

# Paisagem Pós-Industrial

## **Autores:**

**PERSEU**, Gianluca M.

**KRUG**, Isadora F.

**PIAZZA**, Carolina

**CEITLIN**, Tomás F.

## **Orientação:**

**FONSECA**, Luciana M.

P  
A  
N  
O  
R  
A  
M  
A

Em inúmeras cidades brasileiras e da América Latina como um todo, um **boom industrial**, seguido pela dispersão da indústria em regiões especializadas e com mão de obra mais barata, acabou por qualificar a ocorrência de fósseis urbanos ao longo do território. Cascas e vestígios de outros tempos continuam a fazer parte da paisagem, sem, no entanto, participar ativamente do cotidiano.

**DISTRIBUIÇÃO DA INDÚSTRIA NO TERRITÓRIO DE PORTO ALEGRE**

Ao longo do tempo, os diversos tipos de atividade industrial, que encontravam-se misturados no território urbano, passaram a buscar regiões cada vez mais especializadas. Estes dois momentos foram sintetizados abaixo:

**ANOS 30 A 70  
COMPLEMENTARIDADE  
INDUSTRIAL**

agrupamento de atividades industriais, para fins de agilização do processo de produção.

INVESTIMENTOS PÚBLICOS NA ÁREA INDUSTRIAL acabaram por configurar áreas de ação específicas paradigma de concentração e centralização do capital

**A PARTIR DOS ANOS 70**

ESPECIALIZAÇÃO INDUSTRIAL induzida pelo planejamento urbano da cidade  
O INÍCIO DO ABANDONO

A criação de incentivos para áreas industriais na Grande Porto Alegre levou a abandono de muitas indústrias, conduzindo gradativamente ao esvaziamento da área.

**A FARRAPOS EM FARRAPOS**

Em Porto Alegre, a **Avenida Farrapos**, conhecida entre as décadas de 40 e 70 como a "Avenida do Automóvel", conserva rugosidades da época, na qual sofreu um surto de desenvolvimento. Pode-se afirmar que a via já foi um importante referencial do imaginário moderno de Porto Alegre.

Atualmente, é caracterizada por um entorno altamente inativo, sem relações com o espaço público. Este cenário é configurado por altas taxas de criminalidade, prostituição, informalidade e pelo papel da infraestrutura viária na constituição da imagem coletiva relacionada à Farrapos.

**ANOS 2000: OPORTUNIDADE PARA A COSTURA**

A partir da aprovação, por parte da prefeitura municipal de Porto Alegre, da **implantação de um sistema metroriário metropolitano**, e considerando que parte deste sistema está previsto para ser implantado na Avenida Farrapos, o presente trabalho propõe uma série de medidas para transformar a implantação do metrô em um **dinamizador urbano**, trazendo vitalidade e urbanidade para a via em questão. Este fato é o principal disparador desta proposta.

**1. O Bairro**

O presente trabalho parte da apropriação do projeto de linha de metrô previamente aprovado pela prefeitura de Porto Alegre como oportunidade de qualificação da paisagem, bem como da revalorização do entorno da Avenida Farrapos.

**2. A linha**

O sistema construtivo utilizado para a implementação do metrô será o *Cut and Cover*, acarretando na devastação e reconstrução de toda a via, conforme se insere o subsolo.


Pretende-se aqui aproveitar esta oportunidade para repensar o perfil viário da Avenida Farrapos, sendo proposta a reorganização de diversas camadas intermodais que nela se constituem, e propor novos usos para a via, procurando qualificar a intermodalidade, atrair pedestres e garantir o aumento de espaços públicos vegetados para a cidade como um todo.

A partir da postulação de um corredor de urbanidade, prevê-se a qualificação do entorno da via, constituindo-se, assim, novas formas de habitar o 4º Distrito.

**3. Recorte Específico**

Optou-se por apresentar, para fins deste estudo, desenho urbano de uma área de 18 ha, na porção norte da via. Isso por tratar-se de uma porção de tecido que, embora regular, ainda apresenta vazios e áreas altamente degradadas.

