



CIDADES VACANTES
CIDADES EXPECTANTES
produção e transformação dos
vazios urbanos em Fortaleza
(2000-2018)

Emanuel Ramos Cavalcanti

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

CIDADES VACANTES, CIDADES EXPECTANTES:
produção e transformação dos vazios urbanos em Fortaleza (2000-2018)

Emanuel Ramos Cavalcanti

SÃO PAULO
2018

EMANUEL RAMOS CAVALCANTI

CIDADES VACANTES, CIDADES EXPECTANTES:

produção e transformação dos vazios urbanos em Fortaleza (2000-2018)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie como parte das exigências para obtenção do título de doutor em Arquitetura e Urbanismo. Área de Concentração: Projeto de Arquitetura e Urbanismo. Linha de Pesquisa: Urbanismo Moderno e Contemporâneo.

ORIENTADORA: Profa. Dra. Angélica Aparecida Tanus Benatti Alvim

COORIENTADOR: Prof. Dr. Jorge Manuel Gonçalves

SÃO PAULO

2018

C376c Cavalcanti, Emanuel Ramos.

Cidades vacantes, cidades expectantes: produção e transformação dos vazios urbanos em Fortaleza (2000-2018) / Emanuel Ramos Cavalcanti.

375 f. : il. ; 30 cm

Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.

Orientadora: Angélica Tanus Benatti Alvim.

Bibliografia: f. 299-310.

1. Vazios urbanos. 2. Produção capitalista do espaço. 3. Função social da cidade e da propriedade. I. Alvim, Angélica Tanus Benatti, *orientadora*. II. Título.

CDD 711.4

EMANUEL RAMOS CAVALCANTI

CIDADES VACANTES, CIDADES EXPECTANTES: PRODUÇÃO E
TRANSFORMAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS EM FORTALEZA (2000-2018)

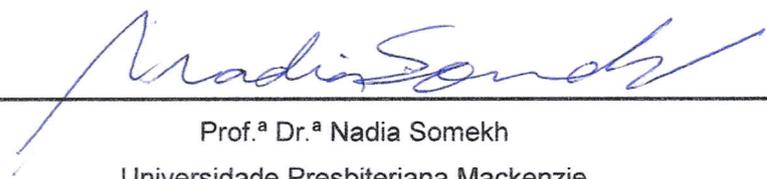
Tese apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Presbiteriana Mackenzie, como
requisito parcial à obtenção de título de Doutor
em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado 24/08 / 2018

BANCA EXAMINADORA



Prof.ª Dr.ª Angélica Tanus Benatti Alvim
Universidade Presbiteriana Mackenzie



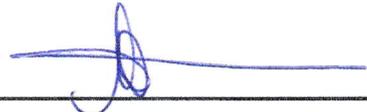
Prof.ª Dr.ª Nadia Somekh
Universidade Presbiteriana Mackenzie



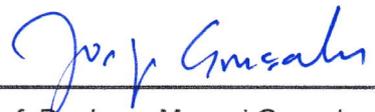
Prof.ª Dr.ª Lucia Maria Machado Bógus
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo



Prof.ª Dr.ª Eunice Helena S. Abascal
Universidade Presbiteriana Mackenzie



Prof. Dr. José Almir Farias Filho
Universidade Federal do Ceará



Prof. Dr. Jorge Manuel Gonçalves
Universidade de Lisboa

A meus pais, Francisco César e Maria do Rosário.

A Améria.

A Vlad (*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

À Universidade Presbiteriana Mackenzie e ao Instituto Presbiteriano Mackenzie pela concessão de bolsa integral de isenção de taxas escolares.

À Universidade de Fortaleza pela licença a mim concedida, no primeiro semestre de 2015, para cursar parte dos créditos e demais atividades do curso de doutorado.

Ao Programa *Erasmus Mundus SMART*² pela bolsa de doutorado sanduíche desenvolvido em Lisboa, Portugal, de dezembro de 2016 por um ano.

Ao Banco Santander Brasil por bolsa do Programa Fórmula de Bolsas de Mobilidade Internacional Santander Universidades – Edição 2016 aproveitada em conjunto com o doutorado sanduíche.

À Profa. Dra. Angélica Tanus Benatti Alvim, orientadora, pela atenção, incentivo e, principalmente, pelo aprendizado.

Ao Prof. Dr. Jorge Manuel Gonçalves, coorientador, do Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa, pela atenção, disponibilidade para as orientações e contribuições para a pesquisa.

Ainda no Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa, com relação ao doutorado sanduíche, ao Prof. Dr. Fernando Nunes da Silva, à Profa. Dra. Ana Tostões, a Ágata Nicolau (*SMART*²), a Patrícia Nunes e a Rosa Nunes e pela atenção e orientação na solução das questões acadêmicas e burocráticas.

À Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente e ao Instituto de Planejamento de Fortaleza, ambos da Prefeitura Municipal Fortaleza, à Câmara de Lisboa, ao Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa, à Biblioteca do Curso de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará pelos dados fornecidos e a todos os entrevistados/consultados que gentilmente cederam seu tempo e conhecimento, contribuindo com o desenvolvimento da tese.

Aos amigos em São Paulo, especialmente Marcos Paulo e Carolina, Renan, Clarice, Noel e Nina, Vitor, Lívia e Rosa, Tiago Pessoa, Amíria, Gerôncio e Conceição que me receberam em suas casas.

Aos amigos em Fortaleza, especialmente Bruno, André e Nayana, que também me receberam em suas casas.

Aos amigos que fiz em Lisboa, pela ajuda, carinho, hospitalidade e companheirismo: Taís e Richard, Gerardo, William e Juliana, Adriana, Léo, Fernanda, Lina, Joana Angélica,

Ludivine, Pedro, Fred, Elmar, Bartholomew, Jivago e Mara, Thomas e Débora, Lidiane, Robert e Gisele, Lídia e João, Lúcio, Camila.

Aos familiares Tia Rita, Joíta, Flávia, Neto, Amintas, Mateus e Nanna pelo companheirismo, ajuda e incentivo cotidianos, e pela alegria dos pequenos Lara, Lucca e Laís.

Aos colegas do doutorado Márcia, Cíntia, Giovanni, Edison, Giselly pelo convívio agradável, pela troca de conhecimento e partilha das angústias.

RESUMO

Os vazios urbanos assumiram papel de relevância no debate sobre a cidade e o urbanismo contemporâneos. O interesse acadêmico e as soluções oferecidas pelo planejamento e pelos projetos urbanos são recentes, mas já se constituíram em fundamentos e instrumentos essenciais para o enfrentamento do problema. Sua dupla condição, ao mesmo tempo ruína e expectativa, instiga ações de transformação como a regeneração urbana e a preservação patrimonial, destinando a estes espaços diversos novos usos. A pesquisa teve como recorte espacial, na cidade de Fortaleza – capital do Estado do Ceará, Brasil – sua antiga periferia industrial oeste, resultado da industrialização e da expansão urbana de fins do século XIX, que presenciou o surgimento de vazios urbanos a partir dos processos de desconcentração industrial e metropolização da segunda metade do século XX. A produção e transformação dos vazios urbanos está intimamente relacionada à dinâmica da produção capitalista do espaço que (re)constrói o ambiente urbano a partir dos condicionantes da acumulação capitalista. No entanto, esta lógica é mercadológica e especulativa, conflitando com os preceitos do Estatuto da Cidade (2001), que estabelece o princípio fundamental do cumprimento da função social da cidade e da propriedade. O objetivo geral desta pesquisa foi contribuir para a discussão do papel dos vazios urbanos na produção e na transformação da cidade contemporânea à luz do conflito entre a produção capitalista do espaço e o cumprimento da função social da cidade e da propriedade. Defendemos a tese de que a transformação dos vazios urbanos em Fortaleza, principalmente no período de 2000 a 2018, foi mediada pela produção capitalista do espaço, priorizando os interesses de mercado em detrimento do cumprimento da função social da cidade e da propriedade. Na análise empírica, o estudo de Lisboa, viabilizado por doutorado sanduíche, contribuiu como referência internacional para a análise de Fortaleza. Na capital cearense, identificamos e caracterizamos os vazios urbanos industriais da área em análise, aprofundados com a seleção de quatro casos, relacionando agentes públicos e privados, planos e projetos existentes com os processos de transformação desses espaços.

Palavras-chave: Vazios urbanos. Periferias industriais. Produção capitalista do espaço. Função social da cidade e da propriedade.

ABSTRACT

Urban voids have played a relevant role in the debate on contemporary city and urbanism. The academic interest and the solutions offered by urban planning and projects are recent, but they have already been constituted in essential fundamentals and means to address the problem. Its double condition, at the same time ruin and expectation, encourages transformative actions such as urban regeneration and heritage preservation, assigning to those spaces several new uses. The research was based in the city of Fortaleza - capital of Ceará's State, Brazil - in its former west industrial periphery, result of the industrialization and urban expansion of the late 19th century, which witnessed by the second half of the 20th century the emergence of urban voids from the processes of industrial deconcentration and metropolization. The production and transformation of urban voids is closely related to the dynamics of capitalist production of space that (re) constructs the urban environment from the conditioning factors of capitalist accumulation. However, this logic is market driven and speculative, conflicting with the precepts of the City Statute (2001), which establishes the fundamental principle of the fulfillment of the social function of the city and of urban property. The general objective of this research was to contribute to the discussion of the role of urban voids in the production and transformation of the contemporary in accordance with the conflict between the capitalist production of space and the fulfillment of the social function of the city and of urban property. We defend the thesis that the transformation of the urban voids in Fortaleza, mainly in the period from 2000 to 2018, was mediated by the capitalist production of space, prioritizing market interests instead of fulfilling the social function of the city and of urban property. In the empirical analysis, the Lisbon study, made possible by a mobility doctorate, contributed as an international reference for the Fortaleza analysis. In the Ceará's capital, we identified and characterized the industrial urban voids of the study area, deepening this analysis with the selection of four cases, relating public and private stakeholders, existing plans and projects with the transformation processes of these spaces.

Keywords: Urban voids. Industrial peripheries. Capitalist production of space. Social function of the city and of urban property.

LISTA DE FIGURAS

Figura 0.1	Esquema sintético da metodologia desenvolvida na tese	38
Figura 1.1	Teatro de <i>Arlés</i> , França. Na Idade Média, correspondia à própria cidade	47
Figura 1.2	Vista parcial da cidade de <i>Split</i> , Croácia, e a forma urbana retangular do Palácio de Diocleciano (centro da imagem)	47
Figura 1.3	Plano de Viena, Áustria, de 1858: o vazio do <i>glacis</i> de sua muralha mais antiga (centro da imagem) e os novos assentamentos extramuros	50
Figura 1.4	Detalhe (Manhattan) do <i>grid</i> do <i>Commisioner's Plan</i> de 1811 para Nova York	50
Figura 1.5	Plano de Haussmann, intervenções entre 1854-1889, compreendendo a eliminação das muralhas (os <i>Fermiers Généraux</i> transformados em vias radiais, em branco) e a expansão da cidade para além destas	66
Figura 1.6	Demolição de parte dos <i>Fermiers Généraux</i> nas proximidades do Arco do Triunfo (ao fundo à direita)	66
Figura 1.7	Gravura <i>Over London by rail</i> (1872) de Gustave Doré (1832-1883) que mostra a situação habitacional precária do operariado em Londres	73
Figura 1.8	O clássico <i>Hard Times</i> (1854) de Charles Dickens (1812-1870) como problematização romaneada da luta de classes	73
Figura 1.9	Os <i>Grands Boulevards</i> de Paris em postal do século XIX	75
Figura 1.10	As <i>docklands</i> londrinas no século XIX	75
Figura 1.11	Vista do conjunto de Sarcelles, Grande Paris, anos 1960	78
Figura 1.12	Vista da fábrica da Pirelli, Bicocca-Milão, anos 1920	78
Figura 1.13	Fábrica em ruínas. Ao fundo, o centro de Detroit	86
Figura 1.14	Demolição do conjunto <i>Pruitt Igoe, Saint Louis</i> , Estados Unidos	86
Figura 1.15	Vista do <i>Pier 17</i> . Ao fundo, a ponte do <i>Brooklyn</i>	95
Figura 1.16	<i>Canary Wharf</i> e <i>O2 Dome</i> no contexto das <i>Docklands</i> londrinas	95
Figura 1.17	<i>Gas Works Park</i> e seus visitantes, destacando-se as antigas ruínas industriais preservadas	95
Figura 1.18	Esplanada e marina no Moll de la Fusta	97
Figura 1.19	Memórias industriais e novas edificações no <i>Poblenou</i>	97
Figura 1.20	Projeto para a margem esquerda do rio Sena. Ao centro, a Biblioteca Nacional François Mitterrand	98
Figura 1.21	As torres comerciais e residenciais da regeneração urbana em <i>Potzdamer Platz</i>	99

Figura 1.22	Regeneração urbana de <i>Abandoibarra</i> . Museu Guggenheim Bilbao em primeiro plano	99
Figura 2.1	Plano da Baixa Pombalina, Manuel da Maia, 1756	115
Figura 2.2	Planta da Cidade de Lisboa, Duarte Fava, 1807	116
Figura 2.3	Projeto de Gamond para a área ribeirinha de Lisboa	117
Figura 2.4	Novas urbanizações a oeste da Baixa Pombalina, fins do século XIX ...	118
Figura 2.5	Bairro do Campo de Ourique, fins do século XIX	119
Figura 2.6	Abertura da Avenida Almirante Reis e novas urbanizações próximas, fins do século XIX	119
Figura 2.7	Palacete de Barata Salgueiro, Av. da Liberdade, século XIX	122
Figura 2.8	Bairro Grandela, Benfica, início século XX	122
Figura 2.9	Reconstituição das muralhas Moura e Fernandina, perímetros em vermelho claro e escuro, respectivamente	123
Figura 2.10	Sucessão das ampliações administrativas. A última e mais abrangente é a Estrada de Circunvalação	124
Figura 2.11	Planta de Lisboa, Felipe Folque, 1871 (redução da planta de 1856-8)	130
Figura 2.12	Periferia industrial leste atualmente	133
Figura 2.13	Periferia industrial oeste atualmente	135
Figura 2.14	Espaços urbanos abandonados, Lisboa 2014	144
Figura 2.15	Largo da Severa, Mouraria. O resgate da cultura fadista	147
Figura 2.16	Largo do Intendente renovado: referência turística e valorização imobiliária (apartamentos e hotelaria)	147
Figura 2.17	Colina de Santana atualmente	148
Figura 2.18	Maquinário ainda preservado da Manutenção Militar	150
Figura 2.19	Apresentação pública do HUB do Beato. Maquete do projeto de reconversão de uso ao fundo	150
Figura 2.20	Vista geral do Parque das Nações	153
Figura 2.21	Vista do complexo industrial da FMGBP, sem data	157
Figura 2.22	Implantação dos Jardins de Braço de Prata (realce laranja à esquerda) e Plano de Pormenor da Matinha à direita	159
Figura 2.23	Corte das unidades habitacionais padrão dos Jardins de Braço de Prata	159
Figura 2.24	Canteiro do empreendimento ao fundo e obras de adequação das infraestruturas em primeiro plano	159
Figura 2.25	Vista da construção mais avançada das primeiras unidades habitacionais	159
Figura 2.26	Localização da Fábrica Braço de Prata	160

Figura 2.27	Edifício da FBP na esquina da Avenida Infante Dom Henrique com Rua Fernando Palha	161
Figura 2.28	Detalhe da fachada principal e inscrição da antiga indústria	161
Figura 2.29	Fachada de fundo e área de eventos e lazer	161
Figura 2.30	Fundos do terreno com área de estacionamento	161
Figura 2.31	Implantação do PPM (perímetro vermelho) de autoria do escritório RISCO	167
Figura 2.32	Detalhe do projeto (maquete) com a incorporação das estruturas dos antigos gasômetros	168
Figura 2.33	Os antigos gasômetros no terreno hoje abandonado da Matinha	168
Figura 2.34	<i>Village Underground</i> Lisboa: espaços de <i>coworking</i>	170
Figura 2.35	Condomínio Alcântara Rio: usos mistos e memória industrial	170
Figura 2.36	Terreno da LXF (amarelo) em Alcântara	172
Figura 2.37	Interior da Pensão do Amor	174
Figura 2.38	Rua Rosa e o arco da Rua São Paulo	174
Figura 2.39	Feira dominical	175
Figura 2.40	Amostra dos inúmeros residentes na LXF (<i>print</i> da página do <i>site</i>)	175
Figura 2.41	Vista ao entardecer a partir dos terraços do Rio Maravilha	175
Figura 2.42	Interior da livraria Ler Devagar	175
Figura 2.43	Entrada da LXF pela rua Rodrigues de Faria	177
Figura 2.44	Entrada da LXF pela avenida da Índia (estacionamento principal)	177
Figura 2.45	Torres de Siza Vieira	179
Figura 2.46	Vazio urbano da antiga SIDUL (único edifício remanescente à direita)	179
Figura 2.47	Vista do Projeto Elipse de autoria de Manuel Graça Dias e Egas José Vieira	182
Figura 3.1	<i>Planta do forte Schoonenborch da bahia de Mucuriba e do monte Itarema, situados no Siara: aos 28 de abril do anno de 1649</i> , autoria desconhecida	191
Figura 3.2	Fábrica de Tecidos Progresso, pioneira na industrialização de Fortaleza	192
Figura 3.3	Planta da cidade de Fortaleza de Adolfo Herbster (1888)	193
Figura 3.4	Mapa das linhas ferroviárias do Ceará em 1927	195
Figura 3.5	Estação Engenheiro João Felipe (antiga Estação Central), concluída em 1880, sem data	195
Figura 3.6	Mercados de Ferro de origem francesa, no início do século XX	198
Figura 3.7	Café do Comércio na Praça do Ferreira, principal logradouro da	

	cidade, no início do século XX	198
Figura 3.8	Arraial Moura Brasil. Em destaque em primeiro plano, a ferrovia entre paliçadas com destino à área portuária (ao fundo)	200
Figura 3.9	Planta da cidade de Fortaleza (1813), autoria de Silva Paulet	203
Figura 3.10	Planta de Fortaleza (1859), autoria de Adolfo Herbster	204
Figura 3.11	Plano de expansão para Fortaleza (1875) de autoria de Adolfo Herbster	205
Figura 3.12	Edifício com mirante sede da Casa Boris no Porto da Prainha, 1909 ...	209
Figura 3.13	Banco Frota Gentil, centro da cidade, início do século XX	209
Figura 3.14	Abrangência da periferia industrial oeste na primeira metade do século XX (divisão atual dos bairros em amarelo) e eixos de estruturação	211
Figura 3.15	Plano de Remodelação e Extensão (1932), autoria de Nestor de Figueiredo	216
Figura 3.16	Plano de Remodelação e Extensão (1947), autoria de Sabóia Ribeiro	217
Figura 3.17	Plano Diretor (1963), autoria de Hélio Modesto	217
Figura 3.18	Proposta de J. Hawkshaw para os melhoramentos do antigo porto de Fortaleza, 1875	220
Figura 3.19	Ponte dos Ingleses em construção no início do século XX. Substituiu a Ponte Metálica	220
Figura 3.20	Entorno do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (CDMAC)/antiga área portuária da Prainha	221
Figura 3.21	Vista aérea das edificações do CDMAC ao tempo de sua inauguração. Ao centro, armazéns antigos reconvertidos para usos comerciais (bares e restaurantes); ao fundo, o porto antigo	222
Figura 3.22	Avenida Leste Oeste após inauguração (área central ao fundo): zona de praia liberada das ocupações irregulares	223
Figura 3.23	Aspecto do Arraial Moura Brasil, parcialmente demolido para a abertura da avenida Leste Oeste	223
Figura 3.24	Periferias industriais e áreas portuárias em Fortaleza	224
Figura 3.25	Ligações viárias e ferroviárias entre as periferias industriais e o Porto do Mucuripe	227
Figura 3.26	Área do Porto do Mucuripe	228
Figura 3.27	Maquete do projeto vencedor do concurso do Ícone de Fortaleza	229
Figura 3.28	Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza (primeiro plano, à direita). Em segundo plano, à esquerda, navio atracado no cais do porto	229
Figura 3.29	Projeto Aldeia da Praia. Urbanização costeira no lugar do Titanzinho, permanência do Serviluz (à direita)	230

Figura 3.30	<i>Masterplan</i> do Plano Específico Parque do Farol Velho	230
Figura 3.31	Abrangência da periferia industrial oeste na segunda metade do século XX (divisão atual dos bairros em amarelo) e eixos de estruturação	231
Figura 3.32	Rede metroviária de Fortaleza	233
Figura 3.33	Antiga Estação da Parangaba reconvertida em seu uso	233
Figura 3.34	Fábrica São José, bairro Jacarecanga, início do século XX	234
Figura 3.35	Fábrica Brasil Oiticica, bairro Carlito Pamplona (antigo Brasil Oiticica), início século XX	234
Figura 3.36	Zonas Industriais (círculos vermelhos) no PLANDIRF, 1971	236
Figura 3.37	Zonas Industriais (em lilás) no PDDU-FOR, 1992	237
Figura 3.38	Zoneamento do PDPFor, 2009	238
Figura 3.39	Indústrias propostas Plano Fortaleza 2040 (em laranja)	239
Figura 4.1	Vazio urbano considerado, mas não incluído no PDPFor, 2009. Hoje, Sam's Club Fortaleza (2017)	248
Figura 4.2	Vazio urbano considerado, mas não incluído no PDPFor 2009. Hoje, Etna Fortaleza e <i>Duets Office Tower</i> (2017)	248
Figura 4.3	Vazio urbano (polígono ciano) da ZEIS 3 - Papicu parcialmente construído (2017)	249
Figura 4.4	Vazio urbano da ZEIS 3 - Papicu parcialmente construído. Vista das concessionárias de automóveis construídas (2017)	249
Figura 4.5	Delimitação atual das ZEDUS de Fortaleza	251
Figura 4.6	Tipos de vazios urbanos definidos pelas aptidões baixa (vermelho), média (azul) e alta (amarelo)	253
Figura 4.7	Vazios urbanos identificados no Plano Fortaleza 2040	256
Figura 4.8	Vazios urbanos em CUOTPs identificados no Plano Fortaleza 2040 ...	256
Figura 4.9	Vetores históricos rodoferroviários na periferia industrial oeste	258
Figura 4.10	Vazios urbanos: categorias principais e complementares	263
Figura 4.11	Vazios urbanos: critérios adicionais de classificação	264
Figura 4.12	Ficha para identificação e caracterização dos vazios urbanos	265
Figura 4.13	Indústrias ativas na antiga periferia industrial oeste	267
Figura 4.14	Placa da SUDENE na Indústria Mecesa, novembro de 2017	268
Figura 4.15	Da esquerda para direita: Grendene (calçadista), Ambev (bebidas) e Resibras (castanha de caju)	268
Figura 4.16	Espacialização dos vazios urbanos industriais identificados	269
Figura 4.17	Fábrica Siqueira Gurgel e os trilhos da EFB, s.d.	273
Figura 4.18	Vista aérea da Fábrica São Judas Tadeu ao longo da ferrovia, s.d.	273

Figura 4.19	Antiga fábrica Vilejack e assentamento precário que a ocupou	274
Figura 4.20	Habitações irregulares e edificação da antiga fábrica ao fundo	274
Figura 4.21	Relação espacial vazios urbanos (amarelo) e OUCs previstas (azul) ...	277
Figura 4.22	Condomínio Matias Beck, bairro Jacarecanga, dezembro de 2016. Vila São José em primeiro plano	283
Figura 4.23	Edifício Cidade, bairro Centro, dezembro de 2016. Visto a partir da Rua Padre Mororó	283
Figura 4.24	Parque Otacílio Teixeira resultante da OUC Foz do Riacho Maceió, novembro de 2017	284
Figura 4.25	Empreendimentos resultantes da OUC Jockey Clube: hospital (à direita), torres residenciais (à esquerda) e <i>shopping center</i> ao fundo, novembro de 2017	284
Figura 4.26	Delimitação e diretrizes da OUC Parque Rachel de Queiroz	285
Figura 4.27	Delimitação e diretrizes da OUC Leste-Oeste	286
Figura 4.28	Implantação do Conjunto Habitacional Dom Hélder Câmara	288
Figura 4.29	Vista do Conjunto Habitacional Dom Hélder Câmara	288
Figura 4.30	Implantação do Conjunto Habitacional Alves de Lima	288
Figura 4.31	Vista do Conjunto Habitacional Alves de Lima	288
Figura 4.32	Extensão do Projeto Vila do Mar (verde) e conjuntos habitacionais Vila do Mar III e I, Alves de Lima e Dom Hélder Câmara identificados na tese (em amarelo, da esquerda para a direita)	289
Figura 4.33	Detalhe das intervenções: espigões, calçadão e via à beira-mar, bairro Cristo Redentor	289
Figura 4.34	Vista das intervenções: espigões, calçadão e via à beira-mar, bairro Cristo Redentor, dezembro de 2016	289
Figura 4.35	Conjuntos habitacionais Vila do Mar III e I (em amarelo, respectivamente, da esquerda para a direita) na ZEIS 3 – Floresta (em azul)	290
Figura 4.36	Implantação do Conjunto Habitacional Vila do Mar I	291
Figura 4.37	Vista dos blocos habitacionais Vila do Mar I (2017)	291
Figura 4.38	Implantação do Conjunto Habitacional Vila do Mar III	292
Figura 4.39	Vista dos blocos habitacionais Vila do Mar III, dezembro de 2015	292
Figura 4.40	Implantação Conjunto Habitacional Vila do Mar II (azul)	293
Figura 4.41	Maquete da implantação dos conjuntos Vila do Mar. O IV está no canto superior esquerdo	293
Figura 4.42	Projeto das <i>Officinas Modelo</i> , escritório técnico Emílio Baumgart (1927)	294
Figura 4.43	Galpões principais das oficinas	294

Figura 4.44	Vista interna dos galpões principais das oficinas	295
Figura 4.45	Edificação eclética, hoje administração das oficinas. Em primeiro plano, maquinário histórico em exposição permanente	295
Figura 4.46	Plano de Massa da OU P7 – Oficina do Urubu	297
Figura 4.47	Navegantes Residencial, bairro Jacarecanga, ao longo da antiga ferrovia (EFS), novembro de 2017	299
Figura 4.48	Condomínio Jardins Residence Club, bairro São Gerardo, novembro de 2017	299
Figura 4.49	Condomínio Arvoredo, bairro Álvaro Weyne, novembro de 2017	299
Figura 4.50	Condomínio Viver Clube, bairro Cristo Redentor, novembro de 2017	299
Figura 4.51	Condomínio Vale Imperial, bairro Vila Ellery, maio de 2016. Empreendimento BSR em construção ao fundo	300
Figura 4.52	Varandas do Bosque, bairro São Gerardo, maio de 2016. Em primeiro plano, o Bosque do Bem, trecho do Parque Rachel de Queiroz	300
Figura 4.53	Evolução preço metro quadrado em Fortaleza, posição em janeiro de 2018	301
Figura 4.54	Fábrica São José e Vila São José (parte inferior da imagem) ao longo da ferrovia	302
Figura 4.55	Fachada da Fábrica São José e os trilhos da ferrovia	302
Figura 4.56	Área de comércio popular de confecções	304
Figura 4.57	Imagem aérea do Centro Fashion Fortaleza e grandes glebas vizinhas	305
Figura 4.58	Centro Fashion Fortaleza, esquina da avenida Philomeno Gomes com a Rua Maria Luíza	305
Figura 4.59	Aspecto interno do CFF com os corredores de boxes de venda	306
Figura 4.60	Maquete do projeto original com a incorporação das ruínas da antiga FSJ	306
Figura 4.61	Shopping RioMar Fortaleza e torre empresarial ao fundo à esquerda. Lagoa do Papicu, em primeiro plano à direita, manutenção envolvida como contrapartida da OUC	309
Figura 4.62	Implantação do empreendimento <i>Evolution Central Park</i>	309
Figura 4.63	<i>Shopping</i> RioMar Kennedy e torre comercial. Ao fundo, o empreendimento <i>Boulevard Shopping Residence</i>	310
Figura 4.64	Implantação do <i>Boulevard Shopping Residence</i>	311
Figura 4.65	Detalhe da alameda de conexão entre o residencial e o shopping	311
Figura 4.66	Loteamento em execução na área da antiga Finobrasa	313
Figura 4.67	Vista do loteamento em execução na área da antiga Finobrasa (2017)	313

LISTA DE TABELAS

Tabela 4.1	Identificação, áreas e localização administrativa dos vazios urbanos industriais, Fortaleza, 2018	270
Tabela 4.2	Número de vazios urbanos industriais por regional, bairro e zona do Plano Diretor, Fortaleza, 2018	270
Tabela 4.3	Área e porcentagens de área de vazios urbanos industriais por regional, bairro e zona do Plano Diretor, Fortaleza, 2018	271
Tabela 4.4	Número de vazios urbanos industriais por período histórico, Fortaleza, 2018	273
Tabela 4.5	Número de vazios urbanos industriais por categoria físico-jurídica, Fortaleza, 2018	275
Tabela 4.6	Número de vazios urbanos industriais por tipo de propriedade, Fortaleza, 2018	276
Tabela 4.7	Número de vazios urbanos industriais por ocorrência de transformação e usos resultantes, Fortaleza, 2018	276

LISTA DE ABREVIATURAS

AC	Anuário Comercial
AIP	Associação Industrial Portuguesa
AML	Área Metropolitana de Lisboa
APL	Área Portuária de Lisboa
APP	Área de Proteção Ambiental
BNB	Banco do Nordeste do Brasil S.A.
BSR	<i>Boulevard Shopping Residence</i>
CAGECE	Companhia de Água e Esgoto do Ceará
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCB	Centro Cultural de Belém
CCFL	Companhia Carris de Ferro de Lisboa
CDMAC	Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura
CF	Constituição Federal
CFE	Centro Fashion Fortaleza
CFN	Companhia Ferroviária do Nordeste
CFTL	Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense
CML	Câmara Municipal de Lisboa
CUF	Companhia União Fabril
CUOTP	Corredor de Urbanização Orientado pelo Transporte Público
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EC	Estatuto da Cidade
EFB	Estrada de Ferro de Baturité
EFS	Estrada de Ferro de Sobral
EGEAC	Empresa de Gestão de Equipamentos e Animação Cultural
ERDF	<i>European Regional Development Fund</i>
ESP	Esplanord
EXPO'98	Exposição Internacional de Lisboa de 1998
FBP	Fábrica Braço de Prata
FCT	Fundação para a Ciência e a Tecnologia de Portugal
FE	Fibra Experts
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

FMGBP	Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata
FSJ	Fábrica São José
FTL	Ferrovias Transnordestina Logística
GNL	Gás Natural Liquefeito
GPU	Grande Projeto Urbano
HABITAFOR	Fundação de Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza
HIS	Habitação de Interesse Social
IA	Índice de Aproveitamento
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMOS	<i>International Council on Monuments and Sites</i>
INACE	Indústria Naval do Ceará
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTU	Imposto predial e territorial urbano
JCPM	João Carlos Paes Mendonça
LD	Ler Devagar
LPUOS	Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo
LUOS	Lei de Uso e Ocupação do Solo
LXF	LX Factory
MD	Moura Dubeux
METROFOR	Metrô de Fortaleza
MM	Manutenção Militar
NS	North Shopping
OODC	Outorga Onerosa do Direito de Construir
OU	Operação Urbana
OUC	Operação Urbana Consorciada
OUR	Oficina do Urubu
PDDU-FOR	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PDE	Plano Diretor Estratégico
PDML	Plano Diretor Municipal de Lisboa
PDPFor	Plano Diretor Participativo
PDT	Partido Democrático Trabalhista
PETROBRAS	Petróleo Brasileiro S.A.
PE	Planos Específicos

PEUC	Parcelamento, Edificação ou Uso Compulsórios
PGIFR	Plano Geral de Intervenção na Frente Ribeirinha
PLANDIRF	Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza
PLHISFor	Plano Local de Habitação de Interesse Social de Fortaleza
PMF	Prefeitura Municipal de Fortaleza
PPM	Plano de Pormenor da Matinha
PRAUD	Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas
PRU	Programa de Reabilitação Urbana
PSB	Partido Socialista Brasileiro
PSDB	Partido da Social Democracia Brasileira
PT	Partido dos Trabalhadores
PTSA	Pompeu Têxtil S.A.
PUA	Plano de Urbanização de Alcântara
RF	RioMar Fortaleza
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
RK	RioMar Kennedy
RM	Rio Maravilha
RMF	Região Metropolitana de Fortaleza
RVC	Rede de Viação Cearense
SESI-CE	Serviço Social da Indústria do Ceará
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SER	Secretarias Executivas Regionais
SEUMA	Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente
SNHIS	Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
SUOPG	Subunidades Operacionais de Planejamento e Gestão
TDC	Transferência do Direito de Construir
TELECEARÁ	Companhia Telefônica do Ceará
TIC	Tecnologias da Comunicação e Informação
TICCIH	<i>International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage</i>
TLSA	Transnordestina Logística S/A
UE	União Europeia

UEAN	Unidade de Execução Alcântara Nascente
UEAP	Unidade de Execução Alcântara Poente
UEFA	<i>Union of European Football Associations</i>
UFC	Universidade Federal do Ceará
UIA	União Internacional dos Arquitetos
UNESCO	<i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i>
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
ZAC	<i>Zone d'Aménagement Concerté</i>
ZEDUS	Zona Especial de Dinamização Urbanística e Socioeconômica
ZEIS	Zona Especial de Interesse Social
ZOP	Zona de Ocupação Prioritária
ZRU	Zona de Requalificação Urbana

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	29
1 OS VAZIOS URBANOS NO CONTEXTO DA PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO	47
1.1 A PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO: ASPECTOS DE SUAS IMPLICAÇÕES NA URBANIZAÇÃO	53
1.1.1 O ambiente construído do capital fixo e dos bens de consumo	53
1.1.2 As periferias industriais no contexto da cidade industrial do século XIX	60
1.1.2.1 A cidade industrial: algumas razões econômicas e seus impactos na urbanização de fins do século XIX	62
1.1.2.2 A formação das periferias industriais: expansão urbana, urbanização e o papel da ferrovia	69
1.1.2.3 A consolidação e a obsolescência das periferias industriais: a cidade keynesiana, a crise dos anos 1970 e o surgimento dos vazios urbanos	75
1.2 O FENÔMENO DA FORMAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS NO CONTEXTO DA CIDADE PÓS-INDUSTRIAL: ENTRE A OBSOLESCÊNCIA E A EXPECTATIVA	81
1.3 A TRANSFORMAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS NAS ÚLTIMAS DÉCADAS: DISCURSOS, IDEÁRIOS E TIPOLOGIAS DE INTERVENÇÃO	93
2 VAZIOS URBANOS NA CIDADE DE LISBOA: SOBRE SUA FORMAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO	109
2.1 PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO EM LISBOA: A EXPANSÃO PLANEJADA DOS BAIROS BURGUESES <i>VERSUS</i> A FORMAÇÃO DAS PERIFERIAS INDUSTRIAIS	112
2.1.1 A expansão urbana de fins do século XIX e início do XX: o plano das Avenidas Novas e a consolidação da produção capitalista do espaço em Lisboa	114
2.1.2 A Lisboa industrial da segunda metade do século XIX e início do XX: a ferrovia, o porto e a formação das periferias industriais	122
2.2 OS VAZIOS URBANOS EM LISBOA: RAZÕES, CATEGORIAS E OS PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO	138
2.2.1 Vazios urbanos em Lisboa, um panorama: razões para o surgimento, categorias e localização	140
2.2.2 Vazios urbanos industriais: o contexto da obsolescência e as perspectivas de reconversão	152
2.2.2.1 A Fábrica Braço de Prata	156
2.2.2.2 LX Factory	169
3 OS VAZIOS URBANOS NA CIDADE DE FORTALEZA NO CONTEXTO DA FORMAÇÃO, CONSOLIDAÇÃO E DO ESVAZIAMENTO DAS PERIFERIAS	

INDUSTRIAIS	187
3.1 A PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO EM FORTALEZA: A EXPANSÃO PLANEJADA DE ADOLFO HERBSTER <i>VERSUS</i> A FORMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DAS PERIFERIAS INDUSTRIAIS	190
3.1.1 A estruturação da cidade industrial e a expansão urbana de fins do século XIX e início do XX	190
3.1.2 A consolidação das periferias industriais: fábricas, vilas operárias e favelas	210
3.2 ALGUMAS RAZÕES PARA A FORMAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX	225
3.2.1 A desconcentração industrial e a metropolização de Fortaleza: políticas de interiorização e o Distrito Industrial de Maracanaú	225
3.2.2 A obsolescência das infraestruturas ferroviárias e portuárias e o fechamento das indústrias	232
3.2.3 O planejamento da cidade com a supressão do zoneamento industrial e a transferência do porto para a RMF	234
4 A TRANSFORMAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS DA ANTIGA PERIFERIA INDUSTRIAL OESTE DE FORTALEZA: AGENTES, PROCESSOS E RESULTADOS ...	243
4.1 OS VAZIOS URBANOS NO CONTEXTO RECENTE DO PLANEJAMENTO URBANO DE FORTALEZA	246
4.1.1 O PDPFor de 2009: os vazios urbanos e sua relação com as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e as Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS)	246
4.1.2 Plano Local de Habitação de Interesse Social de Fortaleza (PLHISFor) e os vazios urbanos	252
4.1.3 Os vazios urbanos no contexto do planejamento estratégico do Plano Fortaleza 2040	255
4.2 OS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS NA ANTIGA PERIFERIA INDUSTRIAL OESTE: IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO	258
4.2.1 Procedimentos metodológicos	258
4.2.2 Análise e síntese dos resultados	266
4.2.2.1 Vazios urbanos industriais: análise e síntese do levantamento ...	268
4.2.2.2 Identificação dos casos para aprofundamento	278
4.3 AGENTES E PROCESSOS NA TRANSFORMAÇÃO DOS CASOS SELECIONADOS	280
4.3.1 A atuação do poder público: perspectivas de transformação dos vazios urbanos através do planejamento e dos projetos urbanos	281
4.3.1.1 Os conjuntos habitacionais Vila do Mar I e III	287
4.3.1.2 A Oficina do Urubu	294

4.3.2 Os agentes privados: especulação imobiliária, valorização recente do solo e os “novos” produtos residenciais/comerciais	297
4.3.2.1 Antiga Fábrica São José (atual Centro Fashion Fortaleza)	301
4.3.2.2 As antigas Esplanada Confecções do Nordeste S.A. – Esplanord e a indústria Pompeu Têxtil S.A. (atuais Shopping RioMar Kennedy e <i>Boulevard Shopping Residence</i>)	307
4.4 A EXPECTATIVA PARA OS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS: CUMPRIMENTO DA FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE E DA PROPRIEDADE OU NOVA FRONTEIRA DOS NEGÓCIOS IMOBILIÁRIOS?	314
CONCLUSÕES	321
REFRÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	329
APÊNDICES	341
ANEXOS	369

INTRODUÇÃO

O tema dos vazios urbanos tem adquirido, desde as décadas finais do século XX, grande relevância tanto para o entendimento da cidade na contemporaneidade como para o campo teórico e prático do Urbanismo. Nas diferentes conjunturas urbanas, parte significativa das ações transformadoras recentes, através do planejamento e dos projetos urbanos, têm passado pela identificação, pelo conhecimento e pela definição de estratégias de intervenção naqueles espaços.

O desafio posto está no que fazer com essas consideráveis porções territoriais urbanas – resultados de variados processos, como o desmonte dos parques industriais/ferroviários/portuários urbanos a partir dos anos 1970. São espaços em ruínas, sem uso ou subutilizados, muitas vezes ambientalmente degradados. No entanto, com o crescimento constante das cidades ao longo do século XX deixaram de situar-se à margem das áreas centrais, integrando-se à malha urbana e à rede de infraestruturas, principalmente viárias.

Na atuação do poder público observamos a interferência de como os recursos teóricos e instrumentais do urbanismo contemporâneo são empregados ou omitidos na transformação dos vazios urbanos, como qualificam (ou não) o ambiente construído, como impactam nos diversos aspectos, socioeconômicos, políticos, culturais, dentre outros. A iniciativa privada também tem atuado de várias formas: substituindo ou ocupando os vazios urbanos com novos usos, como comerciais e de serviços, processo de cunho especulativo e lucrativo por parte dos setores imobiliários, mas também para fins culturais e artísticos e até outros usos, de forma não planejada.

O papel e a ação do Estado¹ nessas apropriações, intervenções e ressignificações, públicas ou privadas, dos vazios urbanos são decisivos. Em um cenário de produção capitalista do espaço, sua atuação, se mais voltada ao interesse público ou aos negócios

¹ Baseamos o conceito de Estado em Harvey (2005a), que segue a tradição analítica marxista. Nesse sentido, este complexo sistema institucional atua, essencialmente, sob o modo capitalista de produção, na garantia das condições econômicas, políticas, sociais, jurídicas para a regulação e continuidade da acumulação capitalista, como a garantia do direito de propriedade, a eliminação das barreiras espaciais, dentre outros.

privados, dependerá de como é “capturado” pelas diferentes gestões públicas, pelo poder econômico ou pela associação/parceria entre estes dois últimos.

A abordagem sobre esses espaços que, por variadas razões, perderam suas funções originais e se esvaziaram ou viraram ruínas não é nova o que indica uma longa linha temporal. O foco da tese está em um período mais recente, as décadas finais do século XX e o início do século XXI, quando o interesse acadêmico sobre os vazios urbanos desponta e as intervenções públicas sobre estes espaços se sistematizam e se intensificam, incorporando-os como áreas potenciais de transformação, com a implementação de novas atividades.

Apesar deste recorte temporal recente, foi fundamental refletir sobre a configuração e o desenvolvimento da cidade industrial na segunda metade do século XIX (HARVEY, 2015; ZUCCONI, 2009; HOBBSAWN, 1996) e primeira metade do século XX (SECCHI, 2009). O período representa a expansão da economia capitalista via industrialização e a concomitante expansão territorial das principais cidades dos países do capitalismo avançado na Europa e dos Estados Unidos e das cidades dos países periféricos, como Lisboa e Fortaleza, estudadas nesta pesquisa.

Em fins do século XIX, na escala da cidade, as expansões urbanas foram ao mesmo tempo condição para a acumulação capitalista e reflexo desta, o que, por sua vez, foi consolidando a produção capitalista do espaço (HARVEY, 2015; 2013; 2005a; 1989). Neste contexto, iniciou-se a formação das primeiras periferias (MARTINS, 2012), como aquelas marcadas pela existência das plantas fabris ao longo das principais redes de comunicação e transportes, como a ferrovia e o porto, estruturas estas construídas e/ou aprimoradas no mesmo período.

No entanto, a noção de primeiras periferias é ampla. Para atendermos aos objetivos da tese foi necessário especificarmos dentro desse universo as periferias industriais (MARTINS, 2012). A discussão sobre sua formação em fins do século XIX, bem como sua consolidação ao longo do século XX foram essenciais para entendermos a formação dos vazios urbanos nessas áreas, o que ocorreu de forma significativa nos últimos 50 anos.

Foi a partir dos anos 1970 que a intensificação da crise econômica do capitalismo avançado – mais expressiva nos Estados Unidos, principal economia, mas também impactante na Europa – que os complexos industriais/ferroviários/portuários dos

principais centros urbanos desses países colapsaram. O período prenuncia o esgotamento ou o fim da cidade industrial/moderna e do *Welfare State* e o advento de um período pós-moderno e pós-industrial (HARVEY, 1989; HARVEY, 2005b).

Nesse contexto, os vazios urbanos se configuraram como novos elementos na composição das diferentes paisagens urbanas. Daí em diante, e já a partir dos anos 1980, esses espaços despontaram como um problema de interesse acadêmico, mas também como objeto de intervenção segundo as estratégias do urbanismo contemporâneo. No primeiro caso, assumiram inicialmente uma conotação negativa, sendo relacionados à degradação dos tecidos urbanos (BARRON; MARIANI, 2014). Surgiu, assim, uma interessada literatura internacional, destacando-se os estudos sob as noções de *brownfields*, *wastelands*, *derelict lands*, dentre outras, especialmente nos estudos anglo-saxões.

Mais recentemente, a partir do ensaio “*Terrain Vague*” de Ignasi de Solà-Morales, primeiramente publicado em 1995, o tema dos vazios urbanos se ampliou. Este autor propõe uma abordagem que considera esses espaços não apenas como lugares arruinados e marginais, mas também como espaços da possibilidade, alimentando a expectativa de novas configurações urbanas e ambientais.

Como objeto de intervenção, os vazios urbanos, em especial a partir dos anos 1980, ganharam destaque nas proposições para as áreas degradadas dos principais centros urbanos, na Europa e nos Estados Unidos. Assim, no universo contemporâneo do Planejamento e dos Projetos Urbanos, conformaram-se como espaços propícios às abordagens sobre a intervenção nas cidades associadas à sustentabilidade, à noção de cidade compacta, às *smart cities*, ao *urban shrinkage*, ao combate à cidade difusa/espraiada (SECCHI, 2009), ao desenvolvimento urbano, alimentando, no geral, intervenções sob o tema da *urban regeneration* ou do *property/land development* (KARADIMITRIOU, 2014), dentre outras concepções.

Para a compreensão dessas transformações urbanas no cenário internacional, foi fundamental o doutorado sanduíche realizado ao longo do ano de 2017 em Lisboa². Os resultados desta experiência se conformaram como importante referência que nos permitiu algumas aproximações pertinentes com a realidade brasileira. Portugal,

² Esta mobilidade foi viabilizada por bolsa do Programa *Erasmus Mundus*, projeto SMART² e por bolsa complementar Programa Fórmula de Bolsas de Mobilidade Internacional Santander Universidades – Edição 2016.

semelhante ao Brasil, tem enfrentado nas últimas décadas a questão dos vazios urbanos, tendo sido relevante para a tese a verificação de como isto tem acontecido. Há processos gerais na produção e na transformação dos vazios urbanos onde quer que eles surjam, como a obsolescência dos parques industriais e a reativação dos vazios com novos usos, como os comerciais e de entretenimento. No entanto, não comparamos as realidades brasileira e portuguesa, repletas de especificidades. Assim, o estudo em Lisboa serviu como referência de como ocorreram os processos em uma outra realidade, diferente da de Fortaleza, onde está o objeto da tese e onde procuramos demonstrar os processos.

Nas últimas décadas, as políticas territoriais em Portugal têm sido orientadas pelo Planejamento Estratégico e pela gestão e regulação urbanas e alimentadas pelas oportunidades de realização de Grandes Projetos Urbanos (GPU's) e megaeventos, como a Euro 2004³ ou, anteriormente, a Expo'98⁴ (PORTAS, 2003; PORTAS et al., 2003). Esta última, sediada em Lisboa, viabilizou a construção do Parque das Nações, sede do evento e nova centralidade urbana construída em antiga área de *brownfields*.

O paradigmático caso da Expo'98, dentre outras consequências, abriu o debate e sinalizou caminhos para a regeneração urbana de áreas degradadas na capital portuguesa. Neste contexto, suas antigas periferias industriais, abrigando numerosos vazios urbanos atraíram e têm atraído, progressivamente, projetos e empreendimentos, públicos e privados. Os casos que selecionamos, a Fábrica Braço de Prata (FBP) e a LX Factory (LXF), aprofundados no segundo capítulo, são testemunho dessas transformações.

