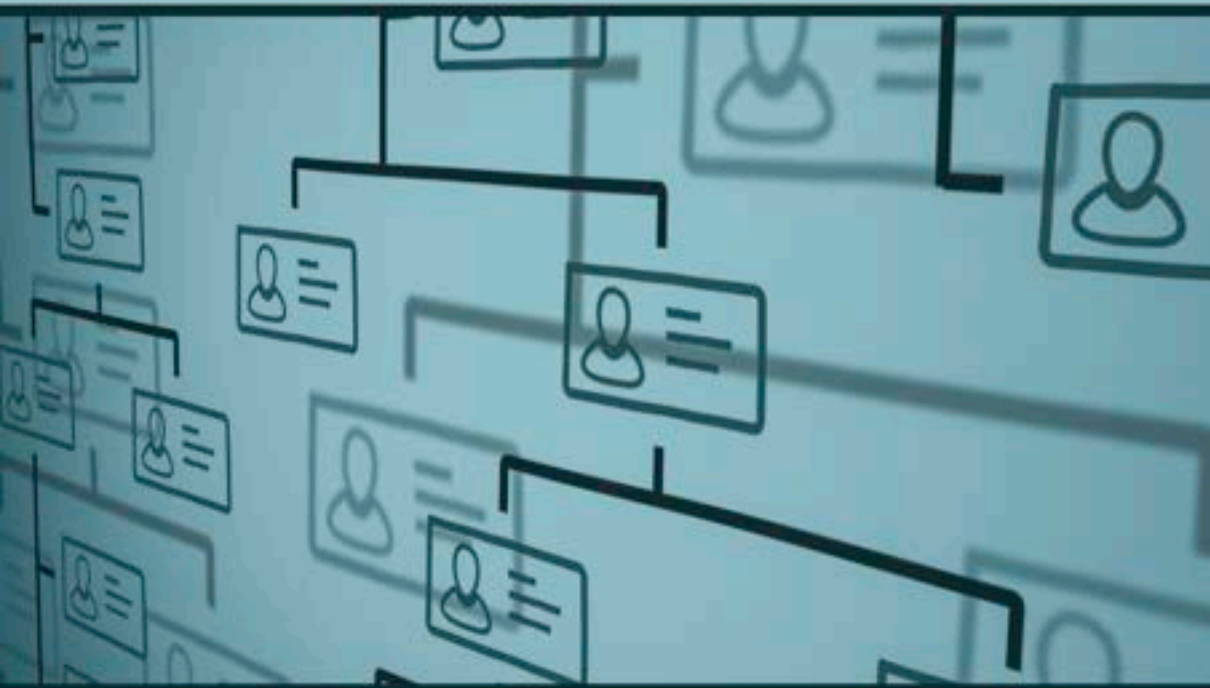


Jhonas Geraldo Peixoto Flauzino
(Organizador)

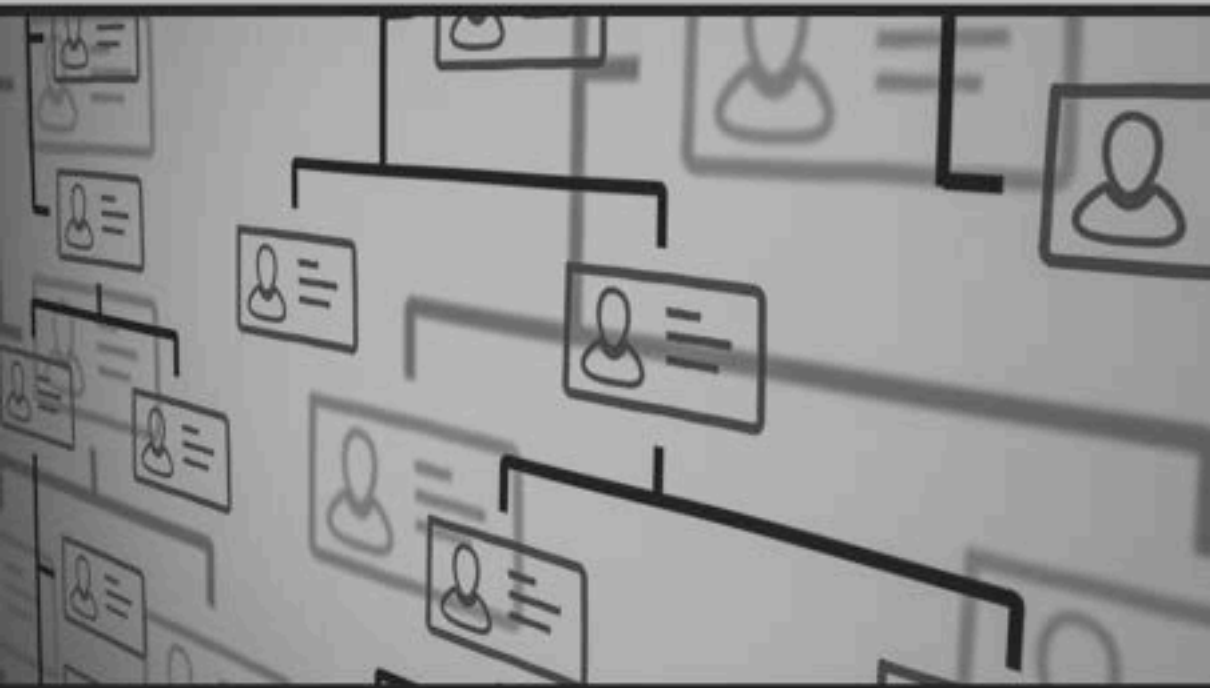


CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional

Atena
Editora
Ano 2022

Jhonas Geraldo Peixoto Flauzino
(Organizador)



CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional


Ano 2022

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Bruno Oliveira

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial**Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa



Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Prof^ª Dr^ª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof^ª Dr^ª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Prof^ª Dr^ª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Prof^ª Dr^ª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná
Prof^ª Dr^ª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^ª Dr^ª Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais
Prof^ª Dr^ª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^ª Dr^ª Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Prof^ª Dr^ª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Prof^ª Dr^ª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^ª Dr^ª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^ª Dr^ª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof^ª Dr^ª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



Ciências sociais aplicadas: Estado, organizações e desenvolvimento regional

Diagramação: Camila Alves de Cremo
Correção: Yaiddy Paola Martinez
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizador: Jhonas Geraldo Peixoto Flauzino

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

C569 Ciências sociais aplicadas: Estado, organizações e desenvolvimento regional / Organizador Jhonas Geraldo Peixoto Flauzino. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-258-0399-9

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.999221208>

1. Ciências Sociais. I. Flauzino, Jhonas Geraldo Peixoto (Organizador). II. Título.

CDD 301

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br



Atena
Editores
Ano 2022

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



APRESENTAÇÃO

Há cerca de 500 anos antes de Cristo e antes mesmo da época de Sócrates, o filósofo Heráclito dizia que “nada é permanente, exceto a mudança”. Neste momento passamos por um processo acelerado de mudanças sociais, políticas, econômicas e tecnológicas. O termo “mudança” vem do latim “cambiare”, que significa substituir uma coisa por outra.

A modificação do estado normal das coisas gera expectativa e apreensão. Posto que é um evento incerto e desconhecido, e por vezes, não previsível. Nesse sentido, diversas autoridades dos diferentes campos do saber vêm buscando fórmulas e meios para reduzir a incerteza, ou até mesmo antecipar-se aos eventos futuros.

