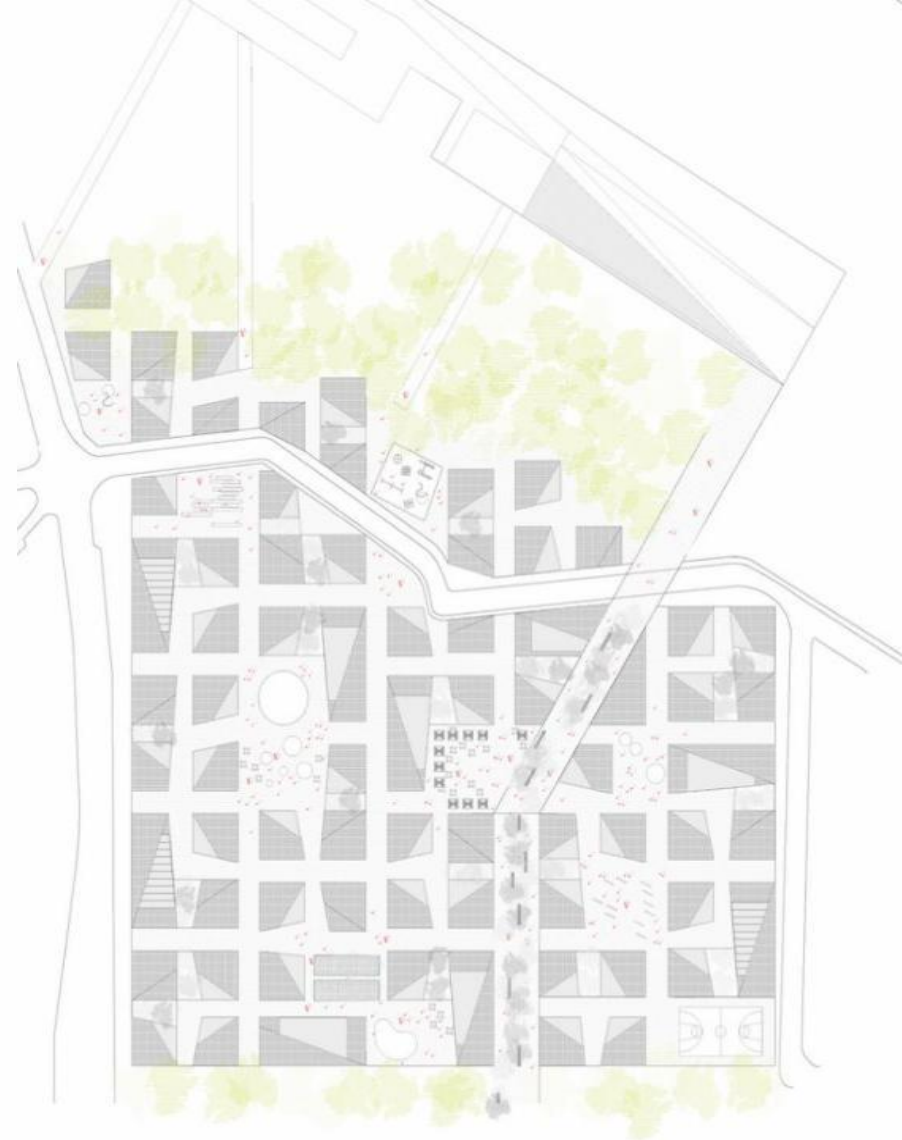
FLUX DOUX



ESPACES VERTS



FLUX RAPIDES





h. PROPUESTA DE MODELO INTEGRADOR SOSTENIBLE

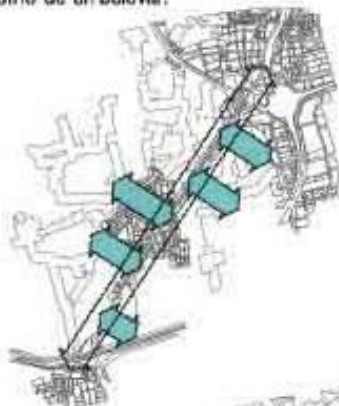
EJE ACTUAL

El eje actual previsto en el Plan general, se concibe como una estructura lineal de conexión, que no tiene en cuenta las particularidades urbanísticas, sociales, históricas de la carretera de El Palmar. Se plantea como una herida que divide en dos el territorio, sin tener en cuenta el tejido de las huertas, las infraestructuras existentes y deja de lado al peatón, favoreciendo el uso del coche en detrimento del transporte público y las redes peatonales y ciclistas.



BULEVAR CONECTOR Y AGLUTINADOR DE TRANSVERSALIDADES FUNCIONALES Y VISUALES

La propuesta del concurso plantea fomentar las vías transversales tanto a nivel de vías de circulación, como fomentando la relación visual y paisajística de estas zonas. Se trataría de integrar estas zonas, en vez de generar una cara y una espalda al eje de El Palmar, se trata de facetar ese espacio, de forma que tenga muchas caras o fachadas, proporcionando un espacio más democrático y equitativo. Se trataría no de un eje, sino de un bulevar.