Considerou-se de alta importância a preservação do tecido da cidade. Por isto esta proposta prevê tipologias de quadra que se encaixem na malha existente, produzindo novas relações entre espaços públicos e privados - o dentro e o fora - e as diferentes camadas de significado da própria cidade.



IMPLANTAÇÃO QUARTO DISTRITO  
grande área de intervenção demarcada em amarelo listrado  
recorte específico da proposta destacado em amarelo.



## O BAIRRO

Procurou-se evitar uma noção rígida de bairro, dada pela definição polygonal do município. Pelo contrário, o bairro como recorte perceptivo, como laboratório de vivências, como instrumento de compreensão de microinstâncias da cidade foi um dos pontos-chave para a estruturação do presente estudo.

Tim Ingold, antropólogo britânico escreve sobre a questão da paisagem e sua relação com as atividades dos seres vivos. A paisagem seria, segundo ele, uma colagem de nossas percepções acerca de como diversas gerações trabalharam as feições da Terra, deixando para trás traços de suas vivências.

Aponta, também para a questão do lugar, enquanto reconhecimento de nossa existência na Terra, e deixa claro que não há limites rígidos e imutáveis para esta instância da nossa relação com o espaço.

## O QUARTO DISTRITO

O 4º Distrito de Porto Alegre já foi a grande promessa de modernidade e desenvolvimento da cidade. Localizado em uma área denominada, pelo Plano Diretor, de Corredor de Desenvolvimento, atingiu seu ápice populacional entre as décadas de 1960 e 1970.

A partir de então, a falta de planejamento urbano fez com que a região, que antes concentrava grandes indústrias, fosse gradativamente abandonada, dando origem a inúmeros fósseis urbanos dispersos ao longo da paisagem da cidade.

## GRÁFICOS DE ANÁLISE

## ÁREAS



- 4º distrito
- av. Farrapos e entorno
- área de intervenção

RECORTE DE INTERVENÇÃO  
(desenho urbano)

- público
- privado

## CONSOLIDAÇÃO



- tecido consolidado
- tecido não-consolidado

## ESPAÇO PRIVADO



- área edificada
- vazios
- espaços abertos

## ESPAÇO PÚBLICO



- passarelas
- ferrovias
- espaços abertos
- equipamentos coletivos
- vias

## ANÁLISE DA ÁREA MACRO (BAIRRO)

- vias principais
- lotes industriais, inativos e/ou degradados

- tecido não-consolidado
- tecido consolidado

- vazios urbanos
- serviços
- zona mista (residencial + comercial)
- predominantemente residencial com comércio no térreo

- áreas verdes

## FORÇAS

- localização
- variedade programática
- grande fluxo de pessoas
- relevância histórica
- entrada de porto alegre
- intermodalidade
- articulação metropolitana
- marcos referenciais
- movimentos de valorização do bairro

## DEBILIDADES

- insuficiência de local para estacionamento
- corredor de ônibus como barreira
- poluição atmosférica e sonora
- prioridade do carro
- falta de segurança
- violência
- falta de acessibilidade
- pouca arborização e áreas verdes
- via de passagem
- ambiente inóspito

## OPORTUNIDADES

- metrô como articulador de intermodalidade
- incentivo do uso misto como gerador de trabalho
- diminuição do papel do carro
- recuperação arquitetônica e histórica
- aumento da área verde/espaço aberto
- qualificação da paisagem urbana
- funcionalidade 24 horas
- equipamentos urbanos
- adequação da escala humana

## AMEAÇAS

- ausência de atrativos
- aumento da criminalidade
- estagnação socioeconômica
- aumento da poluição
- abandono do patrimônio
- ocupação desordenada
- isolamento viário
- falta de desenvolvimento