É nesse caminho que a presente coletânea composta por 19 capítulos, vem para estimular a nossa curiosidade e despertar-nos do conforto. Nela é discutido uma gama de assuntos, desde a avaliação das medidas restritivas adotadas pelas autoridades por ocasião do COVID-19, a debates sobre o combate ao tráfico ilícito de drogas nas fronteiras do Brasil, e assuntos atinentes a revolução digital no mundo dos negócios.

Isto tudo, para citar apenas três artigos da presente obra. Garanto-vos uma fonte rica de estudos relevantes e atuais. Trata-se de uma obra carregada de vivências de seus autores, o que pode vir a proporcionar aos leitores uma oportunidade significativa de análises e discussões científicas.

Que o entusiasmo acompanhe a leitura de vocês!

Jhonas Geraldo Peixoto Flauzino

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

A INEFICÁCIA DAS MEDIDAS ADOTADAS NO ESTADO DE COISAS INCONSTITUCIONAL E A COVID-19 NAS PRISÕES BRASILEIRAS


Helio Gustavo Mussoi

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212081>

CAPÍTULO 2..... 16

A INTERDISCIPLINARIDADE COMO UM APRENDIZADO AUTONOMO PARA O EMPREENDEDORISMO

Carine Cimarelli


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212082>

CAPÍTULO 3..... 23

A IMPLANTAÇÃO DO TERMO CIRCUNSTÂNCIADO DE OCORRÊNCIA (TCO) NA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE RONDÔNIA: UMA ANÁLISE DOS BENEFÍCIOS E DIFICULDADES DE SUA CONFECÇÃO NO POLICIAMENTO OSTENSIVO OPERACIONAL

Frederico Carneiro dos Santos

Elizabeth Macuco Zanetti Rodrigues

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212083>

CAPÍTULO 4..... 37

APERFEIÇOAMENTO DO CONTROLE BIBLIOGRÁFICO NO ÂMBITO DA BIBLIOTECA DO TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE MINAS GERAIS

Regina L. P. Dell'Isola


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212084>

CAPÍTULO 5..... 54

AS DINÂMICAS SOCIAIS E O DESENVOLVIMENTO NO TERRITÓRIO URBANO NA CIDADE DE CALDAS NOVAS/GO

Rayza Correa Alves Gonçalves


Hamilton Afonso de Oliveira

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212085>

CAPÍTULO 6..... 65

BLOCKCHAIN: TECNOLOGIA DE REGISTRO DISTRIBUÍDO

Patrick A. B. de Sousa


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212086>

CAPÍTULO 7..... 75

BRASIL: A DICOTOMIA ENTRE A RIQUEZA E O DESENVOLVIMENTO

Stefano Almeida Lopes

Antônio de Lisboa Lopes de Araújo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212087>


CAPÍTULO 8..... 83

COMBATE AO TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS NAS FRONTEIRAS DO BRASIL

Anderson Montes Santos

Allycia Araujo Jovelino

Bernardino Cosobeck da Costa

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212088>

CAPÍTULO 9..... 92

CONFLITOS TERRITORIAIS: ALTAMIRA UM MASSACRE ANUNCIADO

Márcio Teixeira Bittencourt

Peter Mann de Toledo

Gilberto de Miranda Rocha


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212089>

CAPÍTULO 10..... 109

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: POLÍTICAS PÚBLICAS E SABERES TRADICIONAIS NA CONSERVAÇÃO DAS SEMENTES CRIOULAS

Antônio Valmor de Campos


Jane Acordi de Campos

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120810>

CAPÍTULO 11..... 122

FORMAÇÃO DO POVO BRASILEIRO: DA POLÍTICA MUNICIPAL À CENTRALIDADE DO ESTADO NOVO

João Sena Zanon Gomes

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120811>

CAPÍTULO 12..... 134

HOUSING IN PORTUGAL (1992-2008) A MULTIDIMENSIONAL PERSPECTIVE ON THE BEHAVIOUR OF ECONOMIC AGENTS

António Duarte Santos

Guilherme Castela

Iris Lopes


Nelson Silva

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120812>

CAPÍTULO 13..... 149

MANIFESTAÇÕES E MOVIMENTOS SOCIAIS PELO MUNDO: O QUE OS GRITOS DAS RUAS ESTÃO QUERENDO DIZER?

Larissa Ramalho Pereira

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120813>


CAPÍTULO 14..... 161

O ACESSO À INFORMAÇÃO PÚBLICA NO BRASIL: A TRANSPARÊNCIA DA GESTÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA COMO MECANISMO DE PREVENÇÃO E COMBATE

À CORRUPÇÃO

Pedro Henrique Hermes


Aline Martins Rospa

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120814>

CAPÍTULO 15..... 173

O ACORDO DE PARIS E A DEFESA AMBIENTAL BRASILEIRA


Danilo Lopes de Mesquita

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120815>

CAPÍTULO 16..... 186

O IMPACTO DA GESTÃO DA LOGÍSTICA INTEGRADA SOBRE AS EMPRESAS

Rufice Miguel Mucarre

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120816>

CAPÍTULO 17..... 196

REVOLUÇÃO DIGITAL E NOVOS MODELOS DE NEGÓCIOS: O FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO E OS IMPACTOS NA INTENSIFICAÇÃO DA PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL

Railson Marques Garcez

José Samuel Scriviner Neto

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120817>

CAPÍTULO 18..... 211

SISTEMA DE BONIFICAÇÃO E A SEGURANÇA DO TRABALHO NOS AMBIENTES PROFISSIONAIS

Patrícia Pereira Pacheco

Vilson Menegon Bristot

Cristina Keiko Yamaguchi


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120818>

CAPÍTULO 19..... 222

BARREIRAS NA PAISAGEM DA CIDADE: A AVENIDA FARRAPOS E O 4º DISTRITO

Silvio Belmonte de Abreu Filho

Simone Back Prochnow

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120819>

SOBRE O ORGANIZADOR..... 236

ÍNDICE REMISSIVO..... 237

BARREIRAS NA PAISAGEM DA CIDADE: A AVENIDA FARRAPOS E O 4º DISTRITO

Data de aceite: 01/08/2022

Silvio Belmonte de Abreu Filho

UFRGS - Propar. Programa de Pesquisa e Pós
- Graduação em Arquitetura
Porto Alegre/RS

Simone Back Prochnow

UFRGS - Propar. Programa de Pesquisa e Pós
- Graduação em Arquitetura
Porto Alegre/RS