No Brasil, o interesse pelos vazios urbanos é ainda mais recente se comparado ao contexto internacional. Há abordagens que buscam conceituar esses espaços, estabelecendo também, para os mesmos, critérios mais precisos de identificação e categorização, a referenciar ações práticas dentro do universo do planejamento das cidades brasileiras (SOUZA, 2014; VASQUES, 2009; BORDE, 2006). Além dos trabalhos com foco na contribuição teórico-metodológica, existem aqueles que tratam de estudos de casos, objetos de reurbanismos (requalificação, revitalização, regeneração etc.), que

³ Campeonato Europeu de Futebol organizado de quatro em quatro anos pela União das Federações Europeias de Futebol (UEFA).

⁴ Forma abreviada de Exposição Internacional de Lisboa de 1998 em comemoração aos 500 anos dos descobrimentos portugueses.

promoveram a transformação de áreas de vazios urbanos, notadamente industriais (VIEIRA, 2012; BARROS, 2011; CASTILHO; VARGAS, 2006).

Outro conjunto de estudos (BARBOSA, 2016; OLIVEIRA, 2014; MORAES, 2010; CASTRO, 2006) associa os vazios urbanos às ações de desenho urbano nas cidades brasileiras e, especialmente nos últimos anos, dentro do debate sobre as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs)⁵, instrumento disposto no Estatuto da Cidade (EC), Lei Nº 10.257 de 10 de julho 2001. Na cidade de São Paulo, por exemplo, destacamos o Plano Diretor Estratégico (PDE), Lei Nº 13.430 de 13 de setembro de 2002 e sua definição mais precisa e abrangente dos territórios para intervenção das OUCs, compreendendo, especialmente, antigas periferias industriais, abordadas sob a noção de orlas ferroviárias.

Em Fortaleza, capital do Estado do Ceará, Região Nordeste do Brasil, onde estão inseridos o recorte espacial e o objeto desta pesquisa, o tema dos vazios urbanos, tanto como interesse acadêmico como objeto de intervenção, ainda é pouco explorado. Apesar disso, nas duas últimas décadas, o poder público municipal produziu alguns importantes levantamentos, com a identificação de imóveis não edificados (FORTALEZA, 2013; FORTALEZA, 2016) e de vazios residenciais na área central (FORTALEZA, 2009). Anteriormente, o Plano Diretor Participativo (PDPFor) vigente, Lei Complementar Nº 062 de 2 de fevereiro de 2009, incluiu em seu texto os instrumentos do Estatuto da Cidade diretamente envolvidos com os vazios urbanos, especialmente o Parcelamento, Edificação ou Uso Compulsórios (PEUC), o IPTU Progressivo no Tempo e a Desapropriação com Pagamento em Títulos. Neste cenário, destacamos o descolamento do planejamento municipal da prática, ilustrado pela rara aplicação dos vários instrumentos urbanos disponíveis para o combate à retenção especulativa do solo urbano.

Atualmente, no âmbito das intervenções em áreas de vazios urbanos na capital cearense, têm se destacado as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) e a aplicação do zoneamento especial municipal, principalmente, as Zonas Especiais de Interesse Social 3 (ZEIS-3). Em ambos os casos, as iniciativas ainda são escassas, embora o discurso do

⁵ “§ 1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, como o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental”. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2001).

poder público municipal esteja alinhado com as primeiras. Estes instrumentos ainda não foram regulamentados, o que os fragiliza como promotores do desenvolvimento urbano e combatentes da retenção especulativa do solo, prejudicando especialmente a implementação das ZEIS, que envolvem a provisão de habitação social, necessidade prioritária no contexto de Fortaleza e do país.

Essas adversidades colocam em xeque o cumprimento da função social da cidade e da propriedade, definido na Constituição Federal (CF) de 1988 e regulamentado pelo EC. Em seu art. 2º, este estabelece as diretrizes associadas ao compromisso constitucional do Direito à Cidade, visando evitar: “[...] a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não-utilização”. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2001, p.34). Isto ratifica a forma como os vazios urbanos deveriam ser convertidos em benefício coletivo. Além da não utilização e da subutilização, os imóveis não edificados também compõem o quadro de vazios urbanos a ser combatido.

No sentido da operacionalização da função social da cidade e da propriedade há instrumentos urbanos, como a PEUC, a Transferência do Direito de Construir (TDC), a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) dentre outros. A implementação destes instrumentos encontra a necessidade da “[...] justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização”. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2001, p.34), repartidos entre o poder público e a iniciativa privada. Além disso, ressalta a necessidade em benefício da coletividade da “[...] recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos”. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2001, p.34), comumente por conta de obras financiadas pelo poder público.

No entanto, consideramos nesta pesquisa que a função social da cidade e da propriedade não se cumpre apenas com um novo uso. A transformação dos vazios urbanos deve considerar também outros aspectos fundamentais como a preservação patrimonial, ambiental e da paisagem urbana e o combate aos processos gentrificadores, à supervalorização do preço do solo urbano, à privatização do que deveria ser público, dentre outros.

Além disso, aqueles instrumentos, especialmente, as OUCs, têm sido questionados na forma e no conteúdo de como foram estruturados, mas, principalmente, pelos resultados de sua implementação. Ao invés da repartição do ônus da urbanização, têm

maximizado os lucros e vantagens dos empreendedores participantes, comprometendo as transformações ocorridas, do ponto de vista dos ganhos sociais (ALBUQUERQUE, 2015; CARDOSO, 2013; CASTRO, 2006; FIX, 2001).

Os vazios urbanos, portanto, estão no cerne dessa discussão. Invariavelmente, essas áreas consideráveis do território de muitas cidades, porém sem uso e/ou ocupação por longos períodos, estão a mercê de processos especulativos comuns ao mercado imobiliário. Isso acontece, especialmente, nas antigas periferias industriais que atualmente se configuram como áreas centrais, com boas e consolidadas infraestruturas além da relação privilegiada de proximidade aos grandes eixos viários e sistemas de transportes.

Os vazios urbanos nelas compreendidos são, em sua maioria, terrenos de grandes dimensões propícios a grandes empreendimentos como *shopping centers* e condomínios residenciais de múltiplas torres, afetados por valorização recente de metro quadrado nas antigas periferias industriais. Nesse cenário, o interesse privado somente no negócio imobiliário tem prevalecido, tendo o poder público se mostrado pouco comprometido com a regulamentação e a aplicação de políticas e instrumentos urbanos.

A área objeto da tese está situada e contextualizada em Fortaleza. A capital cearense experimentou, nas décadas finais do século XX, intenso crescimento urbano, tanto físico como populacional⁶. Do ponto de vista econômico, com maior intensidade a partir dos anos 1970, a desconcentração industrial, em nível estadual, e o processo de metropolização reconfiguraram os espaços produtivos de Fortaleza, com o fechamento ou deslocamento de plantas fabris a partir de suas periferias industriais, em especial, para o Distrito Industrial de Maracanaú, Região Metropolitana (AMORA, 2005; 1994; BERNAL, 2004). Começaram a surgir, neste contexto, os vazios urbanos industriais, mas também ferroviários e portuários, atividades intimamente associadas ao setor produtivo.

As antigas periferias industriais de Fortaleza, a oeste e a sul e áreas portuárias correlatas foram impactadas por esses processos. A antiga periferia industrial oeste,

⁶ Apesar da tendência recente de diminuição do incremento populacional (IPEA, 2002) o número de habitantes de Fortaleza está estimado em 2,6 milhões, sendo o 5º município mais populoso do país (IBGE, 2017). Em maior escala, a metrópole compreende 19 municípios e a influência de sua região econômica, terceira mais populosa do país, estende-se para além do Ceará, cobrindo os estados do Piauí, Maranhão e Rio Grande do Norte (IBGE, 2007).

configurada a partir da industrialização de fins do século XIX, ao longo dos eixos viários e ferroviários de transporte de cargas e de passageiros, foi o espaço de maior expressão na atividade industrial, enfrentando, por consequência, maior intensidade de obsolescência e esvaziamento de unidades produtivas e infraestruturas associadas ao setor industrial. Principalmente por essas razões foi escolhida como área de estudo da pesquisa.

A problematização exposta nos instigou a formular a seguinte questão central: admitindo-se que os vazios urbanos devam ser oportunidades para o cumprimento da função social da cidade e da propriedade e não meios para a retenção especulativa do solo urbano, mas considerando que em Fortaleza, assim como em diversas cidades brasileiras, o planejamento tem se descolado da prática, quais estratégias, ações, projetos e interesses estão presentes nos processos de produção e transformação recentes das áreas de vazios urbanos empreendido pelos diversos agentes, públicos e privados?

O objetivo geral da pesquisa foi contribuir para a discussão do papel dos vazios urbanos na produção e transformação da cidade contemporânea à luz do conflito entre a produção capitalista do espaço e o cumprimento da função social da cidade e da propriedade, previstos na Constituição Federal de 1988 e regulamentados pelo Estatuto da Cidade de 2001.

Os seguintes objetivos específicos definiram as reflexões, os procedimentos, as análises e os resultados presentes nos capítulos da tese:

- Compreender a formação, consolidação e obsolescência das periferias industriais à luz da produção capitalista do espaço, destacando os mais relevantes eventos, processos e fenômenos.
- Definir categorias e classificações para os vazios urbanos e para as formas de intervenção nesses espaços – desde discursos e ideários a instrumentos para sua viabilização, como planos e projetos, evidenciando suas diferentes especificidades.
- Analisar propostas/intervenções recentes para algumas áreas de formação de vazios urbanos em Lisboa que encerrem processos análogos aos que serão pesquisados para Fortaleza.

- Elaborar uma aproximação histórica do processo de surgimento e de consolidação das periferias industriais em Fortaleza, destacando a conformação de suas orlas rodoferroviárias e sua relação com as áreas portuárias.
- Investigar os processos de desconcentração industrial e obsolescência da periferia industrial oeste de Fortaleza, identificando e caracterizando os vazios urbanos resultantes desses processos.
- Caracterizar, para o período de 2000 a 2018, os padrões de intervenção do poder público e dos setores privados (imobiliários, especialmente) para a área objeto de estudo, quando esta desperta interesse, por um lado, para a implementação de políticas públicas urbanas e, por outro, como espaço recente de valorização imobiliária.
- Analisar os conflitos entre os aspectos conceituais e de legislação do tema da função social da cidade e da propriedade e a produção capitalista do espaço que incide suas dinâmicas nas áreas de vazios urbanos em transformação.

Os quatro últimos objetivos abordam o recorte espacial proposto. A sequência para a consecução desses objetivos compreendeu duas etapas: I) a identificação das periferias industriais de Fortaleza e II) a seleção de uma destas para aprofundamento do estudo com a identificação/caracterização de seus vazios urbanos para o teste final da hipótese.

O recorte temporal desta pesquisa abrange o período de 2000 a 2018, justificado em função da instituição do EC, em 2001, e do início da revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), Lei Nº 7061 de 16 de janeiro de 1992, culminando com a aprovação, em 2009, do Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDPFor) que incorporou os preceitos do EC. Dessa forma, à dinâmica dos processos intensificados no período, como a verticalização e a valorização imobiliária da área em estudo - a antiga periferia industrial oeste de Fortaleza - se juntaram os instrumentos urbanísticos previstos em lei, embora raramente regulamentados ou aplicados. Apesar do recorte temporal recente, incorporamos à nossa análise períodos anteriores, por exemplo, o final do século XIX, para contextualizar a formação das periferias industriais, ou as décadas finais do século XX, para entender a formação dos vazios urbanos.

O objeto da tese se insere neste contexto, pois foi nesse período que se intensificaram os processos de produção e, principalmente, de transformação públicos, privados ou em parceria dos vazios urbanos daquela antiga periferia industrial. Entendemos como processos fenômenos, ações, estratégias, políticas, projetos atuantes na transformação dos vazios urbanos que pressupõem a ação dos diversos agentes urbanos.

A hipótese central da pesquisa estabeleceu como premissa que o processo de produção e transformação recentes dos vazios urbanos na cidade contemporânea – seja através da atuação do poder público ou do mercado imobiliário – foi resultado, em essência, da dinâmica da produção capitalista do espaço o que, invariavelmente, conflitou com o cumprimento da função social da cidade e da propriedade, podendo inviabilizá-lo. Nesse sentido, as estratégias, as ações, os projetos e os demais interesses envolvidos nessa transformação representaram uma visão de cidade essencialmente vinculada ao interesse privado, comprometendo os resultados que emergiram desse processo.

A comprovação da hipótese teve como propósito defender a seguinte tese: a produção e a transformação recentes dos vazios urbanos na cidade contemporânea, tendo como fundamentação o exemplo de Fortaleza, principalmente no período de 2000 a 2018, foi mediada pela produção capitalista do espaço, priorizando os interesses de mercado em detrimento do cumprimento da função social da cidade e da propriedade. Nesse cenário, quando esta última não foi inviabilizada, assumiu papel secundário, realizando-se apenas parcialmente.

A metodologia para a consecução dos objetivos da pesquisa e comprovação da tese envolveu, essencialmente, procedimentos exploratórios e descritivos que, por sua vez, foram divididos em dois grupos de atividades principais (Figura 0.1).



Figura 0.1 – Esquema sintético da metodologia desenvolvida na tese.
Fonte: Elaborada pelo autor.

A Revisão de Literatura foi respaldada pela identificação e leitura crítica de artigos científicos, teses e dissertações e de alguns trabalhos clássicos. Com relação às referências teóricas, o marco foi David Harvey e o conceito de produção capitalista do espaço⁷. Outros autores “dialogaram” com Harvey, como Eric Hobsbawn do campo da historiografia do capitalismo, e Guido Zucconi e Bernardo Secchi, da historiografia urbana e do urbanismo.

Estes autores abordam um recorte temporal semelhante, onde desenvolvem a temática concernente ao desenvolvimento da acumulação capitalista e da expansão urbana, a partir da segunda metade do século XIX. Além disso, a análise situada neste século se relaciona com o comportamento destes cenários, urbano e econômico, ao longo da primeira metade do século XX. Neste contexto, está inserida uma das noções principais abordadas na pesquisa – a de periferia industrial – sendo explicadas sua formação (século XIX) e consolidação (século XX).

Como forma de iluminar a noção de vazio urbano desenvolvemos reflexões sobre a cidade e o urbanismo contemporâneos, especialmente, a partir de Ascher (2010), Bourdin (2011) e Mongin (2014). De David Harvey, neste contexto, nos apoiamos em suas análises da relação entre a produção capitalista do espaço e a urbanização de fins do século XX.

Dialogaram com essas referências aquelas relativas à definição/caracterização, aos impactos na forma urbana e na urbanização e ao desenvolvimento histórico das noções de vazio urbano e periferia industrial. Destacamos Solà-Morales (2002) com a instigante noção de *terrain vague* além da recente contribuição, de inspiração no autor, em Barron; Mariani (2014). Da produção da temática no Brasil destacamos, para os vazios urbanos, Borde (2006), e para a definição de periferias industriais Martins (2012).

Os aportes teórico-metodológicos a partir da revisão de literatura, em seguida, fundamentaram os procedimentos de abordagem na pesquisa empírica. Esta adotou

⁷ Apesar de nossa análise estar centrada em Harvey, nosso marco teórico, é pertinente destacar os estudos da Economia Urbana, pautados pelo entendimento da relação entre as localizações das atividades humanas e econômicas e os usos do solo no espaço urbano. Neste campo científico, destacam-se autores como William Alonso (1933-1999), estudioso da formação da renda fundiária e sua relação com o espaço urbano, influenciado pelos trabalhos mais antigos de Johann Heinrich von Thünen (1783-1850) e sua teoria da localização.

metodologia semelhante para as análises de Lisboa e de Fortaleza, porém com maior aprofundamento com relação à última, área objeto desta tese.

Para a abordagem das periferias industriais e apoiados em Martins (2012) estabelecemos: I) a segunda metade do século XIX como momento de formação; II) a primeira metade do século XX como momento de consolidação; e III) as décadas finais do século XX e a influência da obsolescência e da desconcentração industrial e formação dos vazios urbanos.

Identificadas as periferias industriais em Lisboa e Fortaleza, selecionamos as de maior expressividade e representatividade na industrialização/urbanização nestas cidades: a oeste e a leste, na capital portuguesa; e a zona oeste de Fortaleza⁸. Em seguida, no contexto dessas áreas, definimos exemplos de vazios urbanos que expressassem processos e agentes envolvidos em sua produção e transformação, nosso objeto. Assim, para Lisboa, definimos dois casos: a FBP, a leste e a LXF, a oeste. Para Fortaleza, identificamos 24 vazios urbanos em sua zona oeste.

Para tanto, no sentido de uma necessária classificação prévia desses vazios urbanos, nos fundamentamos no projeto NoVOID, para a realidade portuguesa, e em Borde (2006), estudo que aborda a realidade brasileira, tendo como recorte o Rio de Janeiro. Ambos os estudos se apresentam como esforços amplos de reflexão conceitual e metodológica na produção bibliográfica recente.

Após a definição das classificações/categorias de análise para os vazios urbanos, procedemos, nos capítulos resultados da pesquisa empírica, à caracterização das áreas onde está o objeto da tese a partir da coleta, análise e síntese dos dados primários e secundários. No caso dos dados primários realizamos, essencialmente, levantamento de campo (mapeamento e fotografias) e entrevistas com alguns agentes-chave no processo de produção e transformação dos vazios urbanos, dos setores públicos (Prefeitura) e privados (setor imobiliário), mais diretamente ligados a esse processo. Eventualmente, outros agentes importantes foram consultados, como pesquisadores alinhados com a temática.

⁸ Este recorte espacial é compreendido por 18 bairros, que representam a expansão histórica a oeste da cidade, a partir de sua área central. Utilizamos a unidade territorial do bairro, pois abrange com maior segurança a orla rodoferroviária que conformou a periferia industrial oeste, ao longo da qual se implantaram as indústrias que, posteriormente, foram fechando, se esvaziando, se arruinando e, por fim, foram transformadas.

Para o levantamento/identificação dos 24 vazios urbanos em Fortaleza, mais extenso e complexo do que aquele em Lisboa, recorreremos ao uso de fichas (Apêndice A) que, principalmente, apontaram tanto as categorias principais de vazios urbanos – industriais, ferroviários ou logísticos – como a existência (ou não) e a iminência de transformação. Outros dados como a situação físico-jurídica, a propriedade, localização etc. também foram coletados⁹.

No caso dos dados secundários recorreremos aos bancos de dados públicos e/ou privados e órgãos relacionados com nossa temática. Assim, as consultas consideraram, especialmente, bibliotecas e órgãos públicos e /ou privados, como universidades, prefeituras e instituições associadas, escritórios de arquitetura e empresas do ramo imobiliário.

O desenvolvimento da tese foi estruturado em quatro capítulos.

No primeiro capítulo, apresentamos o enquadramento teórico que fundamentou o desenvolvimento da tese. Inicialmente, a partir de Harvey (2013; 2005a), abordamos a relação entre a acumulação capitalista e a urbanização mediada pela produção capitalista do espaço. Especificamente, buscamos compreender como o investimento em capital fixo e em bens de consumo, fundamentais para a continuidade da acumulação capitalista, contribui para a formação do ambiente urbano construído.

Em seguida, associadas ao contexto da produção capitalista do espaço, abordamos as noções de periferia industrial e de vazio urbano. Compreendem nosso fio condutor de uma reflexão situada no contexto do que a historiografia urbana e do capitalismo tratam como cidade industrial (séculos XIX e XX) e cidade pós-industrial (décadas finais do século XX).

As periferias industriais foram resultado direto da expansão urbana provocada pelo desenvolvimento da industrialização em fins do século XIX. Situadas nas franjas dos centros urbanos dos países do capitalismo central e periférico, representavam o ambiente construído sob o capital, na forma das plantas fabris, armazéns, estruturas ferroviárias e portuárias e uma série de equipamentos urbanos como cemitérios, asilos e matadouros, não mais admitidos nas áreas centrais, em vias de aburguesamento e modernização.

⁹ A metodologia adotada para o levantamento/identificação do universo de 24 vazios urbanos na área objeto em Fortaleza está detalhado no quarto capítulo em seu item 4.2.

Na primeira metade do século XX, estes espaços se consolidaram, do ponto de vista do desenvolvimento de seus tecidos urbanos, rarefeitos no século anterior, mas também com a incorporação de novos edifícios industriais e infraestruturas correlatas, maiores, mais complexos e de maior capacidade tecnológica. No entanto, com a crise do capitalismo a partir dos anos 1970, com os processos de desindustrialização e obsolescência tecnológica aconteceu a formação dos vazios urbanos. A partir daí, tanto no campo teórico como na prática, situamos a temática dos vazios urbanos associada a um panorama de conceitos, categorias, ideários, estratégias, modalidades e instrumentos atuantes na transformação destes espaços.

O segundo capítulo, resultado do doutorado sanduíche na cidade de Lisboa, se configurou como um primeiro teste empírico do enquadramento teórico-metodológico do primeiro capítulo. Para a capital portuguesa, analisamos o *modus operandi* da produção capitalista do espaço, a partir de fins do século XIX, na configuração de periferias industriais e na posterior produção e transformação dos vazios urbanos nestes espaços, fenômenos das décadas finais do século XX.

Como resultado desses processos foram conformadas a oeste (Alcântara) e a leste (Beato e Marvila, principalmente) do núcleo original da cidade duas periferias industriais, pontuadas por fábricas, pelo porto e pela ferrovia, por vilas operárias e assentamentos precários. Além da reflexão sobre as razões para a configuração desses espaços e para a formação dos vazios urbanos, esta mais recente, selecionamos como casos dois antigos espaços fabris - a LX Factory e a Fábrica Braço de Prata - reinventados recentemente a partir de novos usos, de cultura e entretenimento. Essas áreas, presentes na frente ribeirinha de Lisboa, estão contempladas nas estratégias do planejamento municipal, mas também são visadas por projetos da iniciativa privada o que nos colocou, oportunamente, diante das formas de atuação de agentes públicos e privados.

Os dois últimos capítulos, relativos ao segundo e último teste empírico, abordam Fortaleza, onde estão o recorte e o objeto da tese. As constatações do segundo capítulo, para Lisboa, foram fundamentais para iluminar a reflexão principal da tese, na capital cearense.

No terceiro capítulo, destacamos os condicionantes para a formação de periferias industriais, também no contexto da produção capitalista do espaço, acontecimentos

e/ou fenômenos ocorridos ainda na segunda metade do século XIX como a infraestruturação que viabilizou a atividade industrial em Fortaleza, em especial, a construção da ferrovia, atraindo como consequência, grandes contingentes populacionais. Em seguida, descrevemos o processo de consolidação das periferias industriais, ao longo dos três primeiros quartéis do século XX, período de apogeu da atividade industrial, crescimento populacional e formação de bairros proletários, conjugando assentamentos informais, loteamentos formais e vilas operárias. Por último, identificamos os processos de desconcentração industrial e metropolização, incidentes em Fortaleza a partir da segunda metade do século XX, como principais contribuintes para os esvaziamento das periferias industriais, além da obsolescência das atividades fabris, ferroviárias e portuárias.

No quarto capítulo procedemos à identificação e caracterização de um universo de 24 vazios urbanos inseridos em alguns bairros da antiga periferia industrial oeste, a mais importante, historicamente, do ponto de vista da produção industrial em Fortaleza. Em seguida, após a análise e as conclusões sobre os vazios urbanos identificados, selecionamos quatro destes como forma de aprofundamento dos processos de transformação pelos quais passaram estes espaços, além da abordagem dos diferentes interesses de agentes públicos e privados envolvidos nestes processos.

Percebemos que os vazios urbanos da área – em sua maioria, grandes glebas ociosas oriundas da desativação de antigas fábricas – após considerável período de exposição à retenção especulativa, têm recebido recentemente empreendimentos, habitacionais e comerciais, notadamente. Aqueles de origem privada, como condomínios de torres e *shopping centers*, têm contribuído para a verticalização e valorização do solo na área, fenômeno recente que é impulsionado, especialmente, pela localização próxima à área central e pela presença de sistema viário e de transportes com boa capacidade e de alcance metropolitano.

Por outro lado, de origem pública, observamos a construção nas últimas décadas de conjuntos habitacionais, por parte da Prefeitura, em áreas que a gestão municipal, no âmbito do PDPFor, definiu como ZEIS 3, ou seja, “ZEIS de vazio”, também no lugar de antigas fábricas demolidas. Entretanto, a transformação dos vazios urbanos de promoção privada tem superado aquelas de origem pública.

Este último capítulo consolidou o teste da hipótese, comprovando a tese que fundamentou e orientou o argumento da pesquisa. Para tanto, a reflexão final problematizou a relação conflituosa entre o cumprimento da função social da cidade e da propriedade e a recorrente associação da transformação dos vazios urbanos às novas fronteiras dos negócios imobiliários.

CAPÍTULO 1



Foto da página anterior: Canal de Saint-Martin, Paris, s/d. Fonte: CPARAMA.

1 OS VAZIOS URBANOS NO CONTEXTO DA PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO

O vazio não é fato novo no contexto dos assentamentos humanos. As diversas civilizações e suas cidades, ao longo da História, em parte floresceram das ruínas de outras, já passadas. Sejam totalmente demolidas ou sejam reaproveitadas e/ou refuncionalizadas, essas estruturas vão sendo, ao longo do tempo, incorporadas na complexidade dos diferentes tecidos urbanos de diferentes povos e sociedades.

São muitos e conhecidos os exemplos. Na Idade Média, a configuração de numerosas cidades europeias foi motivada pelas diferentes maneiras de como as ruínas do Império Romano foram desaparecendo ou como foram sendo refuncionalizadas. São os casos de cidades como *Arles* na França ou *Split* na Croácia (Figuras 1.1 e 1.2), que foram conformadas, respectivamente, a partir das ruínas de um anfiteatro e do palácio do imperador Diocleciano.



Figura 1.1 – Teatro de *Arles*, França. Na Idade Média, correspondia à própria cidade.
Fonte: *Wikipedia*. Disponível em: <
<https://readtiger.com/img/wkp/en/ArlesGuibert.JPG>>. Acesso em: ago. 2017.



Figura 1.2 – Vista parcial da cidade de *Split*, Croácia, e a forma urbana retangular do Palácio de Diocleciano (centro da imagem).
Fonte: *Best of Croatia*. Disponível em: <
http://bestofcroatia.eu/upload_data/site_photos/178778078106832573417180595_050105143.jpg>. Acesso em: ago. 2017.

Embora considerando o contexto desse longo percurso histórico, nosso interesse é mais recente. A reflexão proposta na tese foi situada na contemporaneidade quando o que hoje chamamos de vazios urbanos são fenômenos que nos remetem às décadas finais do século XX e início do século XXI. Foi nesse momento que os vazios urbanos,

como problema, começaram a despertar crescente interesse no meio acadêmico, na prática do projeto e do planejamento urbanos e nas ações de origens governamental e privada.

Isto significou que os vazios urbanos surgiram como processo espacial marcante, hoje de grande interesse nos mais variados campos de estudo como o urbanismo, a sociologia, a fotografia, o cinema dentre tantos outros. Grande parte desse alargado interesse recente reside na dupla natureza que esses espaços possuem o que foi colocado de forma provocadora com grande repercussão no já clássico texto *Terrain Vague* de I. de Solà-Morales de 1995. Para este autor, os vazios urbanos afiguram-se tanto como ruína como expectativa, vestígios de um anterior desenvolvimentismo e drama da obsolescência de partes dos tecidos urbanos e tudo que isso representa para o conjunto da sociedade, mas, ao mesmo tempo, como matéria-prima de novas configurações espaciais e econômicas.

Em um plano estrutural, ocorreu a reestruturação produtiva e consequente reestruturação urbana, a partir dos anos 1970, com seus impactos na urbanização que alteraram profundamente a dinâmica do modo capitalista de produção e a forma como este cria e recria o espaço urbano. Aquele fim de século XX foi resultado e ao mesmo tempo ameaçou o longo e decisivo processo de desenvolvimento do modo capitalista de produção e de sua consequente expansão geográfica, consolidados durante a segunda metade do século XIX. Ocorreu em fins do século XX, portanto, mais um momento de crise e da consequente necessidade de reconfiguração, expressões reais das contradições internas ao modo capitalista de produção, como elaborado por Karl Marx em suas obras, em especial, nos *Grundrisse* (de 1858, publicado em 1941) e n' *O Capital* (primeiro volume de 1867).

A reflexão acima esboçada foi aprofundada com a problematização das questões principais envolvendo os vazios urbanos – formação, obsolescência e transformação - no contexto da produção capitalista do espaço. Para tanto, nos apoiamos na reelaboração teórica parcial da obra de Karl Marx, empreendida na maior parte da obra de David Harvey, nosso marco teórico, visando o entendimento do papel da urbanização na acumulação capitalista.

Os esforços de elaboração teórico-metodológicos de Harvey sobre a obra de Marx envolvem uma dialética constante entre teoria e história. Em sua obra, Harvey,

especialmente em sua análise da Paris de Haussmann, da segunda metade do século XIX e da Baltimore de fins do século XX, aprimorou o entendimento da produção capitalista do espaço nesses específicos momentos. É a construção da geografia histórica do capital, como definido por Harvey em alguns de seus trabalhos.

Nesse sentido, iniciamos o argumento da tese nesse primeiro capítulo com a definição da produção capitalista do espaço, ou seja, dos processos que envolvem a materialização de uma paisagem, de um ambiente construído, produzido à semelhança das necessidades e pré-requisitos da acumulação capitalista. Nesse contexto, alguns conceitos/procedimentos existentes na dinâmica da acumulação capitalista, como “capital fixo”, “bens de consumo”, “renda fundiária”, “crédito bancário” dentre outros foram fundamentais para o entendimento de como a acumulação capitalista e, inevitavelmente, suas contradições, interferem, se materializam ou se apropriam da urbanização.

Em seguida, com o intuito de trazer aquelas questões teóricas para o solo firme da História, nos voltamos para o momento decisivo de conformação da cidade industrial: a segunda metade do século XIX. Oportunamente, dialogamos com outros autores para além de Harvey. Hobsbawn (1996) definiu precisamente como “Era do Capital” o período que vai dos anos de 1850 a 1870, quando os principais núcleos urbanos europeus e norte-americanos, como Paris, Londres e Nova York se destacaram no contexto do desenvolvimento econômico mundial sob o modo de produção capitalista - como lideranças político-econômicas na geografia histórica do capital. Zucconi (2009) buscou uma definição para a “cidade do século XIX”, apoiado em alguns fenômenos de destaque como as reconfigurações urbanas das cidades europeias a partir, por exemplo, da obsolescência e posterior derrubada das muralhas e do impacto dos novos desenvolvimentos tecnológicos, como a introdução da ferrovia.

Foi o momento da formação das primeiras áreas urbanas com a predominância da atividade industrial. Estes espaços eram comumente periféricos e diversificados - nos usos do solo, na estrutura urbana etc. - se comparados com as áreas centrais, mais antigas, a partir das quais se originaram. Tratamos esses espaços, essas primeiras periferias sob a noção de “periferias industriais” (MARTINS, 2012). Foi nesses espaços, formados e consolidados em fins do século XIX e ao longo da primeira metade do século

XX, que uma parcela significativa de área urbana se converteu em vazios urbanos em fins do século XX.

Naquele fim de século XIX, o que então era vazio, alimentou a expansão urbana que continuou a acontecer ao longo do século XX, em especial, em sua primeira metade. No contexto europeu, esses espaços vazios, muitas vezes, estavam entre a cidade antiga e as muralhas que foram sendo derrubadas. Nas cidades norte-americanas onde as muralhas não exerceram influência de destaque na forma urbana, os vazios eram representados pelas áreas periféricas rurais, desocupadas e/ou sem uso que vão ser fundamentais no processo de expansão urbana (Figuras 1.3 e 1.4).

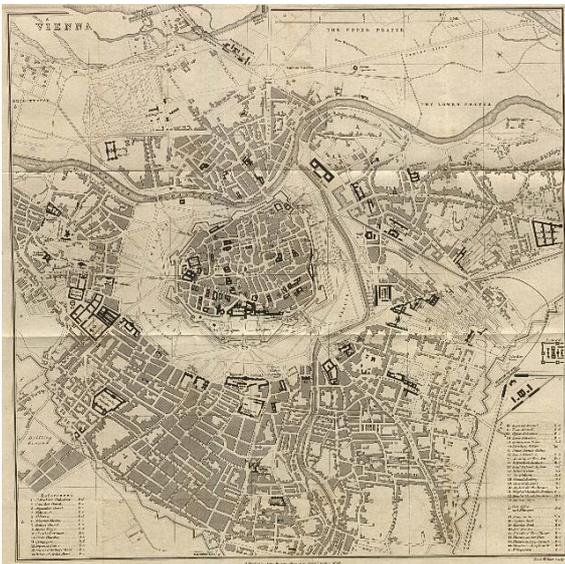


Figura 1.3 – Plano de Viena, Áustria, de 1858: o vazio do *glacis* de sua muralha mais antiga (centro da imagem) e os novos assentamentos extramuros.

Fonte: *University of Texas Libraries*. Disponível em: <
http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/viena_1858.jpg>. Acesso em: ago. 2017.



Figura 1.4 – Detalhe (Manhattan) do *grid* do *Commissioner's Plan* de 1811 para Nova York. Fonte: *untapped cities*. Disponível em: <
<https://untappedcities-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2014/06/Commissioners-Grid-1811.jpg>>. Acesso em: ago. 2017.

Entretanto, essa expansão urbana oitocentista foi expressão, em grande parte, da consolidação da produção capitalista do espaço que, aí, imprimiu os condicionantes gerais para a viabilização da acumulação capitalista. Assim, vimos surgir, dentre outros fenômenos importantes, tanto um mercado de terras como um mercado imobiliário com a intensificação da urbanização, muito impulsionada pela construção civil, como também por um sistema de crédito bancário importante no financiamento dessas expansões urbanas. A Paris haussmanniana é exemplo elucidativo e foi abordada neste capítulo.

Em continuidade com nossa análise, destacamos alguns desdobramentos importantes dessas expansões do século XIX no século XX, período de urbanização ainda mais acelerada e de um expressivo desenvolvimento da acumulação capitalista, especialmente nas três décadas pós-1945¹. Nesse momento, as periferias industriais se consolidaram, a partir de uma maior coesão de seus tecidos urbanos, com o surgimento, por exemplo, de grandes conjuntos industriais, bem mais complexos que as plantas fabris do século XIX, que empregaram grandes contingentes de trabalhadores, materializando, assim, bairros proletários, elementos constituintes da paisagem urbana das grandes metrópoles do século XX.

Entretanto, dada a crise do modo de produção capitalista iniciada nos anos 1970, esse desenvolvimento e expansionismo, tanto econômico como urbano se viu interrompido. Nesse cenário, os vazios urbanos surgiram em grande quantidade e com grande impacto na economia, na sociedade e na paisagem urbana, na forma de parques industriais inteiros desativados, áreas portuárias obsoletas e bairros residenciais proletários esvaziados. As antigas periferias industriais ilustraram claramente esse processo, anunciando a dúvida sobre o futuro desses espaços nas cidades ocidentais.

No contexto da produção capitalista do espaço, a partir dos estudos de Harvey, os vazios urbanos, sua formação a partir da obsolescência das infraestruturas necessárias à produção capitalista, são entendidos como fenômenos vinculados à forma como a acumulação capitalista se materializa, criando um ambiente construído. Dos conceitos acima apontados, atribuímos maior importância ao “capital fixo” e aos “bens de consumo”, ou seja, o investimento necessário à acumulação capitalista na forma de maquinário (meios de produção) e (infra)estruturas físicas e sociais – como fábricas, meios de transporte, portos, escolas, habitação social etc. – que explicam a paisagem urbana produzida à semelhança do capital, inclusive materializando suas próprias contradições.

Algumas dessas contradições são particularmente visíveis quando essas estruturas, tão importantes durante um determinado tempo de produção e circulação de capital, já não servem mais à continuidade da acumulação capitalista, conformando-se

¹ Superados os efeitos catastróficos das duas grandes guerras e do *crack* de 1929 no entre guerras, a acumulação capitalista experimentou, novamente – a segunda metade do século XIX já havia sido de grande expansão econômica – período de grande desenvolvimento pós-1945, marcado pela política econômica do *Welfare State* e do Acordo de *Bretton Woods*.

até como entraves a ela. Isso gera um ambiente construído obsoleto e que, dado o seu desuso, se conforma, na maioria das vezes, nos diferentes tipos de vazios urbanos que abordamos na tese.

Por fim, principalmente a partir dos anos 1980, esse imenso conjunto de vazios urbanos despertou o interesse acadêmico, o que esteve associado às primeiras estratégias de transformação desses espaços, encarados como um dos mais pertinentes problemas urbanos das últimas décadas. Dessa forma, encerramos nossa reflexão com a identificação de como estratégias, discursos e a aplicação de ideias pretenderam intervir ou foram preenchendo, na prática, esses vazios urbanos.

Abordamos os ideários contidos nos planos e projetos urbanos que, a partir dos anos 1980, principalmente, se configuraram como novas tipologias de intervenção no espaço urbano, focadas, por exemplo, no uso sustentável das cidades. Nesse cenário de fim de século XX e início do século XXI os vazios urbanos desempenharam papel destacado, pois, muitas das vezes, estão em áreas com infraestruturas consolidadas, propícias à intensificação dos usos do solo urbano.

1.1 A PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO: ASPECTOS DE SUAS IMPLICAÇÕES NA URBANIZAÇÃO

1.1.1 O ambiente construído do capital fixo e dos bens de consumo

A acumulação capitalista envolve processos complexos que passam pela produção, circulação/distribuição e pelo consumo das mercadorias, sendo realizada ao final a essencial mais-valia, o excedente. Nesse cenário, que estabelece essencialmente uma dialética entre capital e trabalho e, portanto, une operações econômicas à nuances políticas e sociais, outra dimensão está fortemente associada: a produção de espaço.

A urbanização sob o capitalismo se materializa na forma de um ambiente construído, de uma paisagem de infraestruturas físicas e sociais que se apresentam, por sua vez, como pré-requisitos essenciais à continuidade da acumulação capitalista. Essa reciprocidade representa um desenvolvimento geográfico sob o capitalismo onde essas configurações espaciais assumem uma forma “à sua imagem e semelhança” (HARVEY, 2013). O entendimento de alguns aspectos da dinâmica da acumulação capitalista nos ajuda a interpretar processos conformadores da urbanização sob o capitalismo.

A continuidade da acumulação depende de processos constantes de (re)investimento de capitais e de (re)invenção de estratégias, em uma escala geograficamente expansível e articulada na forma de um mercado mundial. Para tanto, como nos afirma Harvey (2005a, p.42-43):

[...] o progresso da acumulação capitalista depende e pressupõe:

- 1) A existência de um excedente de mão-de-obra, isto é, um exército de reserva industrial, que pode alimentar a expansão da produção. Portanto, devem existir mecanismos para o aumento da oferta de força de trabalho, mediante por exemplo, o estímulo ao crescimento populacional, a geração de correntes migratórias, a atração de ‘elementos latentes’ – força de trabalho empregada em situações não-capitalistas; mulheres, crianças etc. – para o trabalho, ou a criação de desemprego pelo uso de inovações que poupam o trabalho.
- 2) A existência no mercado de quantidades necessárias [ou oportunidades de obtenção] de meios de produção – máquinas, matérias-primas, infraestrutura física e assim por diante -, que possibilitam a expansão da produção conforme o capital seja reinvestido.
- 3) A existência de mercado para absorver as quantidades crescentes de mercadorias produzidas. Se não puderem ser encontradas necessidades para os bens, ou se não existir demanda efetiva [a

necessidade retraída pela incapacidade de pagamento], então desaparecerão as condições para a acumulação capitalista.

Todas essas pré-condições necessitam, para sua realização, de uma vinculação com o espaço, o que acabará definindo a específica urbanização sob o capitalismo. Como essa dinâmica é repleta de contradições que se materializam mais claramente na forma de crises periódicas, o espaço ao final produzido, físico e social, também será impactado por essas mesmas contradições.

Ao nos aprofundarmos em cada uma das três pré-condições acima estabelecidas, encontramos uma série de conceitos/instrumentos/estratégias que detalham esses processos como as questões que envolvem a apropriação de renda, os fatores de localização, a formação de um mercado imobiliário, o crédito, o sistema bancário, o capital financeiro, as taxas de lucro e de investimento, além dos conceitos de capital fixo e de bens de consumo (HARVEY, 2013), sendo para esses dois últimos que voltamos a maior parte de nossa reflexão.

Faz-se fundamental para o desenvolvimento da acumulação capitalista o investimento, de preferência produtivo (HARVEY, 1989), que assume a forma de capital fixo, ou seja, o investimento em meios de produção representados, por exemplo, pelo maquinário e por estruturas como fábricas, infraestruturas de comunicação e transporte como ferrovias, rodovias e portos. Essas estruturas atuam na produção e circulação das mercadorias e as condições para a realização da mais-valia ficam essencialmente condicionadas a esse processo. Harvey (2013, p.282. Grifo do autor) explica-o assim:

Quando os vários instrumentos de trabalho são produzidos como mercadorias, trocados como mercadorias, produtivamente consumidos dentro de um processo de trabalho consagrado à produção de mais-valia e, no fim de sua vida útil, substituídos por novas mercadorias, eles se tornam, no léxico de Marx, *capital fixo*.

Apesar do termo utilizado ser “capital fixo”, na verdade, o emprego do maquinário e das infraestruturas físicas na produção e circulação das mercadorias faz com que o capital circule, porém de forma lenta. Essa forma está condicionada à vida útil desses meios de produção, sendo o valor contido nestes, passado integralmente para as mercadorias apenas quando esses meios de produção se tornam obsoletos.

[...] como o capital é definido como ‘valor em movimento’, em consequência disso o capital fixo deve também ser assim encarado. O capital fixo não é uma coisa, mas um processo de circulação do capital

através do uso de objetos materiais como as máquinas. (HARVEY, 2013, p.282).

Nesse universo de mobilidade do capital também há outro conceito, o de “capital circulante” – matérias-primas e força de trabalho, por exemplo - que é, porém, diferente do de capital fixo. Uma diferença entre capital fixo e capital circulante reside no fato de o primeiro depender do próprio tempo de existência útil, implicando, por exemplo em quando uma máquina se desgastou ela transmitiu em definitivo seu valor para o produto final e não voltará mais ao processo de produção-consumo.

Outra diferença é quanto ao tempo de giro que no caso do capital fixo atravessa vários períodos, dependendo, porém, da capacidade de produção de um determinado maquinário usado como capital fixo. “Quanto mais o capital circula na forma fixa, mais o sistema de produção e consumo fica fechado em atividades específicas adequadas para a realização do capital fixo”. (HARVEY, 2013, p. 300). A dicotomia capital fixo-capital circulante entra na explicação das contradições, das barreiras que vão aparecendo no processo de produção-distribuição-circulação, implicando, inclusive, na produção e reconfiguração das estruturas espaciais que, como já salientamos, estão relacionadas a esses processos da acumulação capitalista.

Nesse cenário da mobilidade do capital também exerce papel de destaque, não sem um forte conteúdo contraditório, a mudança tecnológica. “Revoluções eternas na tecnologia podem significar a desvalorização do capital fixo em uma escala extensiva”. (HARVEY, 2013, p. 301). Nesse ponto, os capitalistas se defrontam com a necessidade da racionalização da taxa de mudança tecnológica, podendo utilizar da obsolescência programada que, por sua vez “só é possível se a velocidade da mudança tecnológica for contida”. (HARVEY, 2013, p. 301). Em suma, dadas essas contradições, o fato de superar as barreiras para acumulação ou desenvolver a produção através do aprimoramento tecnológico de maquinário e instalações (fabris, portuárias), atua como necessidade e ao mesmo tempo, como impedimento.

A necessidade da formação de um conjunto de infraestruturas nem é exclusiva do modo de produção capitalista nem, à primeira vista, parece se apresentar como um problema. Entretanto, essas infraestruturas, ou seja, o ambiente construído criado sob o capitalismo, além de serem reflexos dos pré-requisitos da acumulação, vão ser impactados pela natureza contraditória do próprio modo de produção capitalista. “No

capitalismo, o crescimento econômico é, como Marx o nomeia usualmente, um processo de contradições internas, que, frequentemente, irrompe sob a forma de crises". (HARVEY, 2005a, p.42).

Nesse sentido, quando a acumulação capitalista encontra obstáculos à sua continuidade, uma crise se estabelece e isso será fundamental para o entendimento de como, em seguida, a produção capitalista buscará a retomada do crescimento, não sem profundas transformações sociais e urbanas associadas ao espaço. "Isso significa que as crises são endêmicas ao processo capitalista de acumulação". (HARVEY, 2005a, p.43). A observação de algumas dessas contradições e sua implicação na urbanização sob o capital estão presentes naquelas infraestruturas do tipo capital fixo.

Essas infraestruturas criadas – maquinário, edificações, sistemas de transportes e comunicações - realizam valor nas mercadorias produzidas à medida que são utilizadas para tanto, processo que toma um logo tempo relacionado à vida útil dessas estruturas/equipamentos. Nesse processo, ainda se corre mais um risco que é a possibilidade de, através da inovação tecnológica, essas estruturas se tornarem obsoletas antes do fim de sua vida útil.

Feita a importante distinção entre os capitais fixo e circulante, continuamos nossa análise mais detalhada no primeiro, pois envolve mais diretamente a configurações espaciais. Harvey (2013) divide o conjunto das estruturas que são resultantes do capital fixo em: I) capital fixo de larga escala e grande durabilidade; e II) capital fixo do tipo "autônomo".

No primeiro caso encontram-se as infraestruturas de comunicação e transportes as quais, ao mesmo tempo em que agem como meios de produção, são as responsáveis pela circulação das mercadorias, das pessoas e de informações através dos diversos mercados, operação essencial para a realização da mais-valia. Daí considerá-las como estruturas de grande escala (nacionais, intercontinentais) e de grande durabilidade, que necessitam de investimentos vultosos, muitas das vezes só possíveis com a intervenção do Estado (HARVEY, 2005a).

Especialmente as infraestruturas de comunicação e transportes são as responsáveis pela diminuição do tempo de giro do capital empregado nos processos da acumulação capitalista, acelerando o ritmo da distribuição e circulação das mercadorias. Isso faz valer o que Marx define como a "anulação do espaço pelo tempo" (1973 apud

HARVEY, 2005a, p.49), ou seja, a derrubada das barreiras físicas – as distâncias físicas entre os diferentes mercados, em especial - que impedem a circulação do capital, o que é vital para este modo de produção econômico.

Para superar barreiras espaciais e ‘anular o tempo pelo espaço’ [frase de Marx], criam-se estruturas espaciais, que, no fim, agem como barreiras contra a acumulação adicional. Essas estruturas espaciais se manifestam na forma fixa e imóvel de recursos de transporte, instalações fabris e outros meios de produção e consumo [ou seja, como capital fixo e como bens de consumo], impossíveis de serem movidos sem serem destruídos [mais precisamente, sem o valor incorporado nestes ser destruído]. (HARVEY, 2005a, p.51).