ANÁLISE DA AVENIDA FARRAPOS

PERCEÇÃO DA LINHA



conexão com sistema a via constitui-se as superfícies de passagem as paradas de ônibus ocorrência de vias de arquitetura histórica e de exemplos as faixas edificadas ocasionalmente, há em grande parte das vias única praça tangente à na esquina com a avenida referencial degradado e majoritariamente por de automóveis e constituiu barreiras transversais vegetadas a utilização do de edificações com alturas encontram-se em visuais no sentido ocasionais. intermodalidade. entre 3 e 4 pavimentos, condições de uso, ao transversal, com ocorrência eventual contrário da maioria das de edificações mais altas e edificações. mais densas.

ocorrência de arquitetura histórica e de exemplos as faixas edificadas ocasionalmente, há em grande parte das vias única praça tangente à na esquina com a avenida referencial degradado e majoritariamente por de automóveis e constituiu barreiras transversais vegetadas a utilização do de edificações com alturas encontram-se em visuais no sentido ocasionais. intermodalidade. entre 3 e 4 pavimentos, condições de uso, ao transversal, com ocorrência eventual contrário da maioria das de edificações mais altas e edificações. mais densas.

vinculada ao imaginário remonta a uma antiga tecidos, tendo a própria do carro dá-se de forma machado, representa terminal de ônibus, bem moderno, com especial vitalidade, em especial farrapos como elemento local, esta é um menos de 5% de área como um prédio do poder característica que sever de pública público, acentua na porção norte (excetuando-se as calçadas) frente à área total de análise global.

ELEMENTOS DE CONSTITUIÇÃO NARRATIVA



ALTURAS



VALOR DO SOLO

RS6.000 - 12.000/m<sup>2</sup>  
RS3.000 - 6.000/m<sup>2</sup>  
< 3.000/m<sup>2</sup>



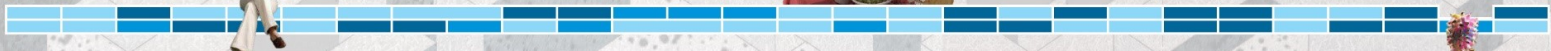
DISPONIBILIDADE DE HABITAÇÃO

> 750 hab/ha  
500 - 750 hab/ha  
< 500 hab/ha



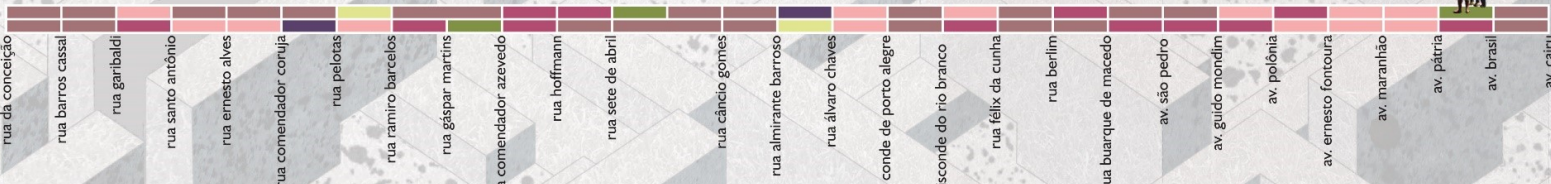
DISPONIBILIDADE DE SERVIÇOS

> 200 economias/ha  
100-200 economias/ha  
< 100 economias/ha



DISTRIBUIÇÃO DE ATIVIDADES

predom. residencial  
mista  
vazios urbanos  
uso público  
área verde  
serviços



O QUE FAZER COM ESSES GRÁFICOS?

A partir da análise da via como um todo, e tomando como objetivo a futura reurbanização completa do 4º Distrito, optou-se por uma primeira intervenção, de prazo médio de 10 anos para ser completada, como recorte específico para projeto de desenho urbano. Este trecho apresenta menor densidade populacional, quando comparado ao restante da via, bem como índices de oferta de emprego não balanceados em relação à quantidade de habitação. Além disto, apresenta lotes com maiores dimensões, o que agilizaria o processo de compra do solo.