RESUMO: Qual o significado de uma barreira dentro da cidade? Qual a importância de movimento para uma cidade? O que a faz fluir e o que a reprime? Qual a consequência da mudança dos movimentos para a sua história e sua paisagem cultural? Barreiras são todos os obstáculos que impedem ou dificultam os movimentos, e as cidades são constituídas de inúmeros exemplos delas. Elas podem ser físicas, virtuais, geradas como barreiras ou transformadas em barreiras com o passar do tempo. O trabalho identifica uma dessas barreiras na cidade de Porto Alegre, a Avenida Farrapos, e investiga sua história, desde a implantação como solução para problemas viários e urbanísticos e principal canal de movimento na região do 4º Distrito, até as transformações que a levaram à situação atual de decadência e dilapidação. Sua transformação durante as últimas décadas resultou em um bloqueio do fluxo de vitalidade urbana na região, o que traz consequências preocupantes para o futuro, já que divide, separa, isola e segrega uma parte que foi muito importante

para a cidade e seu desenvolvimento. Impede a circulação das pessoas, bens e mercadorias, e também a realização de suas atividades e afazeres diários como cidadãos, deixando toda uma região subutilizada e acelerando seu processo de degradação. No artigo, busca-se entender como a cidade, enquanto estrutura em constante transformação, pode ser orientada com proposições que a mantenham saudável e habitável em toda a sua extensão e ao longo de diferentes processos e gestões. Através da leitura deste lugar e análise de sua atual configuração, identifica-se como uma barreira pode intervir no processo histórico da cidade e na configuração de sua paisagem cultural. Uma paisagem já culturalmente reconhecida, precisa agora ser repensada não mais como barreira, mas ao contrário, como conexão e articulação entre a cidade saudável e a cidade abandonada, entre o novo e o velho, dissipando as diferenças e limites entre a urbanidade e o abandono. Além da própria passagem do tempo, que altera, além das características físicas de um lugar, também seus usos e finalidades. É exatamente isto que se observa na Avenida Farrapos e que preocupa em relação a ela e ao efeito que traz para a estrutura e paisagem do 4º Distrito. Algumas estratégias podem ser aplicadas na revitalização, preservação e gestão do 4º Distrito de Porto Alegre e da avenida que o estrutura e lhe serve de principal canal de movimento: incrementar e diversificar seu uso, eliminar as barreiras ou permitir trespasses através de um novo desenho, qualificar o espaço público e suas interfaces, misturar pedestres e automóveis, mas de uma forma organizada e diferente, para que

sua deteriorada situação atual possa ser considerada apenas um erro temporário. Um erro de quase 40 anos, mas ainda passível de reversão em benefício da avenida, do 4º Distrito e da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Barreiras; paisagem urbana; vitalidade urbana; Avenida Farrapos.

1 | INTRODUÇÃO

Quando pensamos em urbanidade, automaticamente pensamos em movimento, em pessoas indo e vindo, ocupando as ruas de uma cidade e também... em carros. Não existe urbe, como a conhecemos sem estes três itens - movimento, pessoas e automóveis. O que caracteriza um *brownfield* dentro de uma cidade é justamente a falta desta urbanidade, sem pessoas nas ruas, sem carros, sem movimento. Talvez o conceito possa ser equiparado com abandono ou falta de uso. Isto é o que vem acontecendo com uma região da cidade de Porto Alegre chamada de 4º Distrito, muito bem localizada dentro da estrutura da cidade. Foi uma área industrial importante para sua história, que por décadas vem sendo negligenciada e mantida à margem dos planos e propostas para a cidade.

O que nos propomos a investigar é um dos fatores que levaram ao descarte desta parte da cidade de seus interesses e o consequente abandono de seus moradores e usuários. Além da evacuação das indústrias daquela região por falta de incentivos e até mesmo regulamentações que as impediam de ali permanecerem, podemos perceber que existem razões de outra ordem que a transformam em um não-lugar. Entre estes fatores estão as grandes avenidas que “bloqueiam” a passagem de pedestres para esta zona. Ao Norte a Avenida Sertório; a Oeste as Avenidas Voluntários da Pátria e Castello Branco (ou da Legalidade). Mas exatamente no meio, longitudinalmente, existe a Avenida Farrapos - que secciona toda a região e a configura em duas partes bastante distintas. É sobre esta avenida que iremos nos deter neste artigo, tentando identificar planos, projetos e intervenções que a fizeram chegar à atual situação. Quando foi construída? Como foi planejada? Com quais intenções? Por que ela hoje causa tão grandes e negativas reações na população?

2 | A AVENIDA E O 4º DISTRITO

O 4º Distrito é uma área localizada na parte Norte de Porto Alegre. É composta basicamente de uma grelha ortogonal, de relevo plano, relativamente bem arborizada e localizada na entrada da cidade. Seu mapa mostra o desenho longilíneo, definido e tensionado longitudinalmente na direção Sul-Norte por grandes avenidas: a Avenida Castello Branco, que separa a cidade do lago Guaíba, próxima da antiga Avenida Voluntários da Pátria, com as avenidas Cristóvão Colombo e Benjamin Constant como seu limite interno. A Avenida Farrapos está localizada no meio do 4º Distrito e se apresenta como um corredor de denso tráfego de ônibus e carros. Como existem poucos pontos de

passagem possíveis no sentido Leste/Oeste, ela é vista e sentida como algo negativo para a cidade. Para pedestres é um verdadeiro desafio atravessá-la (fig.1), e os automóveis não possuem mais que três pontos de cruzamento da parte densa da cidade em direção à sua borda, em seus mais de cinco quilômetros de extensão através dos bairros Floresta, São Geraldo e Navegantes.



Figura 1: Avenida Farrapos (em vermelho) divide o 4º Distrito em duas partes - mapa do Google trabalhado pelos autores. Pedestres em perigo atravessando o corredor de ônibus - foto: Simone Prochnow.

Através de Abreu Filho (2006) podemos acompanhar a concepção, planejamento e implantação da avenida, e sua conexão com os planos e projetos urbanos para a cidade. A avenida já aparece no Plano Geral dos Melhoramentos de Moreira Maciel em 1914, como uma nova radial proposta para melhorar as ligações do centro com a zona Norte, entre as avenidas Voluntários da Pátria e Cristóvão Colombo. Na Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre (1936-38), os engenheiros Ubatuba de Faria e Edvaldo Paiva a mantém como uma das radiais principais de seu novo esquema radio-concêntrico para a cidade, ligando o centro a uma grande rotatória na zona Norte e chegando até a Praça XV (centro viário da época) através de uma Avenida Mista elevada sobre a Voluntários da Pátria.

Nos primeiros estudos de estrutura viária e no Anteprojeto de Plano Diretor para Porto Alegre contratados pelo prefeito Loureiro da Silva em 1938, Arnaldo Gladosch propõe a Avenida Farrapos como nova radial. Escolhe um traçado de menor custo, com cirurgias urbanas no trecho inicial entre a Rua da Conceição (junto à Estação Ferroviária) e a Rua Félix da Cunha, e usa o trajeto da Avenida Minas Gerais ao longo dos loteamentos operário-industriais de São Geraldo e Navegantes para ligá-la à Estrada de Canoas a norte, então principal acesso viário da cidade e ligação com os municípios industriais vizinhos. Com 5,5 km de extensão, foi “projetada como complemento do saneamento dos bairros São João e Navegantes e, ao mesmo tempo, como via rápida capaz de reduzir distancias, pois veio

ligar diretamente a estrada de Canoas (...) ao centro urbano” (Loureiro da Silva, 1943, p.91). Em função da ligação metropolitana com a BR-16 (antiga Estrada de Canoas, depois BR-116), o DNER participou do seu desenho e detalhamento. A avenida foi a primeira a ser implantada por Loureiro da Silva em seu ambicioso plano viário, com início em fevereiro de 1939 pelo decreto de desapropriação e inaugurada com a presença do presidente Getúlio Vargas no ano seguinte, em 14 de novembro de 1940. Era a modernidade mudando o desenho da cidade.

Como uma grande intervenção viária e urbana modernizadora, a Avenida Farrapos foi concebida com 30 metros de largura - inéditos para a época, e três diferentes faixas de rodagem. Um corredor principal em concreto com largura de 12 metros, para o tráfego mais intenso, e dois corredores laterais com cinco metros e meio cada e pavimentação em paralelepípedos para o trânsito local. Faziam parte de seu desenho canteiros, arborização e iluminação pública (fig.2).