No segundo caso, diferentemente do anterior, aquelas mesmas estruturas – maquinários, fábricas, infraestruturas de transportes etc. - podem ser alugadas/arrendadas pelo capitalista, lhe tirando o ônus do investimento próprio na aquisição, no capital fixo e, portanto, racionalizando seu investimento. Isso só é possível graças à existência de operações de crédito a juros, do sistema bancário e outras operações do universo do capital financeiro. Entretanto, essas operações financeiras não serão aqui discutidas.

Outro conceito importante para o entendimento de como acontece a urbanização sob o capitalismo, conjuntamente com o de capital fixo, é o de bens de consumo. Diferentemente do capital fixo, que atua nas esferas da produção e da distribuição sob o capitalismo, esse segundo conceito, como o próprio nome já antecipa, atua na esfera do consumo, sendo, portanto, igualmente fundamental para a realização da mais-valia e, por fim, para a sobrevivência da acumulação capitalista.

Os bens de consumo também são representados por uma série de configurações espaciais que, conjuntamente com o capital fixo, compõem um ambiente construído sob o capitalismo, sendo reflexo das necessidades da acumulação do capital. Estão representados por construções comuns no universo urbano, como as habitações, vias, parques, mas também os eletrodomésticos, os automóveis dentre tantos outros. Se o capital fixo funciona como meio de produção, os bens de consumo funcionam como meios de consumo.

A diferença fundamental entre os dois conceitos está no fato de que o capital fixo representa um capital em movimento, já os bens de consumo são representados ou por mercadorias já adquiridas, como um automóvel, uma casa, ou por infraestruturas não

utilizadas em processos produtivos como vias e parques, por exemplo. Esses elementos não mais pertencem à esfera da circulação de capitais. Apoiamo-nos mais uma vez em Harvey (2013, p.311) que esclarece:

A distinção entre capital fixo e bens de consumo é baseada no uso das mercadorias e não em seu modo de ser material. Os itens podem ser transferidos de uma categoria para a outra mediante uma mudança no uso [ver p.205]. O capital fixo incorporado em armazéns e oficinas pode ser convertido, por exemplo, em itens de bens de consumo, como apartamentos e galerias de arte, e vice-versa. Alguns itens funcionam simultaneamente como meios de produção e como meios de consumo [rodovias e automóveis, por exemplo]. Usos conjuntos são sempre possíveis.

Dessa forma, ambos os grupos de configurações espaciais ocupam papéis diferentes no contexto da acumulação capitalista, porém são complementares no processo de obtenção da mais-valia. Chegam a apresentar, inclusive, uma dinâmica de reconversão de usos – uma fábrica que assume uso residencial e vice-versa - o que também atesta a capacidade de reconfiguração do capitalismo, quando a questão é sua própria sobrevivência. Em suma:

Uma mercadoria é capital circulante para o seu produtor, não importa como ela seja utilizada. Ela desaparece da circulação quando é vendida para o consumidor final e o valor equivalente da mercadoria retorna para o capitalista na forma de dinheiro. Se as mercadorias têm uma vida longa e permanecem em uso, então constituem uma parte da riqueza social total da sociedade, mas não mais funciona como capital em movimento. Nesse aspecto, há uma diferença fundamental entre o uso continuado do capital fixo [que mantém o valor circulando como capital] e o uso continuado dos itens de bens de consumo. (HARVEY, 2013, p.311).

Um destaque final deve ser feito, à guisa de conclusão, considerando no universo tanto do capital fixo como no dos bens de consumo que há infraestruturas que são imóveis com relação ao espaço. Meios de transporte como navios e locomotivas se movimentam apesar de serem capital fixo, o que não acontece com fábricas e edifícios portuários. Da mesma forma, para os bens de consumo, automóveis se movimentam, o que não acontece com habitações e parques (HARVEY, 2013).

Essa imobilidade no espaço encerra uma importante contradição: essas mercadorias (as infraestruturas) só podem ser movidas mediante a destruição do seu próprio valor. Ou seja, o capital investido anteriormente deve ser desvalorizado e, tão logo reapropriado de um modo diferente, deve voltar a circular. Daí a importância de

outros dois conceitos fundamentais para a dinâmica da produção capitalista do espaço: as localizações e a formação de um mercado imobiliário.

Os elementos do ambiente construído têm uma posição ou localização espacial como atributo mais fundamental do que incidental. Por isso eles têm de ser construídos ou reunidos *in situ* na terra, de forma que terra e a apropriação do arrendamento da terra [ver capítulo 11] se tornem significativas. Além disso, a utilidade de elementos particulares depende da sua localização em relação a outros – lojas, moradias, escolas e fábricas devem todas ser razoavelmente próximas umas das outras. Toda a questão da ordenação espacial do ambiente construído tem então de ser considerada; a decisão de onde colocar um elemento não pode ser divorciada do ‘onde’ dos outros. (HARVEY, 2013, p. 315-316).

Dessa forma, para a contradição que envolve a imobilidade de determinadas estruturas, seja capital fixo ou bens de consumo, novas reconfigurações do capital podem determinar novas formas de recuperar investimentos ou de fomentar investimentos futuros.

Além disso, como os vários elementos dentro do ambiente construído funcionam como valores de uso localizados, existe a possibilidade de anexar-lhes uma etiqueta de preço, mesmo depois que o seu valor tenha sido totalmente retornado ao capital. (HARVEY, 2013, p.316).

Portanto, as localizações agregam valor a essas infraestruturas, mesmo que já tenham se tornado velhas, como as habitações, ou obsoletas, como estruturas industriais – fábricas, armazéns - já não mais participantes dos processos produtivos. E o instrumento comum ao capitalismo que viabilizará a dinâmica dessa apropriação de capital a partir de renda fundiária é a formação de um mercado imobiliário.

A formação da terra e dos mercados imobiliários tem um impacto extremamente importante na circulação do capital através do ambiente construído em geral. Uma taxa de rentabilidade sobre o capital monetário pode ser obtida investindo-se em propriedades velhas assim como na construção de novas. O capital monetário ocioso pode muito facilmente ser emprestado tanto como propriedade quanto sob a forma de dinheiro. Como uma parte do valor de uso de uma propriedade depende da sua localização relativa, os capitalistas monetários podem igualmente investir na terra e na futura renda que ela possa produzir. Como a renda é encarada como uma porção de mais-valor apropriado pelos proprietários de terra, o capital monetário está sendo agora mais investido na apropriação do que na produção. (HARVEY, 2013, p.317).

A formação de um ambiente construído sob o capitalismo é, portanto, acompanhada de processos simultâneos, complementares, de transformação desse

próprio ambiente construído. Todo esse processo é perpassado por contradições que materializam no espaço algo que está na essência da acumulação capitalista. E, para além das questões de ordem espacial acima refletidas com maior destaque, obviamente, toda uma série de implicações sócio-políticas também são notadas.

As infraestruturas que são produzidas pelo movimento de investimento em capital fixo e bens de consumo, em especial, quando confrontadas nos períodos de crises do modo de produção capitalista, invariavelmente, presenciam processos dramáticos envolvendo desvalorização, especulação, obsolescência, dentre outros, todos de grande significação para a urbanização sob o capital.

O enquadramento teórico acima não é suficiente para o pleno entendimento dos processos que envolvem a urbanização sob o capitalismo sem uma confrontação com algumas bases empíricas, em determinados contextos históricos. Dessa forma, no item a seguir, situamos os principais processos destacados anteriormente, cruciais para a consolidação da forma capitalista de produção do espaço, na formação da cidade industrial, fenômeno ainda da segunda metade do século XIX. Este procedimento, por sua vez, foi articulado com as referências empíricas estudadas na tese, nas cidades de Lisboa e Fortaleza.

1.1.2 As periferias industriais no contexto da cidade industrial do século XIX

“A urbanização sempre foi algo sobre a mobilização, produção, apropriação e absorção de excedentes econômicos”. (HARVEY, 1989, p.53. Tradução nossa). Sob o capitalismo esse processo pode ser dividido historicamente nas seguintes categorias: I) a cidade mercantil; II) a cidade industrial; III) a cidade keynesiana (HARVEY, 1989, p.53. Tradução nossa). À estas acrescentamos uma quarta categoria referente a uma “cidade neoliberal” que está mais associada à aspectos da urbanização das últimas quatro décadas.

Respectivamente, essas categorias representam períodos essencialmente identificados com a mobilização, a produção e, por fim, com a apropriação e a absorção (consumo) dos excedentes econômicos. Com exceção da cidade mercantil (mobilização de capital) que não se enquadra com as noções principais que são objeto de nossa argumentação na tese – as periferias industriais e, mais adiante, os vazios urbanos –

percorremos as demais categorias na evidenciação de aspectos relevantes da produção capitalista do espaço.

Dessa forma, iniciamos pela cidade industrial, em especial, de fins do século XIX, quando há um momento de grande destaque para a produção capitalista e circulação de capital, com a materialização do ambiente construído representado pelo intenso e necessário investimento em capital fixo. Nesse momento, também, surgem as periferias industriais, marcantes na paisagem urbana daquele fim de século.

“O surgimento da cidade industrial assinalou a penetração da circulação de capital no coração da produção e do consumo”, sendo a cidade industrial, portanto, “[...] um novo centro de acumulação”. (HARVEY, 1989, p. 28-29. Tradução nossa). Nesse contexto, começaram a ter destaque os investimentos em capital fixo e nos bens de consumo, bem como a formação de mercados imobiliários, abertura de canais de crédito via sistema bancário, a apropriação de renda fundiária dentre outros “mecanismos” da acumulação capitalista. Isso mudou a feição do ambiente construído das cidades sob o capitalismo.

“A cidade industrial era, entretanto, uma configuração instável, tanto econômica como política em virtude das forças contraditórias que a produziram”. (HARVEY, 1989, p. 33. Tradução nossa). Isso é atestado pelos conflitos urbanos e crises econômicas que marcaram o século XIX, berço histórico da cidade industrial. Entretanto, em especial na segunda metade deste século, arrefecidos os conflitos na esfera econômica e sócio-política, em especial dos anos 1850 a 1870, o capitalismo presenciará grande desenvolvimento, o que impactará de forma decisiva na urbanização a este desenvolvimento associada.

Além da configuração instável, política e economicamente, das tensões advindas da urbanização sob o modo de acumulação capitalista, a cidade industrial – em especial a cidade europeia que intensificou esta atividade ainda em fins do século XVIII – foi fenômeno bem mais complexo e plural. As consequências e impactos físicos e sociais a partir do advento da Revolução Industrial foram alguns dentre tantos outros componentes de sua paisagem.

Dessa forma, a contribuição da industrialização e sua relação direta com a urbanização, na figura de infraestruturas como a ferrovia, a ousada arquitetura de ferro das estações e das plantas fabris, a conformação dos bairros proletários, todas elas

novidades, somaram-se a uma paisagem, muitas das vezes, ainda fortemente marcada por aspectos de diversos períodos anteriores, com estruturas que, como as muralhas, remontam ainda à Idade Média.

Abordamos, portanto, a cidade que, de forma decisiva, no século XIX, viu as principais consequências do fenômeno da industrialização alterarem seu tecido urbano, a ponto de podermos identificá-la como cidade industrial. Destacamos, desse todo, específicos setores seus, a saber, as áreas que se (trans)formaram como consequência da atividade industrial que problematizamos sob a noção de “periferia industrial” presente em Martins (2012).

Neste contexto, centramos nossa reflexão nos processos da urbanização sob o modo de produção capitalista da segunda metade do século XIX que mais decisivamente concorreram para a formação daquelas primeiras periferias. Para tanto, além dos conceitos de capital fixo e de bens de consumo, abordamos aspectos importantes da historiografia, tanto do capital como do urbano, que dialogassem com aqueles vindos dos trabalhos de David Harvey.

1.1.2.1 A cidade industrial: algumas razões econômicas e seus impactos na urbanização de fins de século XIX

A “Era do Capital” foi o período que representou um ponto de inflexão na história das economias ocidentais, capitalistas ou não, correspondendo a um recorte que vai de 1848 a 1873. Neste momento, ocorreu o decisivo processo de expansão da economia capitalista, então impulsionada pela atividade industrial crescente e motivada, dentre outras razões, pelo fim do período de grandes convulsões políticas das décadas anteriores (HOBSBAWN, 1996).

Nossos questionamentos abordam como esse período afetou a urbanização das cidades europeias e norte-americanas, que transformações de maior destaque foram trazidas pelo intenso desenvolvimento do capitalismo ocidental e qual sua relação com a transformação ocorrida nos diferentes tecidos urbanos destas cidades. Nesse sentido, destacamos alguns fenômenos marcantes que foram decisivos para a alteração de uma série de dinâmicas socioespaciais em algumas importantes cidades ocidentais sob o capitalismo. Para Harvey (1989, p.22. Tradução nossa):

É impossível imaginar tal processo material [fluxo de capital] sem a produção de alguma forma de urbanização como uma ‘paisagem racional’ dentro da qual a acumulação de capital pode prosseguir. Acumulação de capital e produção de urbanização andam de mãos dadas.

Foi na segunda metade do século XIX que um grande desenvolvimento das forças capitalistas pode ser notado. Sua motivação aconteceu, essencialmente: I) por um período sem conflitos bélicos de grandes proporções², internos ou externos aos principais países europeus; II) pelo aumento na produção e exportação de bens; III) pelo achado de reservas de ouro³ nos Estados Unidos e na Austrália dentre outros lugares; IV) pelo avanço técnico-científico celebrado nas Grandes Exibições Internacionais; e V) pela confiança no liberalismo econômico. Esse notável *boom* responsável pela expansão capitalista baseou-se em “uma combinação de capital barato e rápido crescimento nos preços”. (HOBSEBAWN, 1996, p.31. Tradução nossa). Apesar do ano de 1857 ter representado recessão, a “era de ouro do crescimento capitalista” (HOBSEBAWN, 1996, p.32. Tradução nossa) se prolongou pelos anos 1860 e início dos anos 1870.

Como razão fundamental para notável crescimento econômico, como também de transformação das realidades urbanas ocidentais - não apenas nas cidades europeias e americanas, mas já notada em outros centros urbanos da Ásia e Américas por influência daquelas - apontamos os avanços tecnológicos experimentados no período. Nesse cenário, destacam-se a locomotiva e o navio a vapor, que por terra ou por água, iam conectando pessoas (consumidores) e distribuindo bens e matérias-primas. Destacou-se também o telégrafo, responsável pelo aumento da velocidade com que as notícias e demais informações, em especial relativas aos negócios, atravessavam o mundo. Dessa forma, afirma Hobsbawn (1996, p.33-34. Tradução nossa) que:

[...] o tamanho geográfico da economia capitalista pode, subitamente, multiplicar-se, assim conforme a intensidade de suas transações econômicas crescia. O mundo inteiro tornou-se parte dessa economia. Essa criação de um único e expandido mundo foi provavelmente o mais significativo desenvolvimento de nosso período [...] um mundo econômico completamente novo foi adicionado ao antigo e integrado a este.

² Nesse sentido e com destaque, apenas a Guerra Franco-Prussiana de 1870-1871.

³ “Essas [reservas de ouro] multiplicaram os meios de pagamento disponíveis para a economia mundial e eliminaram o que muitos empresários consideraram uma constrição incapacitante, reduziram as taxas de juros e encorajaram a expansão de crédito”. (HOBSEBAWN, 1996, p.34. Tradução nossa).

Isso representou a formação de um mercado mundial, dada a possibilidade, então, de aumentar a velocidade de circulação do capital, de suprir cada vez mais a larga produção europeia e norte-americana com recursos naturais e minerais vindos das mais remotas áreas e, principalmente, de abrir os mercados, já em escala mundial, para os produtos manufaturados dos países capitalistas avançados.

Estava associado diretamente a esse processo um intenso fluxo migratório, majoritariamente oriundo dos países europeus que se destinou a alimentar mercados produtores e consumidores em várias partes do mundo, em especial, a economia norte-americana. Entretanto, internamente aos países mais desenvolvidos, na Europa principalmente, também houve intenso fluxo migratório, das massas de camponeses atraídos pela emergência do trabalho industrial nas cidades europeias.

Deslocamentos populacionais e industrialização caminham juntos, pois o desenvolvimento econômico moderno do mundo necessitou tanto de intercâmbios populacionais, feitos tecnicamente mais fáceis e baratos por conta das novas e melhoradas comunicações, como, obviamente, habilitou o mundo a manter uma população bem mais numerosa. (HOBSEWORTH, 1996, p. 194. Tradução nossa).

De modo semelhante e com relação à industrialização, a relação da migração com a urbanização foi digna de nota:

Migração e urbanização caminharam juntas, e, na segunda metade do século XIX, os países mais associados a isso [os Estados Unidos, Austrália e Argentina] tiveram uma taxa de concentração urbana sem igual, exceto na Grã-Bretanha e nas áreas industriais da Alemanha (HOBSEWORTH, 1996, p.196. Tradução nossa).

Esses contingentes de imigrantes, “expulsos” de seus países de origem por várias razões, destacando-se sua condição financeira desfavorável – a ponto da fome ter sido fator comum, mas também a perseguição política e religiosa – alimentaram, constantemente, como mão-de-obra, diversas economias pelo mundo.

Em que esses fatores contribuíram para a transformação dos espaços urbanos principalmente na segunda metade século XIX? Ou, trazendo para a nossa reflexão importante questionamento em Harvey (1989, p.17. Tradução nossa): “[...] como o capital se tornou urbanizado e quais são as consequências desta urbanização?”. (p. 17).

As cidades europeias e norte-americanas – onde os processos acima surgiram e se desenvolveram antes que em outros lugares – influenciadas fortemente pelos fatores

econômicos destacados, também experimentaram um intenso processo de expansão urbana. Neste caso, a expansão foi física, de alteração profunda de muitas das estruturas mais antigas dessas cidades, muitas ainda com feições medievais, no caso europeu, ou de feições coloniais, nas cidades norte-americanas.

Zucconi (2009) aponta um quadro de eventos – a derrubada das muralhas, o advento da ferrovia etc. – causadores das transformações dos meios urbanos oitocentistas que são decisivos e ocorrem *pari passu* a expansão ou *boom* capitalista no mesmo período. “À tendência objetiva de desenvolvimento, acrescenta-se uma cultura do desenvolvimento a qual pretende adequar a estrutura da cidade a lógicas próprias do crescimento econômico”. (ZUCCONI, 2009, p.28).

Nesse contexto, o primeiro dos eventos mais marcantes envolveu as muralhas das principais grandes e médias cidades europeias. Essas estruturas, ao longo do século XIX, entraram em processo de obsolescência, tendo sido, primeiramente, reconvertidas em seu uso original de proteção e, posteriormente, tendo sido finalmente demolidas. Esse demorado processo foi “costurado” por três séculos: as reconversões vão de 1750 a 1860 e as demolições até 1930 (ZUCCONI, 2009).

Os novos usos dados às muralhas, como por exemplo a sua utilização pública como *promenade* não significaram tanto quanto as sucessivas derrubadas dessas edificações na segunda metade do século XIX. Este último fato, de maior impacto na paisagem urbana europeia, influenciou no desenho da cidade a ser desenvolvida posteriormente, libertada da secular dicotomia entre campo-cidade, indiferenciando o que está “intra” e o que está “extra” muros, ficando aberta para novas configurações urbanas. Isso se apresentou como oportunidade para a elaboração e execução dos planos de expansão das principais cidades europeias, tendo Paris como paradigma.

As expansões, tanto físicas como administrativas, tanto da capital francesa (1853-1870), como também de Barcelona, Viena, Berlim, Milão dentre tantas outras aconteceram às custas da incorporação e depois da construção de novas áreas dessas cidades em áreas até então vazias ou onde se desenvolviam atividades rurais, tanto internas, como externas às antigas muralhas, que seriam derrubadas (Figuras 1.5 e 1.6).

Da relação entre os diferentes contextos urbanos com o desenvolvimento capitalista, onde se conforma a produção capitalista do espaço, resultam fenômenos que apresentam certa relação de dependência. Como exemplo, o surgimento de um mercado

funditário e imobiliário, envolvendo propriedades e bens imóveis urbanos, bem como a realização de grandes obras públicas e construções privadas, em um desenvolvimento sem precedentes da construção civil no período. Ao mesmo tempo em que alteraram a estrutura urbana, fizeram o capital circular, portanto contribuindo para a continuidade do processo de acumulação capitalista.



Figura 1.5 – Plano de Haussmann, intervenções entre 1854-1889, compreendendo a eliminação das muralhas (os *Fermiers Généraux* transformados em vias radiais, em branco) e a expansão da cidade para além destas.
Fonte: *tumblr*. Disponível em: <http://68.media.tumblr.com/a31e53bac7050a7ed707f1dcb84956fb/tumblr_non15pbVJs1svtp5bo1_1280.jpg>. Acesso em: ago. 2017.

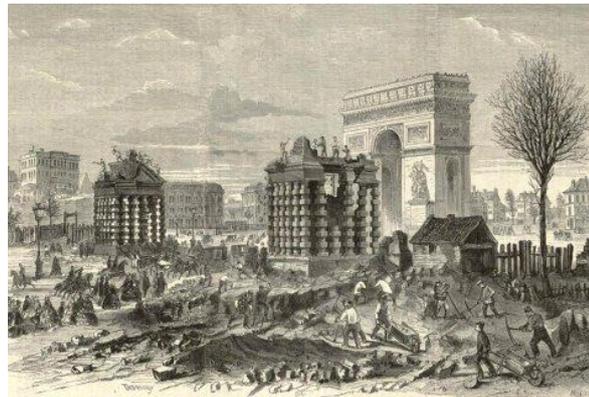


Figura 1.6 – Demolição de parte dos *Fermiers Généraux* nas proximidades do Arco do Triunfo (ao fundo à direita).
Fonte: *paris1900.lartnouveau*. Disponível em: <http://paris1900.lartnouveau.com/paris00/mur_fermiers_generaux/1pav_oct_etoil.jpg>. Acesso em: ago. 2017.

Para ilustrar esses fenômenos, que ora se apresentam análogos, ora são bem diferentes, dependendo do centro urbano em questão, abordamos para o período as transformações nas cidades de Paris e Londres, centros mundiais do poder econômico capitalista. A abordagem de processos intrínsecos à urbanização sob o modo de produção capitalista no contexto das duas realidades mais importantes do mundo industrial do século XIX iluminou as análises posteriores, nos capítulos 2 e 3, notadamente, quando abordamos os casos de Lisboa e de Fortaleza.

Paris, na segunda metade do século XIX, situava-se em meio à crise geral do capitalismo de 1847-8 e às convulsões políticas de 1848 a 1852 que representaram, em curto espaço de tempo, a ascensão e queda das classes médias e baixas, de esquerda, derrotadas com o golpe de 1852, que instaurou o Segundo Império de Napoleão III (HOBBSAWN, 1996; HARVEY, 2015).

À parte a ascensão do Imperador, foi a atuação de importante aliado seu, Haussmann, prefeito de Paris de 1853-1870, a responsável pelas profundas alterações urbanas na capital francesa. Foi o plano de expansão de Haussmann para Paris, seus *Grands Travaux*, que bem ilustrou tanto como o capital passou a circular e que ambiente construído foi daí resultante, como de que modo a força de trabalho foi empregada – capital e força de trabalho retidos com a crise de 1847-8. Isso ocorreu, essencialmente, com as obras, a partir da abertura de crédito e, em especial, da especulação financeira, imobiliária ou da conjunção das duas. Todos esses aspectos interligados entre si.

O impacto das obras de Haussmann foi amplificado também por medidas administrativas, compreendendo a anexação dos subúrbios⁴, a elaboração do primeiro mapa cadastral e topográfico de 1853 e a organização administrativo-financeira da cidade em *arrondissements*⁵ que, por sua vez, foram viabilizadas também com a progressiva derrubada das muralhas, fato que prosseguiu para além da gestão do prefeito Haussmann.

A abertura dos bulevares, as retificações viárias, as demolições e desapropriações, a eliminação de habitações e indústrias insalubres e, por conseguinte, das “classes perigosas” – ações estas em especial na área central da capital⁶ - visavam a “[...] liberar Paris - sua vida, cultura, economia – das restrições que a vinculavam de um modo tão estreito a um passado antigo”. (HARVEY, 2015, p. 138). Ou seja, suplantando o Antigo Regime e abrindo caminho para a “Era do Capital”.

Os excedentes de capital e força de trabalho, tão flagrantes em 1848, seriam absorvidos em longo prazo mediante um programa de investimento maciço no meio ambiente construído que focava na melhoria das relações espaciais. Menos de um ano da declaração do Império, mais de mil pessoas estavam trabalhando no canteiro de obras das Tulherias; outros milhares estavam de volta ao trabalho construindo ferrovias; e as minas e forjas, ainda abandonadas em 1851, eram apressadas para satisfazer a florescente demanda. O que talvez tenha sido a primeira grande crise do capitalismo fora superado, ao que parecia, por meio de investimento de longo prazo dos excedentes de capital e trabalho na reorganização do sistema de transporte e comunicações (HARVEY, 2015, p.149).

⁴ No caso, a anexação de comunas (pequenas cidades) vizinhas, aumentando consideravelmente a área territorial de Paris.

⁵ Unidade territorial que representa a divisão administrativa de Paris, cada uma com sua própria sede governamental (*mairie*). Prevaecem até hoje, sendo vinte *arrondissements* no total.

⁶ Correspondente a *Île-de-France* – pequena ilha no rio Sena que remonta às origens da cidade e onde estão as edificações emblemáticas da Catedral de *Notredame* e a *Conciergerie* - e *arrondissements* adjacentes, como a área comercial tradicional e secular da cidade, *Les Halles*.

Toda essa “organização das relações espaciais” (HARVEY, 2015, p.149), nova e impactante, desenvolveu a construção civil na cidade, seja pela demolição e pelas novas construções na área central, seja nas construções mais periféricas, nas áreas recém-incorporadas ao território parisiense, criando um próspero mercado imobiliário, capitalizado, principalmente, por grandes grupos empresariais, como os irmãos *Péreire*⁷, alimentados por crédito farto, em especial, pelas recém-criadas instituições estatais como o *Credit Foncier*⁸.

Esse processo, essencialmente especulativo⁹, reordenou o espaço urbano parisiense, definindo de forma clara uma área central, rica e embelezada, e expansões de mais altas rendas no sentido oeste e noroeste da cidade; e uma periferia, em especial, ao norte e a leste, povoada de classes médias, profissionais liberais, muitos destes últimos com algum lucro nos negócios imobiliários, mas, principalmente, povoada pelo proletariado ou por miseráveis e composta por uma paisagem urbana fortemente marcada pelas plantas fabris, pela presença da ferrovia e de suas infraestruturas correlatas e por equipamentos urbanos, normalmente evitados nas áreas mais centrais, como hospitais, matadouros, curtumes e outras indústrias poluentes.

Nesses setores a norte e a leste da área central de Paris, ficou evidente o processo de periferação das indústrias, em especial, as mais insalubres, como metalúrgicas e químicas, motivado pela ação estatal que as “expulsou” das áreas mais centrais, pela localização nas proximidades das comunicações – da ferrovia, em especial – e pela existência de terrenos mais amplos e baratos. Nesses setores, concentraram-se os maiores contingentes populacionais da cidade, essencialmente trabalhadores e a população dependente da indústria (HARVEY, 2015, p. 202).

Destacamos outro conjunto de transformações importantes da segunda metade do século XIX, agora para a realidade urbana de Londres, capital da maior economia capitalista da época, a Inglaterra. Algumas características se assemelham às que ocorreram em Paris, no entanto, enfatizamos as diferenças como forma de enriquecer os exemplos neste subcapítulo.

⁷ Os irmãos *Péreire* são os grandes empresários da construção civil, da oferta de crédito, da compra e venda de terras e imóveis na Paris de Haussmann. Rivalizavam, à época, com o grupo inglês Rothschild.

⁸ Principal casa de crédito criada na França na segunda metade do século XIX, responsável pelo aquecimento da construção civil, dentre outras operações, na renovação haussmanniana de Paris.

⁹ Segundo Harvey (2015), característica inerente ao capitalismo e sua forma de produção do espaço, o processo especulativo no universo do mercado imobiliário, alimentado pelas intervenções de Haussmann, chegou inclusive a aumentar o volume de transações na bolsa parisiense.

Assim, identificamos para Londres, na segunda metade do século XIX, em primeiro lugar, a ausência de um plano de expansão como o de Paris, caracterizando uma cidade que experimentou um crescimento periférico – irradiado a partir da área central – não governado por malha predefinida e com muito menos interferência estatal do que a capital francesa.

No caso londrino, prevaleceu a propriedade privada e a expansão a partir do modelo *Estate*¹⁰ (ZUCCONI, 2009). Na Europa continental, com relação à habitação padrão de mercado, prevaleceu a figura imobiliária dos grandes blocos residenciais – Paris, Berlim, Estocolmo, Viena, Budapeste e tantas outras – com o maior aproveitamento possível do lote, adensando partes da cidade. Ao contrário, no Reino Unido, em geral, e em Londres, em particular, a prevalência foi para as casas individuais. O subúrbio de “casinhas” na capital inglesa, atende aos trabalhadores; na Europa continental era luxo (ZUCCONI, 2009).

1.1.2.2 A formação das periferias industriais: expansão urbana, urbanização e o papel da ferrovia

No cenário da expansão das cidades europeias, outro fator determinante para a reconfiguração do tecido urbano original e para o rearranjo dos deslocamentos e das localizações foi a inserção da ferrovia. Sua presença na cidade do século XIX, ajudou-a, em contrapartida, a definir-se como cidade industrial. Na maioria dos casos, criou-se um cinturão de estações na área de expansão das cidades - muitas vezes próximo às áreas ocupadas anteriormente pelas muralhas - devendo ser conectado, preferencialmente, com as áreas centrais.

Nas cidades do século XIX, a malha dos traçados principais nasce, portanto, da necessidade de interligar velhos e novos polos e de conectá-los, por sua vez, ao terminal ferroviário. A prioridade é dada ao problema de interligar diretamente a nova estação ao baricentro urbano, segundo uma diretriz frequentemente correspondente à ‘linha de força’ já mencionada; mesmo nesse caso, trata-se de abrir uma nova artéria ou de valorizar um eixo preexistente. (ZUCCONI, 2009, p.94).

¹⁰ Incorporação de grandes propriedades rurais ao mercado imobiliário urbano na forma de loteamento, particularmente, de pequenas casas térreas.

Dessa forma, a ferrovia intensificou os deslocamentos dentro da cidade e desta com regiões cada vez mais distantes, até mesmo com outros continentes¹¹. Além da circulação de pessoas – imigrantes, trabalhadores temporários, visitantes campestres, turistas, negociantes – intensificou-se também a circulação de produtos manufaturados e das matérias-primas que alimentaram as indústrias.

Indústrias que, por sua vez, então inseridas junto às cidades - e não mais apenas nas áreas rurais, quando ficavam próximas às fontes de energia e matéria-prima – foram instaladas ao longo das ferrovias, preferencialmente, em terrenos periféricos às áreas centrais, mais amplos e baratos, muitas vezes em contato direto com as áreas portuárias próximas.

Aos fatores já referidos, quais sejam, o fim das muralhas, o surgimento de um mercado fundiário e imobiliário, o desenvolvimento da construção civil e o advento da ferrovia, somam-se outros, não menos importantes. Primeiramente, apontamos a emergência dos conteúdos técnicos para a representação e descrição da cidade: a cartografia, a estatística e a topografia estatística (ZUCCONI, 2009).

Ildefons Cerdà (1815-1876), no contexto de seu plano de urbanização (*L'Eixample*¹²) para Barcelona, fundou a análise urbana e o urbanismo científico; o Relatório Booth¹³ aterrorizou as elites londrinas com sua descrição, em fins do século XIX, da miséria dos bairros pobres, proletários, além do já citado mapa cadastral de Paris de 1853. São todos eles exemplos marcantes.

Destacamos ainda o surgimento dos novos equipamentos urbanos e dos novos programas arquitetônicos, muitas vezes possíveis pelos avanços construtivos e pelo uso de novos materiais, a partir dos alcances técnico-científicos da Revolução Industrial. Essas novidades arquitetônicas foram também motivadas pelo gosto cultural burguês e pelo interesse e pelas necessidades crescentes, à época, de assistencialismo aos pobres com equipamentos urbanos básicos, relacionados à saúde e à educação, principalmente.

Esses novos equipamentos/programas arquitetônicos e urbanos eram representados, em especial, pelas estações ferroviárias, das mais impactantes

¹¹ Podemos citar o impacto da construção, na segunda metade do século XIX, da ferrovia entre Manchester e Liverpool, uma das primeiras mais importantes, ligando a Inglaterra aos portos das Américas, em especial, aos Estados Unidos.

¹² Palavra catalã para *Ensanche*, em espanhol, correspondente à expansão da cidade de Barcelona proposta pelo Plano de Cerdà de 1859.

¹³ Ver Relatório de Charles Booth para a Londres de fins do XIX em Hall (2014).

edificações na morfologia urbana do século XIX, mas também pelas sedes de prefeituras, pelos museus, teatros, parlamentos, pelas óperas, *passages* e *magasins*, uma série de programas burgueses, modernos e embelezantes, muitas das vezes edificados nas recém-abertas expansões das cidades, como é o caso exemplar do *Ring* de Viena¹⁴.

A estação ferroviária é, provavelmente, entre as novas edificações emergentes que se encontram no cenário urbano, aquela que, mais do que outros, exprime o impulso para a inovação técnica e econômica. A construção dos grandes edifícios ferroviários ocorre principalmente entre 1840 e 1860, a partir do momento em que iniciam a realização de grandes redes 'integradas' envolvendo todo o território. (ZUCCONI, 2009, p. 172-173).

Certamente houve grande impacto dessas edificações e de seus novos usos na emergente cultura urbana do período. Entretanto, outros programas, com funções diferentes dos anteriormente citados, também surgiram: hospitais, escolas, asilos, matadouros, leprosários e cemitérios públicos. Alguns destes, ao tempo em que as muralhas ainda existiam, situados normalmente fora ou adjacentes a estas. Posteriormente, com a expansão das cidades e derrubada das muralhas, já se encontravam no que poderíamos chamar de primeiras periferias, muitas vezes junto aos setores industriais e de habitação proletária das cidades.

Alguns desses equipamentos, como hospitais e escolas ratificam a entrada do Estado na provisão deste tipo de serviço, o que nos séculos anteriores era exclusividade do clero e das instituições religiosas (ZUCCONI, 2009). Junto com as indústrias e com as instalações ferroviárias, esses equipamentos assumem destaque como elementos marcantes da configuração morfológica das áreas periféricas dos centros urbanos oitocentistas:

Uma vez posicionadas nas áreas periféricas, as novas escolas e, principalmente, os grandes complexos hospitalares, se afirmam como grandes sendo 'exceções' formais, dotados de uma geometria própria e distinta. De qualquer forma, é suficiente dar uma olhada, mesmo que de modo fugaz, nos mapas para perceber estas características; permanece a dúvida de que, apesar de sua evidente falta de adaptação ao contexto, esse tipo de equipamento coletivo tenha influenciado na forma e nas modalidades do crescimento urbano, pelo menos nas áreas pertinentes. (ZUCCONI, 2009, p. 170).

¹⁴ Com a derrubada da muralha vienense, sua antiga área de atuação militar é substituída pelo projeto da *Ringstrasse*, bulevar circundante ao núcleo original da capital austríaca, que abriga uma série de edifícios públicos administrativos, palácios reais, edifícios de entretenimento como teatros, parques dentre outros.

Essas “primeiras periferias” ou “periferias históricas” (MARTINS, 2012) são espaços que se conformaram, diferentemente da área central e outras expansões periféricas¹⁵ - aburguesadas, modernas e embelezadas - em territórios compostos por setores médios e pobres urbanos, em especial, o proletariado. Pelo fato dessas aglomerações terem surgido e se desenvolvido, essencialmente, quando da preferência de localização da atividade industrial junto aos centros urbanos, as classificamos sob a noção de “periferias industriais” (MARTINS, 2012).

Comumente, as periferias industriais correspondiam a novas áreas incorporadas às cidades europeias e norte-americanas, processo intensificado a partir da segunda metade do século XIX. Possuem como destaque, na sua conformação física e social, a atividade industrial, mas também estão normalmente associadas à existência de alguns equipamentos urbanos, muitos deles, anteriormente, extramuros, mas que, com a derrubada das muralhas, passaram a fazer parte do território da cidade como um todo, afastados da área central, em posição periférica.

São edificações como matadouros, asilos, hospitais, cemitérios, complexos educacionais dentre outros. Esses edifícios contribuíram, junto com aqueles da atividade industrial, a caracterizar a forma urbana dessas primeiras periferias (MARTINS, 2012). As periferias industriais também eram espacialmente conformadas pelas infraestruturas de transportes e comunicação, com destaque para a ferrovia e para as áreas portuárias e suas instalações de apoio à atividade industrial, como oficinas, armazéns, docas, píeres etc. (MARTINS, 2012). Nessas áreas, inicialmente ao seu desenvolvimento, a oferta de terrenos era maior e estes eram mais amplos e baratos, se comparados a terrenos na área central e outras áreas mais valorizadas, e o escoamento da produção mais facilitado pelas infraestruturas acima apontadas, a ferrovia e o porto.

Com o avanço da industrialização e da urbanização de fins do século XIX, esses novos espaços urbanos se tornaram populosos e adensados, conformando um conjunto de bairros de população, majoritariamente, proletária. Estes são retratados com grande interesse na literatura e nas artes visuais da época, por gravuristas como Gustave Doré

¹⁵ Também podem ser consideradas “primeiras periferias” ou “periferias históricas” as expansões que, diferentemente das áreas industriais que são nosso foco na tese, se deram com a conformação de espaços para a burguesia nascente, mas ainda para a aristocracia tradicional, apresentando padrões elevados de desenho urbano e arquitetura, de serviços e infraestruturas urbanas, dos valores do solo. É o caso da expansão parisiense sob Haussmann acima referida, mas também da expansão urbana em Lisboa de fins do século XIX detalhada no segundo capítulo.

(1832-1883) e escritores como Charles Dickens (1812-1870), Émile Zola (1840-1902), Victor Hugo (1802-1855), pensadores como Friedrich Engels (1820-1895) dentre tantos outros (Figuras 1.7 e 1.8).

Também despontaram interesse como objeto dos primeiros levantamentos urbanos da situação degradante da cidade industrial e, posteriormente, espaço de intervenções urbanas de maior impacto, como as intervenções do Movimento Moderno da primeira metade do século XX e sua preocupação com a habitação proletária, no sentido da “moralização da cidade do século XIX” (SECCHI, 2009).

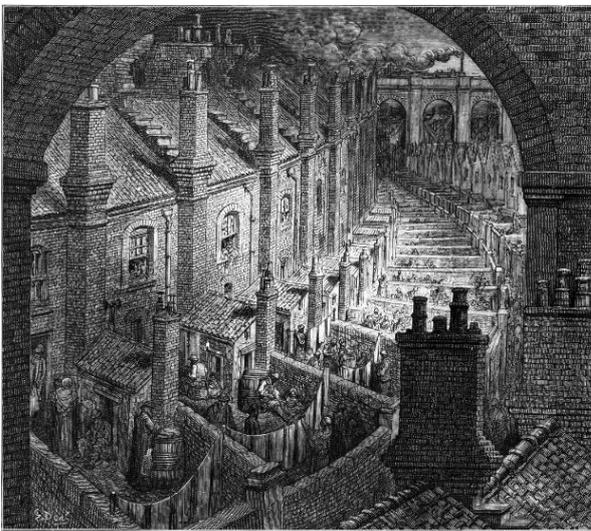


Figura 1.7 – Gravura *Over London by rail* (1872) de Gustave Doré (1832-1883) que mostra a situação habitacional precária do operariado em Londres.

Fonte: *Science Museum*. Disponível em: <<http://www.sciencemuseum.org.uk/hommedia.ashx?id=11183&size=Large>>. Acesso em: ago. 2017.

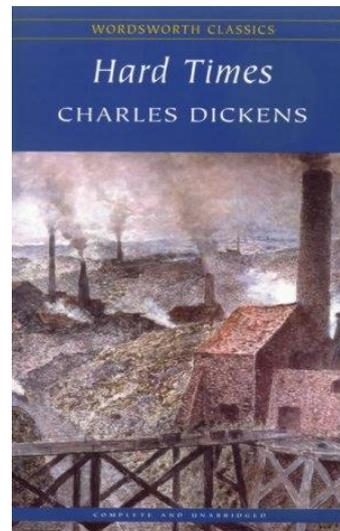


Figura 1.8 – O clássico *Hard Times* (1854) de Charles Dickens (1812-1870) como problematização romancada da luta de classes.

Fonte: *Ink Pellet*. Disponível em: <<http://www.inkpellet.co.uk/wp-content/uploads/2011/11/hard-times.jpg>>. Acesso em: ago. 2017.

Martins (2012) nos aponta três momentos distintos para a configuração das periferias industriais: formação, consolidação e, por fim, obsolescência. Com o resultado de sua análise é possível afirmar que as periferias industriais aparecem, inicialmente, pontuadas por edifícios isolados ou dispostos ao longo das principais linhas de comunicação cidade-campo-região, como ferrovias e antigos caminhos. Essas áreas também estavam comumente associadas às áreas portuárias das cidades. Esses aspectos dominam a forma de seus traçados urbanos, complementados por aglomerados residenciais de trabalhadores das indústrias.

Martins (2012) concentrou sua análise da formação e da consolidação das periferias industriais, tendo como objetos de estudo, por exemplo, o *Poblenou*, em Barcelona, e o *Quartier de la Gare*, em Paris. Entretanto, inúmeros são os exemplos, tanto nas cidades europeias como nas cidades norte-americanas de fins do século XIX que apresentam características semelhantes a estes: as áreas portuárias e extensões industriais do rio *Ijoevers* em Amsterdã, o *Hoogvliet* de Roterdã (refinaria e porto), ambos na Holanda; na Inglaterra, as áreas orientais de cidades como Londres e Manchester como *Paddington Waterside* e *New Islington*, respectivamente; nos Estados Unidos, o *Upper West Side* e o *Harlem*, em Nova York, passando pelo *North End* e o *East Side*, em Boston e Chicago, respectivamente.

Nadal e Tafunel (1992 apud MARTINS, 2012, p.43-45) nos dão uma boa descrição de um desses casos – o *Poblenou* em Barcelona – a servir como parâmetro para situações semelhantes:

Em meados do século XIX, o *Poblenou*, em Barcelona, era o povoado extramuros mais próximo da zona portuária da época e o único com acesso direto a ela. Aí se localizavam o cemitério, o Mercado de Peixe, a Prisão de Mulheres e os quarteis da rua Wellington. Sua localização favoreceu a implantação das primeiras indústrias têxteis da zona [derivada do 'prado das indianas' do século XVIII]. O *Poblenou* constituiu-se ao longo da estrada de ligação com a França [atual Rue Pere IV], da via de conexão do cemitério, do caminho de ligação com o bairro do Clot, da linha de trem Barcelona-Mataró e da rua Taulat [que conectava o bairro com o porto]. Tais eixos foram os elementos de organização da trama urbana até o início dos anos 1980.

Em suma, a formação das periferias industriais em fins do século XIX foi marcada, essencialmente, por uma ocupação irregular e heterogênea, com intervalos não urbanizados, tendo sua lógica produtiva associada à conexão com o núcleo consolidado/área central e com o mercado mundial, em especial, através da área portuária (MARTINS, 2012). Foi consequência direta do *boom* capitalista do início da segunda metade do século XIX, sendo a expressão da urbanização e da conformação de um ambiente construído daquele modo de produção. Contribuíram também para a expansão das principais cidades industriais europeias e norte-americanas e, ao mesmo tempo, para a garantia da continuidade da acumulação capitalista articulada em escala mundial.

A formação desse ambiente construído originado da urbanização capitalista ocorreu com a intensa produção de “novas paisagens” - social e espacialmente segregadas dentro dos diferentes contextos urbanos - seja a partir do necessário investimento tanto no capital fixo como nos bens de consumo. Estes são representados, respectivamente e em especial, pelos sistemas de transporte e comunicações e os edifícios industriais e portuários, e pelos bulevares, edifícios públicos e demais equipamentos urbanos, ao gosto da burguesia em ascensão, motivados por novos “voos” arquitetônicos e urbanísticos (Figuras 1.9 e 1.10).

A vasta reunião de ativos no ambiente construído, embora orientada principalmente para o comércio, consumo e domínio político-militar, poderia ser convertida quase sem custos em ativos para a acumulação de capital – os bens de consumo poderiam ser transformados em capital fixo no ambiente construído simplesmente pela mudança em padrões de uso. Os sistemas de transporte e comunicação construídos para facilitar apropriação, comércio, consumo e controle militar também poderiam ser usados pelos produtores capitalistas. (HARVEY, 1989, p. 27. Tradução nossa).



Figura 1.9 – Os *Grands Boulevards* de Paris em postal do século XIX.
Fonte: *Carfree*. Disponível em: <<http://www.carfree.com/postcard/oldest/horiz/paris-boulevards.jpg>>. Acesso em: ago. 2017.



Figura 1.10 – As *docklands* londrinas no século XIX.
Fonte: *Intriguing History*. Disponível em: <<http://www.intriguing-history.com/wp-content/uploads/2011/11/River-Thames-1840.jpg>>. Acesso em: ago. 2017.

1.1.2.3 A consolidação e a obsolescência das periferias industriais: a cidade keynesiana, a crise dos anos 1970 e o surgimento dos vazios urbanos

Enquanto a segunda metade do século XIX marcou a formação das periferias industriais, o final deste século e a primeira metade do século XX representaram o processo de consolidação desses espaços. Conformados de modo fragmentado, experimentaram ao iniciar-se o novo século, um desenvolvimento marcado por uma

“costura” de suas partes ainda dispersas e pelo preenchimento dos vazios¹⁶ ainda existentes, alterando aquela característica inicial de fragmentação.

Concorreram para essas mudanças o aumento de população e consequente aumento no número de habitações proletárias, contribuindo para o adensamento dessas periferias. Além disso, foram instaladas novas e agora aumentadas plantas industriais, núcleos mais complexos quanto à logística e quanto ao trabalho. Zucconi (2009, p. 156) nos confirma isso:

Apesar da homogeneidade dos dados ambientais, a instalação de tecelagens e oficinas [durante a formação das periferias industriais] não provoca uma sequência ininterrupta e ordenada de uma única atividade comparável à dos bairros residenciais, porque é a lógica individual, quase anárquica, que não o permite e é quem guia o processo de localização das atividades produtivas.

Para a criação de áreas homogêneas ou de verdadeiros bairros propriamente industriais deveremos esperar o final do século XIX e a iniciativa de algumas municipalidades.

Destacaram-se ainda, como fatores para a consolidação das periferias industriais, o início das clássicas ações governamentais de intervenção nesses espaços, como os planos de expansão de Haussmann e de Cerdá, para Paris e Barcelona, respectivamente, funcionando como “[...] elemento de organização desses fragmentos”. (MARTINS, 2012, p.47). Estes planos não foram realizados por completo durante o século XIX, prolongando sua implementação e influência no âmbito do urbanismo e do planejamento urbano pelo século XX.

Essas ações embelezantes – abertura de novas vias ou retificação do traçado urbano, criação de novos espaços públicos e equipamentos urbanos etc. – e higienistas passavam pela eliminação das habitações insalubres, situação estigma das primeiras periferias e, em fins do século XIX, já identificadas e respaldadas por estudos científicos, como o Relatório Booth, para Londres.