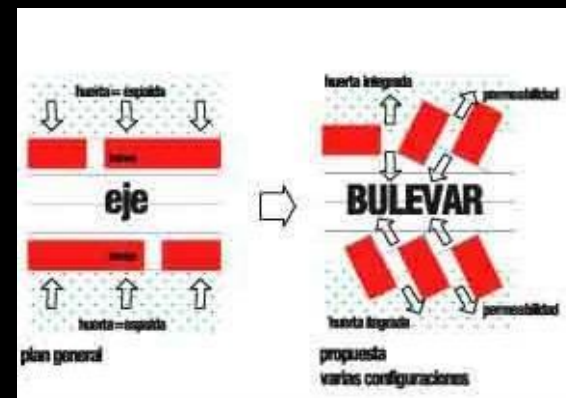
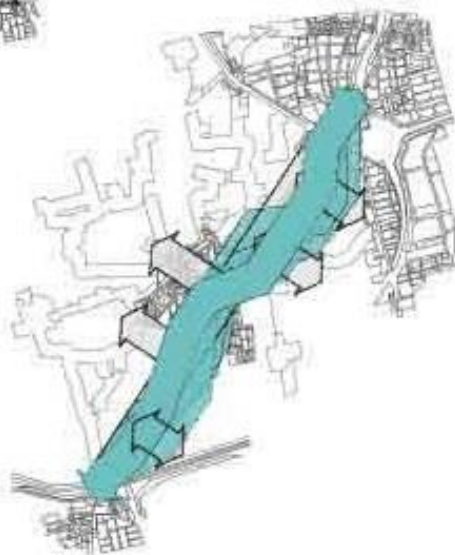


PROPUESTA DE MODELO INTEGRADOR SOSTENIBLE

La resultante es un bulevar variable, quebrado, que permite atenuar la velocidad del tráfico rodado y por tanto convertir esta vía de conexión en una calle urbana propiamente dicha. Una calle que además ofrece su cara a la huerta de Murcia; el paisaje aparece de nuevo para convertirse en el protagonista de la intervención.

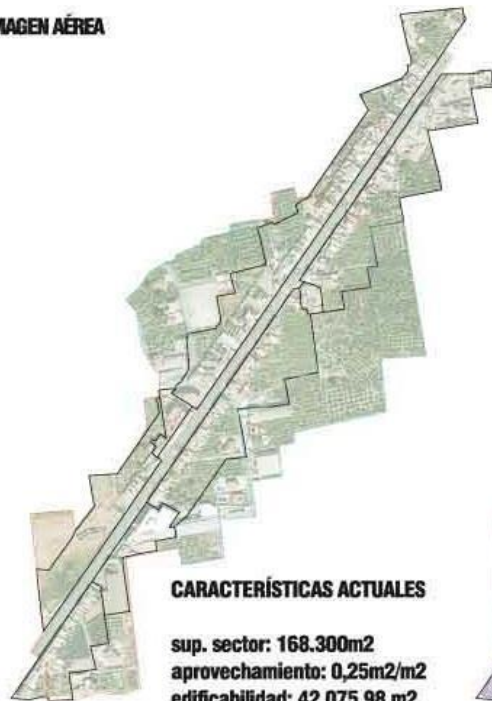
El movimiento del eje genera un nuevo paisaje en el que la edificación no actúa como una barrera que delimita lo urbano y lo rural sino como un elemento generador de espacios, de perspectivas visuales, de conexiones...

Es una apuesta por el espacio en lugar de la linalidad. Los quiebros constituyen además un sistema eficaz para seleccionar las edificaciones susceptibles de ser conservadas y tratadas (a un lado u otro de la vía actual). Se convierten por tanto en un instrumento capaz de integrar lo existente con nuevas propuestas espaciales.