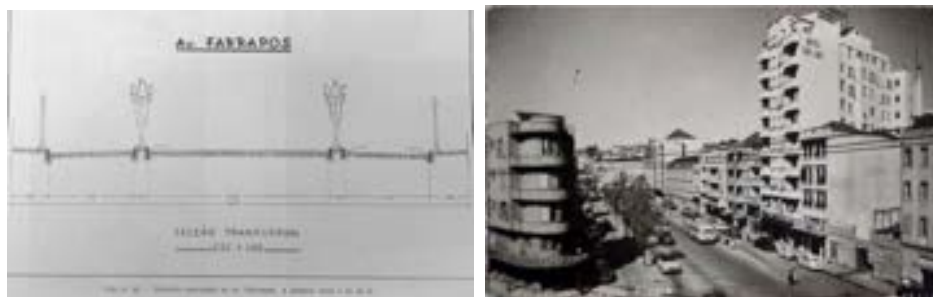


Figura 2: Perfil original da Avenida Farrapos- fonte: Loureiro da Silva,1943; características espaciais da Avenida Farrapos em foto de 1948 - fonte: www.prati.com.br.

A avenida firmou-se como principal via de acesso a Porto Alegre para quem vinha do Norte e também como importante ligação do centro da cidade com a zona Norte, passando por populosos bairros industriais e operários como Floresta, São Geraldo, Navegantes e São João (Ruschel, 2004). De acordo com Jan Gehl (2010), a introdução de carros e sinaleiras leva à confusão de escalas e dimensões dentro da cidade, pois carros tomam muito espaço. Mas o que vemos na imagem de 1948 do trecho inicial da avenida é que toda a montagem mantém uma proporção adequada. Devido à divisão das laterais e pavimentação diferenciada, sua morfologia mostra-se compatível com a escala humana. As edificações mais altas que a ladeiam são pontuais (até hoje) e os edifícios de porte médio com comércio no térreo corroboram com a percepção positiva do espaço em relação à escala e suas fachadas ativas. O uso misto, tão almejado pelo novo urbanismo, já era uma das características da região. Morar e trabalhar fazia parte do espírito do lugar, originalmente uma zona industrial importante fundada por imigrantes europeus. A legislação urbanística auxiliava ao estabelecer uma altura mínima de dois pavimentos para os prédios

construídos na avenida.

A área sofreu com o impacto da grande inundação de 1941, que comprometeu seu aparato produtivo e levou à migração de indústrias para outras zonas, mas a avenida cumpriu seu papel de canal de movimento e elemento urbano até os anos 70, com a constituição de um expressivo conjunto arquitetônico *art-deco*. A descaracterização ocorreu nos anos 80, quando foi transformada em via preferencial para o transporte público de massa - e vista apenas como uma linha conectora metropolitana, indiferente ao seu entorno. Um corredor de ônibus de 5,5 km foi criado no meio da avenida, seccionando-a e banindo as vias laterais de tráfego local. Assim funciona ainda hoje, mas sua capacidade para ônibus está subutilizada, e o que se vê são muito mais carros (fig.3). O trânsito dos ônibus intermunicipais foi transferido para a Avenida Castello Branco, prevista em cota mais alta como dique para ajudar a conter as eventuais cheias, e que também se constitui numa barreira, duplicada com a implantação da linha de trem metropolitano na mesma época. Esta segunda transformação tornou a Avenida Farrapos de alguma forma estéril - nela nada mais se cria ou permanece. A poluição sonora e do ar e a degradação dos imóveis e atividades dão seus sinais negativos.

Na época as decisões buscavam uma solução privilegiando o transporte coletivo, vista como progresso, mas hoje ela se tornou um problema com graves consequências ambientais e funcionais: calçadas muito estreitas, poucos pontos de cruzamento, ausência de áreas verdes, e prioridade total aos veículos. Esta situação não é exclusiva de Porto Alegre - muitas outras cidades no mundo tomaram este tipo de decisão em determinados momentos, mas esta situação perdura há trinta anos e influenciou de maneira muito negativa o desenvolvimento e o destino do 4º Distrito.

Nos anos 90, a decisão de implantar um conjunto habitacional destinado aos catadores de papel no limite sul da área foi uma espécie de tiro de misericórdia no potencial da região. A partir da chamada "Vila dos Papeleiros", espalharam-se pela área atividades descontroladas de coleta e reciclagem de lixo, moradia temporária, prostituição e tráfego de drogas, comprometendo seriamente seu potencial e a diversidade de usos que garantiria sua vitalidade e permanência.



Figura 3: Vista do corredor de ônibus nos anos 80 - fonte: www.prati.com.br, e o corredor de ônibus hoje - foto: Simone Prochnow.

3 | SOBRE BARREIRAS

Embora o projeto de uma área de uma cidade seja representado de uma maneira estática, mostrando-se ruas, edifícios, praças etc., tão importante quanto esses elementos é o movimento – de pessoas e carros – que se dá através dos espaços entre edifícios. Ao longo do século 20, o automóvel foi ganhando terreno a tal ponto que seu fluxo chegou a ter prioridade sobre o do pedestre. Praças se tornaram estacionamentos, calçadas foram reduzidas para dar lugar a vagas de carros, vias expressas foram construídas para facilitar o trânsito. Ao mesmo tempo, ruas com grande movimento de carros configuram-se como barreiras para a escala humana (Pessoa, 2016, p.03).

Quando escreve sobre a imagem da cidade, Kevin Lynch (1960) diz que os usuários compreendem seu entorno de maneiras consistentes e previsíveis, formando mapas mentais que contêm cinco elementos básicos: Caminhos - as ruas, as calçadas e outros lugares de circulação; Limites - barreiras lineares, que prejudicam a compreensão do todo; Distritos - áreas relativamente grandes da cidade com alguma identidade ou caráter; Nós - pontos focais, interseções; e Marcos - objetos identificáveis que servem como ponto de referência.

Barreiras são parte da configuração da cidade e de sua imagem para as pessoas, e pertencem à composição e à estrutura urbana. Mas a imagem de uma realidade específica pode ser alterada de acordo com as circunstâncias em que é percebida e vivenciada. Por exemplo, uma avenida com muito trânsito pode ser vista como um caminho para um motorista, mas como uma barreira para um pedestre (Lynch, 2007, p.54). Outro fator importante a ser considerado é que nenhum dos cinco elementos existe independente dos outros numa situação urbana real.

Quando identificamos a barreira ou o limite como algo que não pode ser ultrapassado, isto significa que nós assumimos o limite e desconsideramos a parte que está localizada após a barreira do nosso mapa mental, como se ela não existisse? É o que parece acontecer com a parte oeste do 4º Distrito, pois é difícil para as pessoas saberem como se chega até lá, o que realmente acontece por lá e como aquele lugar se parece. É nítida a forma como a Avenida Farrapos dividiu o 4º Distrito em duas partes bastante distintas. Para sua revitalização seria fundamental romper esta barreira, torná-la permeável permitindo que o movimento da cidade flua através dela novamente. Um grande número de edificações industriais inventariadas pelo patrimônio histórico faz parte desta área da cidade, o que a torna especial e única, mas são desconhecidas da maioria das pessoas. Para Aloísio Magalhães (1997, p.10) só se preserva o que se ama, e só se ama aquilo que se conhece - desta maneira a situação do 4º Distrito se mostra complexa.