O prolongamento das intervenções urbanas de larga escala de fins do século XIX fez com que estas conflitassem com os novos e mais poderosos recursos construtivos e de planejamento do Movimento Moderno, sob a liderança de Le Corbusier e as recomendações da Carta de Atenas. A novidade do Movimento Moderno, no século XX, impactou no contexto das periferias industriais na medida em que, em escala maior,

¹⁶ Esses vazios, sobras da urbanização ou área simplesmente sem uso, são diferentes dos vazios urbanos, noção detalhada nos itens 1.2 e 1.3 mais adiante.

seus planos e projetos foram respostas à cidade grande e tentativas de moralização da cidade do século XIX (SECCHI, 2009).

Nesse contexto, sob o paradigma da cidade funcional, destacaram-se o zoneamento por funções e as grandes operações viárias, estruturadoras das áreas periféricas com a construção dos primeiros grandes anéis de contornos rodoviários urbanos¹⁷. Além disso, teve início a construção dos grandes conjuntos habitacionais (Figura 1.11), sistematizada no pós-1945, implicando implantação e programa arquitetônico novos o que, por conseguinte, engendrou novas relações socioespaciais (SECCHI, 2009).

O período pós-1945, do ponto de vista da acumulação capitalista, sucedeu a um momento anterior, marcado pela crise e pelo conflito, a partir do evento do *crack* de 1929¹⁸ e das duas Grandes Guerras. O fim da Segunda Guerra Mundial inaugurou um novo período, de grande desenvolvimento das forças capitalistas sob o protagonismo dos Estados Unidos, do fordismo e do *Welfare State*. A cidade industrial, assim, experimentou o seu apogeu, desenhada pelos traços e pelas regulações modernistas, acelerada pelo automóvel e alimentada, do ponto de vista econômico, pelos grandes complexos industriais modernos (Figura 1.12), responsáveis pela maior parte dos empregos da classe trabalhadora.

A passagem do século XIX para o XX marcou também a transformação da maneira como ocorre a urbanização sob o capitalismo, de como são articulados o capital fixo e os bens de consumo e como estes irão agir na produção do espaço urbano, do ambiente construído das cidades europeias e norte-americanas no século XX. Dessa forma, nossa categoria de análise agora está fundamentada na noção de “cidade keynesiana”:

A cidade keynesiana colocou uma ênfase muito maior na divisão espacial do consumo em comparação com a divisão espacial do trabalho. A urbanização de demanda dependia da mobilização em massa do espírito da soberania do consumidor. (HARVEY, 1989, p. 40. Tradução nossa).

¹⁷ Em muitos casos, em especial, nas cidades com forte influência das muralhas em sua forma urbana, estas antigas estruturas, surgidas em anéis sucessivos, acabam por influenciar, a partir do aproveitamento de seu antigo traçado, o típico desenho viário radioconcêntrico.

¹⁸ Refere-se à quebra da bolsa de valores de Nova York ocorrida neste ano e que impactou drasticamente, nos anos seguintes, promovendo a depressão da economia norte-americana e, conseqüentemente, dos outros países centrais do capitalismo mundial.

Essa urbanização do tipo “*demand-side*”¹⁹, voltada para o fortalecimento do consumo, foi caracterizada pelo espraiamento de baixa-densidade do crescimento urbano, por espaços distintivos de consumo e pelos parâmetros do estilo de vida e do *status* social. Em termos mais precisos, essas características estavam representadas pela suburbanização, pelos novos e elitizados espaços de consumo dos *shopping centers* e pelo *american way of life* da classe média e de seu desejo pela casa própria (HARVEY, 1989).



Figura 1.11 – Vista do conjunto de Sarcelles, Grande Paris, anos 1960.

Fonte: *Pinterest*. Disponível em: <<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/24/95/f8/2495f8adb9beea6c090820f4ee9df428.jpg>>. Acesso em: ago. 2017.



Figura 1.12 – Vista da fábrica da Pirelli, Bicocca-Milão, anos 1920.

Fonte: *Wikimedia Commons*. Disponível em: <<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/it/7/7c/Bicocca-pirelli-1922.jpg>>. Acesso em: ago. 2017.

Esse padrão de urbanização foi substancialmente fundamentado dentro do *Welfare State*, norte-americano e europeu²⁰, que teve seu desenvolvimento e apogeu no pós-guerra, entre 1945-1970. O modelo fordista foi a sustentação do êxito da acumulação capitalista em grande desenvolvimento, no período, responsável, a partir da reformulação do ambiente produtivo, por uma orientação da produção capitalista para o consumo de massa o que, obviamente, teve implicação na produção do espaço urbano como se tem argumentado.

Capital e força de trabalho sobreacumulados foram transferidos para a produção de infraestruturas físicas e sociais; e se investimentos desta natureza ajudassem a produzir mais excedentes, então uma nova rodada

¹⁹ Harvey utiliza este termo do universo da Economia, trazendo para a realidade da urbanização. Neste tipo de economia urbana, a acumulação capitalista deve ser estruturada a partir da capacidade de compra do consumidor, em especial, os de classe média.

²⁰ Apesar de Harvey (1989) desenvolver seu argumento a partir do caso norte-americano, entendemos que situação semelhante ocorreu na Europa. Entretanto, ressaltamos que nos Estados Unidos, não existiu o problema da reconstrução que a Europa enfrentou e nem a produção do *social housing* foi tão fortemente marcada pela realização estatal como na Europa.

de transferências poderia acontecer [...] Investimentos em transportes, educação, habitação e saúde [ou seja, os pilares do Estado de Bem-estar Social] pareceram particularmente apropriados do ponto de vista da melhoria das qualidades no trabalho, comprando a paz trabalhista e acelerando o capital de giro, tanto na produção como no consumo. (HARVEY, 1989, p.38. Tradução nossa).

No entanto, para além dos benefícios conseguidos durante o Estado de Bem-Estar Social, sejam eles políticos, sejam econômicos e sociais, a estrutura espacial que foi conformada – pelo menos é o caso das cidades norte-americanas – evidenciou profundas fraturas, tanto sociais como espaciais. Não só a suburbanização, como os processos de renovação urbana das principais cidades grandes e médias dos Estados Unidos foram fatores, em termos da fratura da qual falamos, de segregação socioespacial, gentrificação e esvaziamento das áreas centrais.

A tentativa de usar o processo urbano como um meio de redistribuição foi de encontro à realidade da estrutura de classe, diferenças de renda, privação das minorias. O forte processo de reorganização espacial das paisagens dos consumidores deixou para trás crescentes bolsões de abandono e pobreza, a maioria concentrada nas áreas centrais. Era quase como se a destruição criativa se dividisse na destruição física e social das áreas centrais e na criação dos subúrbios. (HARVEY, 1989, p.38. Tradução nossa).

Entretanto, com a chegada dos anos 1970, se avizinhou mais uma crise do modo de produção capitalista, em nível global²¹, forçando mais uma vez sua reinvenção em nome da sobrevivência. Nestes momentos de crise há indicação de desequilíbrio que força uma racionalização geral: dos níveis de acumulação (produção, circulação etc.), da força de trabalho, das empresas, do mercado financeiro, do Estado, trazendo graves consequências para a sociedade como o desemprego, a pobreza etc. (HARVEY, 1989).

Concomitante, no nível da urbanização/produção capitalista do espaço aquela reestruturação trouxe consequências radicalmente transformadoras para a cidade keynesiana. Esta mesma que “[...] progressivamente pareceu, então, como uma cidade pós-industrial, como um artefato de consumo alimentado pela provisão de serviços, processamento de informações e como suporte de funções de comando no governo e nas finanças”. (HARVEY, 1989, p.49. Tradução nossa). Estas novas funções da cidade em fins

²¹ Harvey (1989, p.70-71) define três níveis de crises que afetam periodicamente o capitalismo e que são decisivas para os diferentes momentos de reestruturação (alguns destes em discussão aqui na tese): a) parcial; b) de inversão; e c) global. Esta última, pela sua abrangência, com consequências ainda mais graves para a economia mundial.

do século XX a qualificaram também, para além de “pós-industrial”, “do terciário superior” (HARVEY, 1989; 1996) ou “global” (SASSEN, 2013; 2000).

A ameaça de perda de empregos e da fuga das empresas e desinvestimento, a clara necessidade de exercer restrição orçamentária em um ambiente competitivo apontam para uma mudança da política urbana longe da equidade e da justiça social e na direção da eficiência, inovação e de crescentes taxas reais de exploração (HARVEY, 1989, p.47. Tradução nossa).

Foi sob essas novas bases que a urbanização sob o capital ocorreu nas décadas finais do século XX. Houve, como consequência direta da crise capitalista, grande produção de obsolescência o que, por sua vez, estava associado a paisagem urbana tanto do capital fixo quanto dos bens de consumo. Não apenas a obsolescência se fez presente no arruinamento das típicas estruturas do capital fixo – fábricas, infraestruturas, ferrovias, portos etc. – como também as intervenções dos “gloriosos” anos do *Welfare State*, como os conjuntos habitacionais modernistas ou o modelo da suburbanização, tiveram sua força inovadora esgotada, gerando, de certo modo, também obsolescência no universo dos bens de consumo.

No que diz respeito ao capital fixo e aos bens de consumo, a crise assume uma forma de crise na valoração dos ativos. A superprodução crônica resulta na desvalorização do capital fixo e dos itens de bens de consumo - um processo que afeta o ambiente construído, bem como os bens duráveis de produtores e consumidores. Também podemos observar a formação de crises em outros pontos dentro do diagrama dos fluxos de capital – crise nas despesas sociais [saúde, educação, repressão militar e similares], na formação de bens de consumo [habitação] e na ciência e tecnologia. Em cada caso, a crise ocorre porque o potencial de investimento produtivo em cada uma dessas esferas é exaurido. Outros fluxos de capital não expandem a base para a produção de mais-valia. Devemos também notar que uma crise de qualquer magnitude em qualquer uma dessas esferas é automaticamente registrada como uma crise dentro das estruturas financeiras e estatais, enquanto as últimas, por causa da autonomia relativa que lhes é atribuída, podem ser uma fonte de crise independente [podemos assim falar de crise financeira, de crédito e monetária, das crises fiscais do estado e assim por diante]. (HARVEY, 1989, p.70. Tradução nossa).

Os vazios urbanos, resultados também da obsolescência produzida, seja na paisagem do capital fixo, seja na dos bens de consumo, foram fenômeno de destaque nesses cenários de crise. Nesse momento, se formam e se apresentam, ao mesmo tempo, como ruína e registro do desenvolvimento capitalista anterior, e como parte da solução para a crise, a partir da expectativa criada quanto à sua transformação.

1.2 O FENÔMENO DA FORMAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS NO CONTEXTO DA CIDADE PÓS-INDUSTRIAL: ENTRE A OBSOLESCÊNCIA E A EXPECTATIVA

Há diversas categorias de vazios urbanos. Comumente são definidas com relação ao uso que cessou ou que está em vias de cessar, quando estes espaços podem, assim, ser de várias formas adjetivados: residenciais, comerciais, militares, religiosos, projetuais dentre outros (BORDE, 2006). Entretanto, o quadro teórico da tese foi estabelecido e problematizado no sentido de dar fundamentação para as três categorias que estão associadas ao objeto da tese: **vazios urbanos industriais, ferroviários e portuários**.

Na verdade, essas categorias estão intimamente correlacionadas. Compreendem as áreas de formação e implantação histórica das indústrias a partir do século XIX, quase sempre ao longo dos eixos ferroviários e próximo às áreas portuárias. Por isso, para o período a partir do último quartel do século XX, quando se estabelece o fenômeno da cidade pós-industrial, o foco desta parte da tese está nas mesmas áreas das periferias industriais problematizadas anteriormente, no contexto da produção capitalista do espaço, em vias de reestruturação a partir da crise dos anos 1970.

Para a formação dos vazios urbanos no quartel final do século XX concorreu a combinação dos fenômenos, associados à trajetória recente do modo de produção capitalista, da obsolescência²² – de maquinário, de infraestruturas etc. – da desindustrialização²³ e da desconcentração industrial²⁴. Fenômenos associados às crises cíclicas do capital, motivados, em especial, pelos processos de avanço tecnológico e pela constante mobilidade espacial da atividade produtiva. Isso afetou a cidade industrial, do capitalismo central e, por conseguinte, suas periferias industriais, com maior intensidade, a partir dos anos 1970. Por sua vez, esses fenômenos serviram também

²² A obsolescência de maquinário, instalações prediais e infraestruturas associadas à produção capitalista, pelo surgimento de meios de transporte, comunicação e logística ou de bens de produção mais avançados, com expressiva diminuição de empregos.

²³ Desindustrialização como encolhimento da participação do setor industrial na economia, o que também significa reduções drásticas nos empregos correlatos.

²⁴ Desconcentração industrial, fenômeno de reorganização geográfica da produção, representando tanto o esvaziamento de regiões tradicionalmente produtoras como o surgimento de novas áreas industriais.

como marco para um processo de reestruturação produtiva²⁵ da economia capitalista, enquanto desdobramento mais marcante da crise dos anos 1970.

A crise que afetou o sistema produtivo internacional, marcou uma desaceleração da acumulação capitalista que havia sido intensa no período pós Segunda Guerra, entre 1945 e 1973. Os “Trinta Gloriosos” foram marcados pela hegemonia econômica norte-americana, mas também pelo bom desempenho do Bloco Soviético (HOBSBAWM, 1995). Na economia de então, estabelecida já em ampla base geográfica e plural do ponto de vista do protagonismo dividido entre várias nações (HOBSBAWM, 1998), o impacto foi igualmente dramático tanto nos países de capitalismo avançado como em sua periferia.

A crise que transcorreu pelos anos 1970 aos anos 1990 provocou, gradativamente, um forte esvaziamento das antigas periferias industriais, historicamente formadas e desenvolvidas desde fins do século XIX, com o encerramento progressivo, muitas vezes abrupto, das atividades das plantas fabris nesses espaços, consequentemente fechando postos de trabalho e gerando esvaziamento populacional. Além do fechamento/desaparecimento das indústrias, ocorreu o encerramento ou substituição das infraestruturas envolvidas na produção e distribuição capitalistas, como as ferrovias e as áreas portuárias – muitas vezes contíguas àquelas áreas industriais – com o advento, em especial, da novidade logística da containerização²⁶.

Embora o impacto da crise, no mundo urbano, tenha sido forte no cenário europeu, o símbolo maior da sua devastação física e social foram as cidades norte-americanas, notadamente, aquelas situadas no *Rust Belt*²⁷, compreendendo, especialmente, o caso de Detroit, mas também os casos de Chicago, Cleveland, Cincinnati, St. Louis, Flint²⁸ dentre tantas outras cidades. A paisagem urbana fruto dessa crise capitalista se desenhou na forma de grandes estruturas fabris abandonadas, como

²⁵ A qual, por sua vez, engendra um processo de Reestruturação Urbana. Interessa-nos, destacar, a passagem de uma economia predominantemente industrial para outra, com predomínio do setor terciário, em um cenário político-econômico no qual a acumulação capitalista tornou-se “flexível”. Importante discussão sobre esse assunto está presente em Preteceille; Valladares (1990).

²⁶ Esse avanço tecnológico possibilitou a diminuição da área útil das instalações portuárias, tornando, com a introdução dos contêineres, antigas e tradicionais construções, como grandes depósitos e docas, obsoletos. Além disso, e o que é mais grave, representou uma menor necessidade de uso de mão-de-obra nas atividades ordinárias do porto como o transporte, a estocagem etc.

²⁷ O outrora “cinturão industrial” (*manufacturing belt*), compreendido geograficamente na porção nortenordeste dos Estados Unidos, com a crise econômica dos anos 1970, entra em obsolescência, representando a decadência da área industrial mais produtiva do país, em especial, tendo a indústria automobilística como símbolo. Daí a origem do trocadilho “cinturão de ferrugem” que significa o *Rust Belt*.

²⁸ Importantes consequências da crise na cidade de Flint são retratadas e problematizadas no documentário “*Roger and Me*”, dirigido por Michael Moore e lançado nos Estados Unidos em 1989.

também de infraestruturas ferroviárias e portuárias obsoletas ou em processo de desativação e/ou transferência para outros lugares.

Nesse contexto, analisada por Harvey (2000) entre o fim dos anos 1960 e início dos anos 2000, a cidade de Baltimore ilustrou não apenas os efeitos da crise como evidenciou as estratégias para a sua superação. Especialmente durante as recessões de 1973-5 e 1980-5 a desindustrialização é marcante, tendo este encolhimento industrial gerado grande desemprego, reforçado pela intensa automação das indústrias e da área portuária. As indústrias naval e siderúrgica, até então de grande empregabilidade e produtividade, lideraram esse quadro de reveses.

Associados a esses efeitos negativos na produção industrial, outras consequências agravaram os problemas urbanos de Baltimore. Não apenas em suas periferias industriais e áreas portuárias, mas também na área central, já empobrecida desde as décadas anteriores, processos de gentrificação (*Canton District*) e de criação de *gated communities* (condomínios fechados) em antigos bairros foram acompanhados, em áreas mais distantes, por intensa suburbanização responsável, ao mesmo tempo, pelo esvaziamento das áreas centrais e pelo espraiamento da cidade.

Além dessas novas oportunidades imobiliárias, a ação estatal na figura da renovação urbana do *Inner Harbor* contribuiu para a reocupação seletiva e consequente expulsão dos mais pobres das áreas centrais e antigas periferias industriais. Baseada no trio consumismo/turismo/negócios, a remodelação promovida no antigo porto da cidade, incorporou antigas construções ou construiu novas, pontuando uma nova paisagem de grandes equipamentos de entretenimento, hotéis, edifícios de escritórios e espaços públicos renovados.

Para Harvey, entretanto, além do reforço da segregação urbana, esses investimentos público-privados no *Inner Harbor* lançaram dúvidas com relação ao suposto ônus compartilhado das urbanização entre esses agentes. “A parceria público-privada significa que o público assume os riscos e o privado fica com os lucros”. (HARVEY, 2000, p. 141. Tradução nossa). O autor ilustra esta disparidade com os casos do *Hyatt Regence Hotel*, que não investiu mais do que 10% no empreendimento, pago quase totalmente com dinheiro público ou as torres do *Harborview* que enfrentaram grandes dificuldades financeiras além da desconfiança da população sobre o impacto da obra no *skyline* da antiga área portuária.

Na Europa, inúmeros são os danos da crise, nas metrópoles e em centros urbanos menores, com a retração ou finalização da atividade produtiva. Nestes espaços, efeitos negativos como a desindustrialização, o encolhimento urbano e a gentrificação também estiveram presentes, além dos resultados questionáveis da associação entre o público e o privado na forma das áreas renovadas e turistificadas que substituíram/transformaram antigas periferias industriais e áreas portuárias correlatas.

Desde os já citados *Quartier de la Gare* e *Poblenou*, em Paris e Barcelona, respectivamente, às *Docklands* londrinas às margens do Tâmesa, ao vale do Ruhr na Alemanha, aos eixos ferroviários oriental (Xabregas-Beato-Marvila) e ocidental (Alcântara) em Lisboa dentre tantos outros, configuraram-se profundas fraturas em áreas antes de expressiva atividade produtiva, historicamente formadas e consolidadas desde ainda fins do século XIX, como vimos anteriormente.

Nas últimas décadas do século vinte, grandes e pequenos edifícios localizados em vastas zonas industriais ou inseridos, quase embutidos, em tecidos urbanos densos, se tornaram obsoletas e desativadas; as atividades produtivas que os ocupam em parte deixam de existir, em parte se transferem para territórios limites e até para regiões distantes. Consequentemente são abandonadas partes inteiras do sistema de infraestruturas a elas ligado intencionalmente. O que tinha sido lentamente acumulado durante quase dois séculos de crescimento e desenvolvimento, ou seja, partes inteiras da cidade do século dezanove e do início do século [século XX] se encontram privadas de uma função e de um papel, com graves consequências nos níveis de ocupação, sobre o desenvolvimento demográfico e sobre a geografia social, funcional, e simbólica da cidade toda. Nem os novos arranjos internacionais permitem esperar que aquilo que se perdeu possa voltar. Algumas 'cidades mundo' perdem seu caráter e sua unicidade. Para muitos, a crise da cidade industrial parece marcar uma ruptura na história da cidade europeia e ocidental, isto é, o fim da cidade moderna. (SECCHI, 2009, p. 75-76).

No Brasil, o fenômeno é mais recente e melhor percebido a partir dos anos 1980. Historicamente, a emergência do novo modo de acumulação urbano industrial em substituição ao anterior, agrário-exportador, foi produto relacionado à Revolução de 1930, industrialização que se consolidou a partir desta década até fins dos anos 1950 (OLIVEIRA, 2003). Neste cenário, a industrialização, dispersa até antes do *crack* de 1929, se concentrou em São Paulo que liderou o desenvolvimento dos ramos mais produtivos e "pesados" - mecânicos, siderurgia, cimento etc. - com destaque absoluto para a produção automobilística do ABC paulista (CANO, 2007).

Entretanto, a partir dos anos 1970 e, principalmente nos anos 1980 e 1990, foi notado o fenômeno da desconcentração da atividade econômica, em curso no país. Estes novos arranjos espaciais da indústria (e da agropecuária), por conseguinte, impactaram em novos arranjos urbanos, como aqueles no âmbito da Grande São Paulo (IPEA, 2002).

Ainda que os determinantes não possam ser imputados apenas à desconcentração econômica recente, os novos rumos da Região Metropolitana de São Paulo sintetizam com clareza essa questão. A metrópole, como se demonstrou, perde importância em termos industriais e, paulatinamente, desacelera-se seu crescimento demográfico [...] Com efeito, a redução da migração rumo às metrópoles do Sudeste conferiu maior importância ao conjunto da rede urbana brasileira, considerando o próprio interior do estado de São Paulo, as capitais regionais, em especial as do Norte, Nordeste e Centro-oeste, as cidades médias e as aglomerações urbanas não-metropolitanas. (IPEA, 2002, p.36).

Embora em São Paulo ainda tenham permanecido os ramos mais dinâmicos da indústria nacional, além de ter mantido sua liderança econômico-financeira em escala latino-americana, houve redução da atividade (desindustrialização) em sua Região Metropolitana, com a migração industrial para as áreas interioranas, como Ribeirão Preto, Santos e São José dos Campos. Em escala nacional, a desconcentração industrial, a partir de São Paulo, tendeu, na verdade, a situar-se nas regiões/cidades mais próximas, do Sul, de Minas Gerais e Espírito Santo e do Centro-Oeste (IPEA, 2002). Em suma:

A desconcentração industrial acabou fortalecendo as cidades médias, sobretudo na região Sudeste, em especial no estado do São Paulo [...] Com efeito, a localização da indústria no interior de São Paulo tendeu a favorecer municípios de porte médio, dotados de infra-estrutura, próximos à malha viária, e mais distantes dos problemas crônicos das grandes cidades. (IPEA, 2002, p.41).

Essas transformações na estrutura produtiva, com destaque para o processo da desconcentração industrial, afetaram diretamente as antigas periferias industriais da capital paulista. Estes espaços e suas infraestruturas associadas, especialmente as orlas ferroviárias, ao serem desativados ou a perderem sua importância econômica, progressivamente se esvaziaram, entrando em estado de degradação ou ruína. Isto impactou no ambiente construído de bairros operários como a Mooca, Brás, Barra Funda e Lapa, para citar alguns daqueles ao longo da orla da antiga ferrovia Santos-Jundiaí. Atualmente, são áreas marcadas pelo arruinamento, pela retenção especulativa do solo e

por transformações recentes, como incorporações imobiliárias invariavelmente verticalizando esses bairros, reocupando seus vazios industriais.

Em todos esses contextos, internacionais ou brasileiros, em um primeiro momento, quando a crise ainda se fez arrasadora e o modo de produção capitalista ainda esteve vulnerável e ensejou sua reestruturação, o vazio urbano foi sinônimo de obsolescência, de degradação, de ruína. Fábricas, galpões, estaleiros, docas, linhas ferroviárias, áreas residenciais proletárias e tantas outras estruturas e/ou edificações foram silenciadas, esvaziadas, conformando uma paisagem de desolação e incerteza.

As marcas da obsolescência e do arruinamento passaram a incidir, dessa forma, sobre o ambiente construído, produzido sob o modo de produção capitalista naquele período. Tanto aquilo que representou o investimento no capital fixo (Figura 1.13), mas também nos bens de consumo (Figura 1.14), ou seja, a construção histórica da paisagem da cidade industrial e da cidade keynesiana havia sido parcial ou definitivamente perdido com a chegada da crise. Foram, portanto, testemunho desse cenário de degradação desde fábricas, ferrovias e áreas portuárias a conjuntos habitacionais.



Figura 1.13 – Fábrica em ruínas. Ao fundo, o centro de Detroit.

Fonte: *Urban Ghosts*. Disponível em: <<http://www.urbanghostsmedia.com/wp-content/uploads/2010/06/abandoned-factory-detroit.jpg>>. Acesso em: ago. de 2017.



Figura 1.14 – Demolição do conjunto *Pruitt Igoe*, *Saint Louis*, Estados Unidos.

Fonte: *Zeitgeschichte Digital*. Disponível em: <http://img.zeitgeschichte-digital.de/CIP/preview/image/ZZF_online_images/2186?width=1280&height=1010>. Acesso em: ago. de 2017.

Entretanto, como resposta à crise, houve o processo de reestruturação produtiva que representou, em essência, a capacidade hibridamente criativa e destrutiva do modo de produção capitalista (HARVEY, 2005b). A recuperação econômica posterior, a começar nos anos 1980 e perdurar pelos 1990 aconteceu, de forma marcante, com o crescimento do setor terciário, o comércio e os serviços, o que, por sua vez, no campo

teórico e prático do urbanismo contemporâneo, ensejou um processo de “reinvenção das cidades” (CASTILHO; HOWARD, 2006).

Essa reinvenção passou pela adequação das estratégias de planejamento e gestão das cidades – o que gerou um processo de transformação urbana pautado pelo Planejamento Estratégico e pelo Projeto Urbano – aos novos condicionantes da produção capitalista do espaço pós-crise dos anos 1970. Nesse sentido, em um cenário pós-fordista e de acumulação flexível (HARVEY, 2005b), a cidade industrial ou cidade moderna, em transição para uma “pós-cidade” ou um “pós-urbano” (MONGIN, 2009), do ponto de vista econômico, um “pós-industrial” ou “terciário superior”, mais uma vez tivera parte de sua paisagem urbana modificada, graças à natureza especulativa do capitalismo e ao desenvolvimento de estratégias empreendedoristas, a transformar a cidade em um grande e lucrativo negócio (COMPANS, 2005; HARVEY, 1996; ARANTES et al., 2000).

Nesse novo cenário, o vazio urbano tem somada a sua primeira natureza – a de ruína, de obsolescência – uma segunda, de expectativa. Nesse sentido, começou a participar ativamente da reinvenção das cidades, a partir da transformação de estruturas obsoletas e arruinadas, em boa parte dos casos, de periferias industriais, mediante processos de regeneração urbana que, por sua vez, abriram espaço para novos usos, apropriações e lucrativos negócios, culminando, por fim, em um novo ambiente construído, em uma nova paisagem urbana.

Assim, os vazios urbanos foram se configurando também como espaços de experimentação, assumindo destaque na agenda urbanística contemporânea. Experimentação essa que foi além das intervenções regeneradoras “oficiais”, estatais ou privadas, dos mercados imobiliários, podendo os vazios urbanos serem apropriados das mais diversas formas, pelo cidadão anônimo, como mural para grafite, lugar de exposição e eventos culturais, polos gastronômicos e boêmios, como objetos de grande interesse no campo da fotografia, dentre tantas outras formas ainda consideradas como “alternativas” de apropriação e transformação desses espaços.

Essas alternativas ou novas perspectivas se apresentaram como contraponto às formas tradicionais de intervenção no espaço urbano, pautadas pelo plano e pelo projeto. Inclusive, para alguns autores, isso coloca em questão a exclusividade e legitimidade única do papel do arquiteto urbanista. Nesse sentido, reelaborando

importante e atual questionamento²⁹ em Borde (2006), nos perguntamos: se entendermos os vazios urbanos contemporâneos como produto da negação das racionalidades, tanto do urbanismo modernista (a verdade, o plano/projeto) quanto da acumulação capitalista, até que ponto essas mesmas racionalidades poderiam novamente preenchê-los?

Ou, dados os novos contextos da cidade contemporânea, pós-moderna, pós-industrial, quando novas racionalidades, capitaneadas por novas gerações de arquitetos-urbanistas, entram em cena, também nos perguntamos até que ponto estas têm sido legítimas na transformação dos vazios urbanos. A atuação dos arquitetos-urbanistas na contemporaneidade - em um cenário de protagonismo dos grandes e pontuais projetos urbanos, no cenário da cidade genérica, difusa, caótica³⁰ - é pautada no protagonismo das intervenções nos vazios urbanos, na lógica de uma sociedade em rede (CASTELLS, 1999) que privilegia os fluxos aos lugares. Assim:

Esses criadores teóricos [influentes arquitetos e teóricos como Koolhaas, Foster, Tschumi dentre tantos outros] querem impor sua marca no mundo dos fluxos urbanos trapaceando e brincando com os baldios e os vazios. Instituído o processo da cidade densa europeia, eles adoram 'os vazios, os quarteirões abandonados e os terrenos vagos'. Seus adversários os reprovam por brincar com um espaço urbano carente de urbanização e que eles desfiguram um pouco mais. É esse o defeito do arquiteto-designer, que, não tendo mais a intenção de respeitar um equilíbrio urbano consagrado ao caos, trapaceia com as imagens e multiplica os simulacros. A cidade-espetáculo então se torna incontrolável quanto ao fluxo das imagens. 'Se os políticos', diz por exemplo Hans Kollhoff, 'quisessem que Berlim fosse alguma coisa, eles deveriam agir de modo diferente, transformá-lo em acontecimento, fazer uma ação para atrair pessoas a Berlim, suprimir os impostos como em Hong Kong, fazer de Berlim um tipo de Hong Kong europeia...isso seria fantástico'. Entre Berlim e Hong Kong, não há diferença e singularidade a ser valorizada: os fluxos destinados a conectar os lugares entre si e os indivíduos a este ou àquele lugar já estão lá, eles preexistem. Baldios, zonas abandonadas, espaços industriais desertados, espaços abandonados e reservados não tem outra saída a não ser conectar os fluxos. (MONGIN, 2009, p.165).

²⁹ Originalmente, este questionamento é: "Seriam os vazios urbanos contemporâneos também os resultados da negação da racionalidade que orientou a criação dos vazios projetuais do urbanismo modernista e da cidade renovada? E, se assim o for, até que ponto a racionalidade [a verdade, o projeto] poderia novamente preenchê-los?". (BORDE, 2006, p. 36).

³⁰ Em seu livro "A condição urbana", de 2009, Olivier Mongin, discorrendo sobre os desafios da cidade e do urbano na contemporaneidade, dialoga com uma série de autores e seus conceitos, dentre eles Rem Koolhaas e sua "cidade genérica", e Bernardo Secchi e sua "cidade difusa".

Tais questionamentos ganharam relevo na discussão sobre os vazios urbanos nos últimos anos. No sentido de iluminar a questão do “como?” transformar estes espaços, a própria conceituação deles, hoje diversificada, plural, vem se constituindo desde o já clássico texto *Terrain Vague*, de I. de Solà-Morales, publicado pela primeira vez em 1995, com grande repercussão posterior, como por exemplo, nas discussões no Congresso da União Internacional dos Arquitetos (UIA) de 1996, em Barcelona. Solà-Morales, a partir do conceito de *terrain vague* iniciou uma reflexão decisiva no sentido da compreensão mais ampla do vazio urbano, a fim de nos orientar, por exemplo, com relação a como intervir nesses espaços. Dessa forma, para este autor:

A relação entre a ausência de uso, de atividade, e o senso de liberdade, de expectativa, é fundamental para compreender todo o potencial evocativo que os *terrain vague* das cidades possuem na percepção da mesma nos últimos anos. Vazio, portanto, como ausência, mas também como promessa, como encontro, como o espaço do possível, de expectativa. (SOLÀ-MORALES, 2002, p.187. Tradução nossa).

Essa ampliação dos horizontes conceituais dos vazios urbanos, contrastou, mas complementou a abordagem anteriormente discutida e conceituada com certa extensão, porém com ênfase nas conotações negativas do vazio urbano, o que está expresso nos termos *brownfields*, *grayfields*, *wastelands* etc. Abordagens importantes recentes (BARRON; MARIANI, 2014), tributárias da contribuição de Solà-Morales, tendem a acrescentar àquelas conotações, outras, de natureza positiva, com o intuito de fazer do vazio urbano algo também associado e incorporado à cidade, e não sua antítese, algo a ser incorporado nas práticas cotidianas urbanas, na agenda do urbanismo contemporâneo, e não algo a ser necessariamente erradicado ou ordenado.

Essas visões de natureza positiva sobre os vazios urbanos, essencialmente, buscam entendê-los como parte constituinte da dinâmica urbana e como objeto a ser pensado e transformado por outras “racionalidades” que não as usuais – do projeto, por exemplo – ou até mesmo sem apelo a qualquer racionalidade. Assim, a arte (LÉVESQUE, 2014; STAVRIDES, 2014), as novas abordagens metodológicas de leitura e intervenção (SANKALIA, 2014; RAHMANN; JONAS, 2014), os usos temporários (KAMVASINOU; ROBERTS, 2014) são alternativas recentes em discussão e aplicação, aumentando o campo conceitual e geográfico dos vazios urbanos.

Entretanto, o instigante *terrain vague* de Solà-Morales acrescentou novos tons à uma construção conceitual já há algumas décadas presente nos debates concernentes à

cidade contemporânea. As classificações e/ou definições dos vazios urbanos, embora sejam, do ponto de vista da História, bem recentes, possuem já uma literatura extensa, de matriz europeia e norte-americana, porém abordada com interesse também por diversos autores na América Latina, incluso o Brasil, principalmente a partir da década passada (BORDE, 2006).

Comumente, o tema dos vazios urbanos está compreendido nos estudos sobre *brownfields* e *wastelands*, recorrentes para norte-americanos e britânicos, sendo o primeiro termo relativo a terrenos subutilizados ou vazios contaminados por uso industrial anterior; o segundo termo também pode ter origem industrial, mas sua essência está na sua condição de espaço livre, inclusive por apresentar acervo relevante de flora e fauna. *Derelict land*, *blight area*, *vacant land*, *post-industrial landscape* e *urban voids* são outros termos dentre tantos outros associados aos vazios urbanos em língua inglesa.

Já de origem francesa, além do termo *terrain vague* de Solà-Morales, são importantes também os termos *friche urbaine* e *friche industrielle*, ambos fortemente relacionados com a noção de periferias industriais abordada nesta tese. De origem italiana, o *disabitato* (BARRON; MARIANI, 2011), o *vuoti urbani* e as *aree dismesse* (TRIA, 2015); em espanhol, as *tierras vacantes*, dentre tantas outras possibilidades de denominações e conceitos, confirmando a posição consolidada como interesse acadêmico e científico nos vazios urbanos nos últimos quarenta anos.

A construção histórica dessas noções e/ou definições pautou, para além de assinalar o interesse acadêmico desde ainda os anos 1970, a agenda da estruturação de órgãos/agências nacionais de estudos e de fomento financeiro, como também serviu de referência para as intervenções nos vazios urbanos, estratégia recorrente nos processos de regeneração urbana.

No caso das agências nacionais, em âmbito federal nos Estados Unidos, por exemplo, temos a atuação da *Environmental Protection Agency* (EPA) que, desde os anos 1970, tem sido responsável pelas iniciativas de descontaminação de áreas de antiga atividade industrial, tendo incorporado, nos anos 1990, ações em áreas de *brownfields* (*brownfields redevelopment*) como o seu *Brownfields Program* (DULL; WERNSTEDT, 2010). Este programa marcou a preocupação com o tema que adquiriu estatuto jurídico definitivo com o *Small Business Liability Relief and Brownfields Revitalization Act* de

2002, além de, nesta mesma década, contar com uma série de inovações no campo das políticas públicas sobre *brownfields*, hoje ampliadas para as esferas estaduais e locais, envolvendo o país como um todo, e não apenas as regiões mais industrializadas do meio-oeste e leste (WERNSTEDT; HERSH, 2006; HERBERLE; WERNSTEDT, 2006).

No âmbito da União Europeia, nas duas últimas décadas, o cenário também foi de intensificação e amadurecimento das políticas regionais sobre *brownfields*. A Comissão Europeia, em sua seção de *Regional and Urban Development*, dispõe de uma série de fundos e programas para as áreas de *brownfields*³¹, embora ainda com recorrentes problemas como em relação a própria definição, listagem e caracterização dessas áreas, em nível nacional, principalmente (UE, 2010).

Com relação à regeneração urbana, não sem muita polêmica, temos a complexa - dada a pluralidade de atores e complexidade do planejamento e das decisões de projeto - refuncionalização dos vazios urbanos e sua relação com novas edificações, atreladas aos paradigmas/requisitos de destaque do projeto urbano e arquitetônico atuais, tais como sustentabilidade, densificação, *mix* funcional-social etc. Se olharmos para os casos já históricos e outros não menos emblemáticos ou mais recentes, a intervenção nos vazios urbanos se confunde com o histórico dos Grandes Projetos Urbanos (GPUs), em especial na Europa e nos Estados Unidos, estabelecendo-se em uma geografia cada vez mais alargada, compreendendo, no caso europeu, principalmente: as sociedades pós-socialistas/comunistas como a Eslováquia (KRISTIÁNOVÁ et al, 2016), a Alemanha (ALLON, 2013; RALL; HAASE, 2011), a Romênia (DAN-RAZVAN et al, 2016), a República Tcheca (FRANTÁL et al., 2015; OSMAN et al., 2015), os Países Bálticos (TINTERA et al, 2014) e os Balcãs; a Escandinávia (NUUR; LAESTADIUS, 2010), mas também o Japão (JONAS; RAHMANN, 2014a e 2014b), a China (CHENG et al., 2011) etc.

Não nos comprometemos com uma discussão mais detalhada sobre as vertentes de conceitos e as diferentes interpretações do mesmo tema, acima expostos, sob pena de repetição desnecessária, dado que já existem, nos estudos no Brasil, sistemáticas contribuições ao longo das últimas décadas nesse sentido (SILVEIRA; VAZ, 1999; LEITE,

³¹ Para as políticas de desenvolvimento regional e urbano na Europa - onde destacamos o European Regional Development Fund (ERDF) - consultar o endereço eletrônico https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development_en. Quanto aos fundos e/ou programas que podem contemplar as áreas de *brownfields* destacam-se o INTERREG IVC (<http://www.interreg4c.eu/index.html>) e URBACT (<http://urbact.eu/>), este último atualmente em sua terceira versão com duração de 2014-2020.

2002; BORDE, 2006; MESTRINER, 2008; VASQUES, 2009; BARROS, 2011; NERI, 2011; SOUZA, 2014).

Dentro do quadro teórico descrito neste capítulo, destacamos dois importantes conteúdos envolvendo os vazios urbanos, essenciais para a objetivação de nosso estudo: I) a definição de vazio urbano que fundamentou as metodologias de identificação e classificação dos vazios para os recortes em Lisboa (segundo capítulo) e em Fortaleza (quarto capítulo) e; II) a identificação das formas usuais de intervenção/transformação desses vazios urbanos.

Com relação a (I), temos a fundamentação em David Harvey e Ignasi de Solà-Morales. Do primeiro, os conceitos de capital fixo e de bens de consumo, sendo o vazio urbano fruto da racionalidade da produção capitalista do espaço. Do segundo, a dupla natureza do vazio urbano, do *terrain vague*, como ruína e expectativa ao mesmo tempo. Este quadro teórico abordou os vazios industriais/ferroviários/portuários, apoiados pela utilização da noção de periferias industriais em Martins (2012). Além disso, presentes de forma mais detalhada no quarto capítulo, utilizamos tanto a definição dos vazios urbanos contida no Estatuto da Cidade (EC), de 2001, como no Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDPFor), de 2009.

A identificação proposta em (II) está descrita e problematizada em seguida.

1.3 A TRANSFORMAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS NAS ÚLTIMAS DÉCADAS: DISCURSOS, IDEÁRIOS E TIPOLOGIAS DE INTERVENÇÃO

Abordar a transformação dos vazios urbanos nas últimas décadas implica em situá-los, como objetos de destaque, nos já convencionais reurbanismos (BORDE, 2006; CASTILHO; HOWARD, 2006; SÁNCHEZ, 2010): as intervenções dos tipos renovação, regeneração, requalificação, reabilitação, reinvenção urbanas dentre tantas outras. Fundamento essencial dessas intervenções é a preocupação com a dissolução e a difusão das cidades (SECCHI, 2009), fenômeno marcante ao longo do século XX e acirrado em sua segunda metade, contribuindo para isso os movimentos de metro, mega e metapolização (ASCHER, 1995).

Inseridos de forma importante nos reurbanismos, estes mais abrangentes, estão as ações projetuais mais específicas do *adaptive reuse*, ou seja, a refuncionalização dos espaços industriais esvaziados/degradados, vinculadas, necessariamente, aos princípios de preservação patrimonial em torno do tema da *industrial heritage* e da arqueologia industrial. As preocupações com o patrimônio industrial são recentes, sendo pioneira a Grã-Bretanha nos anos 1950, com a criação do *International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH) que, por sua vez, a partir da Carta de Nizhny Tagil de 2003, consolidou as ações para a preservação patrimonial no âmbito do *International Council on Monuments and Sites* (ICOMOS) e da *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* UNESCO (FALCONER, 2006; RUFINONI, 2013).

Além do contexto do *adaptive reuse*, os vazios urbanos industriais também se inserem no debate conceitual envolvendo as noções de “ruína” e os processos que a constituem, ou seja, o “arruinamento” (BRITO-HENRIQUES, 2017; DESILVEY; EDENSOR, 2012; CAVACO; SANTOS, 2017). Estas noções, na verdade, abrangem um universo maior das categorias dos vazios urbanos, compreendendo, indiscriminadamente, vazios comerciais, residenciais etc., que constituem em maior ou menor impacto, as paisagens dos mais diferenciados setores urbanos.

Como resposta a desenhar-se ao final do século XX e início do novo milênio, há o amadurecimento da compreensão de que a forma sustentável de crescimento urbano deve se dar em áreas consolidadas, infraestruturadas, a serem adensadas, diversificadas

nos seus usos, tendo como objetivo final a cidade compacta (ROGERS, 2008). Nesse sentido, as antigas periferias industriais, pontuadas de vazios urbanos a partir da crise acirrada do modo de produção capitalista nos anos 1970 talvez tenham se apresentado como o objeto e o *locus*, por excelência, da experimentação das intervenções regeneradoras de maior alcance de fins do século XX, que se estendem aos dias de hoje.

O protagonismo das antigas periferias industriais, como objeto da regeneração urbana, pode ser explicado, pois em geral, estes espaços são áreas degradadas; estão em setores urbanos imediatamente próximos às áreas centrais históricas; possuem infraestruturas consolidadas e compreendem um estoque vasto de terrenos e edifícios a serem conservados/transformados, a terem novos usos incorporados. E, claro, são ótimas oportunidades para os “novos” negócios urbanos³², centrados na produção imobiliária, muitas das vezes, aproveitando-se de longos processos especulativos.

Ainda mesmo nos anos 1970, se iniciaram os primeiros projetos urbanos mais emblemáticos representativos da regeneração urbana. Destacaram-se, por exemplo, as intervenções nas áreas portuárias de Baltimore (*Inner Harbor*), São Francisco, Boston, Nova York (*Pier 17, Battery Park*) dentre outras, todas nos Estados Unidos (Figura 1.15), e nas *Docklands* de Londres, Inglaterra³³ (Figura 1.16). Nesses casos, porções consideráveis de espaço ocioso, esvaziado, por conta da obsolescência e finalização da atividade industrial, associada à obsolescência das áreas portuárias próximas, foram reconvertidas segundo as novas necessidades da cidade do terciário superior, como define Harvey (2005; 1996). Assim, uma nova paisagem, das torres de negócios e dos equipamentos de lazer e entretenimento surgiu, atraindo para além dos moradores locais, visitantes e turistas.

Além dessas tradicionais áreas portuárias esvaziadas/degradadas e posteriormente regeneradas, destacamos para o mesmo período o pioneirismo das intervenções nos vazios urbanos industriais (RAHMANN; JONAS, 2014a), nos *brownfields*, como o *Gas Works Park* em Seattle, antiga usina de gás, cujo projeto tirou

³² Motivados, essencialmente, pela reestruturação produtiva de fins do século XX e sua respectiva reestruturação urbana, fazendo a passagem da economia industrial para a economia do terciário superior, da financeirização, com impacto conhecido nas cidades, em especial, nas dimensões do turismo e dos negócios, na figura dos novos centros financeiros, com suas torres de escritórios e espaços de consumo.

³³ Para os casos citados de Londres e Nova Iorque, Campos Neto; Somekh (2005) trazem importantes reflexões sobre estes casos pioneiros, analisando, de forma resumida, alguns impactos sobre as respectivas cidades e sobre o pensamento na área do Planejamento Urbano e Urbanismo. O trabalho está disponível em: < <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>>. Acesso em: set. 2017.

partido das ruínas das antigas instalações, que foram incorporadas ao desenho/programa do parque (Figura 1.17).



Imagem 1.15 – Vista do Pier 17. Ao fundo, a ponte do Brooklyn.

Fonte: *nycarchitecture*. Disponível em: <<http://www.nyc-architecture.com/SCC/SCC044AA-01.jpg>>. Acesso em: ago. 2017.



Imagem 1.16 – Canary Wharf e O2 Dome no contexto das Docklands londrinas.

Fonte: *Encyclopaedia Britannica*. Disponível em: <<https://media1.britannica.com/eb-media/40/99940-004-D6D6E9B7.jpg>>. Acesso em: ago. 2017.



Figura 1.17 – Gas Works Park e seus visitantes, destacando-se as antigas ruínas industriais preservadas.

Fonte: *Map & Menu*. Disponível em: <<https://i2.wp.com/mapandmenu.com/wp-content/uploads/2012/05/Gas-Works-Park.jpg?w=608&ssl=1>>. Acesso em: ago. 2017.

Tipologia de intervenção hoje consolidada e disseminada pelo mundo, a regeneração das áreas de vazios urbanos industriais, partindo de projetos pioneiros como o *Gas Works Park*, têm alimentado a diversificação dos programas e da forma de abordagem do projeto urbano para essas áreas. Nas últimas décadas, não deixaram de surgir casos emblemáticos:

Exemplos mais recentes, como o *Works* de *Latz & Partner* [*Landscape Park*, Duisburg-Nord, Alemanha, em 1994], *James Corner Fields Operations* [Fresh Kills, de 2007, e o *High Line* de Nova Iorque, em 2009] ou *D.I.R.T. studio* [sede da *Urban Outfitters*, em 2011], expandem, cada vez mais, essas experimentações projetuais. Ao abraçar o caráter distinto de rugosidade, fealdade e alteridade, esses projetos de design formal desafiam a noção convencional de estética e de funcionalidade de parques, espaços industriais e terrenos vagos em cidades metropolitanas. (RAHMANN; JONAS, 2014a, p.97. Tradução nossa).