1. qualificação da via (paisagem, mobilidade, acessibilidade)  
2. qualificação do entorno - infiltração inclusiva (progressiva) (paisagem, mobilidade, acessibilidade, inclusão social, sustentabilidade)

As propostas para este recorte partem da implantação, já prevista na etapa de propostas para o bairro, de um parque linear articulador de elementos de intermodalidade ao longo da Avenida Farrapos. A Avenida arterial e o metrô acontecem no subsolo, deixando o nível térreo para o pedestre e para a coletividade.

Também é proposta a compra, demolição e reurbanização de lotes industriais, degradados e inativos (indicados na prancha 1), a fim de exercer um urbanismo estratégico, trazendo nova vitalidade para a região por meio da magnetização das relações urbanas através da qualificação da via. A este processo damos o nome de **infiltração inclusiva**.

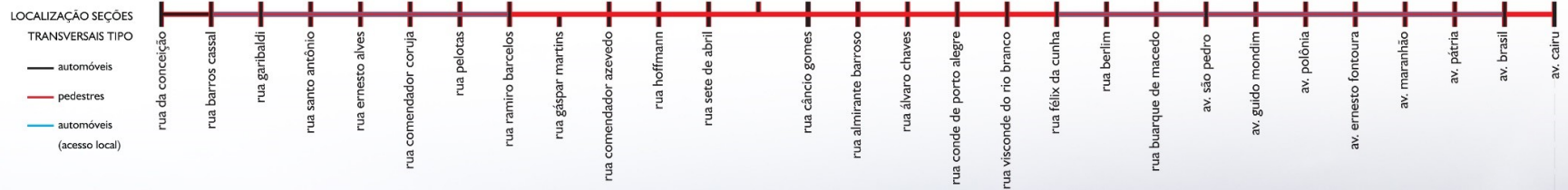
ÁREA DE INTERVENÇÃO IMEDIATA

**POR QUE INCLUSIVA?** As tipologias habitacionais adotadas para o preenchimento destes vazios criados estão baseadas em estudos que demonstram que a forma é capaz de produzir um espaço mais amigável e seguro para os pedestres, assim como reduzir os desperdícios na construção. A partir destas premissas, pretendemos configurar uma paisagem mais inclusiva.

ESTUDO SÍNTESE DA LINHA

# DIAGRAMAS LINEARES DA PROPOSTA PARA A AVENIDA FARRAPOS (EXTENSÃO COMPLETA)

INTERMODALIDADE



ÁREA DE INTERVENÇÃO IMEDIATA



SEÇÃO A



SEÇÃO B



SEÇÃO C



SEÇÃO D

3. RESPOSTA A TODO O TECIDO CONSOLIDADO EM RETÍCULA REGULAR 100X100 DO QUARTO DISTRITO

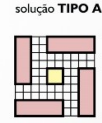
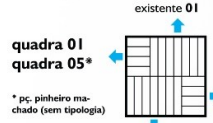
2. FORMULAÇÃO DE SOLUÇÕES TÍPICAS PARA CADA SITUAÇÃO EXISTENTE

1. RECONHECIMENTO DE PADRÕES MORFOLÓGICOS DOS LOTES EM RELAÇÃO ÀS QUADRAS DE INTERVENÇÃO

GÊNESE DA MORFOLOGIA PROPOSTA

TÉRREO

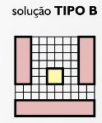
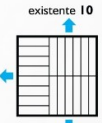
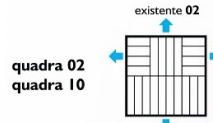
máximo 4 pavimentos



tipologia catavento

térreo comércio / serviços com equipamentos atratores nos **miolos**.