Os arquitetos talvez tenham desistido da ideia de que comunidade pode ser criada através de projeto, mas a questão se a arquitetura pode ter efeitos sociológicos ou não está mais aberta que nunca (...). Muitos arquitetos hoje acreditam que algo de muito errado aconteceu com o planejamento dos espaços abertos. Não importa o quanto fortemente eles tentem, parecem

inaptos a recriar a vida informal, não forçada, que há tempos atrás tanto contribuía para a qualidade da vida urbana (Hillier, 1983, p.48 - tradução nossa).

Além da falta de conhecimento sobre a região, existem conflitos entre arquitetura e urbanismo, e entre ambos e os usuários; o principal erro considerado por vários autores é a incapacidade de reconciliar a urbanidade com a prioridade aos veículos. É isto que encontramos na Avenida Farrapos e seu corredor de ônibus, um ambiente totalmente hostil e agressivo que faz com que as pessoas não queiram estar ali, considerando um lugar de passagem e não de permanência. A vitalidade urbana, definida por Jane Jacobs (1964) como sendo o conjunto de qualidades de um espaço no qual as pessoas apreciem estar, é entendida como algo voltado para a interação social, a diversidade de usos e a ambiência positiva dos lugares. Para que seja usado, a relação entre aspectos da forma da cidade e os fenômenos sociais que nela acontecem se mostra indiscutível, com uma efetiva interação entre os elementos que compõem o ambiente urbano. A qualidade espacial é também o resultado de uma relação, desenvolvida pelos sentidos do observador dentro e em movimento naquele espaço. Portador das primeiras impressões de uma pessoa ao chegar a um determinado lugar, o espaço público reforça ainda mais seu poder de atraí-las ou não. Quando o espaço público está degradado, provoca uma rejeição imediata (Alomá, 2013). Se não está bem iluminado, se não possui atividade noturna que o anime, será percebido como perigoso; se os edifícios que o circundam possuem funções inapropriadas – oficinas ruidosas, estabelecimentos que geram tráfego pesado – ou estão degradados, ninguém os procurará para passar seu tempo livre, para interagir socialmente ou por simples curiosidade.

Para reforçar a ideia de que em algum momento houve uma mudança entre o planejado e o existente, levamos em consideração a percepção que se tem da região de um lado e de outro da avenida, quando se caminha pelo 4º Distrito. É clara a diferença de ambiência entre os lados da avenida, pois o cenário muda radicalmente em apenas alguns metros após tê-la cruzado. No lado leste, aonde se tem conexão com a parte “saudável” da cidade, encontramos lojas de rua, moradias, árvores, alguns carros estacionados, mas se percebe vitalidade urbana. Ela se renovou de maneira quase espontânea, com muitas iniciativas privadas de pequenos e criativos empreendedores, por isto esta área está sendo chamada de Distrito Criativo em Porto Alegre. Algumas galerias de arte, estúdios de fotografia, escritórios de arquitetura e de design, centros culturais e inclusive algumas escolas. A maioria destes proprietários, reconhecendo o valor histórico das edificações ali existentes e aproveitando sua desvalorização em razão do desuso, os transformaram em lugares interessantes, sob a ótica da intervenção *as-found* (usado como encontrado), como coloca Françoise Bollack (2013) em *Old Buildings New Forms*. Por outro lado, na parte oeste, o que encontramos é um verdadeiro gueto. Várias edificações históricas de grande valor não estão sendo usadas ou mantidas em condições de uso, e muitas delas

encontram-se em situação de risco (fig.4). Levadas a uma obsolescência que poderia ser estancada e repensada como pródigo lugar de urbanidade devido justamente a estas características únicas que possuem, estão abandonadas ou são usadas com atividades que não geram ou atraem movimentação, desvalorizando os imóveis e a paisagem da área.

A condição dominante da área permite associá-la ao conceito de espaço “uncanny”, significando estranho, inquietante, sinistro, misterioso. Tal como descrito por Anthony Vidler (1992), trata-se de uma condição recorrente em espaços urbanos pós-industriais, verificada desde os anos 80, exemplificada por bairros como Kreuzberg em Berlim, Lower West Side em Nova York ou Poble Nou em Barcelona.

Observamos nas cidades a emergência de uma instabilidade social desastrosa, que leva a um declínio ambiental adicional, e o desaparecimento de espaços públicos multifuncionais também dá início a processos de declínio nas relações sociais. À medida que a vitalidade dos espaços públicos diminui, perdemos o hábito de participar da vida urbana da rua (Rogers, 1997), em um ciclo vicioso no qual não sabemos o que vem primeiro. O fato é que o lado leste, conectado com a cidade, continua sendo usado e de algum modo sobrevive e se regenera. Buscando novos usos para os antigos edifícios, transformando-os e mantendo-os como parte ativa na rotina da cidade - o uso é a ferramenta mais potente para a permanência. Mas o lado oeste em alguns lugares parece uma cidade fantasma. Segundo Leila Mattar (2010), após os anos 60 o uso residencial entrou em processo de estagnação e descaracterização, modificando-se o conteúdo social da área, que com a introdução de outras atividades acabou sofrendo grandes transformações físicas. Usos tais como garagens, transportadoras, oficinas, depósitos de papéis velhos e mesmo a ausência de ocupação, que passaram a ser predominantes, não contribuem para criar animação ou propiciar atrativos para uma maior movimentação de pessoas. São os ditos usos prejudiciais apontados por Jane Jacobs(1961).

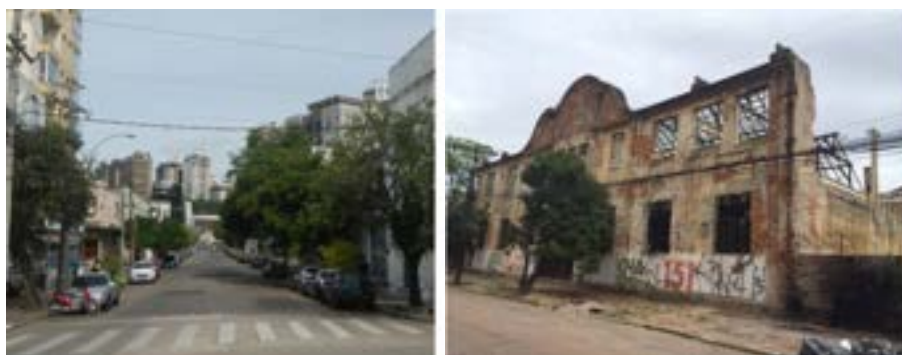


Figura 4: Vista da Avenida Farrapos em direção ao bairro Moinhos de Vento (lado leste) e o abandono (inclusive do patrimônio histórico construído) no lado oeste. Fotos: Simone Prochnow.

Os espaços públicos se tornam assim lugares de especial importância no cenário da recuperação urbana como elementos dinamizadores, pois quando são renovados geram automaticamente externalidades positivas, isto é, sinergias que atraem pessoas, atividades, recursos e inversões (Alomá, 2013). Sua reconquista supõe enfrentar uma vasta gama de conflitos, cuja solução constitui um dos principais desafios para o desenvolvimento integral.