Por volta do mesmo período, outras realidades urbanas importantes, começaram a empreender as regenerações de seus tecidos urbanos obsoletos, de forma não menos emblemática que os casos já citados. Com relação às metrópoles capitais europeias, destacaram-se Barcelona e Paris, primeiramente, ainda nos anos 1980, posteriormente Berlim e Lisboa, mas também cidades menos expressivas à época, se comparadas com estas, como Bilbao.

Barcelona, notadamente ao longo dos anos 1980 e motivada pela necessidade de intervenções estruturais e na imagem da cidade para os Jogos Olímpicos de 1992, empreendeu uma série de projetos urbanos em seu território, planejados em escala ainda maior, metropolitana. Essa experiência tornou-se modelar, sendo divulgada, replicada e/ou apropriada nas mais distantes realidades através, principalmente, de marketing agressivo e dos consultores espanhóis³⁴.

Na capital catalã, destacaram-se a intervenção no porto antigo, *Port Vell* – a atividade portuária foi transferida para outra localização –, em bairros vizinhos como a *Barceloneta*, e a intervenção no *Moll de la Fusta* e área contígua (Figura 1.18), compreendendo a Vila Olímpica, sendo essas áreas, antigas periferias industriais, compostas por antigos bairros proletários próximos ao porto e às indústrias. Mais recentemente, as intervenções se estenderam ao longo da Diagonal Sul, no contexto do

³⁴ Como exemplo, para a realidade brasileira, Compans (2005) descreveu e problematizou a apropriação do modelo pela cidade do Rio de Janeiro que contratou consultoria catalã para elaboração de seu Plano Diretor Estratégico de 1995.

projeto @22 e do evento do Fórum das Culturas de 2004, incluindo a regeneração urbana da antiga periferia industrial do *Poblenou* (Figura 1.19).



Figura 1.18 – Esplanada e marina no *Moll de la Fusta*.

Fonte: *Port Vell – Port de Barcelona*. Disponível em: <http://www.portvellbcn.com/rcs_prod/Espai_MollBoiAls_ZonaCe_01.jpg>. Acesso em: ago. 2017.



Figura 1.19 – Memórias industriais e novas edificações no *Poblenou*.

Fonte: *Oi Relator*. Disponível em: <<http://www.oirealator.com/blog/wp-content/uploads/2015/10/live-barcelona-el-poblenou-ca-laranyo-1.jpg>>. Acesso em: ago. 2017.

No caso de Paris, os anos 1980 e a administração *Mitterrand* consolidaram a nova paisagem financeira da cidade, simbolizada por *La Défense* sistematicamente construída desde ainda os anos 1950. As regenerações se consolidaram na capital francesa e os anos 1990 foram marcados por sua extensão para diversos setores da cidade, inclusas suas periferias industriais. Nesse cenário encontra-se o ambicioso projeto da *Paris Rive Gauche* (Figura 1.20), operação iniciada em 1991, que vem transformando uma das antigas áreas industriais mais características da cidade – o *Quartier de la Gare* – em uma nova centralidade, destacando-se os usos educacionais de ensino superior, principalmente, e as áreas comerciais e de entretenimento, como o complexo de cinema do grupo MK2.

Berlim, com situação singular dada a existência do Muro até 1989, inseriu-se mais tardiamente no contexto dessas intervenções, mas logo se configurou como caso de destaque. Concretizada a queda do Muro e a consolidação da reunificação do país em 1990, a cidade se viu envolvida com as novas formas de intervenção urbana de fins do século XX.

O imenso vazio militar deixado pela supressão do Muro é hoje objeto para a realização de projetos urbanos por parte do poder público local com a participação dos não menos interessados promotores imobiliários. A intervenção em *Potzdamer Platz* foi a mais emblemática nesse contexto. Sendo periferia da cidade, experimentou o auge da

Belle Époque berlinense e a catástrofe da Segunda Grande Guerra, quando foi arrasada. Ressurge nos anos 1990 como importante centro financeiro da cidade, atraindo numerosos visitantes, mas também os negócios imobiliários, com suas unidades habitacionais de alto valor (Figura 1.21).



Figura 1.20 – Projeto para a margem esquerda do rio Sena. Ao centro, a Biblioteca Nacional François Mitterrand.

Fonte: *Mairie de Paris*. Disponível em: <https://api-site-cdn.paris.fr/images/58216.jpg?w=Medium>. Acesso em: ago. 2017.

Bilbao, à parte das principais metrópoles-capitais europeias, também se insere de modo marcante nesse cenário. Definiu a figura da obra emblemática ou projeto âncora, nesse caso específico, configurado como um dos ícones da arquitetura contemporânea – o Guggenheim de Gehry (Figura 1.22). A regeneração urbana da *Abandoibarra* fez parte da tentativa de redenção econômica da cidade, estagnada desde ainda os anos 1970-80, intervindo em antiga periferia industrial - área degradada, de esvaziamento fabril e da atividade portuária, tornada obsoleta. Entretanto, para além do foco absoluto na figura do museu de Gehry, o projeto possui uma extensão de suas sinergias para além da área em questão (ABASCAL; BILBAO, 2014).

O quadro historiográfico apresentado compôs, a partir dos desafios postos pela crise do capital dos anos 1970, as opções paradigmáticas nos campos do Planejamento Urbano e do Urbanismo. Os exemplos são muitos, não apenas na realidade norte-americana e europeia, como também na América Latina e no Brasil. De *Puerto Madero*, como símbolo e modelo das apropriações latino-americanas dos modelos estrangeiros, passando pelo Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (CDMAC), em Fortaleza, pelas

Docas de Belém e, mais recentemente, pelo Porto Maravilha no Rio de Janeiro, sistematicamente, novas intervenções vão modificando a paisagem original das antigas periferias industriais.



Figura 1.21 – As torres comerciais e residenciais da regeneração urbana em *Potsdamer Platz*.
Fonte: *Berlin.de*. Disponível em: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/leipziger_platz/pix/140520_potsdamer_platz_schraegluftbild_02_1000px.jpg>. Acesso em: ago. 2017.



Figura 1.22 – Regeneração urbana de *Abandoibarra*. Museu Guggenheim Bilbao em primeiro plano.
Fonte: *ArchDaily*. Disponível em: <http://images.adsttc.com/media/images/521f/a07f/e8e4/4e56/b500/006b/slideshow/Flick_User_Iker_Merodio.jpg?1377804411>. Acesso em: ago. 2017.

Os paradigmas apresentados representam as respostas, na forma de planos e projetos urbanos, ao desafio posto pela crise econômica que, por sua vez, engendrou uma crise urbana. A transformação, em especial, das antigas periferias industriais foi decisiva para esboçarmos os contornos dessa nova paisagem urbana, de uma produção capitalista do espaço que se reinventou face aos desafios da crise e anunciou a força do terciário superior do capitalismo financeiro. Entretanto, quais discursos e quais ideários estão presentes nessas intervenções? Quais resultados produzem, tanto do ponto de vista formal, como do ponto de vista socioeconômico, com a transformação dos vazios urbanos?

No campo teórico e prático do Planejamento Urbano e do Urbanismo, o Planejamento Estratégico e os Projetos Urbanos de fins do século XX e início do novo milênio se apresentaram como novos meios de intervir na cidade. Nesse cenário é importante lembrar que os críticos do Urbanismo Modernista, de forma mais intensa a partir dos anos 1960, acusaram seu esgotamento, o que contribuiu para que o Movimento Moderno chegasse desacreditado no quartel final do século XX³⁵.

³⁵ Entretanto, a posição do esgotamento é confrontada por outros autores, como Ascher (2010, p.31-32) que entende que o contexto da Modernidade/Modernização ao final do século XX não evoluiu para formas pós-modernas. “Todavia, estas mudanças [de fins do século XX, na sociedade, economia, urbanismo etc.]

Nesse contexto, portanto, há terreno fértil para novas abordagens e/ou paradigmas. É o momento em que começam a ser questionados(as) a cidade funcional, de Le Corbusier e da Carta de Atenas, a solução da unidade de habitação e os grandes conjuntos habitacionais, o *International Style*, ou seja, a base teórica fundamental que dá sustentação ao Movimento Moderno.

No universo de crise econômica, urbana e de reformulação de conceitos que marcam o quartel final do século XX, que modelos de intervenção produziram novas paisagens urbanas que emergiram como alternativa? A cidade passou a ser planejada/projetada a partir de uma visão fragmentada, pontual, em oposição à característica visão global modernista em crise? Nesse cenário de mudança conceitual e das práticas arquitetônica e urbanística, sem dúvida, desempenharam papel de relevo o conceito de Planejamento Estratégico e a noção de Projeto Urbano.

Planejamento Estratégico encerra conceitualmente uma visão empresarial/empreendedorista da cidade (COMPANS, 2005; HARVEY, 2005b; 1996), vista essencialmente como mercadoria e, portanto, como negócio (ARANTES et al., 2000; GÜELL, 1997; SÁNCHEZ, 2010). Nesse contexto, a viabilização das intervenções, dos reurbanismos passam pelas parcerias público-privadas que, por sua vez, exigem novas formas de gestão e governança urbanas. Essas formas de intervir configuraram modelos de produção do espaço urbano adaptados para o contexto de fins do século XX e início do XXI, para a cidade que assumiu novas adjetivações: do terciário superior, pós-moderna, pós-industrial, genérica, perfurada, difusa etc.

Essas intervenções – renovações/regenerações – via de regra, têm sido destinadas a três categorias de espaços urbanos afetados pelos processos de reestruturação econômica e urbana a partir do quartel final do século XX: I) os centros históricos esvaziados e, em suas adjacências, as áreas industriais obsoletas ou em obsolescência e seus respectivos territórios de vazios urbanos – onde entram as periferias industriais; II) as áreas portuárias, marítimas ou fluviais, conhecidas como as

não anunciam nem apontam o fim da modernização, mas ressaltam, porém, o fato de que a sociedade moderna se libera de um racionalismo que se tornou demasiado simplista e de suas certezas, e que ela desprende-se das formas de pensamento messiânico ou providencial que ainda marcavam a própria ideia moderna de progresso. De certa forma, estamos nos tornando verdadeiramente modernos, e de uma forma cada vez mais rápida. De fato, o reforço recíproco das características que constituem a modernidade dá uma impressão de aceleração da modernização. Entramos assim em uma terceira fase ou terceiro episódio da modernização que diversos autores qualificaram de modernidade ‘radical’, modernidade ‘avançada’, de ‘sobremodernidade’ ou ainda, ‘baixa’ modernidade.

waterfronts; e III) as áreas de conjuntos habitacionais de origem modernista – monofuncionais, torres e/ou barras dispostas em superquadras, com pouca diversidade de classes sociais esvaziados e degradados.

Aos poucos, consolidou-se a ideia de intervir na cidade existente - o centro histórico e suas expansões, as primeiras periferias ou periferias históricas - com ênfase na criação de espaço público qualificado, não mais se apoiando na ideia da criação indefinida de cidade, do espraiamento, dos *suburbs*, do rodoviarismo. Essas novidades configuraram a visão da cidade compacta fundamentada, essencialmente, nos princípios do desenvolvimento sustentável.

Nesse contexto, tem destaque a noção polissêmica - hoje alcançando dimensões mais democráticas e interdisciplinares (ABASCAL et al, 2016) - e polêmica do Projeto Urbano. De difícil definição (OLIVEIRA; ROVATI, 2016), em especial, pela diversidade de contextos urbanos em que foi sendo aplicado, ganhou contornos mais precisos por volta dos anos 1970, em especial, na França. Ainda em fins dos anos 1960, sua noção foi fortemente influenciada pela experiência de Bolonha, na Itália, que compreendeu uma visão global de cidade e a participação de sua população nas decisões projetuais (INGALLINA, 2013).

Parte da dificuldade em defini-lo vem da complexidade inerente ao seu *modus operandi*. Isto pode ser ilustrado, por exemplo, por suas dimensões dominantes, que atravessam questões políticas, econômicas, financeiras, arquiteturas e urbanísticas, dentre outras, ou por sua atuação multiescalar, que compreende intervenções que vão do bairro àquelas em nível metropolitano (INGALLINA, 2013; PORTAS, 2003). Os aspectos democráticos e interdisciplinares que envolvem a realização do projeto urbano passam pelo debate e pela negociação, entre os diversos agentes, públicos ou privados, indivíduos ou associações, com a participação marcante de diversas competências profissionais, a fundamentar as escolhas projetuais e programáticas com teoria, técnica e método (INGALLINA, 2013; MANGIN; PANERAI, 1999). Como objetivo final deste processo, devemos alcançar um consenso na forma de um programa firmado, por parcerias público-privadas, com ações e gestão dessas ações e de seus resultados (PORTAS, 2003).

Entretanto, à parte as dificuldades de definição e de articulação com a realidade das cidades, o projeto urbano encontrou grande protagonismo como o meio mais

associado, no contexto maior do Planejamento Estratégico, aos requisitos da reestruturação econômica de fins do século XX. Assim, o projeto urbano foi moldado, em uma nova modalidade da acumulação capitalista em que a palavra de ordem é a flexibilidade, a racionalidade do capital é governada pelas finanças e a competitividade entre cidades exige visão empreendedorista e agressivo *marketing* urbano (COMPANS, 2005; PORTAS, 2003; HARVEY, 1996).

Dessa forma, como se definiria então os Projetos Urbanos Contemporâneos [o autor usa o adjetivo para qualificar os PUs a partir dos anos 2000]? Estariam mais relacionados a uma 'nova' forma de reprodução do capital? Ou buscariam ampliar as condições de reprodução de vida social e cultural da coletividade? As respostas não são conclusivas, pois aparentemente as duas formas coexistem no momento atual. De um lado os projetos voltados à consolidação das comunidades geralmente baseadas numa atuação de baixo para cima [bottom-up]. De outro, os grandes projetos urbanos gentrificadores com uma clara visão elitista [topdown]. Ambas essas experiências parecem constituir o repertório atual do projeto urbano contemporâneo. (NOBRE, 2010, p. 6).

Nesse cenário de cidade pós-industrial, Barcelona foi o paradigma inicial para o planejamento e projeto urbanos (embora ainda hoje marcante) e as áreas de grande ocorrência de vazios urbanos, especialmente as antigas periferias industriais e áreas portuárias, objetos das intervenções mais emblemáticas. A capital catalã, mas também Nova York, Baltimore, Londres, Bilbao, Lisboa, Roterdã, Buenos Aires dentre tantas outras, renovaram seus antigos tecidos industriais e portuários, reutilizando enormes áreas de vazios urbanos.

No Brasil, a conceituação e as intervenções a partir dos projetos urbanos são tributárias das experiências europeias e norte-americanas, indireta ou diretamente, por exemplo, como foi o caso do Rio de Janeiro, que contratou a expertise catalã para a elaboração de seu Plano Diretor Estratégico de 1995 (COMPANS, 2005). No entanto, no país, a mesma dificuldade de definição esteve presente, no universo acadêmico com repercussão nas instâncias públicas de planejamento. Oliveira e Rovati (2016) identificaram, ao longo da realização de dois importantes eventos³⁶ da área do planejamento e urbanismo, diversos termos relacionados ao Projeto Urbano sem uma linha precisa definidora. Assim, destacaram-se a ocorrência de termos como “grandes

³⁶ São os bianuais Encontros da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (ENANPARQ) e da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ENANPUR).

projetos”, “projeto de cidade”, “intervenção” e “projeto urbanístico”, além de “desenho urbano”, este bastante divulgado por conta do trabalho de Del Rio (1990). Ainda segundo Oliveira e Rovati (2016), o termo exato, “Projeto Urbano”, foi encontrado nos artigos dos eventos, porém sua definição não foi precisada. Os termos “Grandes Projetos Urbanos” e “Megaeventos” apareceram com grande destaque, este último relacionado à sequência de eventos internacionais, esportivos especialmente, ocorridos nas últimas décadas, como as Olimpíadas realizadas no Rio de Janeiro em 2016.

Com relação às intervenções no país a partir da noção e das metodologias do Projeto Urbano, a transformação das áreas de vazios urbanos também é protagonista e tem incorporado as experiências internacionais. As docas de Belém, a OUC Porto Maravilha, no Rio, a área ribeirinha do gasômetro em Porto Alegre e as OUCs em São Paulo para várias de suas antigas orlas ferroviárias são exemplos marcantes. Como suas próprias denominações atestam, indicam a transformação das antigas áreas portuárias e periferias industriais para novos usos, predominando os de entretenimento/cultura, de forte apelo aos visitantes/turistas, e os residenciais e comerciais, conformando novos negócios imobiliários em áreas degradadas.

Surgiram ou foram aperfeiçoados, enquanto componentes fundamentais das soluções urbanísticas do Planejamento Estratégico e dos Projetos Urbanos acima abordados, instrumentos de cunho jurídico que, também como resposta ao planejamento tradicional, pautado pelo zoneamento e pela visão global de cidade, encamparam modelos adaptados a noção da desregulamentação, da acumulação do tipo flexível.

Nesse sentido podemos citar os instrumentos das *enterprises zones* na Grã-Bretanha que, por exemplo, em Londres, zonearam as *Docklands*; as *Zones d'Aménagement Concerté* (ZACs), em Paris, que geraram, dentre outros, o projeto *Paris Rive Gauche*; e os instrumentos urbanísticos inspirados na perequação³⁷, componentes do novo Plano Regulador de Roma, na Itália (CASINI, 2009) e dos planos de pormenor no contexto dos planos diretores em Portugal (ABASCAL; BILBAO, 2017).

³⁷ Termo de origem jurídica, com aplicação no âmbito do planejamento urbano, podendo, assim, constituir-se em um instrumento urbanístico para garantir a equidade, justiça e imparcialidade na distribuição dos ganhos e custos da urbanização entre os diversos proprietários fundiários e de imóveis urbanos (CARDEIRO, 2009).

Os fatos destacados representaram, ao mesmo tempo, os acontecimentos que definiram a discussão sobre a cidade e sua transformação em fins do século XX, abrindo espaço para o debate no século XXI. Representaram, também, os desafios que levaram a elaboração de agendas recentes sobre o urbanismo contemporâneo, na forma de novos conceitos, de novas estratégias, de novas políticas.

Nesse sentido, destacamos as contribuições em Ascher (2010) na formulação do “novo urbanismo” e, de Bourdin (2011), as perspectivas de um “urbanismo pós-crise”, este último, com ponto de inflexão na crise do capitalismo de fins dos anos 2000. Ambas abordagens se aproximam das discussões na obra de David Harvey, nosso marco teórico, sobre como as sucessivas e inevitáveis crises no âmbito da acumulação capitalista engendram, periodicamente, novas dinâmicas para a produção capitalista do espaço.

O “novo urbanismo” deve responder às demandas, hoje, de uma sociedade mais racional, individualista e diferenciada que funciona também a partir de uma lógica hipertexto. Neste contexto, o capitalismo também se ajusta, assumindo uma forma “cognitiva”³⁸, impactando na forma urbana, na regeneração urbana, com as refuncionalizações, em especial, de antigas periferias industriais a partir das chamadas “indústrias criativas”³⁹. É fundamentado nessas novas premissas do século XXI que François Ascher propõe uma série de princípios⁴⁰, ainda hoje a inspirar a reflexão sobre as formas de intervir no urbano contemporâneo.

O “urbanismo pós-crise”, ou melhor, os fundamentos e estratégias que devem constituí-lo, devem responder ao cenário que se apresenta pós-crise global do capitalismo de 2007-2010, marcada pelo problema das hipotecas no mercado imobiliário, simbolizado pela recessão na construção civil ou bolha imobiliária, tendo

³⁸ “A expressão ‘nova economia’ está muito em voga hoje, mas carece de precisão. Ela engloba os setores de produção de novas tecnologias da informação e comunicação [*hardware e software*], a net-economia [as atividades econômicas diretamente vinculadas ao uso da internet], e mais amplamente a economia cognitiva [indústrias e serviços nos quais predominam a produção, a venda e o uso do conhecimento, da informação e procedimentos]. O desenvolvimento desta economia se inscreve no processo de modernização e está em ressonância com a emergência da sociedade hipertexto”. (ASCHER, 2010, p.50-51).

³⁹ Destacamos, nessa atividade, as incubadoras de *startups* e a produção intelectual e de produtos de designers, arquitetos e artistas plásticos etc.

⁴⁰ O autor lista e problematiza dez princípios: 1. Elaborar e manejar projetos urbanos em um contexto incerto; 2. Priorizar os objetivos em relação aos meios; 3. Integrar os novos modelos de resultado; 4. Adaptar as cidades às diferentes necessidades; 5. Conceber os lugares em função das novas práticas sociais; 6. Agir em uma sociedade fortemente diferenciada; 7. Requalificar a missão do poder público; 8. Responder à variedade de gostos e demandas; 9. Promover uma qualidade urbana nova; e 10. Adaptar a democracia à terceira revolução urbana. (ASCHER, 2010).

exemplo mais extremo, Dubai, nos Emirados Árabes. Esse contexto, para Alain Bourdin é paradigmático no sentido que anuncia o fim de um ciclo de urbanização recente, das últimas três décadas.

O “urbanismo liberal”, em prática desde ainda os anos 1980, e seus condicionantes usuais como o ambiente de competição, o consumo, o marketing urbano, os megaeventos, a arquitetura de grife, as regenerações de áreas degradadas e centros históricos etc. parece ter chegado ao fim de um ciclo, mas com a incerteza do porvir.

Bourdin (2011) insinua uma nova orientação no sentido da aceitação das incertezas, um urbanismo adaptado às mudanças que são constantes, tendo ambos o plano e o projeto ainda como orientadores das intervenções na cidade. Esse “urbanismo pós-crise” deverá, por fim, responder a quatro enigmas que dizem respeito à avaliação do sucesso das cidades, sua organização social, as transformações que afetam as formas urbanas e a necessidade de adquirir conhecimento em urbanismo para pensar na cidade sustentável.

Some-se ainda a estas interpretações as agendas recentes para o urbanismo na forma da “reciclagem urbana”, do “*cradle-to-cradle*” e do conceito de “*eco-cities*”, ambas versões recentes da discussão mais ampla sobre o desenvolvimento sustentável – datada ainda dos anos 1970 – e que engendram formas recentes de intervenção nas cidades.

Também encontramos o conceito de “*smart cities*”, associado à relação das Tecnologias da Comunicação e Informação (TICs) com o desenvolvimento e a democracia urbanos, ou o conceito de “resiliência urbana” associado à qualidade e à capacidade de resposta de determinada sociedade urbana a variados desafios, desde crises econômicas, a catástrofes naturais e aos atentados terroristas, cada vez mais recorrentes.

Em todos esses momentos, os vazios urbanos e as antigas periferias industriais estão postos como espaços de destaque na produção e na transformação urbana recente. As cidades, como visto, têm a sua disposição um vasto corpo teórico e um conjunto de instrumentos urbanísticos para o enfrentamento dos problemas de esvaziamento e degradação de partes importantes de seus tecidos urbanos. Nas últimas décadas, isso tem sido colocado em prática a partir das modalidades de planejamento, em especial, o estratégico, mas também na forma dos projetos urbanos, o que conferiu às cidades, para

além da teoria e da legislação urbana, as oportunidades das experiências sobre as quais, algumas apresentadas acima, as cidades têm aprendido, seja a replicar ou seja a evitar.

Lisboa é uma destas cidades. Apesar das restrições econômicas se comparada com outras capitais como Paris e Londres, de maior capacidade de investimento, público e privado, na urbanização, a capital portuguesa tem se incorporado, nas últimas décadas, no cenário da competitividade por investimentos entre cidades através das oportunidades geradas pelos grandes eventos (PORTAS, 2003). Exemplo disto foi a intervenção no âmbito da Expo'98 com a criação do Parque das Nações ou a realização da Eurocopa em 2004.

Em escala menor, Lisboa tem desenvolvido os pressupostos de sua Carta Estratégica (2009) e de seu Plano Diretor (2012) voltados, com boa ênfase, ao enfrentamento dos problemas relacionados às suas antigas periferias industriais que, por sua vez, estão relacionados à histórica separação da cidade e do rio Tejo, em especial, pelo posicionamento das infraestruturas portuárias. Como algumas das soluções possíveis, notamos a aposta nas indústrias criativas e na configuração de novos espaços de cultura e lazer no lugar de vazios industriais e/ou portuários. Essas transformações têm colocado perspectivas maiores de desenvolvimento econômico de suas antigas periferias industriais, esvaziadas e degradadas, mas, ao mesmo tempo, têm postado novos desafios, como os processos de gentrificação que tem surgido de algumas dessas iniciativas.

Nossa oportunidade de um doutorado sanduíche na capital portuguesa permitiu o conhecimento presencial de sua problemática urbana e das soluções propostas o que, por fim, se materializou no capítulo seguinte. Neste, nosso argumento foi estabelecido através do entendimento da produção capitalista do espaço em Lisboa e da seleção, para aprofundamento das questões suscitadas, de dois exemplos recentes de transformação de antigos espaços industriais em antigas periferias, a LX Factory e a Fábrica Braço de Prata.

CAPÍTULO 2



Foto da página anterior: LX Factory, Lisboa, 2017. Fonte: Arquivo pessoal.

2 VAZIOS URBANOS NA CIDADE DE LISBOA: SOBRE SUA FORMAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO

A segunda metade do século XIX marcou o processo de industrialização portuguesa que, por sua vez, promoveu gradativamente importantes modificações na dinâmica e estruturação urbanas. Em Lisboa, capital e principal centro econômico português de então, os condicionantes da acumulação capitalista em curso redefiniram sua estrutura urbana a partir, essencialmente, das expansões planejadas e da acomodação das atividades industriais.

Essas alterações, sob a lógica da produção capitalista do espaço, ampliaram a cidade para além de seu núcleo histórico – então conformado pela Baixa e colinas adjacentes, Mouraria, Alfama e Bairro Alto - produzindo espaços periféricos bem distintos. Por um lado, surgiram no rastro do projeto das Avenidas Novas (1886) bairros e loteamentos para as elites locais, promovidos por grandes proprietários fundiários, ricos comerciantes e banqueiros. Por outro, ocupando a zona ribeirinha do Tejo a leste e a oeste da área central, no rastro da implantação e da estruturação da área portuária que atraíram as indústrias, surgiram bairros proletários marcados por uma produção imobiliária modesta, como as vilas operárias.

Estes últimos espaços se configuraram como periferias industriais (MARTINS, 2012). Sua formação e consolidação ao longo de fins do século XIX e primeira metade do século XX foram testemunhos da produção do típico ambiente construído sob o capitalismo representado tanto por fábricas, armazéns, estações ferroviárias, docas, como pelas habitações (vilas operárias, conjuntos habitacionais) e espaço público (vias, logradouros etc.). Esses espaços representam os investimentos necessários à acumulação capitalista tanto em capital fixo como em bens de consumo (HARVEY, 2013).

No entanto, a segunda metade do século XX desencadeou novos processos que culminaram com o arrefecimento da atividade industrial, o fechamento de unidades fabris e o conseqüente esvaziamento das antigas periferias industriais. Isso foi motivado

pelos impactos econômicos de ordem global, como a crise do modo de produção capitalista a partir dos anos 1970, mas também por fatores locais, como os desdobramentos do 25 de abril (fim do período ditatorial), as guerras de descolonização, a desconcentração industrial e a metropolização de Lisboa.

Foi a partir desse contexto que os vazios urbanos foram sendo produzidos, em especial, destacamos para os objetivos da tese, aqueles de origem industrial, mas também ferroviários e portuários.

O esvaziamento, a formação de grandes áreas de vazios urbanos na cidade de Lisboa, por sua vez, motivou um progressivo interesse acadêmico, mas também por parte de políticas públicas urbanas para a regeneração desses espaços. Os exemplos já clássicos abordados no primeiro capítulo representaram um conjunto de intervenções nos vazios industriais de cidades como Londres e Nova York, ainda nos anos 1970, ou o caso paradigmático de Barcelona desde ainda os anos 1980. Em Lisboa, foi apenas nos anos 1990 que a expectativa de transformação dos vazios urbanos através da regeneração de seus contextos degradadas foi potencializada com a intervenção paradigmática no âmbito da Expo'98. A construção do Parque das Nações inaugurou uma nova centralidade urbana em área de *brownfield* produzida por anos de atividade industrial pesada na área de Cabo Ruivo, porção oriental da zona portuária ribeirinha.

O fato desencadeou uma agenda de planejamento e projetos urbanos, já no contexto do século XXI, que passou a considerar, progressivamente, as intervenções regeneradoras nas áreas degradadas/arruinadas de vazios urbanos. Ao mesmo tempo, estes espaços também foram objeto de iniciativas não planejadas, espontâneas da sociedade civil que, através da aquisição ou de ocupações deliberadas, acrescentou novos conteúdos às discussões a cerca da reutilização dos vazios urbanos na cidade de Lisboa. Foram testemunhos disso os exemplos selecionados, neste capítulo, para o detalhamento destes processos.

No presente capítulo, as atividades desenvolvidas, em essência, buscaram aprofundar as reflexões do primeiro capítulo e, articulando-se com o terceiro e quarto capítulos, servir de referência para o estudo do recorte espacial definido em Fortaleza. Assim, neste último caso, com a confrontação das duas realidades, buscamos compreender as diferentes possibilidades de reconversão dos vazios urbanos e o *modus operandi* dos atores envolvidos nestes processos.

Este capítulo foi estruturado em duas partes. No subcapítulo 2.1 abordamos o fenômeno da cidade industrial com foco na configuração de suas primeiras periferias industriais ao longo de fins do século XIX e primeira metade do século XX. Para tanto, nos utilizamos essencialmente de dados secundários, da historiografia urbana lisboeta, ilustrados através de imagens e pela cartografia correlata. A formação e a consolidação das periferias industriais da cidade, abordada como contraponto às áreas aburguesadas, se configurou como atividade de cunho empírico para o entendimento da produção capitalista do espaço lisboeta.

No subcapítulo 2.2, definimos o enquadramento histórico e metodológico que fundamentou, por sua vez, o estudo empírico que se desenvolveu em seguida. Para tanto, identificamos, inicialmente, algumas razões para o surgimento dos vazios urbanos na cidade de Lisboa, relacionando os fatos locais com os fenômenos gerais já identificados no primeiro capítulo. Em seguida, estabelecemos algumas categorias para esses espaços, definidas a partir da identificação do uso original que foi perdido. Por fim, ao abordar as razões e categorias dos vazios urbanos, os situamos na cidade de Lisboa, com foco para este fenômeno no contexto das periferias industriais.

Na parte final deste subcapítulo, empreendemos o estudo empírico de dois casos – a Fábrica Braço de Prata (FBP) e a LX Factory (LXF) – ambos os usos voltados para atividades culturais e de lazer, mas também “produtivas”, no lugar de antigas instalações industriais, nas antigas periferias a leste e a oeste, respectivamente. Objetivamos os processos e agentes envolvidos na reativação desses espaços, anteriormente esvaziados/subutilizados e degradados, compreendendo questões programáticas, de planejamento e de projeto, conflitos na articulação entre o público e o privado e os interesses dos diversos agentes envolvidos dentre outros.

2.1 PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO EM LISBOA: A EXPANSÃO PLANEJADA DOS BAIROS BURGUESES *VERSUS* A FORMAÇÃO DAS PERIFERIAS INDUSTRIAIS

Apesar de ocupar uma posição periférica com relação ao desenvolvimento capitalista europeu, motivada, principalmente, por uma industrialização tardia (REIS, 1987; RODRIGUES, 1979), já eram evidenciadas dinâmicas da produção capitalista do espaço em Lisboa em fins do século XIX. Neste período, na capital portuguesa, ocorreu uma série de transformações em sua estrutura urbana e nos aspectos econômicos locais, motivadas pela ideologia modernizadora da Regeneração a partir de 1851¹.

Semelhante ao que estava acontecendo em outras capitais europeias, teve lugar a instalação em Lisboa das estruturas de transportes e comunicação modernas. Destacaram-se, neste contexto, primeiramente a ferrovia (1856) e, posteriormente, o processo de ampliação e melhoramento da área portuária ribeirinha (1887) – mais antigo, o navio a vapor (1821), outra inovação tecnológica, também exerceu influência nesse contexto – bem como a realização de projetos de expansão da malha urbana.

Fundamentalmente, estas realizações contribuíram para a reordenação das dinâmicas urbanas locais, acrescentando “cidade nova” aos núcleos historicamente consolidados da Baixa Pombalina, Bairro Alto/Chiado, Alfama e Mouraria e área portuária ribeirinha ao sul. As expansões, a leste e a oeste destas áreas centrais da cidade, ocorreram com a formação de periferias industriais compostas de população proletária junto às infraestruturas ferroviárias e portuárias e, a norte, de bairros burgueses junto às expansões urbanas planejadas, em especial, ao longo da série de novos bairros e de novas avenidas que serão construídos.

Essas realizações foram decisivas para o incremento da acumulação capitalista em Lisboa, impactando em seu ambiente construído. Foram representadas pelos investimentos em capital fixo, expressos na paisagem urbana das fábricas, armazéns, galpões dentre outras instalações, representando, fisicamente, a típica urbanização sob o modo de produção capitalista. Do ponto de vista dos bens de consumo, a situação não foi

¹ Momento importante dentro do contexto da Monarquia Constitucional (1820-1910) que incentivou, a partir da segunda metade do século XIX, o desenvolvimento econômico e a modernização de Portugal. Fontes Pereira de Melo foi a personagem de maior destaque, tendo implementado diversas obras importantes no país durante sua atuação como Ministro das Obras Públicas.

diferente, sendo expressa pela abertura de vias e bulevares, por novas e modernas edificações habitacionais, pela criação de parques, jardins e mirantes e outros equipamentos de entretenimento como teatros e cafés.

Concomitantemente e relacionado ao comportamento da economia local, as expansões urbanas proporcionaram a formação de um mercado fundiário e imobiliário, para incorporações, compra e aluguel, contando, inclusive, com a atuação de sociedades imobiliárias, porém de forma incipiente. Além disso, ocorreu o desenvolvimento dos ramos da construção civil, movimentando artesãos e profissionais da área, como também um mercado de materiais de construção. Tanto um como outro desses fenômenos não poderiam ser possíveis sem alguns dispositivos essenciais à acumulação capitalista como a criação de instrumentos de crédito, por exemplo, com a criação das primeiras casas bancárias.

Some-se ao quadro acima a crescente participação do capital estrangeiro protagonizada, principalmente, por empreendedores ingleses, franceses e norte-americanos que investiram capitais nos mais diversos empreendimentos, como, por exemplo, na construção do sistema de transportes, de comunicação e na criação de serviços urbanos como redes de iluminação pública, abastecimento de água, rede de esgotos etc.

Por essas razões, tanto a estrutura econômica como a urbana sofreram alterações decisivas, tanto para a configuração inicial da Lisboa industrial como para sua consolidação, que ocorreu ao longo da primeira metade do século XX, especialmente. A consolidação do modo capitalista de produção e sua influência na conformação de uma urbanização específica estava definitivamente incorporada à dinâmica urbana de Lisboa, fazendo com que o capital circulasse e acumulasse, e com que os excedentes fossem apropriados através dos (re)investimentos em capital fixo e em bens de consumo, da participação do sistema de crédito através dos bancos e pela formação do mercado fundiário e imobiliário.

O presente subcapítulo está dividido em duas partes. Na primeira, identificamos o processo de formação e consolidação das periferias industriais, fato que remete diretamente à infraestruturação dos transportes e das comunicações e à formação do parque industrial e do proletariado da cidade de Lisboa.

Em seguida, em um segundo momento, confrontamos as periferias industriais com a expansão urbana burguesa, ambos momentos de um mesmo processo, a produção capitalista do espaço, mas que, através das tensões e desigualdades espaciais e sociopolíticas que essas configurações apresentaram, produziram espaços bem diferentes dentro do contexto global da cidade de Lisboa.

2.1.1 A expansão urbana de fins do século XIX e início do XX: o plano das Avenidas Novas e a consolidação da produção capitalista do espaço em Lisboa

Os pressupostos para a intensificação da produção capitalista do espaço em Lisboa se configuraram a partir da segunda metade do século XIX, período em que Portugal, como um todo, desponta para a industrialização e a modernização do seu território. Esses elementos, a estruturarem a Lisboa industrial, estavam relacionados com os fenômenos nas demais capitais e/ou principais cidades europeias, como Paris, Viena e Barcelona. Entretanto, na capital portuguesa, em especial pela sua posição periférica e tardia no desenvolvimento capitalista de então, algumas particularidades e dificuldades concorreram para singularizar sua urbanização sob o capital.

A segunda metade do século XVIII foi fortemente marcada pela reconstrução de Lisboa após o devastador terremoto² de 1755. Este processo foi protagonizado pelo plano pombalino de reconstrução da cidade, em especial, das suas porções central e ocidental. O Plano da Baixa materializou a racionalidade administrativa e construtiva do Marquês de Pombal (1699-1782), primeiro-ministro de D. José I, de 1750 a 1777, configurando-se como paradigma para o urbanismo de então (Figura 2.1).

Nas décadas finais do século XVIII e ao longo da primeira metade do século XIX, a cidade manteve um ritmo de desenvolvimento tributário da reconstrução anterior, porém sem muitas novidades com relação ao Plano da Baixa (LISBOA, 1997). Foi apenas no início da segunda metade do século XIX que uma série de fatores – econômicos,

² O terremoto (*terramoto*) atingiu Lisboa em 1755, tendo sido acompanhado de *tsunami* e incêndios pela cidade. Destruiu parcialmente a capital e causou muitas mortes, embora a dimensão exata desses danos e fatalidades seja difícil de mensurar. Provocou uma situação caótica enfrentada com rapidez pela Coroa com medidas emergenciais para o restabelecimento da ordem na cidade. Destaca-se nas ações do governo português o plano de reconstrução da Baixa, a área mais afetada pelo sismo, de 1756. Em seu ensaio sobre a tragédia, Tavares (2005) analisa as diversas interpretações e desdobramentos do fato, além de retomar criticamente alguns números produzidos ao longo da historiografia do fato.

principalmente, mas políticos, técnico-científicos e culturais – influenciou um novo ciclo de desenvolvimento de Lisboa, impulsionado pelos esforços de industrialização e de modernização da capital portuguesa.



Figura 2.1 – Plano da Baixa Pombalina, Manuel da Maia, 1756.

Fonte: *Wikimedia Commons*. Disponível em:

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/Pombaline_Baixa_Lisbon_map_1756.jpg>.

Acesso em: nov. 2017.

A cidade herdada de períodos anteriores, que antecede a emergente cidade industrial, era configurada por um tecido urbano mais denso composto pela Baixa Pombalina, pelas colinas circundantes de Alfama/Mouraria e pelo Bairro Alto/Chiado, a leste e a oeste da Baixa, respectivamente, e pela frente ribeirinha, a sul, adjacente a estes espaços com suas atividades comerciais e portuárias (Figura 2.2). Desenvolveu-se, concomitantemente a esta área central, uma outra, periférica, resultante das expansões de fins do século XIX, conformando, a norte, áreas aburguesadas e a leste e oeste, junto às linhas férreas e áreas portuárias, uma área industrial de população proletarizada e pobre.



Figura 2.2 – Planta da Cidade de Lisboa, Duarte Fava, 1807. 1 – Baixa Pombalina; 2 – Bairro Alto/Chiado; 3 – Alfama/Mouraria; 4 – rio Tejo.

Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal. Disponível em: <<http://purl.pt/24997/2/>>. Acesso em: nov. 2017

A expansão urbana de Lisboa da segunda metade do XIX, aconteceu, de fato, nas duas últimas décadas daquele século. Pertenceu ao contexto político-econômico da Regeneração, momento que, embora ainda no âmbito da Monarquia, estava associado à ideologia do progresso e da modernização do país. Destacou-se, no plano macro-político, Fontes Pereira de Melo (1819-1887), a ponto de o período ser identificado como “Fontismo” e, no âmbito das questões concernentes ao planejamento e à urbanização, o protagonismo foi de Frederico Ressano Garcia (1847-1911).

Apesar da destacada atuação, de 1852 a 1872, do arquiteto da Câmara Municipal de Lisboa (CML) J. P. Pezerat - francês, engenheiro politécnico, com conhecimento e influência das obras haussmannianas - foi Ressano Garcia, seu sucessor, quem de fato se configurou como símbolo da modernização da cidade. Semelhante ao colega francês, era engenheiro politécnico e possuía conhecimento das expansões haussmannianas da Paris de fim de século.

Ressano Garcia foi o arquiteto da CML, de 1874 a 1907, sendo reconhecido como uma espécie de Haussmann português, embora existam autores que contestem essa associação com o prefeito e com suas ações para a capital francesa³. Entretanto e de fato, foi personagem de suma importância para a expansão da cidade, em especial, pelo

³ Como, por exemplo, Rodrigues (1979), que contesta a ligação direta do plano da Avenida da Liberdade com as obras de Haussmann em Paris. Este, afirma a autora, seria um caso de reestruturação; aquele, um caso de expansão.

projeto de 1886 das Avenidas Novas e pelo Plano de Melhoramentos da Capital, de 1904, e antes ainda, por estar envolvido no projeto para a abertura da Av. da Liberdade, marco inicial desse processo.

Na verdade, algo semelhante ao ideário haussmanniano já estava presente na imaginação lisboeta e funcionava como fundamento para os projetos modernizantes de fins do XIX, embora ainda fosse mais comum a falta de recursos para essas grandes reestruturações⁴. A memória de planos e projetos que acabaram não se realizando e que poderiam ter impactado fortemente no tecido urbano existente foi testemunho disto. Foi o caso do Plano Geral de Melhoramentos de 1865, do *Projecto de engrandecimento da cidade de Lisboa* (1870), de Thomé de Gamond (Figura 2.3) e do projeto para a Av. Aérea de Lisboa (1888), de Ângelo Sousa Prado.

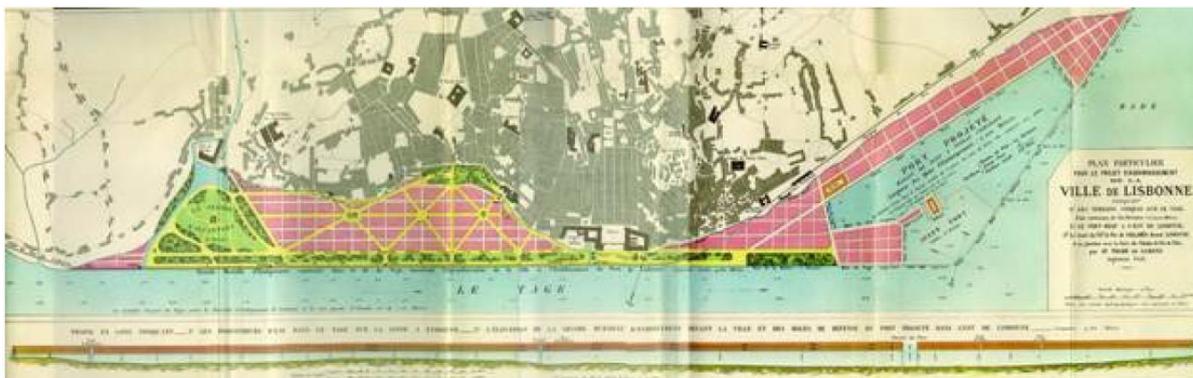


Figura 2.3 – Projeto de Gamond para a área ribeirinha de Lisboa.
Fonte: Barata (2009).

No entanto, se aqueles e outros projetos de maior vulto não foram realizados, ainda antes do Projeto das Avenidas Novas, a serem abertas em fins do século XIX, a cidade, de forma pontual e casual, já vinha redesenhando algumas áreas. Consistiam da construção de edificações novas e de caráter aburguesado, a partir da valorização desencadeada por obras no entorno de logradouros recém construídos como a Praça Luís de Camões, o Miradouro de São Pedro de Alcântara e o Jardim do Príncipe Real, todos ao longo do eixo das ruas do Alecrim, da Misericórdia e da Escola Politécnica, que ligavam o Chiado ao Rato (LISBOA, 1989) (Figura 2.4).

Nesse mesmo cenário de expansão, aburguesado, modernizante, progressista, existiram ainda outros projetos de destaque: o bairro do Campo de Ourique (Figura 2.5),

⁴ “A situação de oposição mais flagrante trazida pelo século XIX, e que é uma consequência mediata da revolução técnico-política francesa e da revolução socioeconômica e tecnológica inglesa, refere a uma aceleração da civilização material e do processo social, sem que frequentemente as respostas operacionais, ao nível da cidade, possam ser dadas”. (RODRIGUES, 1979, p.14).

a abertura da Av. Almirante Reis e urbanizações adjacentes destinadas, usualmente, aos estratos pequeno-burgueses da cidade (Figura 2.6), a abertura das avenidas D. Carlos I e Júlio de Andrade que, junto com o Campo de Ourique, eram urbanizações na zona oeste que, à exceção de sua porção ribeirinha, de atividade portuária, era a mais valorizada da cidade de então.

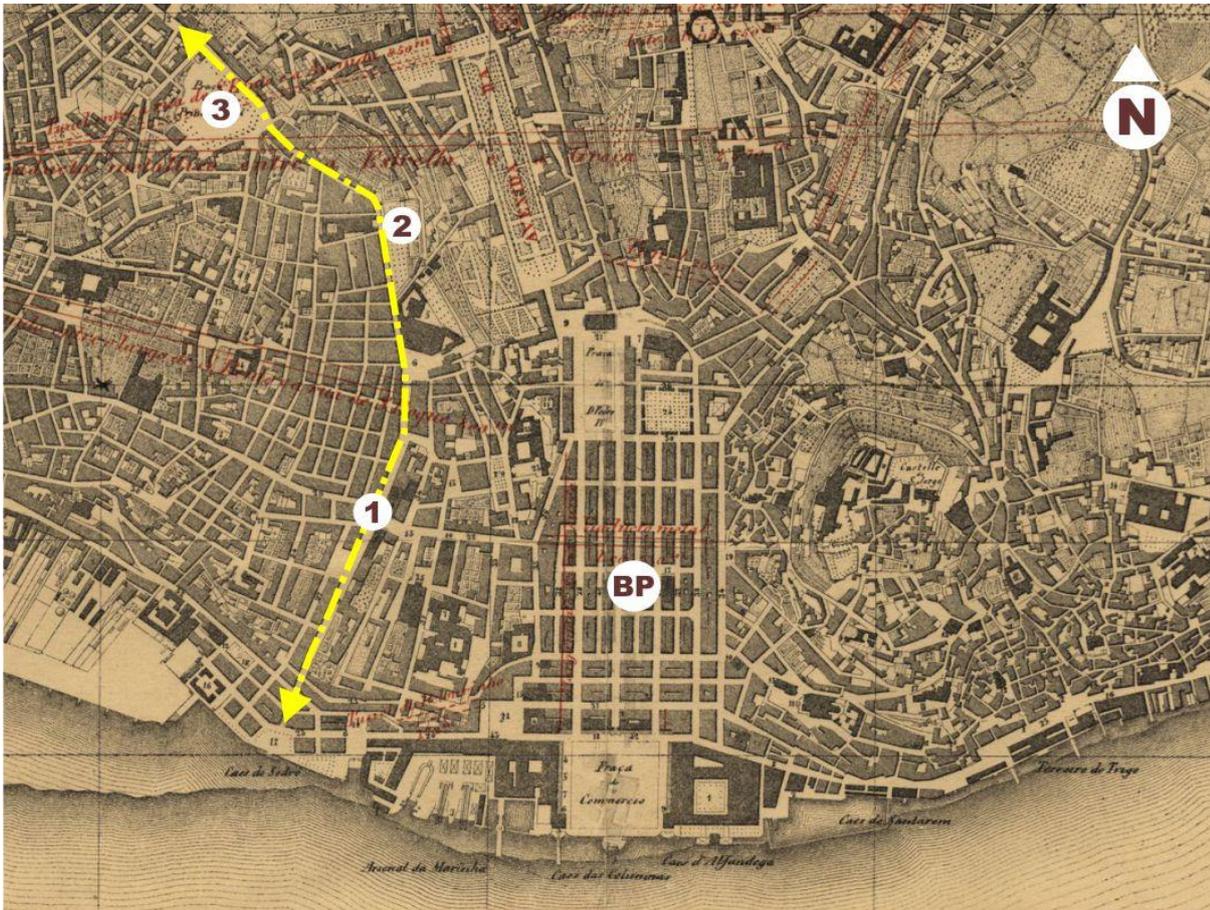


Figura 2.4 – Novas urbanizações a oeste da Baixa Pombalina, fins do século XIX. Em amarelo: eixo ruas do Alecrim, da Misericórdia e da Escola Técnica; 1 - Praça Luís de Camões; 2 - Miradouro de São Pedro de Alcântara; 3 - Jardim do Príncipe Real; e BP - Baixa Pombalina.
Fonte: Mapa de 1871 de Felipe Folque modificado pelo autor.