3. ESTADO ACTUAL-PGOU-PROPUESTA

IMAGEN AÉREA



CARACTERÍSTICAS ACTUALES

sup. sector: 168.300m²
 aprovechamiento: 0,25m²/m²
 edificabilidad: 42.075,98 m²

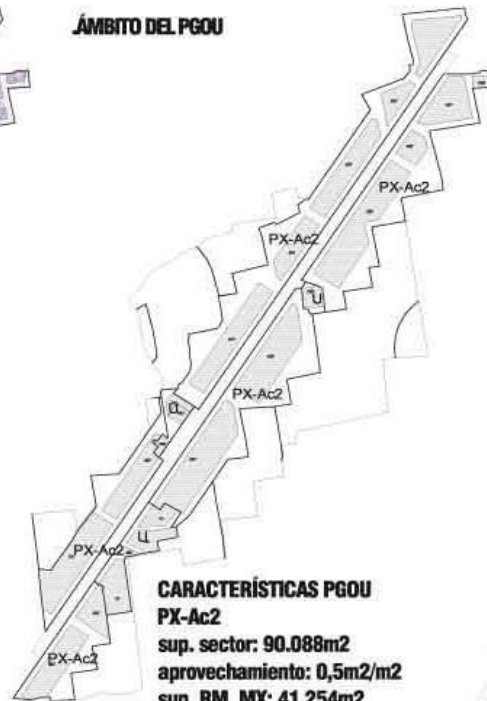
ESTADO ACTUAL



CARACTERÍSTICAS ACTUALES

sup. sector: 168.300m²
 aprovechamiento: 0,25m²/m²
 edificabilidad: 42.075,98 m²

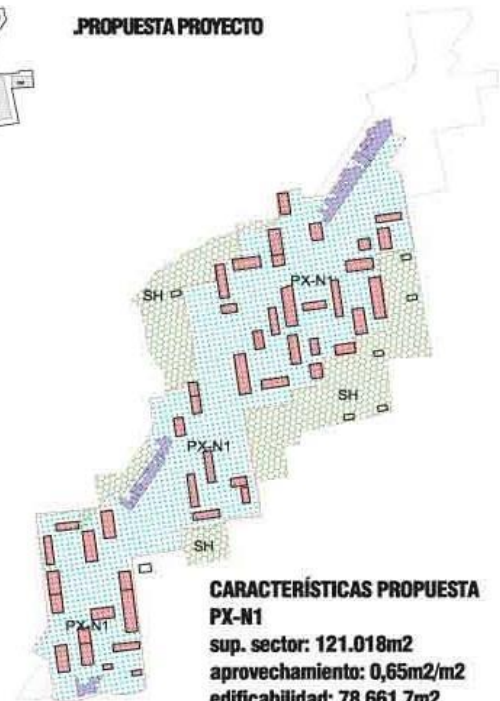
ÁMBITO DEL PGOU



CARACTERÍSTICAS PGOU

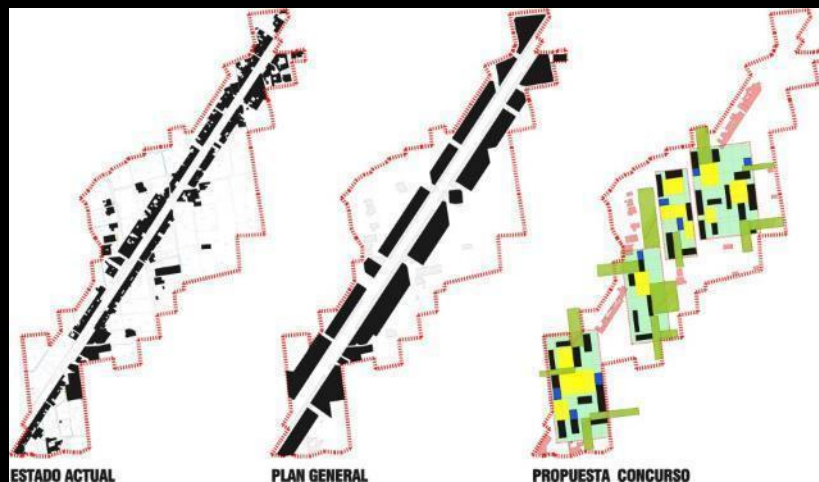
PX-Ac2
 sup. sector: 90.088m²
 aprovechamiento: 0,5m²/m²
 sup. RM, MX: 41.254m²
 sup. dotaciones: 4.685m²

PROPUESTA PROYECTO



CARACTERÍSTICAS PROPUESTA

PX-N1
 sup. sector: 121.018m²
 aprovechamiento: 0,65m²/m²
 edificabilidad: 78.661,7m²



ESTADO ACTUAL

PLAN GENERAL

PROPUESTA CONCURSO

C. INTEGRACIÓN DEL ESPACIO CIUDADANO CON LA HUERTA

CREACIÓN DE NODOS INTERNOS

ATRACTORES DE ACTIVIDAD

Se introducen nuevos equipamientos en el entorno que contribuyen a generar la polaridad transversal antes comentada. Estos equipamientos permiten cualificar la zona en la que se asientan e introducen elementos estables dentro del eje actual. Trasladan una parte de la polaridad de El Palmar-Murcia hacia los espacios interiores del ámbito, generando zonas de actividad.

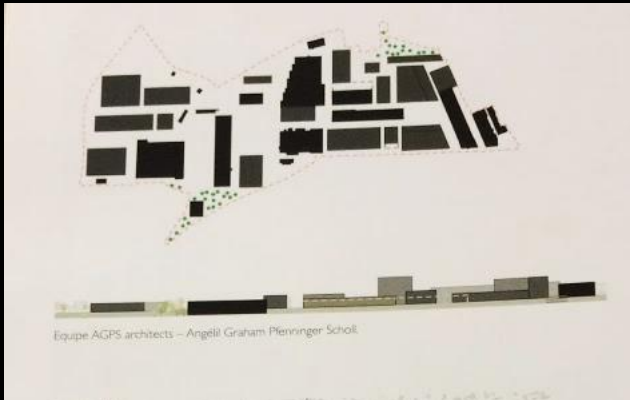
INFLUENCIA SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Los nuevos nodos actúan como elementos que formalizan el eje. Los equipamientos ejercen una influencia espacial sobre las zonas colindantes generando la aparición de espacios públicos asociados. El eje se deforma ensanchándose hasta asumir e integrar estas nuevas zonas de actividad que interconectan la ciudad y la huerta.





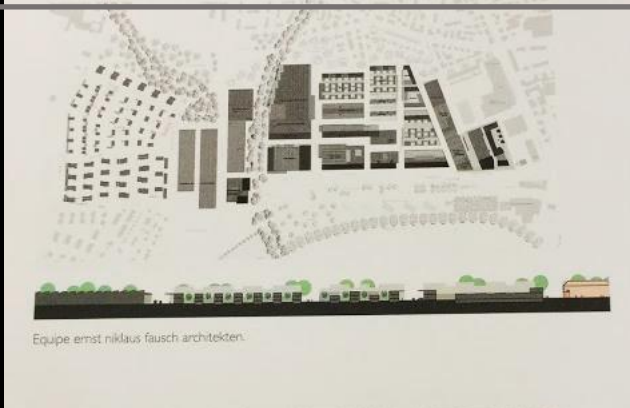
Propostas



Equipe AGPS architects – Angeli Graham Pfenninger Scholl



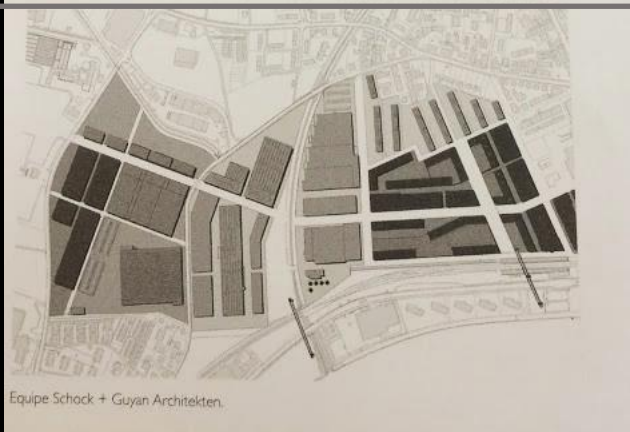
Composição Livre - Equipe AGPS architects



Equipe ernst niklaus fausch architekten



Limites da Trama - Equipe Ernst Niklaus Fausch Architekten



Equipe Schock + Guyana Architekten



Estrutura da Paisagem - Equipe Schock + Guyana Architekten



- Edifícios Mantidos
- Edifícios Alterados

A primeira proposta é organizada em torno de um eixo central, paralelo as vias e articulado ao nível do l'Aach, ao longo dos comércios dos equipamentos culturais. Constituído, um novo bairro, totalmente voltado para seu interior, no qual seu desenvolvimento irradia do centro para a periferia, ao longo de uma composição de diferentes volumes construídos. Estes variam em tamanho, formato e orientação, de acordo com a sua função e com as características do local, sem pretender estabelecer ligações claras com o contexto circundante. Uma malha de ruas e praças de diferente natureza da disposição a estes edifícios, respeitando uma lógica ortogonal.