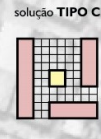
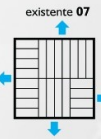
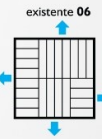
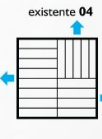
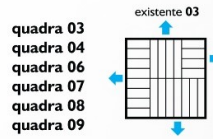
área edificada (projeção): 4800m<sup>2</sup>  
densidade: 1024hab/ha  
tx. ocup. do solo: 48%



tipologia 3 barras

térreo comércio / serviços com equipamentos atratores nos **miolos**.

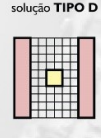
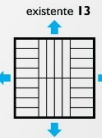
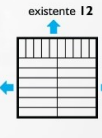
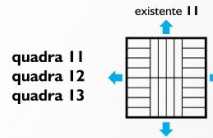
área edificada (projeção): 4400m<sup>2</sup>  
densidade: 938,67hab/ha  
tx. ocup. do solo: 44%



tipologia catavento 3 barras

térreo comércio / serviços com equipamentos atratores nos **miolos**.

área edificada (projeção): 4400m<sup>2</sup>  
densidade: 938,67hab/ha  
tx. ocup. do solo: 44%



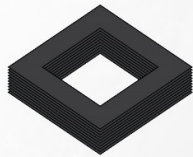
tipologia barras paralelas

térreo comércio / serviços com equipamentos atratores nos **miolos**.

área edificada (projeção): 4000m<sup>2</sup>  
densidade: 853,33hab/ha  
tx. ocup. do solo: 40%

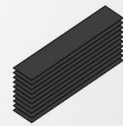
PAVIMENTOS SUPERIORES

máximo 20 pavimentos



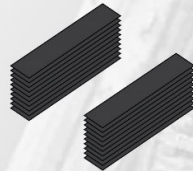
tipologia volumétrica miolo de quadra

área edificada (projeção): 6400m<sup>2</sup>  
densidade: 6826,70hab/ha  
tx. ocup. do solo: 64%



tipologia volumétrica barra isolada

área edificada (projeção): 2000m<sup>2</sup>  
densidade: 2133,33hab/ha  
tx. ocup. do solo: 20%



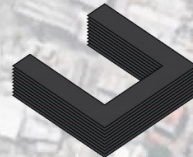
tipologia volumétrica barras paralelas

área edificada (projeção): 4000m<sup>2</sup>  
densidade: 4266,66hab/ha  
tx. occup. do solo: 40%



tipologia volumétrica «L»

área edificada (projeção): 3600m<sup>2</sup>  
densidade: 3840hab/ha  
tx. ocup. do solo: 36%



tipologia volumétrica «U»

área edificada (projeção): 5200m<sup>2</sup>  
densidade: 5546,66hab/ha  
tx. ocup. do solo: 52%

ESTUDOS DE ALTURAS



proporção horizontal x vertical (pátio central mais longo do que a soma das alturas dos dois prédios)



eventuais aberturas no térreo, que permitem a passagem de pedestres



o equipamento atrator do miolo tem altura máxima de 4 pavimentos (camada inferior); a altura de fato fica a critério do investidor.