Essa reconfiguração urbana dispersa e pontual, portanto, foi contexto e ao mesmo tempo antecipou o marco para o desenvolvimento da cidade que foi a construção da avenida da Liberdade a partir de 1879. Esta substituiu o antigo Passeio Público, compreendendo uma extensão do ponto do que hoje é a praça dos Restauradores, terminando na altura do Parque Eduardo VII, originalmente concebido como Parque da Liberdade e da *rotunda* da praça Marquês de Pombal (Figura 2.6).



Figura 2.5 – Bairro do Campo de Ourique, fins do século XIX. 1 - Príncipe Real; 2 - Largo do Rato; 3 - Campo de Ourique.

Fonte: Mapa de 1871 de Felipe Folque modificado pelo autor.



Figura 2.6 – Abertura da Avenida Almirante Reis e novas urbanizações próximas, fins do século XIX. Em vermelho: 1 - Projeto da avenida Almirante Reis e urbanizações adjacentes; 2 - Projeto Avenidas Novas (a avenida da Liberdade, a mais larga do traçado) e bairros Barata Salgueiro (esquerda) e Camões (direita); 3 - Rossio.

Fonte: Mapa de 1871 de F. Folque modificado pelo autor.

A partir da avenida da Liberdade uma série de avenidas foram traçadas, ampliando a malha urbana cada vez mais ao norte. Este eixo que sai da avenida da Liberdade segue, hoje, pela avenida Fontes Pereira de Melo (antiga avenida das Picoas) até a praça Duque de Saldanha (antiga rotatória das Picoas) e vai até o Campo Grande através da avenida da República (Figura 2.6).

A abertura dessas avenidas, além da ampliação física da cidade ao norte, desencadeou a possibilidade de empreendimentos a partir de novos loteamentos, dos quais se destacaram os novos bairros de Barata Salgueiro e Camões, ambos no eixo da Av. da Liberdade, nas imediações da Marquês de Pombal (Figura 2.6). O fato abriu caminho para a formação de um mercado fundiário e imobiliário nesta região, de alto padrão, a ser expresso pelos casarões de arquitetura eclética das ricas famílias de então. Estes estratos mais ricos, inclusive, eram, muitas vezes, compostos por empresários e antigos proprietários de terras afetadas pela abertura das vias, que também atuavam como empreendedores imobiliários, construtores e financiadores das obras.

Mais ao norte, e do outro lado do *boulevard* [Av. da Liberdade] ainda em projecto, no mesmo ano de 1880, a Câmara Municipal aprovou o projecto do bairro Camões, promovido, desde 1878, pelo Sindicato dos terrenos de Santa Marta em que pontificava a figura poderosa do conde de Burnay [Henry Burnay, rico capitalista da cidade no século XIX]. Trata-se de uma operação mais vultosa do que a realizada com Barata Salgueiro [Adriano Antão Barata Salgueiro, rico advogado e proprietário de terras, que dá nome a este bairro], apontando os interesses privados no investimento e especulação urbana, em consonância com o movimento europeu e uma regra básica do capitalismo oitocentista. Mas em Lisboa, o capitalismo e a burguesia financeira eram sobretudo uma intenção de modo que a projectada Avenida da Índia e ruas adjacentes, urbanizando em quadrícula expedita os terrenos do Conde de Redondo, foram uma realização difícil que a Câmara teve de assumir diretamente a partir de 1900, à medida que a Companhia se esboroava em falências e desistências dos sucessivos acionistas. Apesar das dificuldades e delongas na execução, os bairros Barata Salgueiro e Camões assumiam a representação econômica, financeira e demográfica do projecto de Ressano Garcia. O interesse, ainda que deficiente, dos empresários particulares, a venda, ainda que lenta, dos novos lotes, a edificação de palacetes ou de anónimos prédios de rendimento eram factos que comprovavam a razão de ser daquele projecto e caucionavam também a rápida apresentação da 'segunda parte do *boulevard* do Passeio Público a S. Sebastião". (LISBOA, 1989, p.26-7).

Embora o processo de surgimento da forma de produção capitalista do espaço na Lisboa de fins do século XIX e início do XX tenha enfrentado consideráveis dificuldades para seu pleno desenvolvimento, ficou evidente que as relações intrínsecas a este tipo de

produção do espaço foram introduzidas na cidade. Isso pode ser exemplificado pela própria expansão urbana prevista, que conquistou solo rural para solo urbano e, portanto, o qualificou de uma forma capitalista, envolvendo as indústrias da construção civil e o mercado financeiro, representado pelos bancos/casas de crédito.

Não se pode comparar, entretanto, com os processos de outras cidades, em especial Paris, onde a ação estatal foi efetiva no controle e na promoção da expansão, a atuação das sociedades imobiliárias, a formação de um mercado de produção imobiliária especializado e concentrado foram intensas e predominaram, ao contrário do que aconteceu em Lisboa (SILVA, 1996).

Importante ressaltar junto ao processo de expansão da urbanização, um outro, de anexação de territórios vizinhos, como foi o caso de Belém e Olivais, Projeto de Lei 18/07/1885, duplicando a área da cidade. A incorporação deste território, na verdade, serviu para aumentar a área de operação e controle da CML no espaço lisboeta.

As urbanizações e edificações burguesas na área das Avenidas Novas contrastavam claramente com aquelas das áreas ribeirinhas e proximidades, tanto a oeste como a leste, por onde corriam as ferrovias e onde estavam instaladas as indústrias e as atividades e edifícios da área portuária de Lisboa (Figuras 2.7 e 2.8). Nestes espaços, embora a dinâmica da produção capitalista do espaço também tivesse se instalado, o negócio habitacional girava em torno de construções modestas, invariavelmente, fileiras de casas em volta de um pátio, empreendidas por pequenos capitalistas e pelos donos das indústrias e executadas pelos mestres de obras. Nesse cenário de habitações modestas e de vilas operárias as características principais eram o imprevisto e a precariedade (RODRIGUES, 1979).

Para estas nascentes periferias industriais, também foram previstas intervenções da CML, no sentido das soluções habitacionais para o proletariado, as vilas operárias, tendo como exemplo o que foi projetado para a Calçada dos Barbadinhos, em Santa Engrácia, próximo à estação ferroviária de Santa Apolónia no lado oriental da cidade.

Já para a área central, dentro da ideologia higienista para as zonas pobres, havia o Plano de Melhoramentos, não executado, para Alfama e Mouraria de 1883 que previa demolições e novos parcelamentos. Por fim, para a zona ocidental, havia a proposta para um bairro proletário no Calvário, em Alcântara, porém que acabou destinado a estratos médios da população.



Figura 2.7 – Palacete de Barata Salgueiro, Av. da Liberdade, século XIX.

Fonte: Lisboa de Antigamente. Disponível em: <https://3.bp.blogspot.com/-gr7_nMfG5D4/Vt45IssL4dI/AAAAAAAAEKQ/UmBP7qrZfKs/s1600/Casa%2BBarata%2BSalgueiro.JPG>. Acesso em: nov. 2017.



Figura 2.8 – Bairro Grandela, Benfica, início do século XX.

Fonte: Memória para todos. Disponível em: <<http://memoriaparatodos.pt/wp-content/uploads/2017/06/grandela1.jpg>>. Acesso em: nov. 2017.

2.1.2 A Lisboa industrial da segunda metade do século XIX e início do XX: a ferrovia, o porto e a formação das periferias industriais

A estruturação da Lisboa industrial seguiu alguns pressupostos que estavam presentes, na mesma época, em outras importantes cidades europeias. De fato, salvo o caso da transformação das muralhas que, em Lisboa, não teve o impacto na estrutura urbana notado em outras cidades como Paris e Viena, os outros elementos que fundamentamos a partir de Zucconi (2009) impactaram na forma urbana lisboeta semelhante àquelas capitais: o desenvolvimento dos sistemas/estruturas de transporte e comunicação, com destaque para a ferrovia e o porto; a inserção de pressupostos técnico-científicos no estudo da cidade, como a cartografia e os primeiros estudos urbanos; e o projeto e construção de novos equipamentos/programas arquitetônicos e urbanos.

Ao contrário do que aconteceu com outras capitais europeias, não houve um evento de reconversão ou de demolição, de destaque, para as muralhas antigas/medievais da cidade de Lisboa. Como descrito no primeiro capítulo, as muralhas de cidades como Paris, Viena, Milão, dentre tantas outras, por conta de sua obsolescência, foram reconvertidas no uso e, posteriormente, demolidas, contribuindo para o aumento da área dessas cidades e se incorporando aos seus sistemas de circulação viária, processo que vai de fins do século XVIII ao início do XX.

Naquelas cidades, a eliminação das muralhas, além de incorporar áreas extramuros com crescimento físico e populacional já evidenciados, representou, ao mesmo tempo, um aumento da área a ser urbanizada, principalmente com os planos de expansão da segunda metade do século XIX. Tanto a intervenção de Haussmann, em Paris, como a realização do *Ringstrasse*, em Viena, dois exemplos paradigmáticos, representaram o alargamento dos limites e das possibilidades de crescimento urbano dessas cidades na direção das áreas de feição predominantemente rural que antes ficavam extramuros.

Em Lisboa, as muralhas medievais, ou seja, as *cercas* Moura e Fernandina (Figura 2.9) – alcançaram o século XIX apenas como fragmentos, há muito sem a sua principal função, militar. Embora não fossem mais os limites físicos da cidade, que já havia crescido para além destas, ainda balizavam a definição de sua área central. Essas muralhas não tiveram seu uso reconvertido e seu desaparecimento não deu origem a qualquer sistema de sucessivos anéis viários a configurar, por exemplo, um sistema radioconcêntrico na cidade⁵.

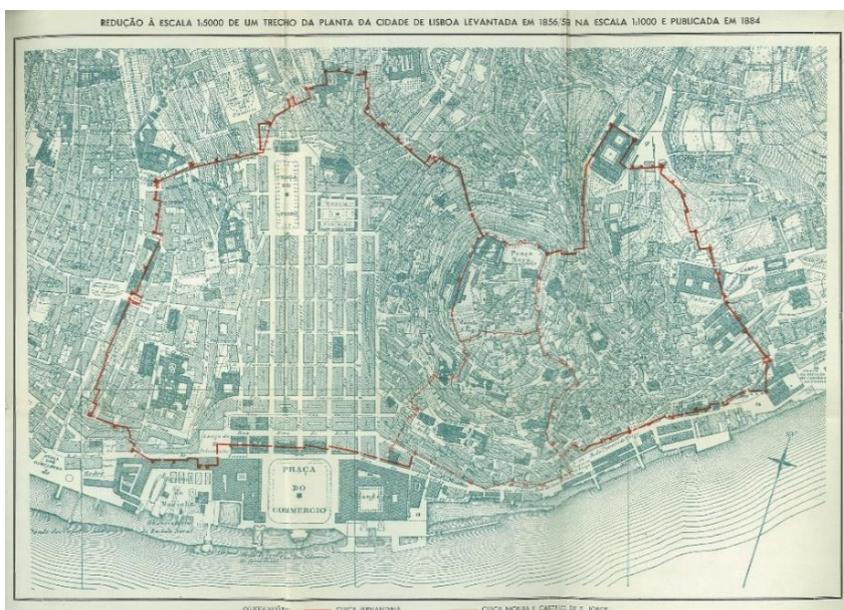


Figura 2.9 – Reconstituição das muralhas Moura e Fernandina, perímetros em vermelho claro e escuro, respectivamente.

Fonte: *Pinterest*. Disponível em:

<<https://i.pinimg.com/originals/14/66/e6/1466e6fa2143f5c69cb33598cbfa0acc.jpg>>. Acesso em: nov. 2017.

⁵ Vieira (1987a; 1987b) discorreu sobre as origens e detalhou, trecho a trecho, as muralhas de Lisboa. Embora não as tenha relacionado com as transformações urbanas na cidade a partir de fins do século XIX, foi a referência fundamental para nossas conclusões sobre esta temática.

O evento que significou a primeira tentativa de alargar a cidade foi a construção da Estrada de Circunvalação (1852-1857), embora o objetivo principal fosse de alargar, na verdade, a área territorial para a cobrança de impostos por meio de barreiras ao longo de toda sua extensão. Não havia por trás da construção da Circunvalação, por exemplo, um plano de expansão física/urbanização da cidade – o que somente ocorreu nas décadas finais do século XIX - que ainda tinha sua área central consolidada nos domínios das antigas muralhas medievais (VIEIRA, 1982). (Figura 2.10).

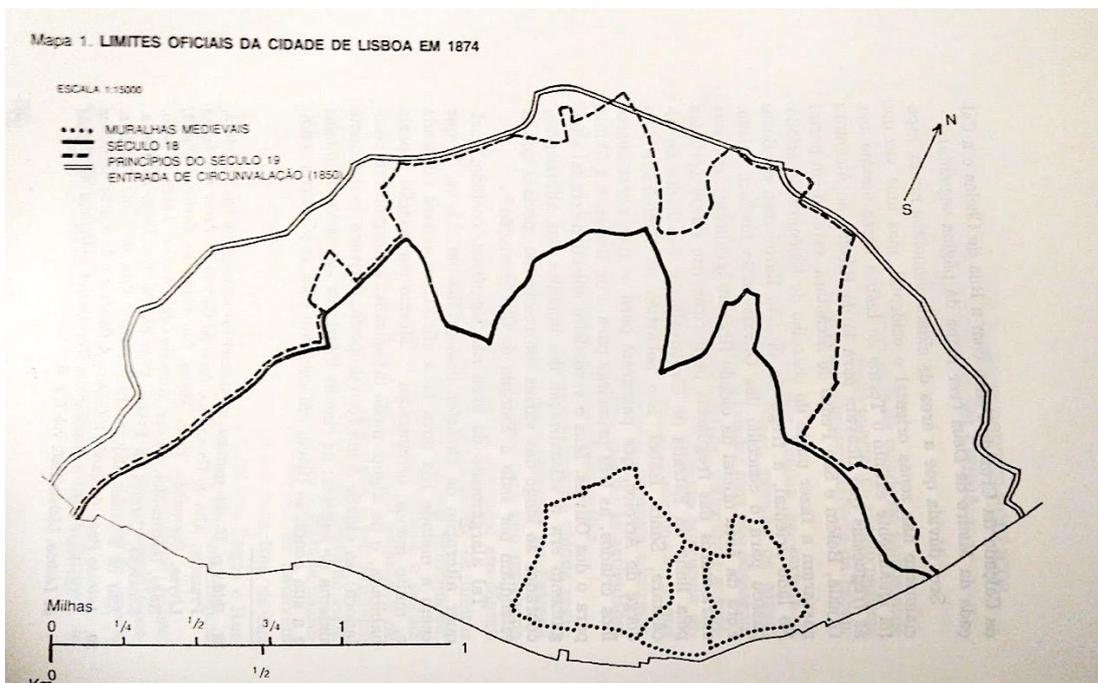


Figura 2.10 – Sucessão das ampliações administrativas. A última e mais abrangente é a Estrada de Circunvalação.

Fonte: Vieira (1982).

Apesar de, ao tempo de sua construção, não haver ainda um plano de expansão, a Circunvalação incorporou à Lisboa, dentre tantas outras áreas novas, as áreas objeto deste subcapítulo, que, na segunda metade do século XIX e ao longo da primeira metade do XX, conformaram as periferias industriais em estudo. A oeste, a zona de Alcântara, e a leste, a zona de Xabregas, Beato, Grilo e Marvila. Para além do fato de sua incorporação à área a ser urbanizada da cidade, a configuração urbana desses locais foi fortemente influenciada pela sua presença próxima aos sistemas públicos de transportes rodoviário (ônibus) e ferroviário – linha ferroviária Norte-Leste e linhas de bonde como a que fazia a ligação Algés-Beato/Xabregas – além da área portuária da frente ribeirinha do Tejo a receber consideráveis melhoramentos nas décadas finais do século XIX (VIEIRA, 1982).

É importante destacar por último, com relação à ampliação dos limites administrativos da Lisboa oitocentista que o advento da Estrada de Circunvalação foi o primeiro de uma série de ampliações administrativas que ocorreram, prosseguindo ainda pela primeira metade do século XX. Assim, posteriormente a Circunvalação, essas sucessivas ampliações definiram praticamente os limites que até hoje são os oficiais.

Os transportes públicos rodoviários e ferroviários diferiam quanto à escala, operando os ônibus e os bondes em escala urbana e suburbana, quando do aumento da área das cidades no século XIX, e os trens, circulando em escala regional, ligando as principais cidades às cidades no interior de seus respectivos países. No caso de Lisboa, com relação aos ônibus e bondes, esses transportes foram, respectivamente, implantados nos anos 1830 (Companhia de Carruagens Omnibus) e 1870 (Companhia Carris de Ferro de Lisboa – CCFL). Sobre a CCFL afirma Vieira (1982, p.109):

[...] a primeira tentativa bem sucedida de criar uma empresa de transportes públicos colectivos com continuidade, razoavelmente planeada e estruturada, e marca o início de uma série de transformações que a longo prazo irão alterar profunda e irreversivelmente a geografia física e humana da capital portuguesa.

Até o início do século XX, essas duas formas concorreram pelo transporte público nas áreas urbana (área central, cidade antiga) e suburbana (Estrada da Circunvalação e posteriores ampliações administrativas). Entretanto, a partir dos anos 1890, a CCFL ganhou a concessão exclusiva dos serviços de transporte público de Lisboa. A partir de 1901, as linhas de bonde tornaram-se eletrificadas o que contribuiu não só para o aumento das receitas da empresa concessionária, como aumentou o acesso ao serviço para as classes mais baixas⁶, principalmente, com a redução no preço das tarifas (VIEIRA, 1982, p.109). Ainda para as classes baixas, além do maior acesso aos serviços de transportes públicos, estes também dinamizaram a mobilidade desses estratos,

⁶ “Muito embora o *americano* [americano é o bonde à tração animal, veículo importado dos EUA] não tivesse sido um meio de transporte para as massas [por muito relevantes que tenham sido as vantagens de carácter técnico-económico que oferecia em relação ao omnibus], sem dúvida que as duas últimas décadas do século passado [XIX] proporcionaram um aumento no número de passageiros transportados de algum modo significativo. Um aumento de salários reais nos anos de 1880, a consolidação do sistema pela compra das companhias rivais [o pulo no número de passageiros transportados entre 1895 e 1896 é explicado pela incorporação no património da Carris do material circulante da empresa Jacintho Gonçalves] e a sua expansão na segunda das décadas possibilitaram um aumento no tráfego digno de registo – embora a rede em exploração tenha estagnado à volta dos 64,8 Km na última década do século, o número de passageiros transportados aumentou em 53,96 por cento para 11.225.487 em 1898.” (VIEIRA, 1982, p.195).

contribuindo com a consolidação de novos bairros nas áreas novas de expansão, como os bairros industriais e proletários.

A rapidez com que o carro eléctrico efectuava os seus percursos, para além de reduzir consideravelmente o tempo de viagem, possibilitou aos habitantes de Lisboa [especialmente aos de menos recursos] viver fora do centro da cidade, onde a habitação era mais económica e, por outro lado, contribuiu marcadamente para a expansão urbana e o começo de uma certa diversificação das atividades normalmente confinadas à 'Baixa' de Lisboa. (VIEIRA, 1982, p. 204).

No início da operação desses sistemas de transporte público, desde ainda os anos 1830 com os ônibus, as linhas operavam nos limites urbanos da cidade, sendo a ligação suburbana ainda um desafio. Entretanto, já era notado um direcionamento para o transporte de passageiros em sentido periférico, tanto para oeste como para leste, como por exemplo aquele no sentido da área da Estação de Santa Apolónia, um dos vetores de crescimento a leste da cidade que contribuiu para a configuração, em fins do século XIX e início do XX, de uma das mais importantes áreas industriais, a partir daquela estação e no sentido de Xabregas, Beato e Grilo.

Parece importante notar, contudo, que as carreiras funcionando dentro dos limites estabelecidos pela Estrada de Circunvalação, se bem que representem menos de 1/10 das receitas de tráfego, são aquelas que produzem maior receita por légua percorrida [ver quadro 7, p. 76], o que traduz um certo aumento na circulação interna e mostra a importância da ligação entre a parte oriental e industrial de Lisboa e a estação ferroviária de Santa Apolónia, com o centro da cidade. Por alguma razão, aliás, será esta a primeira linha a ser explorada nos princípios da década de 1870 pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, bem como, nos princípios do nosso século [século XX, no caso], a primeira a ser electrificada. (VIEIRA, 1982, p. 68).

A sequência de ampliação da rede de bondes desde os anos 1870 ao início do século XX mostra essa relação dos transportes públicos como influenciadores da configuração urbana das periferias industriais da cidade de Lisboa.

Uma topografia industrial da cidade de Lisboa nos finais do século passado [século XIX] mostrar-nos-ia que era ao longo do Tejo, especialmente entre Belém e o Beato, que se situava a maioria esmagadora das empresas industriais [...] Esta topografia industrial [ver mapa na página seguinte] reflecte, o seu essencial, os seguintes aspectos:

(i) estamos perante uma cidade que tarda em industrializar-se, já que o estabelecimento de unidades fabris se processa apenas no último quartel do século passado [século XIX], nos anos de 1880 nalguns casos, só na viragem do século noutros; (ii) estamos perante um tipo de industrialização bem diversa do das cidades industriais da Europa

Central e Ocidental, na medida em que predominam em Lisboa indústrias ligeiras intimamente ligadas ao consumidor final, não existindo unidades fabris ligadas à indústria básica [siderurgias, aciaria, altos fornos, ou mesmo a construção naval]; (iii) nota-se a dificuldade que as actividades industriais e a própria cidade deparam em afastar-se do rio e instalar-se em novas áreas do interior; (iv) nota-se, finalmente, uma ligação muito íntima entre a rede de transportes urbanos [e através dela a ligação ao caminho de ferro do norte e leste] e a localização da maioria esmagadora dos estabelecimentos industriais. (VIEIRA, 1982, p. 45-48).

Conjuntamente com os serviços de ônibus e bondes, a ferrovia⁷ se destacou na estruturação da cidade de Lisboa na segunda metade do século XIX. Em especial, ao longo dessas orlas ferroviárias, a ocidente e a oriente, foram estruturadas as periferias industriais de maior destaque. Ao longo dessas orlas ferroviárias se instalaram indústrias, armazéns, oficinas etc. além das habitações proletárias reconfigurando, a partir da segunda metade do século XIX e ainda ao longo do século XX, um tecido urbano mais antigo, com actividades outrora predominantemente rurais, além de pontuado por edificações religiosas, quintas, palácios e instalações militares.

Semelhante ao que ocorreu em outras importantes capitais europeias, as estações terminais, em Lisboa, eram posicionadas de forma periférica à área central da cidade, secularmente definida pelas muralhas Moura e Fernandina. Essas estações foram situadas já no perímetro alargado de Lisboa pela Estrada de Circunvalação em 1852. Faziam a conexão da cidade com o interior do país e com a Espanha, eram articuladas com a área central pelas linhas de transporte público, os ônibus e os bondes, e articuladas entre si pelas chamadas “linhas de cintura”⁸.

Desde 1844, com a criação da Companhia de Obras Públicas de Portugal, existiu a ideia da criação de uma linha férrea a ligar Lisboa à fronteira da Espanha e até à França, o que começou a se concretizar em 1856 com o funcionamento do trecho Lisboa-

⁷ “É bem conhecido o papel e a importância dos caminhos de ferro nas sociedades industrializadas do século passado [século XIX]. Ao estabelecerem comunicações mais rápidas, ao acelerarem a circulação de pessoas e mercadorias, e ao abrirem novos circuitos econômicos, os caminhos de ferro proporcionaram reduções significativas nos custos de transporte, consolidaram a criação do mercado especializado [tanto nacional como regional], fortaleceram a industrialização dos respectivos países, e reforçaram a economia-mundo capitalista”. (VIEIRA, 1982, 32-3).

⁸ Essas importantes ligações ferroviárias, posicionadas no imenso vazio criado com a expansão dos limites a partir da segunda metade do século XIX, tendo a Estrada da Circunvalação como marco inicial, serão essenciais para o desenvolvimento e povoamento dessas novas áreas. São elas: Benfica-Sete Rios-Chelas-Xabregas (1888); Campolide-Sete Rios-Chelas-Braço de Prata (1890); e Campolide-Lisboa/Rossio (1891), esta conhecida como linha urbana.

Carregado⁹, primeiro da ligação até Santarém e daí, nos anos seguintes, para o norte e leste do país, ultrapassando também a fronteira do país vizinho (SOCIEDADE LISBOA 94, 1994).

Nesta linha norte-leste, a sequência de complementação do funcionamento dos demais trechos foi a seguinte: Lisboa/Rossio¹⁰-Sacavém (1893); Lisboa/Rossio-Vila Franca de Xira e Azambuja (1926); e ramal Braço de Prata-Lisboa/Santa Apolónia¹¹ no mesmo ano. Ao longo da orla ferroviária neste último ramal, a leste, conectada também com a área portuária contígua, se desenvolveu extensa zona industrial, perfazendo Xabregas-Beato-Poço do Bispo-Braço de Prata (SOCIEDADE LISBOA 94, 1994).

Além da linha do norte-leste, existiam as linhas de Sintra e de Cascais em sentido oeste. A primeira, passou a funcionar a partir de 1887, ligando Lisboa via Alcântara-Terra a Sintra, sendo que em 1891 a ligação passou a ser a partir de Lisboa-Rossio. A segunda passou a funcionar a partir de 1889, ligando Cascais a Pedrouços, sendo ampliada progressivamente até que, em 1894, a ligação já se fazia entre Cascais-Lisboa/Cais do Sodré (SOCIEDADE LISBOA 94, 1994).

Nesta orla ferroviária ocidental, acontecia a articulação das diversas áreas industriais com as áreas portuárias ribeirinhas, como Santos e Alcântara, mas que se estendia para além, por Belém e Algés. Dessa forma, em fins do século XIX e início do XX, a cidade de Lisboa dinamizou as conexões urbanas e suburbanas (periféricas), conectada com as diversas regiões do país e com a Espanha.

Contíguas às orlas ferroviárias ocidental e oriental destacadas, se conformaram também áreas portuárias que, em um processo lento, de fins do século XIX e ao longo da primeira metade do século XX, configuraram-se como extensões das áreas portuárias mais antigas posicionadas próximas à área central da cidade, correspondentes ao Terreiro do Paço e as ribeiras antiga e nova. Essas novas áreas portuárias sofreram uma série de melhoramentos em fins do século XIX, sendo dinamizada, assim, a atividade industrial adjacente e o transporte da produção associada, como também o transporte de passageiros.

⁹ Inicialmente, este trecho partia de uma estação improvisada no lugar onde seria construída a Estação de Santa Apolónia.

¹⁰ A Estação do Rossio será construída em 1890, a partir de projeto do Arquiteto José Luís Monteiro.

¹¹ A Estação de Santa Apolónia (Estação do *Caes* dos Soldados), primeira de Portugal, foi inaugurada em 1865 e é projeto dos engenheiros Angel Arribas Ugarte, João Evangelista Abreu e Lecrenier.

A área em questão a ser progressivamente melhorada com o intuito da construção de um porto industrial correspondia ao trecho ribeirinho a oeste, das imediações do Terreiro do Paço à Alcântara. A tradição e importância mundial portuária de Lisboa era notória, sendo na Era Moderna fato que “[...] o porto da cidade já registrava grande movimento desde o século XV” (GARCIA, 2010, p.25), no rastro das descobertas dos “novos mundos” e, assim, de domínio político, militar e econômico sobre estes territórios, tendo como marco a conquista de Ceuta em 1415.

A discussão sobre os melhoramentos do porto de Lisboa ocorreu, de forma mais intensa, entre 1823 e 1886. Como resultado, venceu o concurso internacional a proposta de Pierre Hersent, francês, em 1887, configurado como o Plano Geral para os Melhoramentos do Porto de Lisboa (GARCIA, 2010, p.25).

O porto industrial foi construído em finais do século XIX sobre aterros a cidade e ao rio. O transporte e o depósito de mercadorias foi evoluindo ao longo dos tempos, e o porto de Lisboa, como a maioria dos portos do mesmo tipo, teve de adoptar infra-estruturas industriais que nas últimas décadas evoluíram para o sistema de contentores. (GARCIA, 2010, p.24).

Além da importância, para a consolidação da Lisboa industrial, do desenvolvimento dos transportes e da logística portuária correlacionada, outros fatores merecem destaque, ainda com referência ao argumento em Zucconi (2009). Para este autor, retomando o capítulo 1, também exerce papel fundamental para a análise da cidade do século XIX e para a posterior intervenção nesta: a cartografia, a estatística e a topografia estatística.

No caso de Lisboa, destacamos a sistematização da elaboração de plantas exatas da cidade e estudos sobre a composição social e demográfica, como o Inquérito Industrial de 1881. A planta de Duarte Fava, de 1807, é testemunho do desenvolvimento técnico-científico na “leitura” da cidade, sendo “a primeira planta rigorosa de Lisboa” (LISBOA, 1997, p.33).

Segue ao longo do século XIX e posteriormente século XX uma sistematização da elaboração dessas bases cartográficas. Destacamos duas, pela sua qualidade técnica e importância em ilustrar a cidade de Lisboa ao longo de sua fase de intensa industrialização e desenvolvimento urbano: a planta de Felipe Folque (Figura 2.11), que foi levantada entre 1856 e 1858 e a planta de Correia e Pinto, levantada entre 1904 e 1911, já no século XX.

Com impactante conteúdo técnico-científico, tanto por suas análises e estudos como na elaboração de projetos de arquitetura e engenharia, teve lugar a construção da ferrovia e a ampliação e melhoramentos da área portuária, símbolos da industrialização/modernização de Lisboa. Sobre o porto, por exemplo, afirma Garcia (2010, p.35):

Entre 1885 e 1892 foram realizados registos hidrográficos regularmente. A linha de Talvegue foi definida de acordo com um estudo efectuado sobre o leito do rio, (ver ilustração na página 38 – parêntese do autor) que contém igualmente informação sobre as alterações provocadas pela construção do porto industrial.

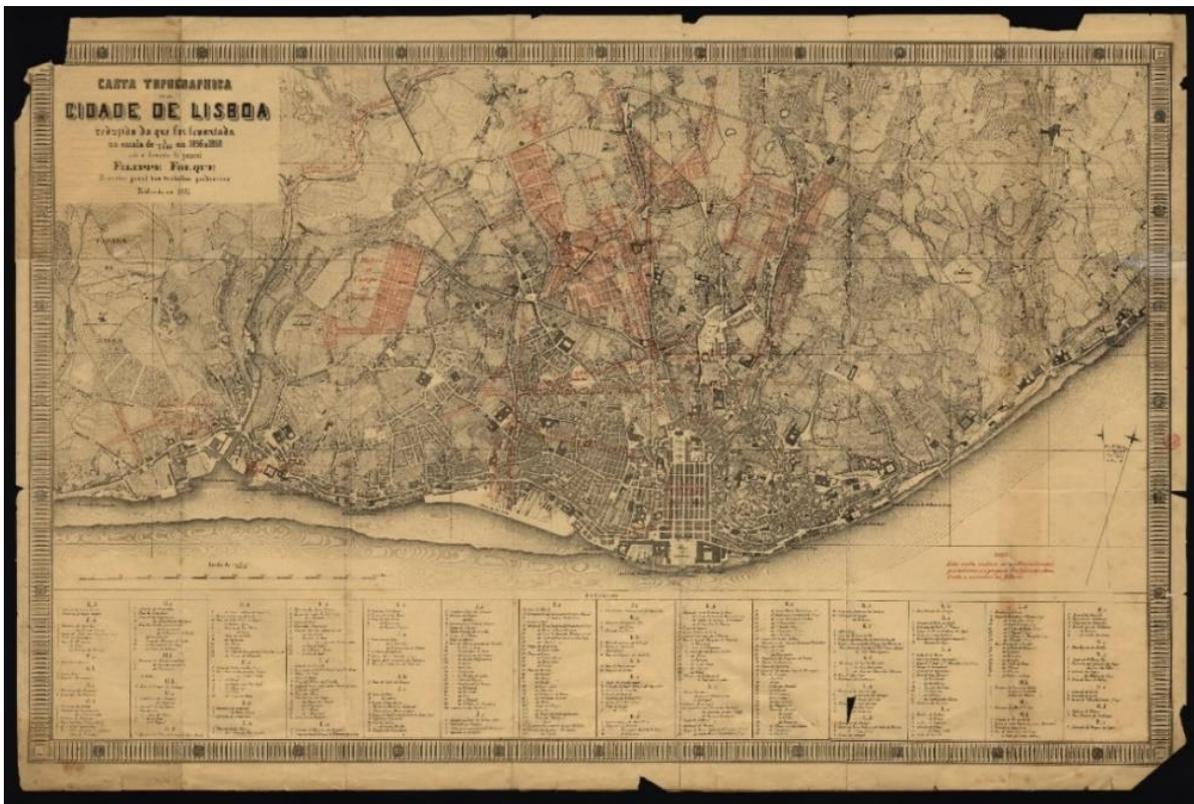


Figura 2.11 – Planta de Lisboa, Felipe Folque, 1871 (redução da planta de 1856-8).

Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal. Disponível em: <http://purl.pt/3525/3/cc-399-a_JPG/cc-399-a_JPG_24-C-R0150/cc-399-a_0001_1_p24-C-R0150.jpg>. Acesso em: nov. 2017.

O Inquérito Industrial, por outro lado, foi pioneiro na leitura social da Lisboa dos oitocentos, pelo levantamento da situação da população industrial, o que confirmou sua importância e sua novidade como fenômeno urbano na época. Dentre outros resultados do Inquérito, destacamos o levantamento da situação da moradia, condições de salubridade e de integridade das edificações, alertando para uma situação de precariedade cuja consequência será o reforço da necessidade da construção de habitações salubres, como a ideia das vilas operárias (LISBOA, 1997; RODRIGUES, 1979).

Por fim, destacamos o surgimento de novos equipamentos urbanos e dos novos programas arquitetônicos. Representaram a inserção de sistemas estruturais e arquitetônicos arrojados como as estruturas de ferro das estações de trem ou instalações industriais. Por trás disso, o gosto arquitetônico burguês e a influência deste no surgimento de programas como jardins públicos, cafés, livrarias, tabacarias, mas também palácios e palacetes e prédios públicos para o entretenimento/lazer, como o Teatro Nacional.

A emergente burguesia industrial e comercial também influenciou na criação de equipamentos públicos, projetos na linha do pensamento higienista, hegemônica no fim de século XIX. Surgiram, então, os cemitérios públicos do Alto de São João (1833) e dos Prazeres (1835); os mercados abastecedores construídos em fins do século XIX; o Matadouro Municipal (1863); a Penitenciária (1885), dentre outros. Essas edificações foram posicionadas na emergente periferia da cidade – como os cemitérios, a leste e oeste e a Penitenciária e Mercado dos Gados, a norte - contribuindo para caracterizar, em contrapartida, sua emergente estrutura urbana.

A partir do exposto sobre a Lisboa industrial, percebemos que o processo específico de formação e consolidação de suas periferias industriais foi lento, compreendendo as décadas finais do século XIX e a primeira metade do século XX. Diversos fatores que concorreram para a formação da Lisboa industrial foram decisivos para a configuração daqueles espaços, em especial, o desenvolvimento dos transportes e das comunicações e das áreas portuárias que, por sua vez, representaram os esforços de modernização do país e a ascensão de uma burguesia industrial-comercial.

Destacamos nesse contexto, duas áreas: uma a leste, que se estende ao longo da orla ferroviária norte-leste, de Santa Apolônia até o Braço de Prata, passando por Xabregas e Beato; e uma a oeste, na área de Alcântara que, entretanto, se estende ainda por Belém, Algés dentre outras áreas, ao longo de uma orla ferroviária próxima ao rio e, conseqüentemente, próxima da área portuária, semelhante ao que ocorre a leste. Para cada uma destas periferias, identificamos e problematizamos a transformação recente de dois espaços, detalhados ao final deste capítulo: a Fábrica Braço de Prata (FBP) e a LX Factory (LXF).

A partir de Martins (2012) destacamos alguns dos elementos estruturadores desses espaços, principalmente elementos físicos que, por sua vez, estão relacionados a

fenômenos socioeconômicos. Assim, em um primeiro momento, destacamos que ambas as áreas, pela sua conformação periférica, eram constituídas, ao tempo da modernização do país, em fins do século XIX, por espaços rurais, configurando extensas áreas de quintas, palácios de verão e mosteiros, de povoamento rarefeito, estruturados ao longo dos caminhos seculares que faziam a comunicação de Lisboa e sua área central com as áreas próximas e com o resto do país.

Foi a partir dessa configuração original que uma nova surgiu, ora mantendo e até mesmo reutilizando as estruturas antigas – como mosteiros e palácios adaptados para fábricas - ora promovendo novas construções, equipamentos, infraestruturas. Nesse momento, foram os elementos estruturadores de maior relevância, a presença da ferrovia a partir de 1856 e a ampliação e os melhoramentos das áreas portuárias a partir de fins do século XIX com a construção de aterros, que modificaram a margem ribeirinha original. A partir dessa orla logística foram instaladas indústrias, oficinas, armazéns, docas dentre outros elementos associados ao investimento em capital fixo, conformando a paisagem típica da urbanização sob o capitalismo. Essas novas estruturas se justapuseram, portanto, aos antigos edifícios e aos seculares caminhos.

Somadas a estes fatores, surgiram novas dinâmicas socioeconômicas, com o surgimento de um mercado fundiário e imobiliário de baixa renda – em contraste com aquele que se criou nas “Avenidas Novas” – representado, por exemplo, pela construção das vilas operárias, ambos os processos relacionados com a demanda exercida pelo incremento populacional que essas áreas enfrentaram, em especial, na virada do século XIX para o século XX e nas primeiras décadas deste.

A periferia industrial leste (Figura 2.12) foi ocupada e fisicamente (re)configurada, essencialmente, ao longo da orla ferroviária que foi se desenvolvendo – a Linha Norte-Leste e ligação com a Linha de Cintura - e pela área portuária ribeirinha, ambas infraestruturas da segunda metade do século XIX. Anteriormente à ocupação fabril e proletária que se desenvolveu a partir de fins do século XIX, essa zona oriental foi historicamente ocupada por estratos aristocráticos e eclesiásticos, conformando um espaço de caráter rural, pontuado por grandes propriedades particulares (*quintas*) e conventos.



Figura 2.12 – Periferia industrial leste atualmente: 1 – Estação Santa Apolónia; 2 – Estação Braço de Prata; 3 – Fábrica Braço de Prata; 4 – Vale de Santo António; 5 – Vale de Chelas; tracejado azul: linha norte-leste; tracejado amarelo: linha de cintura; extensão em laranja: avenida Infante Dom Henrique; hachura verde: área portuária.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

No intuito de delimitar mais precisamente esta periferia industrial, destacamos alguns espaços. Mais próxima a área central de Lisboa encontra-se a Estação de Santa Apolónia, construída em 1865, marco do transporte ferroviário no país. Em seu entorno, pouco mais adensado do que as áreas mais rarefeitas no sentido de Xabregas e do Beato, equipamentos públicos/edificações de grandes dimensões, religiosas e militares, como a igreja de São Vicente de Fora, o Arsenal do Exército (hoje Museu Militar) e o Mercado de Santa Clara. A estação é o terminal da orla ferroviária norte-leste, conectada pela “linha de cintura” com as demais linhas ferroviárias da cidade – as de Sintra e de Cascais – e conectada com o norte e o leste do país, bem como com o exterior.

Daí para norte, ao longo dessa orla ferroviária foi configurada uma extensa área industrial a partir de Santa Apolónia, que será lentamente formada a partir de fins do século XIX e consolidada pelo século XX, em uma ocupação inicialmente por Xabregas, Beato e Grilo, posteriormente até Marvila (Braço de Prata), Cabo Ruivo e mais além. Foi ao longo dessa extensão que observamos as edificações isoladas de grande destaque como os conventos¹² e as respectivas grandes propriedades, de Santos-o-Novo, de

¹² Com o fim das ordens religiosas em 1834 há uma sistemática reconversão dos usos antigos para novos, como por exemplo, o industrial. Muitos dos conventos citados aqui passaram por esse processo, como o

Xabregas, da Madre de Deus, do Grilo e do Beato, o Cemitério do Alto de São João, a se juntarem as novas edificações, residenciais, com destaque para as vilas operárias, e plantas industriais.

A consolidação desta periferia industrial leste aconteceu ao longo da primeira metade do século XX, com a intensificação da urbanização e da industrialização, impactando também no aumento demográfico local. A própria escala das indústrias foi alterada, com a sistemática ampliação até que se configurassem como imensos complexos industriais militares da Manutenção Militar (MM) e da Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata (FMGBP). A esse típico ambiente construído da urbanização sob o capital, com forte papel das infraestruturas e edificações a partir do investimento em capital fixo, somaram-se as primeiras intervenções relacionadas aos bens de consumo, representadas pela malha rodoviária e pelos conjuntos habitacionais.

As intervenções viárias criaram uma conexão em escala urbana e metropolitana desta periferia industrial leste, principalmente voltada ao transporte de cargas da produção industrial local associada ao porto. A avenida Infante Dom Henrique e sua conexão com a Av. Marechal Gomes da Costa pela Cintura do Porto e com a avenida Marechal António de Spínola, margeia a área portuária ribeirinha, estabelecendo conexões entre a área central e a área metropolitana. Em sentido norte-sul, de forma perpendicular a esta e ao longo dos vales existentes – de Santo Antônio e de Chelas - as avenidas Mouzinho de Albuquerque e Gualdim Pais complementam a articulação das novas urbanizações do século XX com o tecido mais antigo e a orla ferroviária.

A construção dos conjuntos habitacionais representou a urbanização das áreas mais altas da periferia industrial leste, articulando-se com as ocupações a partir da segunda metade do século XIX que, ao contrário, aconteceram entre as orlas ferroviária e portuária, portanto mais baixas. Nesse contexto, foram construídos e integrados à malha rodoviária nascente, o Bairro Madre de Deus, e os conjuntos habitacionais de Chelas e de Olivais Norte e Sul. Parte dos estratos contemplados nos conjuntos, pobres, essencialmente, era oriunda de ocupações irregulares na área, os conhecidos “bairros de lata” ou “bairros de barracas”.

A periferia industrial oeste (Figura 2.13) também foi ocupada e fisicamente (re)configurada ao longo das orlas ferroviária e portuária aí existentes, em uma extensão que compreende trecho que, historicamente, vai desde as ocupações portuárias mais antigas próximas à Praça do Comércio a Algés, passando pelo Cais do Sodré, Santos, Belém e Pedrouços.

Destacam-se as estações de Alcântara-Terra e Alcântara-Mar que nas décadas finais do século XIX e início do século XX articularam os deslocamentos dos trens pelas linhas de Sintra e de Cascais, respectivamente, e, destas, com a linha de cintura. A linha de Sintra é representada pela Estação de Alcântara-Terra ao redor da qual se instalaram muitas das indústrias. Anteriormente, de Alcântara-Terra descia a sul ramal que a conectava com a Estação Alcântara-Mar, entretanto hoje, essa ligação ferroviária não existe mais. Esta última estação, por sua vez está localizada no contexto das docas de Alcântara e Santo Amaro e demais instalações do Porto de Lisboa, fazendo parte da Linha de Cascais que se estende ao longo do Tejo.

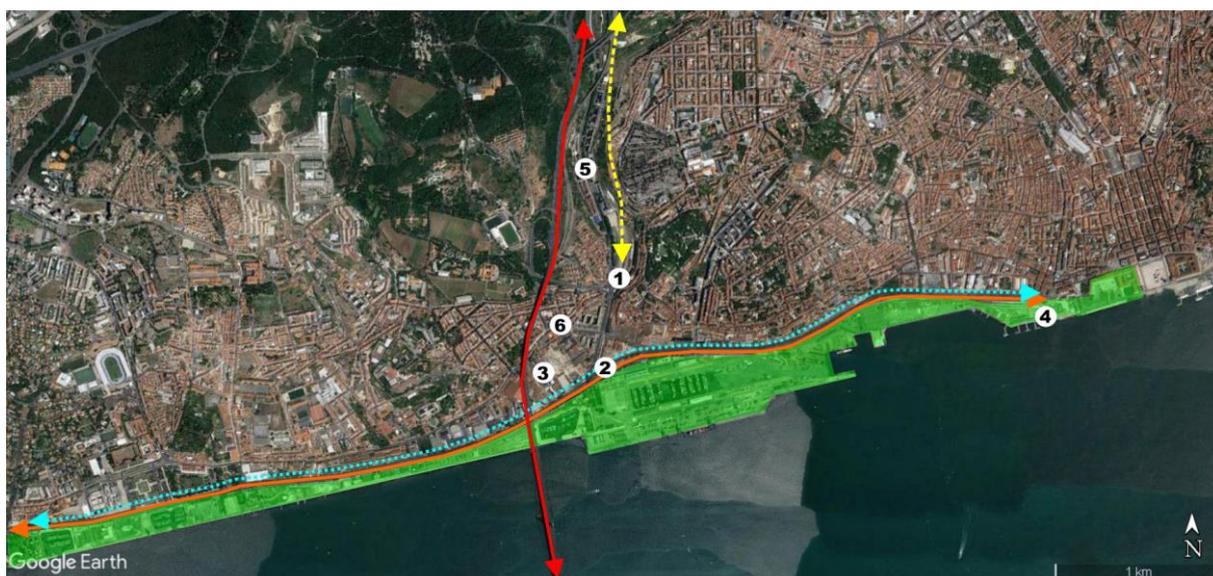


Figura 2.13 - Periferia industrial oeste atualmente: 1 – Estação Alcântara-Terra; 2 – Estação Alcântara-Mar; 3 – LX Factory; 4 – Estação Cais do Sodré; 5 – Vale de Alcântara; 6 – Largo do Calvário; tracejado azul: Linha de Cascais; tracejado amarelo: linha de cintura; extensão em laranja: avenida 24 de julho/Brasília; hachura verde: área portuária; extensão em vermelho: Ponte 25 de Abril/avenida da Ponte/Eixo Norte-Sul.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Do ponto de vista da atividade industrial e ocupação residencial nesta periferia industrial oeste, tem destaque, por conta de uma maior concentração, a área de Alcântara e, mais especificamente, o largo do Calvário e entorno. Historicamente, o eixo ferroviário entre as estações Alcântara-Terra e Alcântara-Mar percorre o vale do rio de

Alcântara a ser sucessivamente canalizado e, por fim, a desaparecer. Definiu-se, portanto, um eixo de ocupação de fábricas, infraestruturas e vilas operárias que se articula com as instalações portuárias, passando pela área do Calvário¹³ a mais importante por conta de adensar aqueles usos, concentrar as linhas de transportes públicos, incluso a ferrovia. No entorno do Calvário, por exemplo, se instalaram as principais indústrias de Alcântara, muitas delas ainda hoje existentes, transformadas ou em ruínas, como por exemplo, a Fábrica Napolitana, a Fábrica União ou a Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, hoje ocupada pela LX Factory, um dos casos estudados neste capítulo.