Composição Livre - Equipe AGPS architects

O futuro bairro é delimitado ao leste e oeste por dois grandes espaços públicos lineares. Na parte inferior uma rua ao longo das vias férreas é proposta, criando uma nova paisagem de frente para o lago. Em contraste, na parte superior, um parque serve como um tampão com para a área residencial existente. Estes dois eixos são interligados por ruas com proporções equivalentes. Juntas, estas vias formam uma malha ortogonal regular, que definem as áreas edificáveis. A parte sul é ocupada por um conjunto de habitações individuais e coletivas, que complementam a região residencial em torno da zona industrial.



Limites da Trama - Equipe Ernst Niklaus Fausch Architekten

O local é atravessado por um novo centro urbano que presta serviços na área. Uma série de ruas transversais que se baseia em elementos naturais existentes, garantem a costura entre as áreas residenciais, a estrada de ferro e da margem do lago. Neste sistema de espaços abertos é sobreposta uma divisão da área em três zonas de hospedagem diferentes, com funções e morfologias construídas, que respondem ao contexto existente. Esta atitude reflete uma forte vontade de costurar esta área com o meio ambiente e, portanto, borrar os limites históricos da área industrial.



Estrutura da Paisagem - Equipe Schock + Guyana Architekten

Espaços Livres

Ruas e Praças

- A permeabilidade → malha de ruas e praças de tamanhos variáveis.
- Uma série de praças surgem ao longo do eixo principal do bairro. (Cada espaço tem um caráter específico em relação às funções dos edifícios que o definem)



Articulação de ruas e praças - Equipe AGPS architects



De dentro para fora

- Espaços livres como ligações transversais: ao longo das vias principais até a margem do lago.



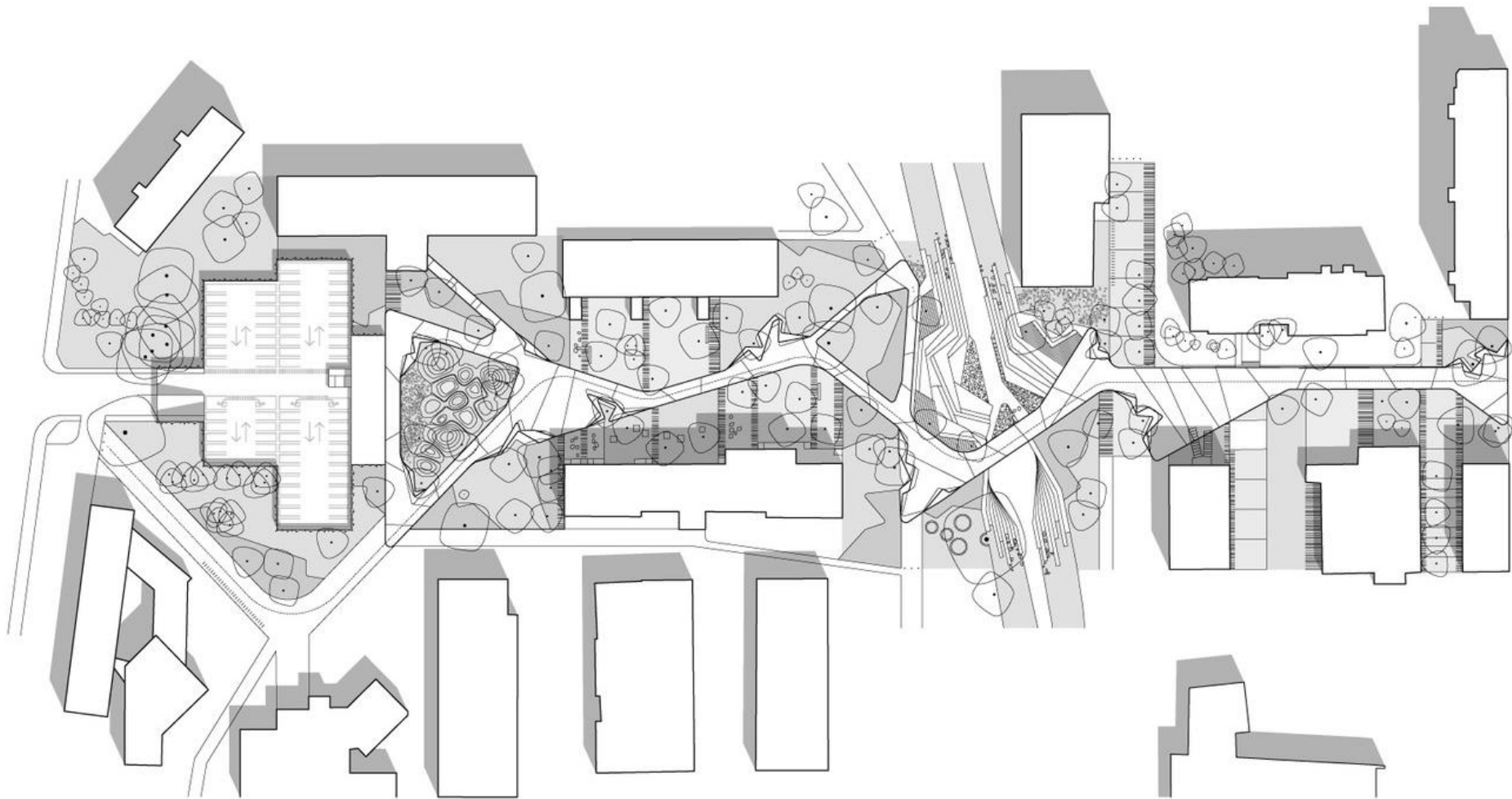
Trama Ortogonal - Equipe Ernst Niklaus Fausch Architekten