A fim de requalificar a região, como parece ser a intenção da Prefeitura Municipal e de grupos de usuários atualmente, algo muito significativo deverá ser feito para mudar tanto a identidade da Avenida Farrapos como sua morfologia e seus usos. Aqui se reforça a importância da qualidade do espaço público para a revitalização de áreas degradadas e subutilizadas. De acordo com Aguiar (2012), o conceito de urbanidade é inerente às diferentes escalas do espaço público, abrangendo desde a largura da calçada até definições sobre bairros inteiros. Urbanidade poderia assim ser vista como algo essencialmente material, cujas características influenciam diretamente no comportamento e no bem-estar das pessoas no espaço público. Esta falta de qualidade do espaço público como o que encontramos hoje na Avenida Farrapos impede ou dificulta a permanência das pessoas e leva ao conseqüente desuso.

Entendemos que intervenções em pontos significativos, como as conhecidas operações de acupuntura urbana, que buscam além da qualidade estética do lugar e do objetivo prático da intervenção, responder também às necessidades sociais atuais, podem apontar um caminho.

Intervenções em espaços públicos são capazes não só de criar um impacto positivo no seu entorno imediato, mas ainda mais importante, estão coordenados com o objetivo de ativar o uso do espaço público numa escala maior, equilibrando, renovando e revitalizando a vida urbana (Hernandez, 2014, p.11 - tradução nossa).

Espaços com qualidade espacial deveriam ser espaços receptivos a novas tendências e a acompanhar o desenvolvimento das cidades, e espaços para os relacionamentos sociais dentro das cidades são a prioridade hoje no mundo. Seria possível remodelar a Avenida Farrapos, baseando-nos nos moldes em que foi projetada originalmente no final dos anos 30? Seria aquele desenho apropriado para as necessidades de hoje e também de um futuro próximo?

Arnold Reijndorp (in Hernandez; Casanova, 2014) defende que intervenções em espaços públicos podem ajudar-nos a entender e resolver transformações sociais, econômicas e culturais, explorando novos usos e novos significados. A Avenida Farrapos tem ambos os significados para a cidade: é um conector, um canal de movimento, mas é também uma costura. Se hoje a consideramos um divisor e uma barreira, ela pode se tornar a costura de união, reforçando a reconstrução do lado oeste do 4º Distrito. Trata-se ao mesmo tempo de uma reconstrução social, se levamos em consideração além da infraestrutura de edifícios, ruas, praças e espaços públicos em geral, também as

comunidades que ali vivem - além dos novos moradores e trabalhadores que poderão fazer parte da história do 4º Distrito após sua revitalização.

4 | ALGUMAS CONCLUSÕES

Lugares para serem reconhecidos devem ser únicos, mas devemos considerá-los alteráveis em muitos aspectos. Segundo Lineu Castello (2007), cada pessoa como observador tem uma percepção diferente, assim como a diferença de temporalidade pode também transformar a percepção sobre um determinado lugar, como resultado de mudanças nas pessoas e no próprio espaço. Novos edifícios e fluxos, a estação do ano, a hora do dia e a incidência da luz, mas também a presença das pessoas e suas atividades é um importante fator a influenciar a percepção de outras sobre ele. O desempenho espacial de determinado lugar é obtido pelo modo de arranjo espacial que o torne ativo, capaz de propiciar experiências positivas - normalmente experimentadas em conjunto com outras pessoas. O que as pessoas mais apreciam nos lugares é a presença de outras pessoas (Gehl, 2010), e a presença das pessoas no espaço público e suas atividades são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias na construção da imagem da cidade (Lynch, 1960). Além da própria passagem do tempo, que altera além das características físicas de um lugar, também seus usos e finalidades.

É exatamente isto que se observa na Avenida Farrapos e que nos preocupa com relação a ela. As mudanças pelas quais passou desconsideraram essas premissas. Quando a maior transformação aconteceu, na década de 80, era a necessidade viária e de mobilidade máxima sendo atendida para automóveis e ônibus. Mas as pessoas, assim como as cidades e suas comunidades, permanecem em constante transformação. Num passado recente a avenida perdeu parte de sua importância como via conectora. Hoje nós percebemos no (sub) desenvolvimento daquela região da cidade as consequências da forma como ela foi redesenhada.

É tempo de mudar novamente, com um desafio a ser resolvido. Concordamos com Romulo Krafta (2016) que a cidade é composta de três elementos: uma população, uma base material e espacial e um processo de interação entre pessoas, espaços e pessoas/espaços. Esta base material/espacial é o conjunto de objetos bi e tridimensionais como formas construídas e porções de superfície, dispostos articuladamente sobre um território.

Cada nova adição de componentes materiais/espaciais gera externalidades, ou seja, interfere na pré-existência de forma a criar efeitos múltiplos (um ou mais efeitos desejados e pretendidos, simultâneos a outros não pretendidos e mesmo indesejáveis). Cada componente tem uma vida útil diferente dos demais - muitos componentes podem ser descartados e substituídos, após vencimento de sua vida útil, resultando num conjunto composto de diferentes idades. Cada adição de componente é feita segundo parâmetros de utilidade e técnicas de produção próprios de sua época e, ao serem produzidos, interferem e mudam os parâmetros de eficiência dos componentes

previamente existentes à sua volta. Assim, todos os componentes de uma cidade são passíveis de atualização mediante ações externas a eles, como efeito da inserção ou supressão de componentes localmente (Krafta, 2016, p.61).

O processo de interação entre os indivíduos e estes componentes físicos está na base de toda atividade urbana. As alterações e mudanças são, portanto, inevitáveis e podem acontecer periodicamente. O que é fixo, porém, é a escala humana - esta não muda e pode ser considerado um ponto crucial na relação destes elementos. Pequenos espaços inseridos em grandes espaços são uma solução viável para certas circunstâncias de escala e podem realmente funcionar: arcadas, vegetação como divisora de espaços, diferentes alturas de iluminação e inserções de mobiliário urbano, por exemplo. Quando a escala é muito grande, não é fácil (ou até impossível) tornar perceptível a qualidade espacial ou tornar a inserção humana ativa. Características que envolvem materialidade, legibilidade e funcionalidade são fatores que estão naturalmente interconectados e são mutuamente influentes, com diferentes intensidades e matizes, na composição e descrição daquilo que se entende como qualidade espacial dos lugares (Aguiar, 2016, p.12).

A inversão de prioridades - pedestres versus automóveis - é o tipo de intervenção que pode ser encontrada na Europa desde os anos 60, o que parece incongruente uma vez que nesta época estávamos ainda alargando nossas vias no Brasil. Existem exemplos como Copenhague, onde sistemas integrados de trânsito combinado alcançam todas as escalas com excelentes resultados. Lá vemos ruas com atividades econômicas sendo transformadas em calçadas para pedestres e novas ciclovias fazendo parte dos cenários de mobilidade urbana. Mantidas as prioridades como as temos hoje, as chances de obter cidades melhores num futuro próximo são muito reduzidas. A ordem de prioridades que encadeia vida, espaço e depois disto as construções, seria a melhor para garantir qualidade de modo intermitente (Gehl, 2010). Mas enquanto vemos viadutos e suas superestruturas sendo demolidos e substituídos por novos espaços urbanos em outras cidades no mundo, nós ainda os construímos por aqui, criando novas barreiras além das já existentes.

Mas a própria condição de espaço “uncanny” pode fornecer as pistas para seu tratamento. Desde os anos 90, bairros assim estigmatizados tem sido objeto de intervenções urbanas que, atentas a certas características de uso, morfologia e paisagem, as utilizam criativamente como alavanca para potencializar a recuperação. Em algumas delas, as intervenções partem da organização ou revitalização de um canal de movimento e animação, como a Diagonal Mar em Barcelona, o High Line Park em Nova York ou o Parc de Bercy em Paris. São exemplos inspiradores para utilizar a linearidade da avenida como canal estruturador da recuperação da área.