Além das infraestruturas ferroviárias, a área portuária nesse setor da cidade foi a que mais mereceu atenção dos esforços de melhoramentos de fins do século XIX o que contribuiu para que até hoje seja o porto de Lisboa, propriamente dito, especialmente representado pela doca de Alcântara. Há também na área de Alcântara, equipamentos públicos/edificações de grandes dimensões, como o cemitério dos Prazeres, o Palácio das Necessidades e sua tapada (hoje parque) e a Tapada da Ajuda (hoje Instituto Superior de Agronomia), estes últimos, testemunhos do passado rural, aristocrático e religioso, modificado em seus usos a partir do século XIX. Semelhante ao que aconteceu na periferia industrial leste, as grandes áreas de quintas e propriedades religiosas cederam espaço às instalações industriais. A Companhia Lisbonense de Estamparia e Tinturaria e seu bairro operário na rua da Fábrica da Pólvora, por exemplo, funcionou no local da ainda mais antiga Quinta da Cabrinha.

A consolidação da área, em especial, na primeira metade do século XX, apresentou contornos parecidos com aqueles para a periferia industrial leste. Em Alcântara, nesse período, além dos constantes aperfeiçoamentos do porto ao longo do século, ocorreram também significativas aberturas rodoviárias, a construção da Ponte 25 de Abril, a construção do conjunto habitacional/bairro do Alvito e a continuidade dos aprimoramentos/ampliações das instalações fabris, como por exemplo, dos grandes complexos da Companhia União Fabril (CUF) e da SIDUL, refinaria de açúcar.

As intervenções rodoviárias, a articular o tecido urbano local, antigo, consistiram da abertura da avenida 24 de Julho/Brasília, margeando a área portuária e paralela ao

¹³ Essa denominação tem origem no projeto da Real Quinta do Calvário, de 1887, destinado às classes médias e apenas completamente urbanizado na primeira metade do século XX. Há neste fato, porém, um contraste, já que a população de Alcântara é formada essencialmente por pobres (JANEIRO, 2011).

eixo ferroviário de Cascais; e das avenidas de Ceuta e Infante Santo, a primeira exatamente no vale de Alcântara, a segunda, ligação com a Estrela, Campo de Ourique etc., como eixos perpendiculares ao anteriormente referido da avenida 24 de Julho/Brasília. Estas avenidas, portanto, consolidaram uma orla industrial rodoferroviária, associada ao porto da cidade, conectada em escala metropolitana e nacional – no caso da Ponte 25 de Abril/avenida da Ponte/Eixo Norte-Sul (Figura 2.13).

2.2 OS VAZIOS URBANOS EM LISBOA: RAZÕES, CATEGORIAS E OS PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO

A formação das periferias industriais em Lisboa foi processo urbano marcante da segunda metade do século XIX. Confirmaram, como ambiente construído, a presença progressiva e condicionante da produção destes espaços, da urbanização sob o capitalismo que se apresenta no final daquele século. Principalmente a oeste e a leste da área central histórica, fábricas, armazéns, usinas, depósitos, mas também vilas operárias se dispuseram ao longo dos eixos ferroviários e das áreas portuárias, construídos e/ou ampliados.

Entretanto, se naquele século esses espaços ainda se encontravam em formação, foi no século XX e, em especial, ao longo de sua primeira metade que essas periferias industriais se consolidaram. O cenário que se desenhou foi dinâmico e se aperfeiçoou continuamente: se os eixos ferroviários já haviam sido concluídos ainda nas primeiras duas décadas do século XX, continuaram as obras de aterros, a ampliação e a infraestruturização, a introdução de maquinário no porto de Lisboa e a instalação de indústrias maiores e mais complexas no que diz respeito à produção. Com relação a estas últimas destacamos, na periferia industrial leste, a Manutenção Militar (MM) e a Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata (FMGBP), ambas, indústrias de produção de insumos militares, como alimentos e armamentos.

Além da presença de indústrias de maior porte e com emprego de tecnologia mais avançada do que aquelas do século XIX, as periferias industriais lisboetas experimentaram aumento populacional, em especial, do proletariado, inclusive atraindo, já na segunda metade do século XX, os primeiros grandes conjuntos habitacionais da cidade, a serem construídos ao longo dos vales próximos às orlas ferroviária e portuária existentes, como é o caso do conjunto habitacional de Chelas (1962).

Ao mesmo tempo em que essas novas configurações urbanas se justapuseram àquelas mais antigas, essas periferias também experimentaram a consolidação de seu traçado viário, não apenas a partir das vias locais relacionadas aos novos loteamentos e conjuntos habitacionais criados, mas também com a abertura de grandes avenidas, especialmente aquelas ribeirinhas articuladas às áreas portuárias: Infante Dom

Henrique, a leste e 24 de Julho/Brasília, a oeste, integrando essas periferias em diferentes escalas, ligando-as às áreas centrais, mas também, às áreas metropolitanas.

Na segunda metade do século XX, entretanto, alguns fatores começaram a influenciar um progressivo processo de esvaziamento da atividade industrial nessas periferias. Além dos fatores exógenos relacionados à crise global do capitalismo, acirrada a partir dos anos 1970, a realidade econômica portuguesa não deixou de ser abalada, por exemplo, pelas novas tecnologias introduzidas na produção e na logística de sua estocagem e distribuição, com diminuição de postos de trabalho e consequente desemprego e obsolescência do capital fixo investido ao longo das décadas passadas, compreendendo agora um ambiente construído esvaziado e em vias de arruinamento.

Somem-se ainda a estes fatores relacionados com a crise global, os fatores locais representados pelas transformações em curso desde o 25 de abril de 1974 e pelos impactos da guerra de descolonização que, por exemplo, vão forçar o fechamento gradativo das indústrias ligadas ao abastecimento e armamento militar, como as já citadas Manutenção Militar e Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata. Por fim, ainda destacaríamos, na condição de fenômenos locais, a migração das indústrias até então localizadas preferencialmente na cidade de Lisboa para outros municípios de sua Região Metropolitana, como Almada, Seixal, Barreiro, à margem sul do Tejo.

Este subcapítulo 2.2 está dividido em duas partes. Inicialmente, esboçamos um panorama dos vazios urbanos, situado no contexto acima descrito no subcapítulo 2.1, apontando razões para seu surgimento e categorizando-os. Neste momento, nossa reflexão abordou categorias mais diversas, não apenas os vazios urbanos industriais. Assim, destacamos também os vazios habitacionais e institucionais, temas com boa disponibilidade de referencial bibliográfico, além da participação direta do autor da tese em debates ocorridos pela cidade durante a mobilidade sanduíche.

Para a parte final do subcapítulo, já centrada na análise dos vazios urbanos industriais (inclusos ferroviários e portuários correlatos), selecionamos os casos para detalhamento, representantes das duas periferias industriais caracterizadas, a oeste e a leste de Lisboa, ao longo da zona ribeirinha do Tejo. Tanto a LX Factory (oeste) como a Fábrica Braço de Prata (leste), antigas edificações industriais, são exemplos de destaque no tema da transformação dos vazios urbanos em Lisboa, nos últimos 10 anos. Compreendem, além dos processos físicos – arquitetônico e de inserção urbana – as

articulações entre os diversos agentes sociais envolvidos, tanto do poder público como da sociedade civil, nesta, destacando-se os setores privados da produção imobiliária.

2.2.1 Vazios urbanos em Lisboa, um panorama: razões para seu surgimento, categorias e localização

As razões para o surgimento dos vazios urbanos, como já abordado no primeiro capítulo, possuem uma relação estreita com alguns fenômenos econômicos que, por sua vez, engendram transformações no ambiente construído com impactos sociais destacados. A perda, parcial ou total, dos usos originais, ou melhor, o esvaziamento das diversas funções dos lotes urbanos e sua posterior degradação e arruinamento, a obsolescência funcional e tecnológica são processos que originam uma gama diversificada de categorias de vazios urbanos.

Em Lisboa, a partir do quarto final do século XX com implicações que ainda marcaram o início do século XXI, foi possível observar razões semelhantes – geradoras de vazios urbanos – aos outros centros europeus e norte-americanos que, por sua vez, na realidade da capital portuguesa, apresentaram algumas especificidades. Optamos, como ponto de partida para a discussão sobre essa problemática, por definir inicialmente as categorias com as quais vislumbraremos os vazios urbanos em Lisboa.

Retomando as considerações metodológicas do primeiro capítulo, em especial, a partir de Borde (2006) e aplicando-as a realidade específica de Lisboa, definimos as seguintes categorias de vazios urbanos, nomeadas a partir da perda dos usos originais (desfuncionalização): habitacionais, institucionais e industriais na qual incluímos as categorias “ferroviários” e “portuários”. Estas categorias não esgotam o tema, sendo possível listar outras mais, como religiosos, militares, comerciais, projetuais etc. Os critérios para as categorias escolhidas foram, essencialmente, o fato de estas serem as mais diretamente ligadas com as transformações ou alvos de planos e projetos para Lisboa recentemente, pelo volume de sua ocorrência e pela dimensão física territorial que abarcam, além de uma maior quantidade de dados recentes.

Ao mesmo tempo em que abordamos as especificidades de cada uma das categorias acima, nos questionamos sobre as razões, essencialmente, de ordem econômica, às quais estão ligadas. Ainda com relação à metodologia definida no primeiro

capítulo, destacamos o fato de que os lotes/glebas identificados como vazios urbanos em suas variadas categorias apresentam também diversas situações cadastrais/jurídicas, podendo ser terrenos desafetados, subutilizados ou desocupados (ou em processo de desocupação), pertencendo a agentes públicos ou privados, e do ponto de vista físico, terrenos com ou sem estruturas edificadas, sendo estas, muitas das vezes, arruinadas. Estas constatações são importantes, pois interferem na dinâmica da transformação destes espaços e na forma como atuam os agentes.

O tema dos vazios urbanos em Lisboa é de discussão recente, sendo ainda escassos os estudos e produções acadêmicas, os programas nos diferentes níveis estatais e nas ações concretas no sentido da transformação desses espaços. Entretanto, as iniciativas recentes nestes três campos de atuação têm sinalizado para perspectivas atuais e futuras mais comprometidas, tanto na teoria como na prática.

No âmbito da União Europeia (UE), o tema dos vazios urbanos/*brownfields* aparece de forma indireta nas ações de regeneração urbana nas cidades e regiões europeias. Nesse contexto, insere-se Portugal a partir da aplicação/aproveitamento das políticas da UE para o desenvolvimento regional e urbano e de fundos, destacando-se o *European Regional Development Fund (ERDF)*¹⁴.

Nas duas últimas décadas, o país desenvolveu importantes projetos, em especial, no âmbito do URBACT e sob financiamento através do INTERREG e o IFRRU. O Primeiro, hoje em sua terceira versão (período 2014-2020), integra ações coordenadas por diversas cidades e regiões europeias, organizadas e articuladas em rede, tendo como princípio maior o desenvolvimento urbano sustentável. Este projeto está apoiado em um modelo de desenvolvimento urbano integrado, dividido em quatro grandes temas: meio ambiente, economia, governança e inclusão.

Nestes temas, destacam-se linhas claramente direcionadas aos vazios urbanos (*abandoned spaces*) como também algumas outras em que o tema está de alguma forma imbricado, em especial, nas ações de regeneração urbana (*city planning, disadvantaged neighbourhoods, culture and heritage, urban renewal* etc.). Em Portugal, uma série de cidades, não apenas as metrópoles de Lisboa e do Porto, mas também níveis urbanos

¹⁴ Para conhecimento mais detalhado sobre essa fonte de financiamento consultar o *site* http://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/

menores, como Amarante, ao norte, e Loulé, ao sul, estão conectadas, em rede¹⁵, com outras tantas cidades que fazem parte do URBACT.

O INTERREG¹⁶ propicia fundo para a cooperação inter-regional na Europa, através do já citado ERDF. A atuação deste fundo remete ainda ao período de 1990 a 1993 quando iniciou sua primeira versão, o INTERREG I. Hoje, está em curso sua última versão, o INTERREG V (2014-2020). Em Portugal, há o próprio URBACT e programas como a cooperação transfronteiriça com Espanha ou de desenvolvimento da maritimidade atlântica, envolvendo a França e o Reino Unido.

Outra fonte recente de financiamento, o Instrumento Financeiro Reabilitação e Revitalização Urbanas (IFRRU 2020),¹⁷ configura-se como importante instrumento para a regeneração urbana, envolvendo Portugal e acordo com parceiros financeiros da EU. Edital recentemente lançado visa a apoiar, além de ações de reabilitação urbana na temática habitacional e habitacional social, financiamento de intervenções em espaços de vazios urbanos:

[...]

C. Operações [negrito no original]

Podem ser apoiadas no âmbito do IFRRU 2020 as seguintes tipologias de operações:

[...]

b) **Reabilitação de espaços e unidades industriais abandonadas** [negrito no original] – que pode incluir a construção e a reabilitação de edifícios e do espaço público [...] (IFRRU 2020, 2017).

Por fim, destacamos o Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas (PRAUD), reformulado em 1988 a partir do anteriormente lançado em 1985, Programa de Reabilitação Urbana (PRU). Embora visasse contemplar o financiamento para áreas degradadas, inclusas as industriais, acabou por recuperar, de fato, as edificações inseridas nas áreas centrais, de valor patrimonial (MAGALHÃES, 2000).

Em Lisboa, o impacto das iniciativas comunitárias ainda é incipiente, está por se concretizar: a candidatura ao IFRRU 2020 está por realizar-se e o URBACT está presente na rede *Interactive Cities* (<http://urbact.eu/interactive-cities>) e através do *CLLD*

¹⁵ No *site* do URBACT (<http://urbact.eu>), logo em sua página inicial, é possível empreender pesquisa sobre as diferentes redes existentes, por país e por cidade, e observar a extensão das conexões entre estas unidades territoriais, além de conhecer o conteúdo dos projetos.

¹⁶ No *site* <https://www.interregeurope.eu/> é possível observar um balanço do programa até sua 4ª versão. Já no endereço http://ec.europa.eu/regional_policy/pt/policy/cooperation/european-territorial/ é possível ter uma visão mais detalhada das ações e do planeamento para os próximos anos.

¹⁷ Detalhes do instrumento no *site* <https://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/ifrru/>

Network – Lisbon (<http://urbact.eu/clld-network-lisbon>) que tem relações com o programa local BIP-ZIP¹⁸. Com relação ao Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDML), de 2012, este não dedica tópicos específicos e nem realizou levantamento e identificação com relação aos vazios urbanos de Lisboa.

Entretanto, indiretamente o Plano aborda as intenções de transformação dos vazios urbanos, seja nas suas linhas gerais, quando define os preceitos da *smart city*, da cidade compacta e do desenvolvimento sustentável (LISBOA, 2012), ou quando define a categoria “espaços a consolidar” (LISBOA 2012), muitas vezes localizados nas antigas periferias industriais, como as que estudamos aqui. Ou ainda, quando identifica uma série de possíveis edificações/conjuntos, de origem na atividade industrial, a serem preservados (LISBOA 2012). São testemunhos deste fato, os projetos que abordaremos mais à frente.

O panorama/geografia dos vazios urbanos contemporâneos em Lisboa que elaboramos, baseou-se na categorização e identificação realizadas a partir de trabalho pioneiro que, apesar de ainda estar em curso (previsão de finalização para 2019), já tem produzido e analisado vários dados, chegando a conclusões importantes, por ora suficientes para os objetivos da tese. O projeto NoVOID¹⁹ é iniciativa da Universidade de Lisboa e está sendo desenvolvido para as áreas metropolitanas de Lisboa e Guimarães. Já foi identificada a localização dos vazios urbanos em Lisboa (Figura 2.14) definidos segundo as seguintes categorias: ruínas, quintais arruinados e terrenos vacantes²⁰. Esta identificação, feita por ortofotos, bases estatísticas e complementada/calibrada com trabalho *in loco* para confirmação dos resultados, nos permitiu conhecer informações como o uso original do edificado, período de construção, as condições e dimensões de sua estrutura física, dos títulos das propriedades etc.

¹⁸ Sigla para Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária de Lisboa programa de requalificação dos chamados “bairros de intervenção prioritária” vinculado ao Pelouro da Habitação e Desenvolvimento Local da Câmara Municipal de Lisboa. Conteúdo detalhado no *site* <http://habitacao.cm-lisboa.pt>

¹⁹ NoVOID é o projeto “Ruínas e terrenos vagos nas cidades portuguesas: explorando a vida obscura dos espaços urbanos abandonados e propostas de planeamento alternativo para a cidade perfurada”, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia de Portugal (FCT), tendo iniciado em 2016 com duração de 36 meses. Visa quantificar, qualificar e espacializar, a partir de dados das últimas duas décadas, os espaços urbanos abandonados para as cidades de Lisboa, Barreiro, Guimarães e Vizela. O andamento da pesquisa e demais informações estão hospedadas no *site* <http://www.ceg.ulisboa.pt/novoid>

²⁰ Ruínas: construções arruinadas e/ou emparedadas, abandonadas, incluso construções com origem em obra abortada/suspensa; quintais arruinados: espaços não edificados, associados a uma ruína (parte de seu lote); e terrenos vacantes: terrenos sem construções, plantações ou jardins, abandonados, ou espaços de antigas construções demolidas (NoVOID, 2017).

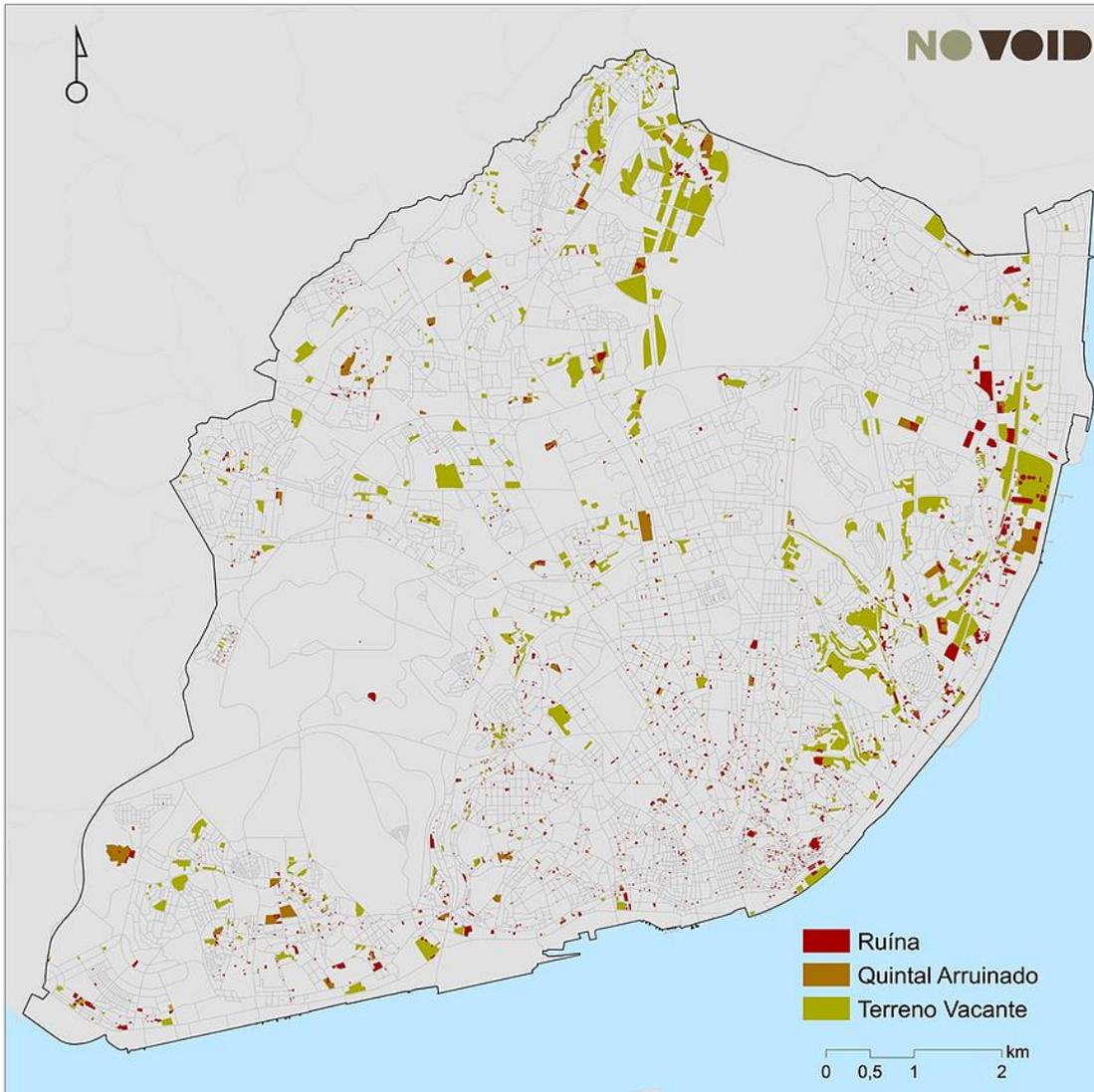


Figura 2.14 – Espaços urbanos abandonados, Lisboa 2014.

Fonte: NoVOID. Disponível em: <<http://novoid2016.wixsite.com/novoid/cities-cidades?lightbox=datatem-j5x3uqpz>>. Acesso em: nov. 2017.

Uma ressalva importante é que, como a identificação do NoVOID está centrada na identificação de ruínas, entendemos que uma série de edificações podem estar vazias, não sendo identificadas pelo projeto, o que ampliaria a proporção dos vazios urbanos em Lisboa. De todo modo, a identificação já elaborada nos deu uma visão bastante abrangente com relação ao tema dos vazios urbanos e, por isso, fundamentará nosso estudo.

O levantamento dos vazios urbanos já elaborado para Lisboa (área territorial de 84,9 km²) identificou: 2.171 ruínas equivalentes a 1,1% da área de Lisboa; 170 quintais arruinados equivalentes a 0,6% da área de Lisboa; e 772 terrenos vacantes correspondentes a 4,0% da área da cidade (MORGADO et al., 2017). Além do processo de encolhimento urbano (*urban shrinkage*) – essencialmente associado ao decréscimo

demográfico - impactante nos tecidos urbanos e comum em várias realidades europeias, incluso a portuguesa, os processos de desindustrialização, as crises do modo de produção capitalista, as mudanças sociais e a obsolescência material contribuíram, algumas em maior, outras em menor escala, para os processos de esvaziamento em Lisboa nas últimas décadas (BRITO-HENRIQUES, 2017; BRITO-HENRIQUES; CRUZ, 2017).

Como exemplo, a desindustrialização, que atua em menor escala não sendo causa principal, pois a maioria dos vazios urbanos contemporâneos são os de origem habitacional (BRITO-HENRIQUES; CRUZ, 2017), por sua vez, compreende a categoria dos vazios industriais, ferroviários e logísticos que impactam fortemente no ambiente construído da cidade, pois configuram terrenos de grandes dimensões. O fato tanto pode situar esses vazios como grandes obstáculos no contexto da malha urbana, como também, e veremos mais adiante nos casos selecionados, favorecer novas oportunidades, tanto para o poder público como para o setor privado e seus empreendimentos imobiliários em emergentes localizações/centralidades na cidade como as antigas zonas industriais.

Com relação à localização, a maioria dos vazios urbanos identificados, incluindo as três categorias, estão posicionados mais distantes da área central da cidade – núcleo histórico Baixa, Chiado, Mouraria e Alfama – presentes de forma periférica em um raio de 2 a 6 km de distância (MORGADO et al., 2017). Isso confirma a presença desses espaços, em quantidade, nas antigas periferias industriais, aumentando a relevância dos vazios urbanos industriais, ferroviários e logísticos, apesar de que, como dito acima, os vazios urbanos habitacionais sejam a maioria.

O somatório dos vazios identificados nas três categorias é de aproximadamente 6% da área territorial da cidade. O valor utilizado para este cálculo é a área total territorial de Lisboa e não apenas sua malha urbana. Dessa forma, se eliminamos desse território enormes áreas (não loteadas), como o Parque de Monsanto e o aeroporto (Figura 2.14), além de outros parques, jardins e mirantes com áreas consideráveis, o impacto na malha urbana daquele percentual, em especial, ao nível do quarteirão, certamente se intensifica. Isso pode ser melhor observado a partir da descrição mais pormenorizada de cada uma das categorias de vazios urbanos que estabelecemos para

este capítulo e, principalmente, com a identificação dos processos de transformação e agentes aí envolvidos.

Como observado, os vazios urbanos habitacionais representam a categoria mais abrangente, em especial, localizados nas áreas centrais históricas de Lisboa. Contribuiu decisivamente para sua formação a atratividade, exercida pelos novos espaços de moradias em espaços afastados daquelas áreas, periféricos, no rastro da intensa metropolização da segunda metade do século XX. Os anos 1980, por exemplo, representaram período de intensa construção, viabilizado, essencialmente, pela oferta de crédito bancário para a casa própria, em especial, para as classes médias. Do ponto de vista das classes mais pobres, os anos 1960 a 1980 foram caracterizados pela construção sistemática de numerosos bairros sociais, como Olivais, Chelas, Alvito, Alvalade, não só nas antigas periferias industriais, mas também nas novas periferias, surgidas já nos domínios da Área Metropolitana de Lisboa (AML).

Em simultâneo, presenciamos o esvaziamento das antigas zonas habitacionais mais tradicionais, centrais, na Baixa, Bairro Alto, Alfama e Mouraria, também reforçada pelo aumento dos usos comerciais e pela falta de manutenção das propriedades. Junto ao esvaziamento e ao envelhecimento populacional, presenciamos os processos de degradação e arruinamento, intensificados pelo fato da idade avançada das edificações nesses espaços centrais, muitas ainda anteriores ao século XX.

Entretanto, recentemente, no domínio das políticas e programas públicos, para a habitação, surgiram e tem ganhado força os processos da Reabilitação Urbana, hoje consolidados no PDML e em vários programas²¹. Nesse contexto, são emblemáticos os casos da Mouraria e de Alfama, não só da recuperação física, urbana e no nível das edificações, como na fixação populacional e na revalorização dos aspectos culturais locais (Figura 2.15), como por exemplo, os espaços recuperados associados à cultura do fado revalorizada em alguns circuitos da Mouraria (MAGALHÃES, 2000).

Para essas áreas centrais, da Baixa e Bairro Alto/Chiado e para Alfama e Mouraria, com aspirações diversas da reabilitação, mas claramente ligadas ao “sucesso” desta, estão as cada vez mais frequentes reformas habitacionais para o uso residencial

²¹ A Câmara de Lisboa conta, por exemplo, com uma pasta (*pelouro*) específica para o assunto, o Pelouro da Habitação e Desenvolvimento Local que, dentre os seus vários programas, tem o BIP/ZIP, direcionado para a requalificação urbana dos chamados “bairros e zonas de intervenção prioritária”. Esses e demais conteúdos podem ser conferidos no *site*: <http://habitacao.cm-lisboa.pt/index.htm>.

de médio, médio-alto padrão, para os alojamentos locais/aluguel por temporada²². Nesse contexto, claramente conflituoso, ações que visam às permanências, habitacionais e culturais tradicionais, competem com os novos, turistificados e elitizados usos (Figura 2.16) que, via de regra, parecem prenunciar processos de gentrificação comuns nessas situações de transformação imobiliária e socioeconômica.



Figura 2.15 – Largo da Severa, Mouraria. O resgate da cultura fadista.

Fonte: O Fado. Disponível em: <http://www.ofado.pt/wp-content/uploads/2016/12/Foto_17.jpg>. Acesso em: nov. 2017.



Figura 2.16 – Largo do Intendente renovado: referência turística e valorização imobiliária (apartamentos e hotelaria).

Fonte: Público. Disponível em: <<https://imagens.publicocdn.com/imagens.aspx/1147593?tp=UH&db=IMAGENS>>. Acesso em: nov. 2017.

Dos vazios urbanos institucionais destacamos aqueles que envolvem a obsolescência e conseqüente esvaziamento/arruinamento de antigas instalações hospitalares. Nesse contexto, em Lisboa, assume lugar de destaque os núcleos hospitalares, desativados ou em vias de desativação, presentes na Colina de Santana: Capuchos, Santa Marta, Miguel Bombarda e Desterro. Essa área central – uma colina entre os vales das avenidas da Liberdade e Almirante Reis – possui grande potencial de valorização imobiliária pelo posicionamento junto às infraestruturas e aos serviços disponíveis (Figura 2.17). Por conta disso, e pela disputa do espaço também pelo poder público, há discussão municipal de relevo com ênfase nas questões tanto da supressão de serviços hospitalares, como dos futuros usos para esses espaços e para a Colina de Santana como um todo.

²² Ao longo da última década, essas comunidades sociais virtuais de serviços de aluguel por temporada se se consolidaram como alternativa aos serviços tradicionais de hotelaria e, ao mesmo tempo, têm impactado na reconfiguração de localizações e preços de aluguel, influenciando na oferta do aluguel tradicional não vinculado ao turista/visitante.



Figura 2.17 – Colina de Santana atualmente: 1 - Centro Hospitalar de Lisboa Central (Capuchos); 2 - Santa Marta; 3 - Miguel Bombarda; 4 - Desterro; 5 - Avenida da Liberdade; e 6 - Avenida Almirante Reis. Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

No primeiro caso, as atividades dos hospitais Capuchos e Santa Marta, junto com as atividades de outros hospitais a serem desativados, serão substituídas pelo futuro Hospital de Lisboa Oriental, a ser construído na freguesia de Marvila a partir de 2020²³. Com relação aos futuros usos dos hospitais desativados na Colina de Santana, para citar um exemplo, o antigo Hospital do Desterro (Figura 2.17) está sendo reformado pela *Mainside*, antiga proprietária da LXF (caso abordado detalhadamente adiante), através de protocolo com a CML, confirmando o interesse de importantes grupos imobiliários locais em áreas de Lisboa com valorização recente, como Cais do Sodré e Alcântara e a própria Colina de Santana onde a referida empresa possui investimentos. No caso do antigo hospital do Desterro são previstos usos de hospedagem e de serviços relacionados às medicinas e tratamentos alternativos²⁴.

As duas categorias anteriormente abordadas – habitacional e institucional - também estão presentes no contexto das periferias industriais da cidade de Lisboa,

²³ Notícia do Jornal Público. Disponível em: <https://www.publico.pt/2017/07/11/sociedade/noticia/abertura-do-hospital-de-lisboa-oriental-prevista-para-2024-1778748>>. Acesso em: nov. 2017. A construção do novo hospital está regulamentada pelo Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental. Disponível em: <<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-com-terminos-de-referencia-aprovados/plano-de-pormenor-do-parque-hospitalar-oriental>>. Acesso em: nov. 2017.

²⁴ Apesar do anúncio do projeto ainda em 2015 e previsão de funcionamento no ano seguinte, o projeto ainda não se concretizou. As informações são de notícia do Jornal Expresso. Disponível em: <<http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-09-21-A-futura-vida-do-Desterro>>. Acesso em: nov.2017.

porém o foco de nosso argumento da tese é nos vazios urbanos contidos na última categoria – industrial (inclusas a ferroviária e a portuária). É nesta que estão incluídos os casos abordados adiante, bem como os aspectos da transformação em seu entorno. Embora não tão numerosos como os vazios urbanos habitacionais, exercem um grande impacto no ambiente construído de Lisboa pela dimensão de suas glebas/lotês. Tal fato, por exemplo, exerce grande influência nos interesses imobiliários, em especial, aqueles voltados a grandes loteamentos exclusivamente residenciais de alto padrão, como o Jardins de Braço de Prata, a leste, e residenciais com área de escritórios, também de alto padrão como o Alrio, a oeste. Ambos também estão detalhados adiante.

Esta última categoria também representa a expressão maior da materialização da paisagem urbana sob o capital. Nestas áreas encontramos um volume considerável do capital fixo, seja na forma de fábricas e armazéns, seja na de infraestruturas, ferroviárias e portuárias, já obsoletas, arruinadas ou em vias de transformação, devido ao esvaziamento da atividade industrial nestas áreas em fins do século XX, o que desencadeou a reconfiguração e reuso dessas antigas infraestruturas. Também faz parte desse ambiente construído das antigas periferias industriais em questão, a leste e a oeste da cidade, a paisagem dos bens de consumo, onde destacamos o parque rodoviário construído em especial nas décadas finais do século XX e os bairros sociais.

Dentro da categoria dos vazios urbanos industriais, há ainda aqueles de origem militar²⁵, representados por estruturas produtivas específicas. Destacamos os complexos da Manutenção Militar (MM) e da Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata (FMGBP), em especial, pelo volume de área que ocupam, na periferia industrial leste, e que faz destes casos os mais emblemáticos da cidade. Com relação à FMGBP, está incluída na reflexão mais a frente sobre a Fábrica Braço de Prata (FBP) e, portanto, não será explorada agora.

A MM foi um espaço industrial militar que funcionou desde ainda fins do século XIX, com a produção de maior destaque de gêneros alimentícios para as tropas do Exército português. Parte de suas instalações foram adaptadas, no final daquele século, a

²⁵ Destacamos os usos industriais militares por razão de nosso foco na pesquisa, mas podemos definir uma categoria própria para os vazios militares. Além de funcionarem como unidades produtivas militares podem ser representados por instalações, de quartéis/batalhões, por exemplo, como ainda por estruturas de proteção e controle, como por exemplo, fortificações e muros/linhas de defesa, como é o caso clássico do Muro de Berlim e o imenso vazio urbano linear deixado na cidade com sua derrubada, ainda hoje em via de transformação ou a *buffer zone* em Nicósia, ainda hoje um vazio que separa a capital cipriota disputada por turcos e gregos (BARRON; MARIANI, 2014).

partir de antigos espaços religiosos conventuais reconvertidos²⁶. Ao longo do século XX, sua importância cresceu e, com isso, suas instalações. A Guerra Colonial foi decisiva para tanto, demandando da MM intensa produção de insumos militares, chegando inclusive a produzir para outros países, contando suas instalações com maquinário de grande qualidade tecnológica para o período (Figura 2.18).

A MM começou a encerrar suas atividades a partir dos anos 2000 e enfrentou, nos anos seguintes, o arruinamento e a degradação consequentes do esvaziamento. Atualmente, parte do complexo foi adquirido pela Câmara que, apoiada nos preceitos presentes no PDML, em empresas parceiras como a incubadora Startup Lisboa, da própria Câmara, anunciou recentemente a criação do HUB do Beato (Figura 2.19).

Semelhante a experiências internacionais, mas também aos exemplos locais, como a LXF, o HUB do Beato aposta na reconversão da MM para diversas modalidades da produção criativa, como as incubadoras de *startups*, os escritórios de *coworking*, ateliês, museu e instalações de apoio, como cafés, restaurantes e ambientes de descanso/lazer. A população estimada é de 3.000 trabalhadores. A ideia é que o empreendimento traga a regeneração urbana de parte do que viemos chamando de periferia industrial leste, mas especificamente nas tradicionais áreas de Madre Deus e do Beato.



Figura 2.18 – Maquinário ainda preservado da Manutenção Militar.
Fonte: foto do autor.



Figura 2.19 – Apresentação pública do HUB do Beato. Maquete do projeto de reconversão de uso ao fundo.
Fonte: foto do autor.

Os vazios urbanos industriais desempenham grande impacto em Lisboa dada sua dimensão física. Comumente, ocupam parcial ou totalmente os bairros, muitas vezes, compreendendo algo equivalente a vários bairros. Estão concentrados,

²⁶ Recordamos a expropriação das instalações religiosas ocorrida em 1834 em Portugal, promovendo, posteriormente, variadas adaptações de todo esse patrimônio construído. No caso da MM, a reconversão alterou a função original do Convento do Grilo, datado do século XVII.

especialmente, nas antigas periferias industriais da cidade, a oeste e a leste, embora encontremos alguns exemplares isolados, ora em ruínas, ora reconvertidos para um novo uso, em outras antigas periferias da cidade como o Rato e ao longo da Av. Almirante Reis.

O fato da grande dimensão física que devemos associar também a sua localização – essas antigas periferias são hoje espaços centrais, infraestruturados, com valorização imobiliária - coloca para esses espaços duas questões mais urgentes: ou são grandes terrenos em ruínas, muitas vezes obstáculos na configuração urbana da cidade, ou são grandes oportunidades imobiliárias, pois além das características positivas acima listadas, estão normalmente disponíveis à venda e são áreas generosas que oferecem boas oportunidades para projetos imobiliários de maior porte.

Recentemente, para além dos interesses privados, esses espaços também são alvo das intenções do poder público, que possui hoje uma série de planos e projetos, em especial, previstos para as antigas periferias industriais oeste e leste. Alimenta o conteúdo dessas intervenções a necessidade da preservação/conservação patrimonial, dos exemplares de maior relevância histórico-arquitetônica, com intenções de reuso fundamentadas, em especial, nos requisitos da sustentabilidade, da cidade compacta e da economia cognitiva, intencionando a reinvenção desses espaços, como para indústrias criativas, o que parece ser a aposta dominante.

Indissociáveis da compreensão desses espaços industriais, são as infraestruturas historicamente associadas a estes, ao longo das quais, os vazios urbanos industriais citados se dispuseram. Essas infraestruturas, hoje, também compõem muitos vazios urbanos, nesse caso, ferroviários e portuários. Parte da composição fundamental da estrutura urbana das periferias industriais, a ferrovia e o porto, bem como suas orlas, compreendem hoje também áreas ociosas pela obsolescência, compreendendo o próprio eixo ferroviário como também as instalações que servem aos trens, como estações e oficinas, e os antigos armazéns, galpões e docas da área portuária.

No caso desses vazios oriundos da logística industrial histórica, é o poder público quem detém o protagonismo da discussão e propostas de transformação, muitas vezes, convocando parceiros privados a participar desses processos. As características atuais dos usos dessas infraestruturas são bem distintas quando olhamos para cada uma das periferias industriais objetos da tese.

A oeste, na área de Alcântara, as duas estações ferroviárias ainda em uso, Alcântara-Terra e Alcântara-Mar, ainda são importantes entrepostos ferroviários, respectivamente conectados com a Linha de Cascais e com a Linha de Sintra e também conectados com o sistema metroviário. Entretanto, a área portuária, com destaque para as docas de Alcântara e de Santo Amaro, apesar das intenções municipais de compatibilização com usos de lazer e de recreação, ainda são e devem continuar a ser o principal porto da cidade, com grandes movimentações de cargas e de passageiros.

A leste, os eixos ferroviários que compreendem a Linha do Norte-Leste e sua conexão com a Linha de Cintura, ainda mantém um fluxo de grande destaque na cidade, embora a Estação de Santa Apolónia, a principal neste sistema ferroviário, tenha perdido parte de sua influência com a construção da Estação do Oriente no Parque das Nações. Entretanto, diferentemente da zona ocidental, ainda fortemente portuária, nesta zona oriental, as áreas portuárias e suas orlas tem sido objeto de sucessivas desafetações e reconversões, como os casos da Estação de Cruzeiros de Santa Apolónia, recentemente inaugurada, as reconversões do Poço do Bispo e criação do Parque Ribeirinho Oriental. A atividade portuária, assim, tende a diminuir progressivamente, dando lugar a projetos semelhantes aos listados, embora atividades relevantes ainda aconteçam, como as associadas a algumas empresas do ramo logístico presentes nesta zona oriental, como a SOTAGUS²⁷ no ramo dos contêineres.

2.2.2 Vazios urbanos industriais: o contexto da obsolescência e as perspectivas de reconversão

Apontadas algumas razões para a formação dos vazios urbanos e definidas algumas categorias vinculadas aos processos de esvaziamento, objetivamos o recorte da categoria dos vazios urbanos industriais. A abordagem deste subcapítulo envolveu dois espaços diferentes, situados em cada uma das duas periferias industriais, a oeste e a leste, que foram caracterizadas/problematizadas. A oeste, na freguesia de Alcântara, a LX Factory (LXF) e a leste, na freguesia de Marvila, a Fábrica Braço de Prata (FBP), ambos sendo casos de reconversão de uso de antigas plantas fabris.

²⁷ Empresa concessionária do Terminal de Contentores de Santa Apolónia (TCSA). Contentor é a grafia, em português falado em Portugal, para contêiner, em português falado no Brasil.

Em Lisboa, a reconversão de áreas afetadas pela desindustrialização e/ou desconcentração industrial, que se esvaziaram e se degradaram a partir das décadas finais do século XX, é tema recente e tem como marco a construção, na zona industrial oriental, mais precisamente na área do Cabo Ruivo²⁸, da nova centralidade que ficou conhecida como Parque das Nações (Figura 2.20). Esse Grande Projeto Urbano (GPU) foi realizado de 1994 a 1998 no contexto do evento Expo'98²⁹, envolvendo, primeiramente, um processo de descontaminação que viabilizou, posteriormente, a reurbanização de imensa área industrial esvaziada/degradada, um típico *brownfield*.



Figura 2.20 – Vista geral do Parque das Nações.

Fonte: *Flickr*. Disponível em:

<<https://www.flickr.com/photos/bibllarte/26891247112/in/photostream/lightbox/>>. Acesso em: nov. 2017.

Não entramos no mérito dos processos que envolveram a realização do Parque das Nações, nem sobre os impactos deste projeto na configuração urbana local e nos aspectos socioeconômicos da cidade de Lisboa. Justificamos isto pela necessidade de

²⁸ Antiga área industrial e portuária, com destaque para o ramo petrolífero, situada no nordeste da cidade de Lisboa. Depois do processo de desindustrialização e conseqüente esvaziamento, no local foi construído o Parque das Nações, no âmbito da Expo'98.

²⁹ Exposição Internacional que aconteceu em Lisboa de maio a setembro de 1998 sendo construído de 1994 a 1998, para sua realização, o Parque das Nações, em antiga zona industrial que, além das instalações para o evento, compreendeu a construção de uma nova centralidade em Lisboa com foco nos usos do terciário superior e nos espaços e equipamentos públicos.

aproximação dos casos estudados na capital portuguesa com os casos recortados em Fortaleza, ambas sendo situações de reconversão de antigos usos industriais em áreas fabris na escala do lote e/ou quarteirão. O Parque das Nações é resultado de uma operação urbanística de grande escala, sem paralelo com as ações de planejamento na capital cearense.

Além dessas justificativas, acrescentamos que o Parque das Nações possui, até mesmo pelo seu horizonte temporal, grande visibilidade internacional e produção acadêmica constante. A FBP e a LXF, que funcionam desde 2007, só recentemente passaram a despertar interesse, em especial, nos trabalhos acadêmicos no universo da Arquitetura e Urbanismo, contribuindo, especialmente, como contraponto ao Parque das Nações em termos de escala, diversificando as abordagens sobre a transformação das periferias industriais e seus vazios urbanos.

Foi necessário estabelecer também, como referência, uma diferença entre uma ação estatal e uma ação da sociedade civil na transformação dos vazios urbanos. Na primeira situação, se configuram processos no âmbito da regeneração ou requalificação urbana, usualmente, envolvendo grandes e custosas intervenções, apenas possíveis no nível estatal. Na segunda situação, as intervenções usualmente assumem natureza independente, as escalas e os recursos são menores e, em muitos casos, há informalidade. Por exemplo, no caso das ocupações, o já conhecido *squatting*³⁰ ou quando as intervenções são regidas por tendências de mercado como o funcionamento de indústrias criativas, escritórios de profissionais liberais etc. no lugar de antigos vazios urbanos.

Após a definição do recorte espacial em Lisboa e as justificativas sobre as áreas da FBP e LXF, estabelecemos alguns critérios para a abordagem a ser feita. Em primeiro lugar, ambas são representativas das periferias industriais onde se situam, no tema da reconversão urbanística. Na verdade, à parte o Parque das Nações, marco temporal, a FBP, de forma pioneira, e a LXF em seguida, parecem ter consolidado a predisposição para a reconversão das áreas degradadas/esvaziadas de Lisboa, em especial, de origem industrial, o que pode ser atestado por iniciativas mais recentes como o Village

³⁰ Termo genérico usado e mundialmente conhecido para definir uma ocupação, de imóvel ou terreno desocupado e abandonado, principalmente para o uso habitacional.

Underground³¹ (2014), a oeste, e a proposta para o HUB do Beato, a leste, na área da antiga Manutenção Militar apresentado ao público em 2017.

Em segundo lugar, destacamos que ambas são iniciativas da sociedade civil, sem relação inicial alguma com qualquer obtenção de resultados advindo de algum aspecto/intenção do planejamento oficial da cidade ou de iniciativa pública, da CML, por exemplo. Estas são iniciativas de cunho privado, porém com grande diferença entre si, no que diz respeito à gestão dos espaços.

O foco de nossa abordagem, respaldado pelas justificativas de escolha desses locais, esteve nos processos que envolveram a transformação e envolvem a gestão e programação desses espaços que, no momento, têm vencido a ameaça da efemeridade da iniciativa. Nestes processos, com fundamental contribuição a partir do conhecimento da experiência de alguns atores envolvidos, seja da sociedade civil ou do poder público, balizamos nossa reflexão em alguns pontos que achamos essenciais, alguns colocados em forma de questão, compreendendo os aspectos: I) sobre a inserção socioeconômica, quanto a serem inclusivos ou excludentes, se ensejam/ensejaram processo de gentrificação; II) relação público-privado; III) a reconversão e sua relação com o patrimônio industrial: há uso adaptativo? Em que medida a herança industrial foi incorporada ao projeto? IV) qual a relação preponderante do exemplo com a freguesia em que se encontra e com a escala da cidade? V) relações sobre a participação social na “governança” dos espaços.

Por fim, também foram considerados, para além da análise pontual de cada um dos casos, os planos e projetos, bem mais abrangentes e complexos que os casos em questão que afetam diretamente sua área ou o entorno onde se encontram. Estes planos e projetos são recentes e ainda se encontram ou nos momentos iniciais de execução ou foram apenas aprovados. Todos estão inseridos no contexto do PDML de 2012, fundamentados na Carta Estratégica da Cidade, de 1992, e têm horizonte para pelo menos mais 20 anos.