Trama Ortogonal

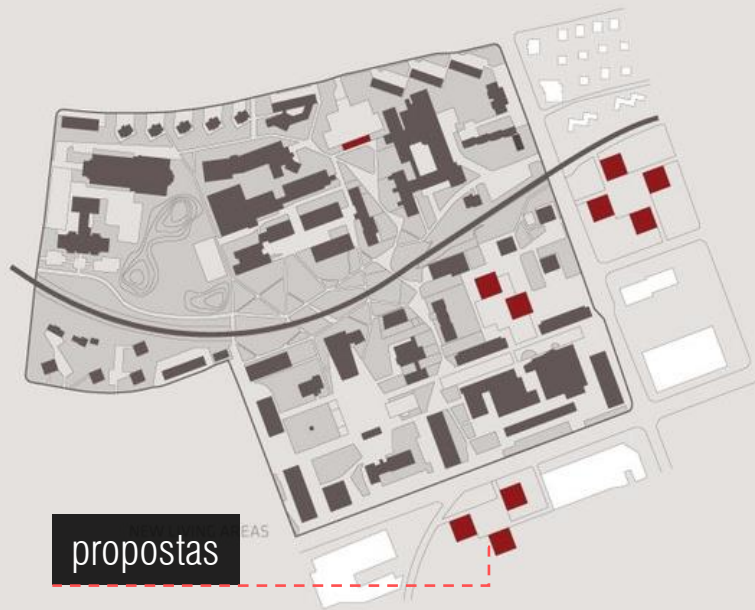
- Trilhos reconhecidos como elementos estruturais da trama urbana
- Diferentes tratamentos dos espaços livres: Estes eixos são tratados com vegetação ou elementos com água. Esta alternância e atribui valores diferentes aos espaços, apesar da homogeneidade do desenho



Complementação- Equipe Schock + Guyana Architekten



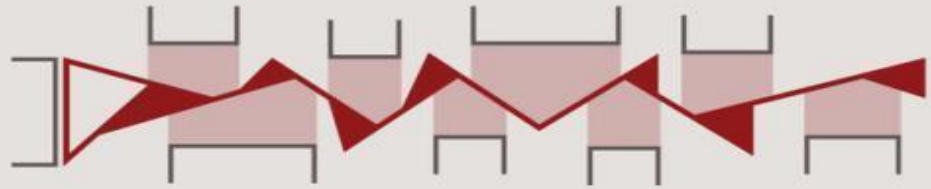
A "Promenada" de Velenje é um importante espaço da cidade além de ser uma importante via. É um dos eixos centrais do centro de Velenje, uma jovem cidade projetada na década de 1950, com base no ideal modernista da cidade jardim; como tal, é única no espaço esloveno. A renovação do Promenada representa o primeiro passo para a revitalização gradual do centro. Sua função é abastecer a cidade com os programas faltantes e ajudar a recuperar o seu caráter original de uma cidade-em-um-parque. Uma renovação bem sucedida, informado pela consciência das excessivas superfícies destinadas para o circulação deve reunir dois requisitos aparentemente em desacordo com o outro: "Mais verde e mais programa."



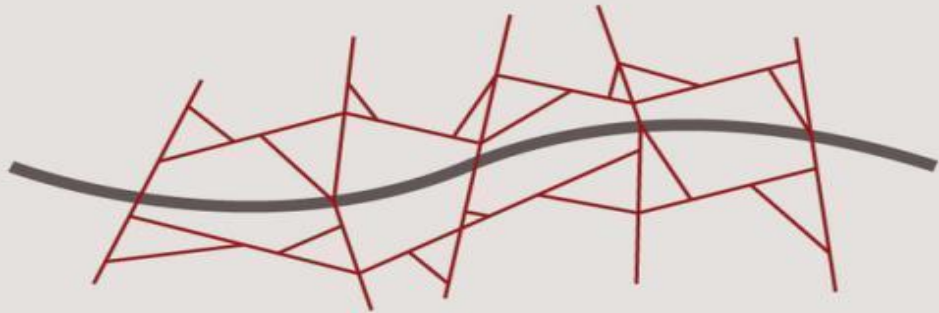
DENSIFYING OF PROGRAM ALONG COMMERCIAL AREA