TIPOLOGIAS DE TRATAMENTO DE SUPERFÍCIE

LEGENDA MASTERPLAN

Á  
R  
E  
A  
  
D  
E  
  
I  
N  
T  
E  
R  
V  
E  
N  
Ç  
A  
O



01. CICLOFAIXA + VEGETAÇÃO



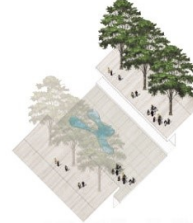
02. CAMINHO + VEGETAÇÃO a



03. CAMINHO + VEGETAÇÃO b




04. COBERTURA PONTO ÂNCORA



05. INTERFACE OPEN MALL



06. PASSARELA OPEN MALL

 ESTAÇÃO DE METRÔ

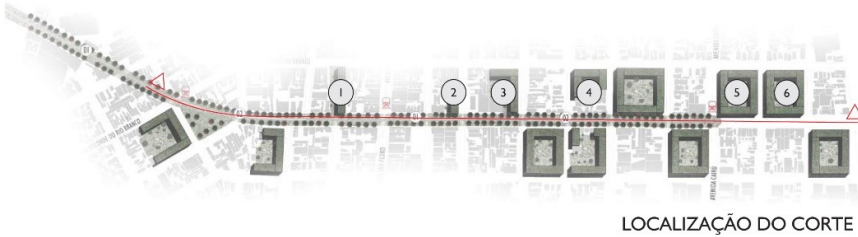
- 1. PARQUE LINEAR DA FARRAPOS
- 2. OPEN MALL
- 3. COMPLEXO HABITACIONAL + COMÉRCIO TÉRREO
- 4. PRÉDIO DE SERVIÇOS / ESCRITÓRIOS



MASTER PLAN

0 50 150 300 500 m





LOCALIZAÇÃO DO CORTE

Espaço destinado ao comércio local localizado um nível abaixo da Av. Farrapos. Conta com espaços verdes, a fim de proporcionar maior qualidade de vida aos frequentadores. Neste espaço se encontram as entradas secundárias para as estações metrô e pontos de ônibus.



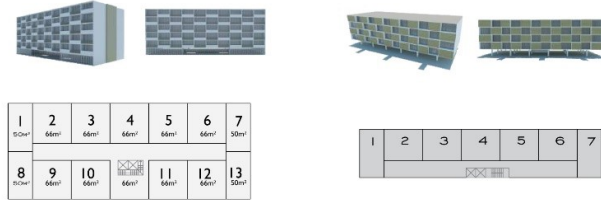
Devido a grande importância da via e ao seu tráfego intenso, nesse trecho da avenida as faixas de circulação de automóveis e de ônibus, que seguiam pelo subsolo, emergem para a superfície novamente possibilitando assim, a conversão dos veículos na Av. São Pedro. Também é possível o acesso de novos veículos, vindos dessa transversal, ao túnel de via expressa.

A composição da quadra tipo, inserida em um tecido reticular regular acompanha a malha, havendo o uso de uma tipologia ortogonal, a fim de evitar desperdícios e privilegiar a racionalidade do processo construtivo. Esta estratégia foi escolhida levando-se em conta a proposta de garantir um mínimo de 30% de habitações de interesse social.

As tipologias contemplam uma base com altura máxima de 12m, acompanhando o gabarito existente da via, e um corpo com altura aproximada de 18m, totalizando 30m de altura visando densificar o território de intervenção escolhido. Assim, buscamos evitar ao máximo o desperdício de recursos naturais.



ESTUDOS TIPOLÓGICOS



1	2	3	4	5	6	7
50m²	66m²	66m²	66m²	66m²	66m²	50m²
8	9	10	11	12	13	
50m²	66m²	66m²	66m²	66m²	66m²	50m²

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

**TIPOLOGIA I**  
Prédio 20mx50m  
5 Pavimentos  
Térreo livre  
13 Economias por andar  
Total: 52 economias (cada)

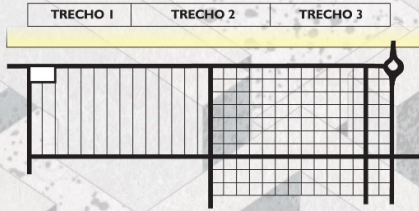
**TIPOLOGIA 2**  
Prédio 10mx50m  
5 Pavimentos  
Térreo livre  
07 Economias por andar  
Total: 28 economias (cada)

Acessos às estações de metrô e aos pontos de ônibus, distribuídos a uma distância aproximada de 500 metros. Nestes pontos localizam-se as passarelas de pedestres, ligando os dois lados da avenida.