A possibilidade de movimento, a mobilidade em suas várias formas, é uma das características mais importantes de uma cidade. Neste sentido, a Avenida Farrapos teve um importante papel na história da cidade de Porto Alegre desde sua inauguração no início

dos anos 40. Ainda tem, mas de maneira diferente, e é importante entender quando e em que dimensões ocorreu o ponto de mudança, e como conciliar as necessidades de hoje para provocar uma nova alteração sem repetir os erros. Muitas qualidades ainda podem ser ali encontradas, sendo primordial reativá-las para atender as demandas atuais e futuras daquela região da cidade. Uma série interessante de conjuntos de edifícios *art-deco* compõem suas margens, ela ainda é uma das entradas da cidade e uma conexão direta com o seu centro (apesar de não chegar até ele), é uma avenida larga o suficiente para comportar arborização, ciclovias, vias para pedestres e tráfego local, possui um rico patrimônio arquitetônico e urbano em seu entorno, e está próxima a áreas desenvolvidas e valorizadas da cidade.

Além das operações localizadas de acupuntura urbana e da utilização de estruturas lineares como eixos de desenvolvimento, podemos explorar mais algumas estratégias e táticas para a qualificação da área. Segundo Patrícia Alomá (2013) o início da reapropriação do espaço público estará garantido se forem cumpridos ao menos alguns princípios. O primeiro seria assegurar uma convivência razoável entre o pedestre e o automóvel particular - que pode ser obtido a partir de ações como nivelamento de ruas e calçadas para uma distribuição mais racional dos espaços correspondentes a uns e outros, e também controlando a velocidade, as regras de estacionamento nas vias públicas e o tipo de pavimentação. Também é importante estimular a redução do uso do automóvel particular a favor de um transporte público eficiente e econômico, e a geração de facilidades para o uso de bicicletas (ciclovias seguras, serviço municipal de aluguel), operações pensadas a partir de uma articulação inteligente entre os diversos sistemas de transporte.

A busca por resiliência urbana deve incluir o verde em todos os lugares possíveis: ruas, parques, jardins, fachadas e coberturas verdes, como forma de enriquecimento da paisagem urbana, redução da poluição e criação de ambientes mais qualificados, numa infraestrutura híbrida que combine a infraestrutura cinza existente com novos modelos e conceitos de infraestrutura verde. A demanda básica por segurança sugere promovê-la não apenas a partir de ações repressivas, mas, sobretudo com ações dissuasivas: iluminação pública, uso do espaço público com animação diurna e noturna, heterogeneidade de usos e acessibilidade a eles, presença de moradia em todos os setores da cidade, e obviamente, com um trabalho de integração social, fator preponderante a resolver em determinadas áreas do 4º Distrito. Aprimorar o desenho do mobiliário urbano, a sinalização e informação como elementos não apenas funcionais, mas também de prazer estético, tentando minimizar a poluição visual oriunda da publicidade comercial. Aproveitar os espaços intersticiais de grande escala no tecido urbano, como a própria Avenida Farrapos e algumas grandes áreas industriais desativadas vizinhas (identificadas como "*terrain vague*") para a criação de espaços públicos que ajudem a costurar a cidade, aproximar e conectar lugares isolados para gerar novos fluxos, atividades e encontros.

Entendemos que tudo isto poderia ser revisado na avenida e no distrito que percorre

e estrutura, buscando incrementar seu uso, misturando sim pedestres e automóveis, mas de uma forma organizada e distinta, para que sua deteriorada situação atual possa ser considerada apenas um erro temporário. Um erro de quase 40 anos, mas ainda passível de reversão em benefício da Avenida Farrapos, do 4º Distrito e da cidade.

REFERÊNCIAS

ABREU FILHO, Silvio Belmonte de. *Porto Alegre Como Cidade Ideal: Planos e Projetos Urbanos para Porto Alegre*. Tese Doutorado - UFRGS Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2006.

ALOMÁ, Patrícia Rodrigues. *O Espaço Público, Esse Protagonista da Cidade*. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/01-162164/o-espaco-publico-esse-protagonista-da-cidade> - acesso fev 2018.

AGUIAR, Douglas. "Urbanidade e a qualidade da cidade". *Arquitextos*. São Paulo: Vitruvius, Março 2012, ano 12, n. 141.08.

BOLLACK, Françoise Astorg. *Old Buildings New Forms: New Directions in Architectural Transformations*. New York: The Monacelli Press, 2013.

CASTELLO, Lineu. *A Percepção de Lugar*. Repensando o Conceito de Lugar em Arquitetura-urbanismo. Porto Alegre: PROPAP- UFRGS, 2007.

GEHL, Jan. *Cidades Para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

LOUREIRO DA SILVA, José. *Um Plano de Urbanização*. Porto Alegre: Ed. Globo, 1943.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2006 (orig. 1960).

HERNANDEZ, J., CASANOVA, H.(2014) . *Public Space Acupuncture – Strategies and Interventions for Activating City Life*. New York: Actar Publishers, 2014.

HEIJNDORP, A. Public Space as a Stage: The Symbolic Economy of Interventions in Public Space. In: HERNANDEZ, J; CASANOVA, H.. *Public Space Acupuncture – Strategies and Interventions for Activating City Life*. New York: Actar Publishers, 2014.

HILLIER, B., HANSON, J., PEPONIS, J., HUDSON, J. *Space Syntax*. Cambridge: University Press, 1983.

JACOBS, Jane. *Morte e Vida nas Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes Editora, 2011 (orig. 1961).

KRAFTA, Rômulo. Cidades Versus Planos Diretores. In: PANIZZI, Wra Maria (org). *Outra Vez Porto Alegre - A Cidade e seu Planejamento*. Porto Alegre: Cirkula, 2016, p.59-75.

MATTAR, Leila Nesralla. *A modernidade de Porto Alegre: Arquitetura e Espaços Urbanos Plurifuncionais no IV Distrito*. 2010. 169f. Tese Doutorado em História. PUCRS Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2010.

PESSOA, Denise Falcão. Desafios do desenho urbano para a cidade contemporânea. *Arquitextos*. São Paulo: Vitruvius, Maio 2016, ano 16, n.192.06.

ROGERS, Richard. *Cidades para um Pequeno Planeta*. Barcelona: Gustavo Gilli, 2008 (orig.1997).

RUSCHEL, Simone Pereira. *A Modernidade da Avenida Farrapos*. Dissertação de Mestrado. UFRGS Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2004.

VIDLER, Anthony. *The Architectural Uncanny*. Essays in the Modern Unhomely. Cambridge (Mass.), London: The MIT Press, 1992.

SOBRE O ORGANIZADOR

JHONAS GERALDO PEIXOTO FLAUZINO - Graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR). Possui especialização em Direito Imobiliário pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e MBA em Gestão e Controladoria pela PUC-RS. Mestre e Doutor em Direito e Negócios Internacionais pela Universidad Internacional Iberoamericana (UNINI). Concluiu especialização em Neurociências e Comportamento pela PUC-RS. Membro da American Psychiatric Association (APA ID: 508000). Membro da Academia Brasileira de Neurologia (ABN - Associado N°: 99002208). Membro do Corpo Editorial da Atena (ISBN 85-455090).