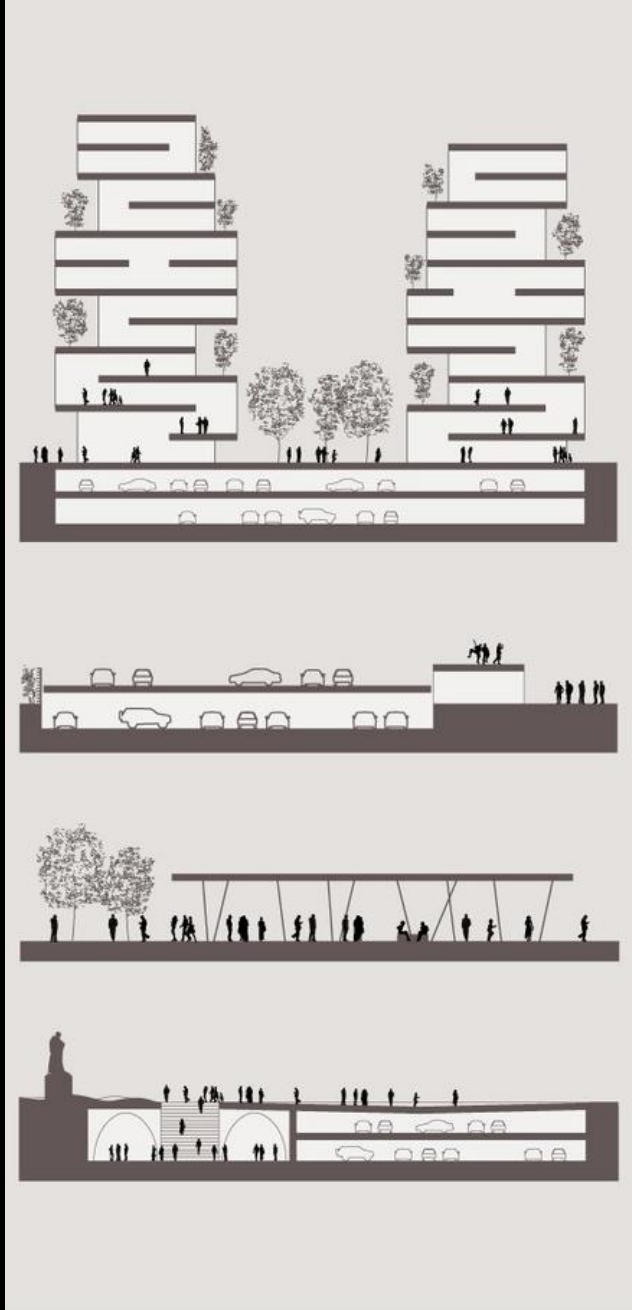
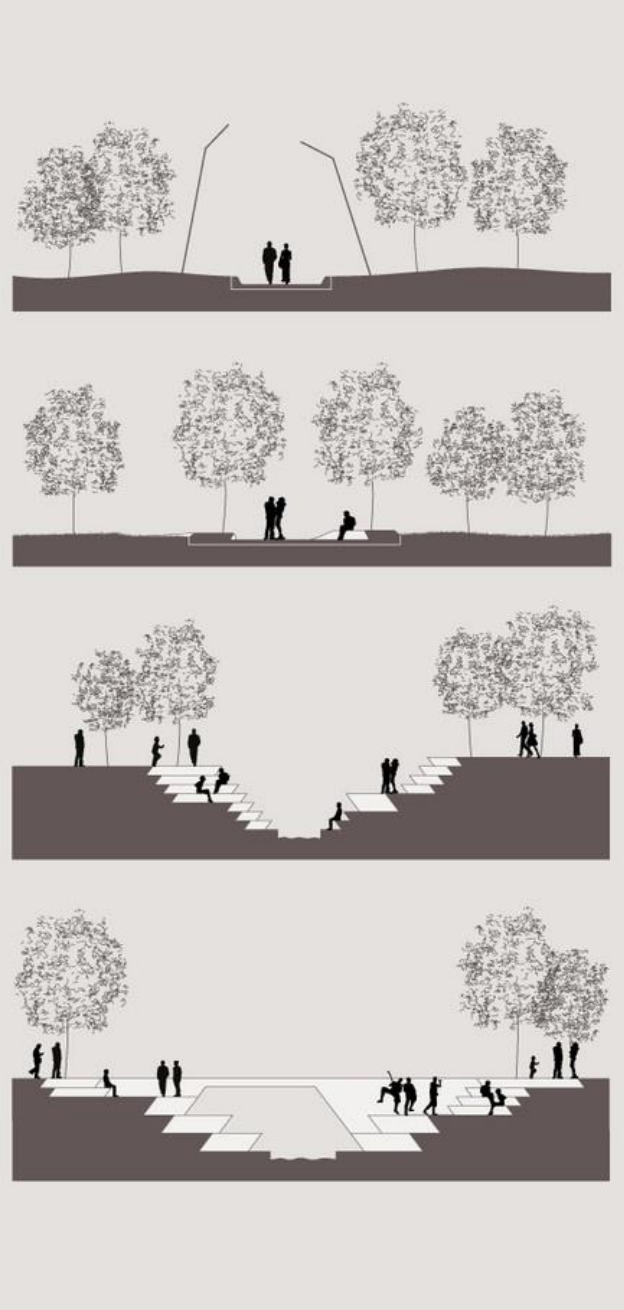


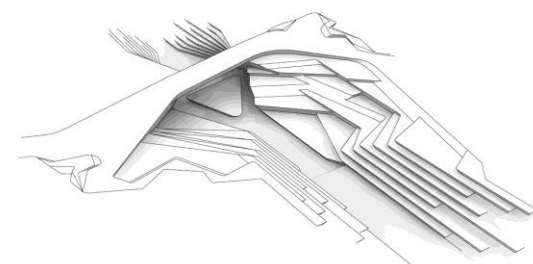
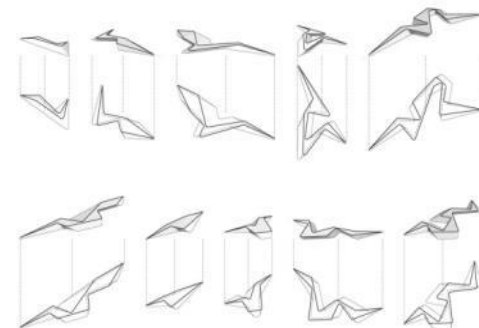
SEQUENCE OF SQUARES FORMING EVENTS AREA