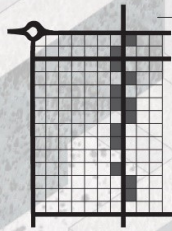


CORTE TRANSVERSAL PELO EIXO DA AVENIDA  
ÁREA DE INTERVENÇÃO  
SEM ESCALA

**LOCAÇÃO DOS TRECHOS DE INTERFERÊNCIA INDEPENDENTE PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO INTERMODAL E DE PAISAGEM**



**DETALHAMENTO FASES DE CONSTRUÇÃO DAS QUADRAS - RECORTE**



**QUADRAS FASE 1**

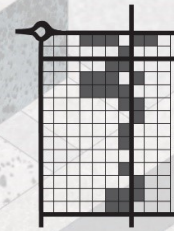
aquisição de lotes inativos, industriais e/ou degradados, a fim de aproveitar a oportunidade de implantação do parque linear e do sistema de intermodalidade.

reserva mínima de 30% de área construída para projetos de interesse social, que deverão seguir a mesma tipologia

**QUADRAS FASE 2**

continuação do processo de compra e rearquitectura da região.

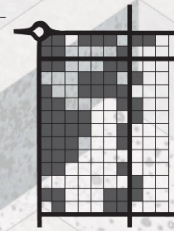
a faixa entre a avenida Farrapos e a borda d'água mostra-se com maior potencial para esta operação do que a oposta, tornando-se o foco de intervenção deste estudo.



**QUADRAS FASE 3**

início do processo de ocupação da orla, com projeto específico de intervenção paisagística nesta área.

tendência de intervir no bairro como um todo, em especial na banda entre a avenida Farrapos e a orla, a partir de uma tipologia de quadra inteligente.



**ESTUDO DE CRONOGRAMA PREVISTO DE OBRAS: Implantação da Proposta**

		0-1	1-2	2-3	3-5	5-10	10-20
LINHA 1 METRÔ	implantação camadas subsolo	abertura trecho 1			término trecho 1 abertura trecho 2	término trecho 2 abertura trecho 3	término trecho 3
	estações de metrô	início do processo de aquisição dos lotes para implementação das estações principais de metrô	início construção estações principais de metrô		término da construção das estações principais de metrô		
	nova superfície qualificação Farrapos				tratamento paisagístico na superfície do trecho 1	tratamento paisagístico na superfície do trecho 2	tratamento paisagístico na superfície do trecho 3
INFILTRAÇÃO INCLUSIVA	quadras fase 1	início do processo de aquisição dos lotes inativos e/ou «fósseis» urbanos da fase 1	finalização equipamentos atratores em miolos de quadra	finalização ocupações de borda			
	quadras fase 2				início do processo de aquisição dos lotes degradados e/ou inativos da fase 2	finalização das quadras fase 2	
	quadras fase 3					início do processo de aquisição dos lotes remanescentes	finalização quadras fase 3
QUALIFICAÇÃO ORLA E HINTERLAND					abertura de concurso de projeto paisagístico específico para a orla/hinterland	processo de licitação e início da implementação da proposta vencedora para a orla	finalização qualificação da orla

**INSTRUMENTOS LEGAIS PREVISTOS**



**O ESTATUTO DA CIDADE E SEUS INSTRUMENTOS LEGAIS**

O Estatuto da Cidade afirma que a política urbana é responsabilidade do Município e deve garantir as funções sociais da cidade e o desenvolvimento dos cidadãos. Também apresenta instrumentos para concretização da função social da cidade, que é obtida plenamente na medida em que fundamentais expressas no Plano Diretor do Município em que se encontra.



**OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA**

As operações urbanas consorciadas induz o desenvolvimento urbano, podendo ser utilizado para adensamento de determinadas partes entre o Poder Público, proprietários, em detrimento de outra. No nosso caso deverá seguir as variações da proposta tipológica. O solo criado pode, ainda, ser utilizado para arrecadar recursos para o governo local, os quais deverão ser aplicados na promoção de melhorias sociais.



**OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR**

Preferência de obtenção de imóveis alienados pelo poder público, a fim de prover o município de terra urbana, para fins de, entre outros, regularização fundiária, execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, implantação de equipamentos urbanos e comunitários, espaços públicos e áreas verdes etc.