ÍNDICE REMISSIVO

A

Altamira 92, 93, 95, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107

Aperfeiçoamento 30, 37, 38, 41, 50, 52

Aprendizado 16, 18, 22, 112, 118

Autônomo 55, 168, 203

B

Behavior 134, 136, 137, 144, 161, 211

Biblioteca 22, 37, 38, 39, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 172, 221

Blockchain 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 74

Brasil 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 24, 25, 28, 30, 33, 34, 35, 38, 42, 45, 46, 52, 53, 55, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 90, 91, 96, 97, 99, 102, 104, 105, 106, 111, 113, 119, 120, 122, 124, 126, 127, 131, 132, 133, 150, 152, 154, 157, 158, 159, 161, 162, 165, 167, 168, 169, 170, 171, 173, 175, 176, 177, 178, 182, 183, 184, 190, 195, 196, 198, 202, 203, 204, 205, 208, 209, 210, 220, 232

C

Combate 44, 70, 83, 86, 88, 92, 96, 98, 161, 162, 164, 166, 167, 169, 170, 177, 179, 182, 183, 184

Conflitos 60, 68, 70, 72, 92, 94, 95, 96, 98, 100, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 116, 120, 214, 228, 230

Covid-19 1, 2, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 58

Crioulas 109, 110, 111, 114, 115, 116, 118, 119, 120

D

Dicotomia 75, 76

Drogas 34, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 98, 99, 102, 226

E

Empreendedorismo 16, 17, 18, 22, 205

Empresas 16, 17, 18, 19, 20, 22, 56, 57, 85, 100, 154, 164, 166, 170, 186, 187, 192, 193, 194, 196, 197, 198, 199, 201, 204, 206, 208, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221

Estado 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 34, 35, 49, 55, 56, 57, 59, 64, 72, 84, 85, 87, 92, 93, 94, 95, 97, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 111, 116, 119, 122, 123, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 151, 161, 162, 163,

164, 165, 166, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 175, 176, 179, 182, 184, 189, 198, 203

I

Impacto 7, 14, 41, 73, 83, 84, 87, 89, 102, 112, 166, 168, 186, 190, 192, 193, 226, 230

Inconstitucional 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 12, 13, 14, 15

Ineficácia 1

Informação 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 66, 90, 150, 161, 162, 163, 164, 165, 168, 169, 170, 171, 172, 179, 181, 187, 193, 194, 196, 204, 233

Interdisciplinaridade 16, 18, 119

L

Logística 32, 86, 186, 187, 192, 193, 194, 195

M

Massacre 92, 93, 95, 98, 99, 100, 102, 104, 105

Movimentos 58, 109, 114, 119, 120, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 159, 160, 164, 197, 202, 204, 222

Multidimensional 134, 137

Mundo 6, 17, 24, 43, 59, 73, 76, 77, 78, 80, 81, 82, 85, 87, 149, 150, 153, 154, 155, 157, 159, 163, 164, 166, 174, 189, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 226, 230, 232

P

Paris 64, 92, 106, 108, 147, 150, 173, 174, 176, 178, 179, 180, 183, 232

Polícia 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 34, 35, 36, 86, 87, 97, 98, 168

Portugal 123, 134, 135, 138, 140, 141, 147, 148

Povo 3, 106, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 132, 150, 151, 152, 156, 166

R

Registro 32, 33, 35, 40, 42, 49, 65, 66, 67, 70, 71, 72, 183, 206, 212

Revolução digital 196, 197, 198, 201, 202, 204, 207, 208

Riqueza 75, 76, 77, 78, 81, 117, 127, 153, 166, 173, 200, 203

Rondônia 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 34, 35, 36

Ruas 31, 132, 149, 150, 152, 153, 156, 157, 158, 159, 160, 223, 227, 230, 232, 233

S

Segurança 4, 9, 14, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34, 35, 49, 62, 68, 69, 71, 72, 73, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 99, 100, 114, 115, 119, 130, 153, 159, 163, 165, 181, 189, 190, 192, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 233

T

Trabalho 1, 2, 6, 7, 11, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 27, 29, 43, 44, 45, 48, 50, 57, 62, 68, 69, 75, 76, 81, 84, 87, 88, 90, 94, 95, 98, 102, 124, 130, 131, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 162, 163, 169, 187, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 233

Tráfico 83, 84, 85, 86, 87, 89, 91, 97, 98, 99, 100, 102

🌐 www.atenaeditora.com.br

✉ contato@atenaeditora.com.br

📷 @atenaeditora

📘 www.facebook.com/atenaeditora.com.br



CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional

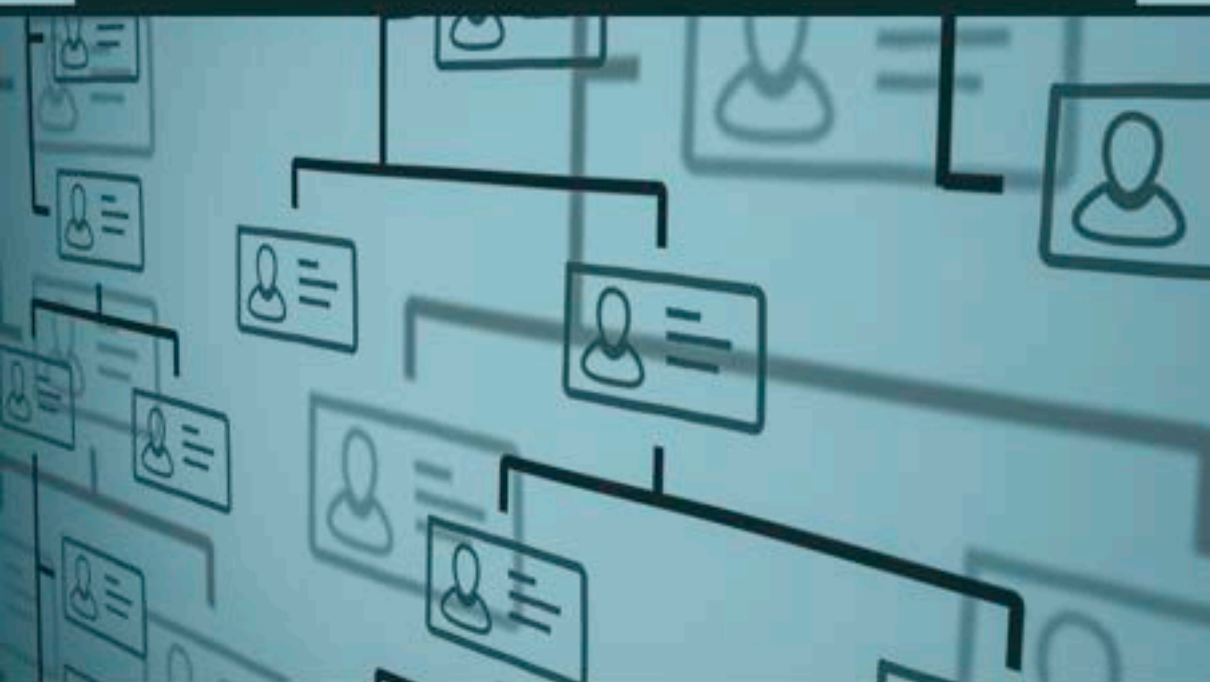

Ano 2022

🌐 www.atenaeditora.com.br

✉ contato@atenaeditora.com.br

📷 @atenaeditora

📘 www.facebook.com/atenaeditora.com.br



CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional


Ano 2022