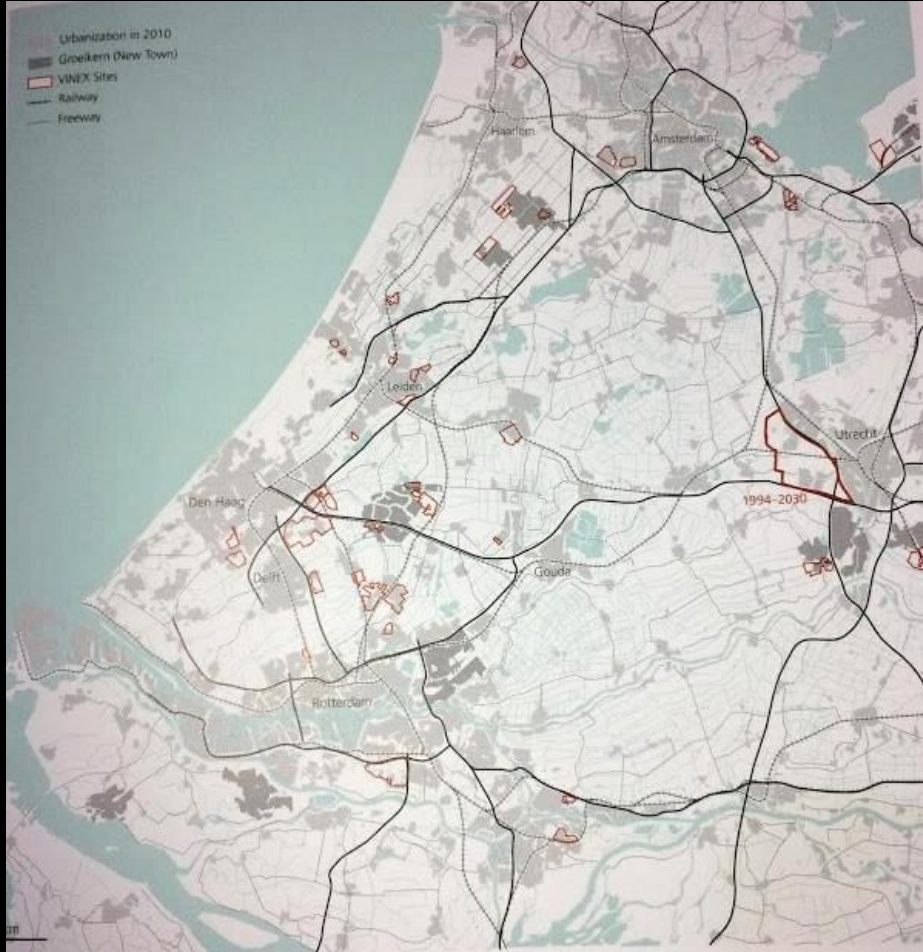
ADDITIONAL PEDESTRIAN BRIDGES EXPAND EXISTING PARK AREA









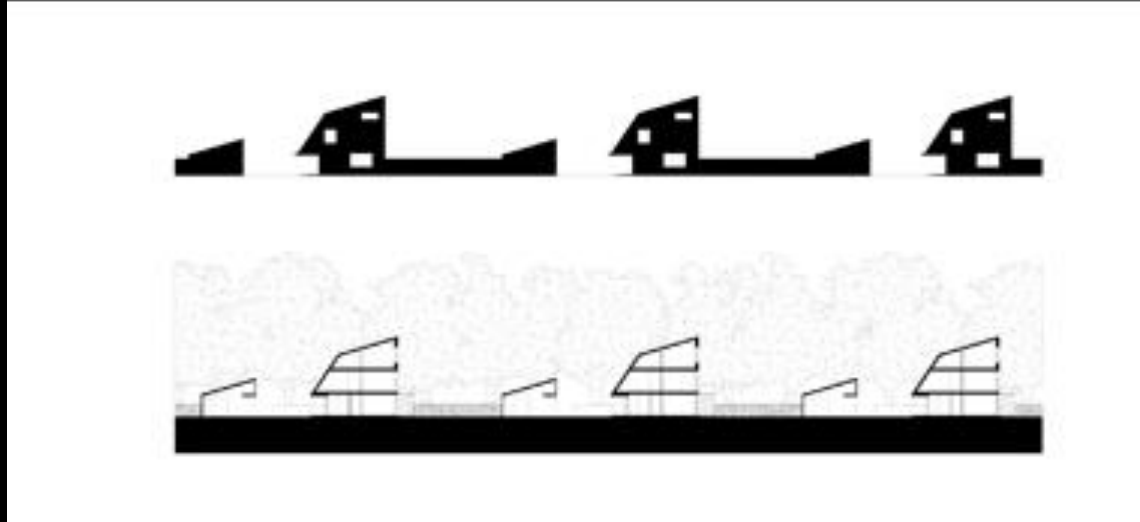
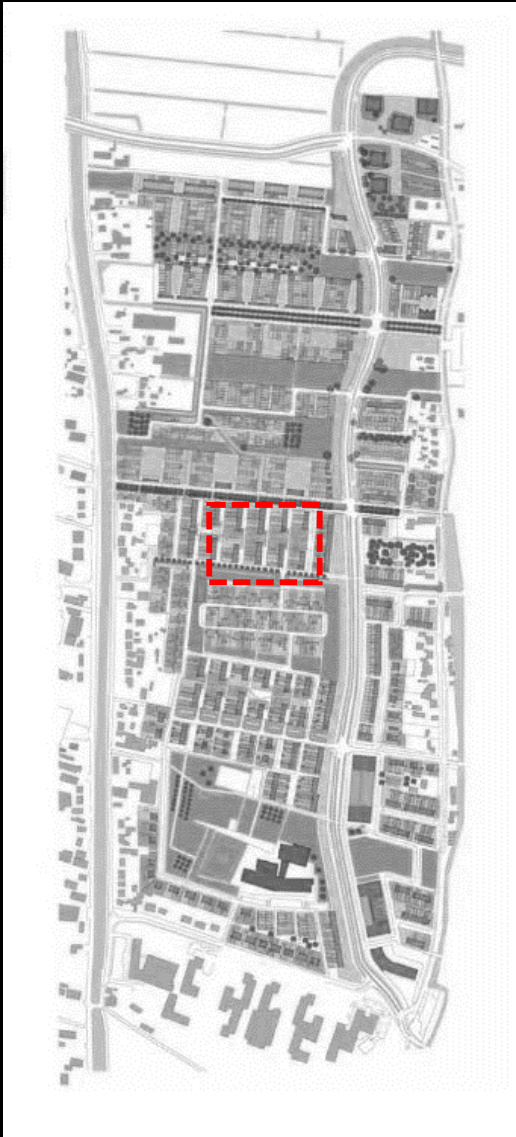