**DIREITO DE PREENHÇÃO**

Instrumento que visa penalizar a retenção de propriedade para fins imobiliários, sem benefícios para a cidade enquanto coletividade. Será aplicado quando necessário.



**IPTU PROGRESSIVO NO TEMPO**

Tem como finalidade assegurar o aproveitamento econômico de um bem ao proprietário de imóvel situado em área onde houve limitações ao direito de construir, ou seja, onde não podem ser feitas construções até o limite do coeficiente básico definido para aquela porção do território. Será aplicado fundamentalmente em edificações de interesse patrimonial.



**TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR**

Retirada do proprietário de sua posse de terra, em razão de utilidade e interesse público ou por interesse social, sendo exigida justa e prévia indenização em dinheiro.



**DESAPROPRIAÇÃO COM PAGAMENTO EM TÍTULOS**

Determina o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsória do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, devendo fixar as condições e os prazos para implementação da referida obrigação. Procura-se, assim, fazer-se cumprir a função social da propriedade.



**PARCELAMENTO, EDIFICAÇÃO OU UTILIZAÇÃO COMPULSÓRIOS**

Determina o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsória do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, devendo fixar as condições e os prazos para implementação da referida obrigação. Procura-se, assim, fazer-se cumprir a função social da propriedade.

GESTÃO E ATRIBUIÇÕES



PODER PÚBLICO



COMPRADOR



INVESTIDOR



EMPREENDEDOR



MUNICÍPIO

natureza: pública  
esfera: municipal



CD4D

Comissão de Desenvolvimento  
do 4º Distrito

natureza: mista  
esfera: local

órgão criado especificamente  
para a gestão e planejamento  
do empreendimento

competências:

- aprovação do cronograma e plano de ação
- aprovação de novos índices de ocupação para a área (solo criado)
- produção de estudos técnicos para o empreendimento
- regulamentação das atividades da concessionária

CONCESSIONÁRIA 4º  
DISTRITO

natureza: privada  
esfera: local

competências:

- elaboração e execução do cronograma;
- negociações com possíveis compradores
- gestão de índices expandidos de ocupação (funcionamento diferenciado e flexível);
- gestão do negócio;
- aqui se encontram os empreendedores;

FUNDO DE INVESTIMENTO  
IMOBILIÁRIO

natureza: pública  
esfera: federal

natureza: pública com recursos  
privados  
esfera: federal

- fundo de capital gerado pela compra de terrenos;
- este fundo é destinado, principalmente, às obras de infraestrutura e uso coletivo, em especial o parque linear, podendo ser utilizado conforme deliberação do CD4D.

FGTS

administração: caixa  
econômica federal

SOLO CRIADO

Compra de índices conforme  
detalhado na prancha 09. O  
valor será destinado à  
infraestrutura do parque linear  
e espaços públicos, e a ações  
sociais (moradia).

natureza: mista  
esfera: local

hierarquia  
de comando

fluxo de capital

retorno de  
investimento

CRONOLOGIA DE GESTÃO

criação da CD4D

Comissão de Desenvolvimento 4º Distrito

criação da concessionária

captação de agentes

captação de recursos

# Paisagem Pós-Industrial

**FONSECA**, Luciana M.

**PERSEU**, Gianluca M.

**KRUG**, Isadora F.

**PIAZZA**, Carolina

**CEITLIN**, Tomás F.

O presente trabalho destina-se a apresentação na modalidade Desenvolvimento Urbano.

Professora na FAU UniRitter Laureate International. Orientadora do trabalho desenvolvido pela equipe. Doutoranda e Mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo PROPUR/UFRGS.

Estudante de Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário Ritter dos Reis e estudante de bacharelado em Filosofia na Universidade Federal do Rio Grande do Sul. [gperseu@hotmail.com](mailto:gperseu@hotmail.com)

Estudante de Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário Ritter dos Reis.

Estudante de Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário Ritter dos Reis.

Estudante de Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário Ritter dos Reis.