Leidsche Rijn é o maior projeto de desenvolvimento habitacional na Holanda, um exemplo da política de habitação holandesa Vinex. A nova cidade cobre uma área de 2.560 hectares e encontra-se adjacente à cidade de Utrecht. Trinta mil habitações serão construídas até 2025 com 90.000 habitantes no total. Doze mil moradias foram construídas até 2016. Mais 2.300 estão sendo construídos a cada ano. Há duas fases de desenvolvimento, a fase um, de 1995 a 2005 e a fase dois, de 2005 a 2015. O desenvolvimento foi apoiado pelo governo holandês através da Quarta Política Nacional, a política da Vinex. Em Abril de 1994, os conselhos municipais de Utrecht e Vleuten-De-Meern encomendaram uma equipa de projeto única para elaborar o Plano Diretor. Nomeado pelos representantes das diferentes disciplinas e departamentos oficiais do governo como uma equipa interdisciplinar. Quatro equipas de *urban design* desenvolveram oito setores do plano diretor elaborado por Riek Bakker, o supervisor do projeto, com o planejador urbano Rients Dijstra do Max.2, em colaboração com dois historiadores da arquitetura, Michelle Provoost e Wouter Vanstiphout.





É constituída por 865 casas de fachada de baixo nível, projetadas em torno de novas áreas ajardinadas e situadas ao lado de canais e valas existentes. O projeto urbano para o bairro de **Langerak** foi baseado em faixas de densidades distintas, ao norte de densidades elevadas e ao sul para baixas densidades, com distintos parcelamentos e tipologias edilícias.



Leidsche Rijn, Utrecht

General

Site area

2560 hectares

Density

37 dwellings per hectare

Total number of inhabitants/dwellings

30,000 dwellings, 90,000 inhabitants (proposed)

Housing mix by tenure

30% social and 70% private rented and privately owned

Average number of people per dwelling

2.5

Percentage of commercial use

700,000 m² offices, 280 gross hectares business

Spatial diversity

Objectives	Strengths	Weaknesses	Evaluation	Design quality standard
1. Does the scheme exploit existing buildings, landscape or topography?	Good use of existing waterways and existing landscaping.	Substantial high-speed train line in centre of site.	Very flat site with practically no existing older buildings. Good use of waterways and parks around buildings.	Good
2. Is there a variety in the types and sizes of housing?	Good variety in types and sizes of housing.	—	The design of the town was based on a combination of three specific elements.	Good
3. Do buildings or spaces outperform statutory minima, such as building regulations?	—	—	—	Average

Sustainability

Objectives	Strengths	Weaknesses	Evaluation	Design quality standard
10. What design features are in place to reduce the environmental impact?	A green zone of public spaces, allotments and football pitches.	—	Sustainability is well considered in some housing projects. Well designed for user.	Good
11. Does the master plan have a coherent sustainable plan?	Low energy street lighting and a modern rainwater collection system have been included. Large areas are connected to the city's district heating system.	—	There are a number of parks and landscaping has been well considered. There are smaller parks and gardens linked to the larger centre park.	Good

Attractiveness

12. Do buildings exhibit architectural quality?	Excellent design of certain housing projects with good attention to detail.	Some schemes not as architecturally strong.	Excellent design flair of certain housing projects.	Good
13. Has the scheme made use of advances in construction or technology that enhance its performance, quality and attractiveness?	Excellent attractiveness and quality of the majority of new housing schemes on the site.	Some housing less successful.	Modern, attractive and wide variety of different housing schemes.	Good
14. Does the scheme feel like a place with a distinctive character?	Individual housing projects demonstrate character very successfully with good mixture and variety of housing.	Very large site and much still incomplete. Character lacking on some housing schemes.	Very large site and difficult to design in character. Large train link splitting site in two. Some mixed use housing.	Good

PROJETO IV-A

Docentes

Jeferson Tavares

Manoel Rodrigues Alves

Bolsista Pós-Doc

Paula Marques Braga



PROJETOS URBANOS: MORFOLOGIA
REFERÊNCIAS

- Atelier de paysages Bruel-Delmar. *Écoquartier Bottière-Chênaie à Nantes – Parc & Espaces Publics*. Disponível em: <http://www.brueidelmar.fr/fr/project/12/ecoquartier-bottiere-chenaie-a-nantes-parc-espaces-publics/>. Acesso: 15/05/2017
- COUSINS, Matthew. *Design Quality in New Housing: Learning from the Netherlands*. Taylor & Francis, 2009
- GEHL, Jan. *La Humanización del Espacio Urbano. La vida social entre los edificios*. Editorial Reverté, 2006
- GERLOFS, Ben Alan. *Producing Edge City: Publics, Perceptions, and the Right to Life on the New Frontier*. 2012
- LAMAS, José Manuel Garcia. *Morfología Urbana e Desenho da Cidade*. Calouste Gulbekian, 1993
- MARCHAND, Bruno e CURNIER, Sonia. *En mutation. Conceptions urbaines – Projets contemporains de reconversion de sites industriels en Suisse*. 2015
- PRANLAS-DESCOURS (ed.), Jean-Pierre. *Density, architecture, and territory – Five European stories*. 2016
- REID, Grant W. *Landscape Graphics*. Whitney Library of Design, 1986
- YEANG, Ken. *The Multiara Masterplan*. Mulgrave Images Publishing, 2007.

<http://www.enota.si/eng>

<http://wfsmith.Tumblr.com/>

<http://mkpl.sg/studio/>

<http://www.mvrdv.nl>

<http://www.oma.eu>

<http://www.spacesyntax.com>

<http://www.rsh-p.com>

<http://www.sasaki.com/project/27/singapore-university-of-technology--design-master-plan>