Apesar dos estágios iniciais desses planos e projetos, entendemos essencial a sua confrontação com os casos afim de compreender a relação que encerram entre si, se há complementaridade ou conflito, se os planos e projetos consideraram a FBP e a LXF em

³¹ Vizinho à LXF, a Village Underground é uma incubadora na área da indústria criativa e espaço de *coworking* e eventos. O espaço foi concebido arquiteturalmente a partir do reuso de contêineres, ação vinculada aos preceitos do desenvolvimento sustentável. Conferir o site do projeto <http://vulisboa.com/>.

seus desígnios e se estes dois casos contribuíram como fundamentação maior para as intenções do município e dos agentes imobiliários.

2.2.2.1 A Fábrica Braço de Prata

No contexto da extensa periferia industrial que se formou no lado oriental da cidade de Lisboa, a Fábrica Braço de Prata (FBP) está localizada, especificamente, na freguesia de Marvila³². A segunda metade do século XX anunciou os processos de desindustrialização/desconcentração industrial que afetou decisivamente essa área, transformando lentamente seu ambiente construído de feição industrial que, já em fins daquele século, encontrava-se esvaziado, em vias de arruinamento e degradação. Comumente, para além do impacto no ambiente construído, desemprego e empobrecimento populacional são resultados daqueles processos, motivados pelas crises/reestruturações capitalistas.

Atualmente, seja por ações planejadas pelo Estado ou de cunho informal oriundas da sociedade civil, seja pelo interesse recente dos setores imobiliários, podemos dizer que a área de Marvila passa por um processo de reinvenção. O viés cultural, seja institucional privado como a própria FBP, seja informal, como a arte urbana e, em especial, o grafite, parece ser o discurso dominante. No sentido de reforçar essas práticas nessa temática, hoje, estão presentes no próprio PDML, de 2012, como estratégias a fundamentar planos e projetos para a região. Somem-se a isto, ainda no âmbito do Plano, os ainda presentes desafios da solução para o encolhimento e esvaziamento do bairro, a relação interrompida com a frente ribeirinha, a conexão com a mobilidade global, na escala da cidade, dentre outros, que fundamentam alguns dos planos e projetos que analisaremos mais à frente.

O PDML considera o *Concelho* de Lisboa, inteiramente, como solo urbano, subdividido em “espaços consolidados” e “espaços a consolidar”, ambos definindo os diversos usos do solo previstos. O terreno onde se encontra a FBP, do ponto de vista da função dominante, é considerado na categoria “d) Espaços de uso especial de

³² O *Concelho* de Lisboa, semelhante ao município no Brasil, é dividido administrativamente, hoje, em 23 freguesias de acordo com a Lei 56/2012 disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/DOCS/Reforma_Administrativa_Lisboa/Lei_56_2012.pdf>. Acessado em 19 set. 2017.

equipamentos” (LISBOA, 2012, p. 74). Estes espaços são então definidos como “[...] equipamentos de utilização coletiva, serviços públicos e instalações dos serviços de segurança, existentes ou propostos, para os quais se prevê a manutenção desses usos, assim como usos complementares [...]”. (LISBOA, 2012, p.98).

O espaço físico onde funciona a espécie de centro cultural³³ que é hoje a FBP fez parte do grande complexo industrial da Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata (FMGBP), correspondendo, a FBP, à edificação da administração deste complexo (Figura 2.21). Criada por decreto de 1902, a FMGBP foi construída entre 1904 e 1908, entrando em funcionamento neste último ano. Ao longo de praticamente todo o século XX, produziu armamentos e veículos militares que vão abastecer as diversas campanhas militares portuguesas deste século³⁴. O esvaziamento da FMGBP se intensificou a partir de fins dos anos 1990, estando, nos anos 2000, já praticamente desativada e em processo de arruinamento³⁵ (FERNANDES, 2011).



Figura 2.21 – Vista do complexo industrial da FMGBP, sem data.

Fonte: Restos de Coleção. Disponível em: <<https://lh3.googleusercontent.com/-kQBnrf3rzjg/V4C6K7GX4vI/AAAAAAAAByek/U2-nkJQA2ik/s1600/F%2525C3%2525A1brica%252520de%252520Bra%2525C3%2525A7o%252520de%252520Prata.23%25255B4%25255D.jpg>>. Acesso em: nov. de 2017.

³³ Ou “plataforma cultural” ou “espaço cultural intermédio”, estando inserida no universo da economia e da indústria criativas (FERNANDES, 2011).

³⁴ Em especial, a Guerra Colonial (1961-1974), que culminou com a descolonização e autonomia de Guiné-Bissau, Moçambique e Angola.

³⁵ Além da referência apontada (FERNANDES, 2011), outras informações sobre a FMGBP foram conseguidas no *site* da Câmara Municipal de Lisboa (www.cm-lisboa.pt).

Como consequência do impacto da construção do Parque das Nações, no contexto da Expo '98 – envolvendo valorização fundiária e novas oportunidades imobiliárias - a enorme propriedade da FMGBP, já sem funcionamento, foi adquirida ainda em fins dos anos 1990 pelas empresas Obriverca e Somague, grandes grupos imobiliários locais. A aposta dos empreendedores foi na extensão, a sul, da zona de influência do Parque das Nações, o que compreende, por exemplo, a área de Marvila.

A grande dimensão do terreno disponível é condição rara na frente ribeirinha oriental de Lisboa – junto com a área vizinha da Matinha, abordada mais à frente - sua privilegiada localização à beira-rio e as intenções municipais de requalificação geral da área de Marvila são vantagens que vêm ao encontro de qualquer iniciativa de incorporação no terreno em pauta.

Como consequência disso, foi desenvolvida para a área da FMGBP a proposta do empreendimento Jardins de Braço de Prata, projeto assinado pelo arquiteto italiano Renzo Piano (Figuras 2.22 e 2.23). Este projeto, compreendendo unidades habitacionais de alto padrão³⁶, à beira-rio, enfrentou, ao longo dos anos 2000, vários empecilhos à sua aprovação³⁷, sendo sua construção retomada de forma mais intensa apenas em 2016/2017 (Figuras 2.24 e 2.25). Para a construção dos Jardins, todo o complexo industrial da antiga FMGBP foi demolido, à exceção do prédio onde funciona a FBP. É neste contexto de apostas imobiliárias na transformação da antiga área de produção industrial militar da FMGBP que a proposta da FBP atravessará o caminho dessa vertente de usos predominantemente voltados ao habitacional e ao comercial.

A FBP é uma iniciativa da sociedade civil, administrada através de empresa privada com fins lucrativos³⁸. Seu idealizador, ao tempo da fundação da FBP, já possuía importante equipamento cultural da cidade – a livraria Eterno Retorno no Bairro Alto,

³⁶ Há previsão de entrega das primeiras unidades habitacionais para fins de 2017. Os preços variam em 550.000 e 2,5 milhões de euros. Disponível em: <<https://www.idealista.pt/news/imobiliario/habitacao/2017/03/02/32889-projeto-de-renzo-piano-avanca-no-braco-de-prata-com-uma-decada-de-atraso>>. Acesso em: out. 2017.

³⁷ Esse processo pode ser ilustrado pela atenção dada pela mídia local: reportagem ainda de 2001 (Disponível em: <<https://www.publico.pt/2001/07/14/jornal/queixa-contra-urbanizacao-de-braco-de-prata-159814>>. Acesso em: out. 2017) discute a irregularidade do projeto que é anunciado em 2005 (mesma reportagem do rodapé anterior) e prossegue lentamente. A obra é retomada a partir de 2010 (Disponível em: <<https://www.publico.pt/2010/12/17/jornal/comecou-a-obra-da-urbanizacao-jardins-braco-de-prata-em-lisboa-20850967>>. Acesso em: out. 2017), mas ainda prossegue lentamente, com previsão de entrega da primeira fase para fins de 2017.

³⁸ Primeiramente administrada pela Eterno Retorno Sociedade Unipessoal Limitada, mais recentemente substituída pela Braço de Ferro, Livros e Artes, Unipessoal Limitada (NABAIS, 2012).

área central de Lisboa – que, para além da comercialização de livros usados, organizava uma série de eventos com os mais diferentes temas: artes, política, literatura, filosofia etc. A livraria foi transferida para a FBP e se tornou um dos seus mais importantes atrativos.



Figura 2.22 – Implantação dos Jardins de Braço de Prata (realce laranja à esquerda) e Plano de Pormenor da Matinha à direita.

Fonte: *Renzo Piano Building Workshop*.

Disponível em:

<http://rpbw.test.metis.ice.spill.net/data/dixdigzbh/image/upload/c_limit,h_1440,q_80,w_2560/hh5jbtzjg9rigfqi3yt>. Acesso em: nov. 2017.



Figura 2.24 – Canteiro do empreendimento ao fundo e obras de adequação das infraestruturas em primeiro plano.

Fonte: Foto do autor



Figura 2.23 – Corte das unidades habitacionais padrão dos Jardins de Braço de Prata.

Fonte: *Renzo Piano Building Workshop*. Disponível em:

<http://rpbw.test.metis.ice.spill.net/data/dixdigzbh/image/upload/c_limit,h_1440,q_80,w_2560/vlyke33gko3182c9tame>. Acesso em: nov. 2017.

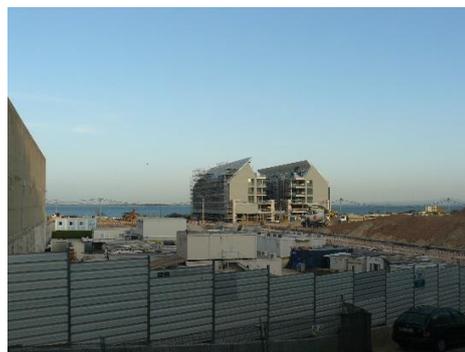


Figura 2.25 – Vista da construção mais avançada das primeiras unidades habitacionais.

Fonte: Foto do autor.

O Entrevistado 1 conta que a saída do Bairro Alto e a ida para Marvila não foi totalmente arbitrária, pois seu irmão já havia ocupado, de 2000 a 2006 uma sala do prédio que viria a ser a FBP com uma pequena galeria de arte, empreendimento com considerável investimento e que acabou fechando³⁹. O fato expôs o risco para seu próprio empreendimento. Decidiu então, em 2007, mudar-se para a FBP com a livraria Eterno Retorno, fundada em 2001. Contou que a livraria já gozava de grande prestígio na cidade, principalmente através de publicações midiáticas positivas. Ajudou também a

³⁹ O irmão do Entrevistado 1 era, à época, funcionário do grupo proprietário do prédio ocupado pela FBP e de todo o complexo da antiga FMGBP.

chamar atenção para o novo endereço a ida conjunta com a Livraria Ler Devagar, mais antiga e com maior prestígio ainda. A Ler Devagar desde 2009, quando se desfez da parceria na FBP (NABAIS, 2012), funciona na LX Factory.

A ida do Entrevistado 1 e um grupo de amigos e colaboradores para a área da antiga FMGBP, mais precisamente para a edificação usada anteriormente como administração (Figura 2.26), aconteceu informal e ilegalmente, a partir de um acordo de comodato⁴⁰ entre as partes interessadas, proprietários e FBP, sem formalização alguma com relação à Câmara de Lisboa⁴¹. A ocupação foi viabilizada com pequenas reformas no local, mais precisamente limpeza e instalação de mobiliário/equipamentos, e a FBP foi inaugurada em 14 de junho de 2007 (NABAIS, 2012).



Figura 2.26 – Localização da Fábrica Braço de Prata. Em amarelo: FBP (antiga administração da FMGBP) e terreno; em vermelho: antiga FMGBP já demolida, hoje canteiro de obras dos Jardins de Braço de Prata. Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

A FBP passou então a desenvolver suas atividades na área compreendida pela edificação antiga e terreno adjacente (Figuras 2.27, 2.28, 2.29 e 2.30). O centro cultural abriga a livraria Eterno Retorno, um bar/restaurante, espaços adaptáveis para exposições, salas/ateliês para artistas residentes e ambientes para apresentações

⁴⁰ Por esse “acordo de cavalheiros” a FBP se obrigava a desocupar a edificação tão logo o grupo imobiliário proprietário tivesse a permissão de construção para os Jardins de Braço de Prata, com o fim de utilizar o espaço para comercialização e administração do canteiro de obras (NABAIS, 2012; A FÁBRICA, s.d.).

⁴¹ Em 2008, com papel mediador fundamental da arquiteta Helena Roseta, a Câmara Municipal de Lisboa antecipa, junto aos proprietários, a obtenção, para si, da propriedade em questão, passando-a, imediatamente, à administração da FBP e declarando-a equipamento cultural da cidade (NABAIS, 2012).

musicais e teatrais. Não é cobrado aluguel pela utilização dos espaços pelos artistas, as bilheteiras e os lucros das exposições, como venda de obras, são destinadas aos próprios. Os recursos para pagamentos de despesas gerais e colaboradores, no total de 12 (doze), vêm do faturamento da livraria e do bar/restaurante, mas, principalmente, deste último (NABAIS, 2012; Entrevistado 1).



Figura 2.27 – Edifício da FBP na esquina da Avenida Infante Dom Henrique com Rua Fernando Palha.
Fonte: Foto do autor.



Figura 2.28 – Detalhe da fachada principal e inscrição da antiga indústria.
Fonte: Foto do autor.



Figura 2.29 – Fachada de fundo e área de eventos e lazer.
Fonte: Foto do autor.



Figura 2.30 – Fundos do terreno com área de estacionamento.
Fonte: Foto do autor.

Ao longo dos últimos 10 (dez) anos a FBP se consolidou como espaço alternativo de produção/agitação cultural e artística de Lisboa, apesar de, no início, dada a empreitada sem muitos recursos e garantias de parcerias⁴², parecer um empreendimento fadado a ser efêmero. O “alternativo” se refere não apenas ao fato de ser um equipamento praticamente independente de mecenato ou das políticas públicas culturais locais/nacionais – até porque seu caráter ilegal e o fato de ser uma empresa

⁴² Desde o início, afirmou o Entrevistado 1, os recursos são próprios, na figura da empresa que administra hoje a FBP, a Braço de Ferro, contribuindo para tanto, empréstimo bancário que viabilizou a mudança para a FBP, mesmo às portas da crise de 2008, ainda na época da Eterno Retorno Ltda.

privada o alijavam de processos licitatórios para recursos financeiros – como também ao fato de sua localização, periférica à área central de Lisboa, tradicional polo artístico-cultural. Neste último aspecto, é preciso destacar que essa descentralização das atividades culturais da cidade é fenômeno importante nas últimas décadas, com a migração de atividades culturais de pequeno e médio porte⁴³ não apenas para Marvila, como também para as áreas próximas de Madre de Deus, Xabregas e Beato e para Alcântara, a oeste, assunto abordado no subcapítulo sobre a LX Factory. Esse último fator é bastante relevante, pois a localização em Marvila significa, ainda, o posicionamento em uma área deprimida/degradada, pontuada por vazios urbanos, a maioria industriais e de grande porte - como a própria área da antiga FMGBP e a MM - de população envelhecida e aposentada e de estratos de média-baixa renda.

Some-se a isso, a incompletude da oferta de transportes públicos, como a inexistência de ligação ao sistema metroviário o que contribui com a necessidade do uso do automóvel particular para acesso ao local, o que é facilitado, por sua área ser muito bem inserida em um sistema viário de alcance municipal e metropolitano. Apesar dessas limitações, a frequência ao local é constante e diversificada (A FÁBRICA, s.d.).

Como iniciativa da sociedade civil, com o porte de pequeno-médio centro cultural e grande visibilidade, a FBP carrega um ineditismo/pioneirismo⁴⁴, no contexto de Lisboa, no tema da reconversão de usos, de forma espontânea, de espaços de vazios urbanos. O fato é mais raro e recente, além de menos ambicioso se comparado com as iniciativas a partir de planos e projetos urbanos no tema da regeneração urbana para áreas semelhantes, como é o caso do Parque das Nações. Além disso, fora do contexto português, se comparado com iniciativas semelhantes em outras cidades, surge com um pouco de atraso. O centro cultural *Tacheles*, em Berlim, é caso emblemático. Ainda no início dos anos 1990, no contexto pós-queda do muro, acontecem iniciativas sistemáticas de ocupação dos numerosos vazios urbanos por grupos de artistas, em especial, no lado leste da capital alemã.

⁴³ Podemos reforçar ainda essa “diáspora” cultural na cidade, com relação ao posicionamento dos grandes equipamentos culturais, como o Centro Cultural de Belém (CCB) e a Culturgest para antigos espaços periféricos, Belém e Campo Pequeno, respectivamente.

⁴⁴ Podemos observar em visitas ao entorno da FBP, iniciativas de menor porte, como pequenas galerias (*Underdogs*, na Rua Fernando Palha, por exemplo), mais modestas e com menor visibilidade, contemporâneas a FBP. Para o Entrevistado 1 a FBP é um caso único no contexto português. Afirmou que desconhece outro caso, anterior, e que nos próximos anos muitos projetos e/ou equipamentos ainda acontecerão em Marvila, tendo tudo começado com a FBP. Em Nabais (2012), acrescentamos, fala que a FBP é o modelo para a LX Factory.

É importante destacar que apesar da grande visibilidade da FBP, do ponto de vista da sua configuração física e relação com o entorno, é um espaço discreto, com acesso único por portão em via local, sendo a fachada principal voltada para a rua Fernando Palha e a fachada de fundos voltada para o estacionamento já dentro do terreno da FBP (Figuras 2.27 e 2.30). O terreno é totalmente cercado de muros, sem abertura para a frente ribeirinha. Hoje, a FBP é de conhecimento geral, principalmente por conta da programação variada, da frequência dos usuários e da divulgação midiática, mas no início isso era mais restrito, sendo seu conhecimento condicionado a propaganda “boca-a-boca” entre os frequentadores e amigos de frequentadores (Entrevistado 1). Se por um lado mantém a informalidade e certa marginalidade, por outro alcança *status* de equipamento cultural consolidado e oficial de Lisboa⁴⁵.

Outro destaque importante está relacionado a fatos mais antigos. As intervenções urbanísticas para a Expo’98 e as intenções de sua expansão continuada, ao longo dos anos, a sul – o que envolve a área onde se encontra a FBP - as intenções de reconciliação do rio com a cidade e a compra da FMGBP pela Obriverca/Somague, foram os principais fatores de valorização recente dessa área de Marvila, sendo a FBP, a se incorporar neste contexto posteriormente, como um “ativo” importante nesse processo.

Além do empreendimento imobiliário dos Jardins de Braço de Prata, alguns projetos, definidos pelo PDML, estão inseridos no contexto da FBP, em sua vizinhança imediata. Destacamos aqueles que, se realizados, trarão maiores impactos para essa área de Marvila, sendo projetos fundamentados na regeneração urbana e na reconciliação da cidade com o Tejo.

No contexto do PDML, vigente desde 2012, destacamos o Plano de Pormenor da Matinha (PPM), a recente desafetação de faixa ociosa pertencente à Área Portuária de Lisboa (APL), tornada pública, e a negociação, junto à mesma APL, para usos de lazer e recreação a serem compatíveis com os usos portuários da Doca do Poço do Bispo. Estas três iniciativas vizinhas à área da FBP compreendem transformações de espaços industriais e portuários esvaziados e arruinados, ociosos, de iniciativa do poder público.

⁴⁵ O Entrevistado 1 afirmou que recente acordo da FBP com a CML isentou a cobrança de aluguel da Fábrica, sob a condição do espaço ser compartilhado com a Empresa de Gestão de Equipamentos e Animação Cultural (EGEAC). O entrevistado considera que assim um ônus (aluguel) considerável foi evitado, o que poderia ter comprometido o funcionamento em longo prazo do local, e que se estabeleceu, finalmente, uma parceria formal entre a FBP e a CML.

A área desafetada e o reuso da Doca do Poço do Bispo fazem parte do Plano Geral de Intervenção na Frente Ribeirinha (PGIFR).

Fez-se necessária, antes da descrição e reflexão sobre os projetos selecionados, a sua vinculação, aqui exposta apenas de forma resumida, com o PDML. Este foi revisto de 2003 a 2011 (a partir do anterior, datado de 1994) e aprovado em 2012 e está fundamentado na Carta Estratégica (2009), anterior, concebida com horizonte que compreende o intervalo de 2010-2025.

Reutilizar, reabilitar e regenerar são as palavras-chave. Fazer mais com menos é a estratégia.

O anterior modelo de planeamento, determinista e normativo não se adequa a essa estratégia e é substituído por um modelo estratégico e por objetivos através do qual os poucos recursos públicos são afetados as ações com maior efeito de alavancagem. As organizações, os parceiros institucionais e os investidores privados são convidados a prosseguir os objetivos definidos pelo município. (LISBOA, 2012, p.13).

Nesta perspectiva a cidade é pensada segundo um modelo que é composto por dois Sistemas Vitais – um ecológico e um de mobilidade – e por quatro Áreas Estruturantes das quais nos interessa diretamente aquela que se refere ao “a) arco ribeirinho que reforça a relação com a frente de água e sua valorização ambiental e urbanística”. (LISBOA, 2012, p.14). Esta reconciliação pretendida entre a cidade e o Tejo é fundamento para todos os projetos a seguir comentados.

Em resumo e com destaque para os pontos que incidem diretamente nos casos que analisamos – FBP e LX Factory – o arco ribeirinho busca desafetar as zonas de uso portuário ribeirinho para lazer e recreio, destacando-se a leste, do Parque das Nações ao Poço do Bispo, o Parque Ribeirinho Oriental, todos discutidos mais à frente; a oeste, a margem de Alcântara até Belém deve ser liberada das construções e deve tomar espaço do automóvel aos pedestres. Por fim, deverá funcionar como porto apenas o terminal de contentores de Alcântara e Santa Apolónia e o terminal graneleiro do Beato (LISBOA, 2012).

Destacamos ainda, na área económica e do património histórico, os aportes conceituais/programáticos que compõem a linha estratégica geral definida para Lisboa. “A localização de empresas é possível em qualquer ponto da cidade prevendo-se um modelo de desenvolvimento urbano assente na ideia de cidade multifuncional, que promove o reequilíbrio das funções urbanas e dinamiza a economia local”. (LISBOA,

2012, p.24). Essa diretriz global busca inserir as antigas periferias, em especial, as industriais, nas dinâmicas do desenvolvimento econômico municipal, objetivando superar sua condição histórica de pobreza e dificuldade econômica.

Marvila, por exemplo, é considerada no plano como “novo polo de emprego”. É claro que isso foi resultado também da modificação, ao longo da expansão continuada da cidade pelo século passado e início deste, da própria relação centro-periferia, as próprias periferias, hoje, já atuando como novas centralidades de novas periferias. Mais especificamente, o desenvolvimento econômico agora considerando a cidade como todo estará fundamentado, dentre outras estratégias, no modelo de economia cognitiva (ASCHER, 2010), mais especificamente, no universo das indústrias criativas:

[...] Promoção de incubadoras de empresas, dando continuidade ao modelo STARTUP [já em atividade], como forma de promover o empreendedorismo; Apoiar as iniciativas espontâneas de reutilização de espaços industriais abandonados enquanto via de regeneração e de reconversão de espaços obsoletos de forma mais rápida e econômica [...]. (LISBOA, 2012, p.25).

Do ponto de vista do patrimônio histórico, importante mudança paradigmática incidiu diretamente nas áreas industriais históricas, à margem dos centros, aumentando o seu peso no cômputo geral da preservação/conservação patrimonial, para além das áreas centrais clássicas.

O conceito de área histórica é alargado a toda a cidade consolidada e elimina-se a categoria ‘área histórica’ do plano inicial. Reafirma-se o interesse na recuperação e requalificação dos tecidos urbanos existentes e na preservação da identidade cultural da cidade como um todo em consonância com a Estratégia de Reabilitação Urbana e com a delimitação de uma vasta área de reabilitação. (LISBOA, 2012, p.17).

Na carta de patrimônio do município, que acompanha o Regulamento (LISBOA, 2012), há descrita uma extensa série de bens imóveis de interesse ou em vias de interesse. Dentre estes imóveis de variadas origens quanto ao uso – palácios, igrejas, residências – são listadas inúmeras fábricas e vilas operárias em ambas as periferias industriais que consideramos na tese. Tanto a edificação onde funciona a FBP quanto as habitações operárias da avenida 1º de maio e um conjunto de armazéns, já dentro do complexo da LXF, foram listadas. Portanto, o abrigo legal para a preservação/conservação do patrimônio industrial, que ainda é recente, foi ratificado no PDML de 2012, dando continuidade a inventariação do plano anterior, de 1994, que dá origem a este. Entretanto, no contexto da construção dos Jardins de Braço de Prata, com

exceção do edifício onde funciona hoje a FBP – não restaurado, mas minimamente reformado e mobiliado para funcionamento - as instalações antigas da FMGBP foram completamente destruídas.

De volta ao tema dos planos e projetos para o entorno da FBP, iniciamos pelo Plano Geral de Intervenção na Frente Ribeirinha (PGIFR)⁴⁶ cujas estratégias são assim definidas:

A reconversão da frente ribeirinha assenta em quatro eixos: a) Um sistema de espaços públicos renovados, indispensáveis para a formalização de um corredor ecológico estruturante em meio urbano; b) A reconversão das frentes do Poço do Bispo, Santos, Alcântara e Pedrouços, com uso urbano predominantemente de recreio, lazer e desporto náutico; c) A redução da importância do Arco Ribeirinho como eixo viário principal; d) O aumento das situações de transposição da via férrea e das rodovias de modo a ligar as colinas sobranceiras à frente Tejo. (LISBOA, 2012, p.19).

De posse dos quatro eixos acima, definidos para a totalidade da frente ribeirinha de Lisboa, selecionamos para a área da FBP, os planos e/ou projetos, previstos e elaborados ou já aprovados, em execução ou não. Do eixo “a)” chamamos a atenção para a área que se estende do Poço do Bispo ao limite sul da frente ribeirinha do Parque das Nações, passando pela área da Matinha. A desafetação recente desta área, que passou para domínio público do Estado (Decreto-Lei 75 de 2009), foi motivada principalmente por sua ociosidade com relação à utilização pela Autoridade Portuária de Lisboa (APL). Assim, definido também pela cooperação entre a Câmara e a APL poderá agora cumprir o objetivo de “formalização de um corredor ecológico”, através de sua reconfiguração para área verde, conectando, na frente ribeirinha oriental, Marvila ao Parque das Nações. Atualmente em obras pela Câmara, o terreno da desafetação dará origem ao Parque Ribeirinho Oriental.

Em continuidade com a área desafetada na Matinha e em consonância com o eixo “b)”, há a reconversão dos usos atuais na Doca do Poço do Bispo para recreação e lazer sem, porém, a saída integral das atividades portuárias existentes. A Câmara de Lisboa entende, a partir do que é previsto no PGIFR, que a atividade portuária pode ser compatibilizada com a recepção e o fluxo dos cruzeiros e com a náutica de recreio. Para tanto, há necessidade da reordenação dos acessos viários e do redesenho da área –

⁴⁶ A Câmara define a Frente Ribeirinha (LISBOA, 2008) como sendo o trecho que se estende desde a margem do Rio Tejo à crista das várias colinas que conformam a topografia de Lisboa. É, portanto, uma extensão territorial considerável onde estão inseridos os dois casos trabalhados no capítulo.

recuperação da relação com o Tejo – para que possa receber, por exemplo, banhistas, com a criação de praia artificial e para praticantes de esportes náuticos. Há também a preocupação com a preservação e reconversão de usos do patrimônio industrial existente (LISBOA, 2008).

Os eixos “c)” e “d)”, por fim, se apresentam como as intervenções articuladoras dos espaços novos a serem criados, como os acima nas áreas portuárias recém-desafetadas. Na verdade, essas reconfigurações, basicamente de ordem viária e de redesenho urbano, são o desafio de maior alcance, pois o problema da segregação física entre os usos próximos e a área ribeirinha do Tejo é secular.

Por fim, logo à frente das áreas portuárias desafetadas, encontra-se a área que é objeto do Plano de Pormenor da Matinha (PPM) (Figuras 2.31 e 2.32) estabelecido no Aviso N^o 7127/2011 do Diário da República. Em linhas gerais, o plano define, a partir de um volume grande de demolição do parque industrial⁴⁷ desativado e já parcialmente demolido que existia no local, a criação de um novo loteamento de usos mistos, pautado pela dominância do uso residencial a ser complementado pelos usos de comércio e serviços. Do ponto de vista da preservação patrimonial, serão mantidos e reconfigurados os antigos gasômetros (Figura 2.33) e o eixo histórico industrial ao longo da Rua do Vale Formoso de Baixo. Por fim, sendo o espaço um *brownfield*, há previsão de descontaminação dos solos como pré-requisito da urbanização (CÂMARA, 2011).



Figura 2.31 – Implantação do PPM (perímetro vermelho) de autoria do escritório RISCO.

Fonte: RISCO. Disponível em:

<http://www.risco.org/public/uploads/projects/38_PP_Matinha/01_enquadramento.jpg>. Acesso em: nov. 2017.

⁴⁷ Na área da Matinha, o grande complexo industrial existente produziu essencialmente gás, sendo propriedade da Lisboagás e da Autoridade Portuária de Lisboa (APL).



Figura 2.32 – Detalhe do projeto (maquete) com a incorporação das estruturas dos antigos gasômetros.

Fonte: RISCO. Disponível em:

<http://www.risco.org/public/uploads/projects/38_PP_Matinha/MAQs_Risco_29.jpg>.

Acesso em: nov. 2017.



Figura 2.33 – Os antigos gasômetros no terreno hoje abandonado da Matinha.

Fonte: Foto do autor.

Do PPM destacamos, nas volumetrias propostas, as torres de até 19 pavimentos no limite norte da intervenção (Figura 2.32), em cota mais elevada e junto ao eixo ferroviário, que destoam, em termos de escala, não apenas da maioria das edificações do próprio plano como daquela da área de Marvila, ambas predominante horizontais. Polêmica na década passada, as 3 torres propostas para Alcântara (a serem mencionadas em maior detalhe no próximo subcapítulo), assinadas pelo Arquiteto Álvaro Siza Vieira, foram rechaçadas por setores da Câmara e da sociedade civil, tendo a empresa responsável desistido do projeto quando já estava marcado referendo público, em fins dos anos 2000, para solução desta questão. Isso nos leva a ponderar se discussão semelhante também se desenhará no contexto do PPM.

A partir da análise dos planos e/ou projetos em curso, a promover ou influenciar a transformação dos vazios urbanos industriais no entorno da FBP, constatamos que não parece haver grandes conflitos entre os poderes públicos e privados, ou uma disputa por esses espaços. Entretanto, a Câmara e setores interessados da sociedade civil têm exercido seu poder de controle, o que fica ilustrado pelo embargo inicial aos Jardins de Braço de Prata.

Observamos que as propostas do PDML para essas áreas têm buscado a complementaridade entre os projetos, como é o caso do Parque Ribeirinho Oriental logo à frente dos Jardins de Braço de Prata e da futura requalificação da Matinha. Assim, as proposições parecem estar direcionadas a efeitos positivos, tanto para a estrutura urbana como para a dinâmica socioeconômica do local. Entretanto, retomamos a

questão da gentrificação que, como em muitos casos semelhantes, tem sido o principal efeito negativo de tais empreendimentos. Essa questão está colocada, em especial, no projeto dos Jardins de Braço de Prata – unidades habitacionais a serem comercializadas por até 2,5 milhões de euros – o que pode ter um efeito desestabilizador na lógica imobiliária local, pressionando o valor da terra e do aluguel dos imóveis e trazendo para a área proprietários/locatários de maior poder aquisitivo. A visibilidade da área, para a qual contribui a FBP, também tem, mesmo que de forma discreta, ensejado mudanças na estrutura socioeconômica local, com a chegada de pequenas galerias de arte, escritórios de *coworking*, escritórios de arquitetura e ambientação, cervejarias artesanais, bares e restaurantes com propostas bem diferentes das tradicionais tascas e pastelarias.

2.2.2.2 LX Factory

A LX Factory (LXF) está localizada na freguesia de Alcântara⁴⁸ no contexto da outra extensa e antiga periferia industrial que se formou a oeste da cidade de Lisboa. Nas décadas finais do século XX também se apresentaram os fatores que posteriormente foram responsáveis pelo arruinamento e degradação de seu ambiente construído – fábricas, infraestruturas e vilas operárias – gerando também desemprego e empobrecimento dos antigos estratos proletários. A desindustrialização/desconcentração industrial se consolidou com a migração das indústrias para novas localidades e com a sofisticação tecnológica das infraestruturas que reconfigurou os espaços e usos, tanto da ferrovia como do porto (containerização).

Atualmente, Alcântara e a LXF são impactadas, semelhante à Marvila e à FBP, por um processo de transformação de seu ambiente construído, em especial, de seus vazios urbanos. Destacamos, neste contexto, a preferência por novos usos terciários, comércio/serviços/equipamentos, com destaque para a oferta de escritórios, tradicionais ou em *coworking*, como a própria LXF, além de novos empreendimentos residenciais de médio, médio-alto padrão e culturais e lazer⁴⁹ (Figuras 2.34 e 2.35).

⁴⁸ Semelhante à freguesia de Marvila, onde se encontra a FBP, a freguesia de Alcântara também é regida pela recente Lei 56/2012. Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/DOCS/Reforma_Administrativa_Lisboa/Lei_56_2012.pdf>. Acesso em: set. 2017.

⁴⁹ No PDML 2012 a classificação do uso da LXF é de “serviços”, sendo constituída, principalmente, pela atuação de profissionais liberais e pela prestação de serviços às empresas.

O componente cultura e lazer é forte, representado pelos espaços de museus já consolidados (Museu da Carris, Centro Científico e Cultural de Macau) ou em vias de realização (Museu Berardo) e a transformação das áreas ribeirinhas e suas docas para áreas verdes, acessíveis ao público em geral, não restritas ao uso portuário. É preciso destacar, com relação a usos como equipamentos educacionais e culturais, as freguesias vizinhas de Belém, da Ajuda e da Estrela.



Figura 2.34 – *Village Underground* Lisboa: espaços de *coworking*.

Fonte: *Village Underground* Lisboa.. Disponível em:

<http://vulisboa.com/admin/images/uploads/image_9.jpg>. Acesso em: nov. de 2017.



Figura 2.35 – Condomínio Alcântara Rio: usos mistos e memória industrial.

Fonte: Foto do autor.

As duas primeiras a oeste de Alcântara e seus importantes equipamentos universitários (Universidade de Lisboa) e culturais (Centro Cultural de Belém – CCB, Museu dos Coches etc.); a última, com seus equipamentos culturais (Museus Nacional de Arte Antiga e da Marioneta) e de lazer, como a área costeira de Santos, cada vez mais liberada da herança portuária e reconvertida para novos usos.

Para Alcântara, com relação às estratégias e ações do PDML, estas são semelhantes às de Marvila e reforçam os usos do terciário superior, da cultura e lazer em diálogo com os usos portuários, tudo isso fundamental para planos e projetos para esta área que foram analisados mais à frente. Também se repetem os desafios postos na zona oriental: o encolhimento e esvaziamento da freguesia de Alcântara, a reconciliação com a frente ribeirinha, a conexão com a mobilidade global, na escala da cidade, dentre outros.

Ainda no âmbito do PDML o terreno em Alcântara onde se encontra a LXF, do ponto de vista da função dominante, é definido por duas categorias diferentes. A maior parte do terreno, a norte, é considerado na categoria de “espaços consolidados”, especificamente subcategoria “d) Espaços centrais e residenciais – traçado urbano D”

(LISBOA, 2012, p.78). A menor parte do terreno, a sul, é considerada como “espaços a consolidar”, mais especificamente, “espaços centrais e residenciais – POLU” (LISBOA, 2012, p. 104).

Para a categoria que define a maior parte do terreno (porção norte), espaço central e residencial, o PDML:

[...] com vistas a promover a sua regeneração funcional e social, privilegia-se a predominância do uso habitacional, a conservação e reabilitação do edificado existente, a colmatação e compactação da malha urbana, a compatibilização dos usos, a criação de equipamentos e a qualificação do espaço público, nomeadamente promovendo o aumento de sua permeabilidade. (LISBOA, 2012, p.79).

Complementando esta categoria, o fato de ser do tipo “traçado D”, diz respeito àqueles que “[...] correspondem aos traçados de moradias que abrangem tecidos urbanos essencialmente construídos na primeira metade do século XX”. (LISBOA, 2012, p.78). Com relação a menor parte do terreno (porção sul), categorizada como espaço a consolidar do tipo central e residencial – POLU, podemos afirmar que espaços como este:

[...] correspondem a áreas da cidade onde se preconiza a respetiva reconversão, designadamente antigas áreas industriais obsoletas ou ocupadas com construções de carácter precário ou degradadas, grandes equipamentos ou instalações militares em processo de desativação, grandes parcelas urbanas não edificadas a estruturar e Áreas Urbanas de Gênese Ilegal [AUGI]. (LISBOA, 2012, p. 104).

A denominação POLU, que significa “polaridade urbana” está definida no glossário do Regulamento do PDML como:

[...] área da cidade com elevada acessibilidade por transporte público, onde se preconiza um modelo compacto de ocupação do território e a localização de funções urbanas, de maior centralidade, sem comprometer a multifuncionalidade do tecido urbano. (LISBOA, 2012, p.46).

Esta classificação para a menor porção do terreno da LXF é a mesma para o terreno imediatamente vizinho, a leste, onde funcionou o antigo complexo industrial da SIDUL (refinaria de açúcar) e faz hoje parte, junto com a porção sul da LXF, da Unidade de Execução Alcântara Poente (UEAP), com operação urbanística do tipo “loteamento” (LISBOA, 2012, p.105) prevista, dentro do contexto do Plano de Urbanização de Alcântara (PUA). Ambos UEAP e PUA foram analisados mais à frente.

A espécie de *hub* criativo que é a LXF está inserida no terreno, ocupando as edificações onde funcionou o edifício da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense (CFTL), incluindo vila operária disposta na face do terreno que se volta, a norte, para a Avenida 1º de Maio (Figura 2.36). A CFTL, a se tornar das maiores indústrias têxteis, foi criada ainda na primeira metade do século XIX, tendo existido em vários locais na cidade de Lisboa antes de, em 1849, ser inaugurada e funcionar em definitivo em Alcântara. A primeira edificação é o volume correspondente ao centro da área da LXF, sendo posteriormente, ao longo da segunda metade do século XIX, acrescentados os demais edifícios que vemos hoje (CUSTÓDIO et al., 1981). Ao tempo da aquisição desse complexo pelos novos donos, no local funcionavam as atividades da tipografia Anuário Comercial que adquiriu a CFTL no século XX⁵⁰.



Figura 2.36 – Terreno da LXF (amarelo) em Alcântara.
 Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Diferentemente da FBP, que administra e é responsável pela programação de terreno pertencente à Câmara, o terreno do antigo complexo da CFTL onde hoje funciona a LXF foi adquirido em 2005 e é administrado pela empresa privada *Mainside*⁵¹.

⁵⁰ A CFTL ainda não possui proteção legal. Sobre essa condição e outras informações adicionais conferir em <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/71938/>

⁵¹ A *Mainside Investments* SGPS S.A. é empresa do ramo imobiliário que atua através de outras empresas que lhe pertencem como a Citilargis e a Catumbel, compreendendo produtos habitacionais, hoteleiros ou de comércio/serviços voltados ao lazer como a própria LXF e a casa noturna Pensão do Amor, no Cais do Sodré. Está hospedada no site <http://www.mainside.pt>.

Outra diferença entre os dois lugares é que a LXF explora comercialmente, com a cobrança de aluguel, todo o empreendimento. A FBP possui espaços comerciais, a livraria e o bar, mas que são utilizados para a própria sustentação financeira do local; os demais espaços são cedidos gratuitamente aos músicos e artistas.

Segundo o Entrevistado 2, a *Mainside* adquiriu a propriedade da tipografia Anuário Comercial (AC) em 2005 e a LXF começou a funcionar no local em 2008. A AC ainda funcionava no local ao período da compra, sendo, portanto, o terreno parcialmente vazio/arruinado. Afirmou que, à época, a compra foi realizada com expectativas de um bom negócio, na medida em que haveria uma valorização recíproca entre o empreendimento e a freguesia onde se situa, o que acabou se confirmando. Destacou ainda que o empreendimento se comportou também como alternativa à crise de fins dos anos 2000, exatamente quando a LXF começou a funcionar. Não houve incentivo ou orientação prévia por parte da Câmara de Lisboa ou outro agente estatal, embora aquela use a LXF, em seu discurso e peças publicitárias sobre a cidade, como um exemplo de boa prática. Diferentemente da FBP, portanto, a LXF não tem o caráter de ocupação e de informalidade, sendo uma operação corriqueira de aquisição de imóvel para investimento no âmbito de comércio e serviços de médio e alto padrão.

É necessário destacar que a empresa *Mainside*, de atuação no mercado imobiliário, possui outros empreendimentos de destaque na cidade de Lisboa, em especial, a casa noturna Pensão do Amor, icônico lugar da noite lisboeta, no núcleo boêmio da Rua Rosa, na região do Cais do Sodré⁵², onde também possui seu escritório⁵³ (Figuras 2.37 e 2.38). Hoje, essa região, na mesma zona ocidental da cidade onde fica Alcântara, é um dos metros quadrados mais valorizados da cidade⁵⁴.

Hoje, a empresa está executando, como visto anteriormente, a reforma do antigo Hospital do Desterro, na área da Colina de Santana, espaço pontuado por

⁵² Antiga casa de strip-tease, hoje funciona como bar/restaurante, num dos lugares mais icônicos do Cais do Sodré, a Rua Rosa (literalmente por seu pavimento ser pintado nessa cor, o que teve origem em intervenção artística). A Pensão do Amor, para além do uso de bar/restaurante, possui livraria/biblioteca no tema do erotismo, com realização de eventos na área, além dos shows de bandas e discotecagem de DJ's.

⁵³ Reunimo-nos com o Entrevistado 2 no escritório da empresa, edifício histórico característico do Cais do Sodré, ocupado também por outros espaços como restaurante, ambientado na mesma lógica estética retrô-kitsch da LXF e Pensão do Amor: manutenção do espaço original na medida do possível, assumindo seu estado arruinado/decadente, com mobílias de antiquário/segunda-mão. Em breve, segundo o entrevistado, o escritório sairá desse endereço e o edifício será reformado.

⁵⁴ Lisboa hoje tem o preço do m² habitacional mais elevado do país (2.231 euros) e o Cais do Sodré (freguesia da Misericórdia) com o m² em 3.244 euros perde apenas para a área da Av. da Liberdade (Freguesia de Santo António) onde o m² é de 3.294 euros (INE, 2017).

edificações/complexos hospitalares antigos, desativados ou em vias de desativação. O programa compreenderá uma ocupação não menos inovadora/contemporânea como os espaços da LXF e Pensão do Amor, compreendendo serviços no ramo das medicinas alternativas.



Figura 2.37 – Interior da Pensão do Amor.
Fonte: Grupo Impresa. Disponível em:
<http://images-cdn.impresa.pt/bcbm/2012-03-10-abertura_4.jpg/3x2/mw-1920>. Acesso em:
nov. de 2017.



Figura 2.38 – Rua Rosa e o arco da Rua São Paulo.
Fonte: Flickr. Disponível em:
<https://c1.staticflickr.com/2/1447/24429659302_642cc9c970_b.jpg>. Acesso em: nov. de 2017.

Do ponto de vista programático, a LXF é plural, concentrando seus usos em serviços e comércio de médio e alto padrão, na economia criativa e nos eventos. Há lojas de produtos diversos (souvenires, vestuário, livraria etc.), escritórios (designers, arquitetos etc.) e incubadoras, ateliês, bares, cafés e restaurantes. A LXF também abriga espetáculos de teatro e eventos na área da música, como também o já tradicional “mercado de pulgas” aos domingos, junto à feira de produtos orgânicos e de produtores de regiões tradicionais de Portugal, como o Alentejo (Figura 2.39). A LXF tem aproximadamente 1500 trabalhadores, cerca de 200 empresas (Figura 2.40), sendo a modalidade aluguel a forma de comercialização dos espaços, aluguéis fixos para os escritórios, por exemplo, e eventuais, para eventos, como os que acontecem nos galpões no setor oeste (Entrevistado 2).

De todos esses espaços, destacam-se dois: o bar Rio Maravilha (RM) e a livraria Ler Devagar (LD). O RM (Figura 2.41), apesar de não ser um dos principais mirantes de Lisboa, já que sua visada não é tão ampla como o Miradouro de São Pedro de Alcântara, por exemplo, posiciona-se no terraço do edifício mais alto do complexo, abrindo-se para o rio Tejo. Este espaço, em especial na alta estação, está sempre lotado de turistas que aproveitam os terraços existentes para beber, comer ou simplesmente, observar. O outro espaço, a livraria Ler Devagar, tem suas origens na FBP, desfazendo a parceria

com a Eterno Retorno e instalando-se na LXF em 2009, trazendo seu prestígio para somar-se com este empreendimento⁵⁵.

A LD (Figura 2.42), à parte o caráter comercial com fins lucrativos da LXF, funciona como uma cooperativa que tem hoje 150 associados e 8 empregados, sendo o Entrevistado 3, que nos apresentou esses dados, um dos conselheiros administrativos (são 7 no total). Afirma o entrevistado que os associados são de classe média, média-baixa, compostos por profissionais liberais de muitas formações diferentes. Há também concessões para além da livraria, compreendendo o restaurante Malaca, contíguo, e uma galeria de arte/auditório, também contíguos. Funcionam também na livraria um café no térreo e restaurante e espaço expositivo no andar superior e são promovidos eventos culturais e literários. A cooperativa possui mais duas livrarias em Lisboa, uma delas, a Ferin, no Bairro Alto, também tradicional e prestigiada.



Figura 2.39 – Feira dominical.
Fonte: Foto do autor.

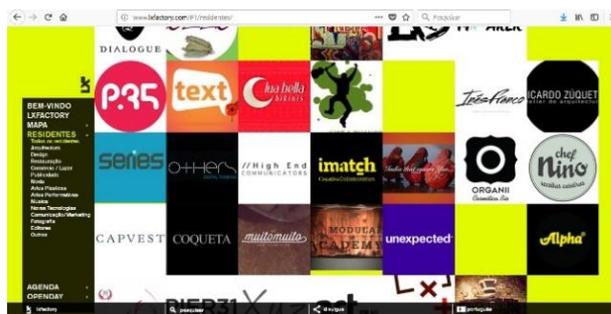


Figura 2.40 – Amostra dos inúmeros residentes na LXF (print da página do site).
Fonte: print screen do site da LX Factory (<http://www.lxfactory.com>).



Figura 2.41 – Vista ao entardecer a partir dos terraços do Rio Maravilha.
Fonte: Foto do autor.



Figura 2.42 – Interior da livraria Ler Devagar.
Fonte: Foto do autor.

⁵⁵ A Ler Devagar funcionou originalmente no Bairro Alto (1999-2005), mas tem a continuidade de seu funcionamento inviabilizada com o pedido do proprietário para desocupação do local, objetivando projeto de outra natureza. O fato esteve relacionado com a valorização daquele bairro na última década, algo que a própria livraria ajudou a reforçar (Entrevistado 3).

Da mesma forma que a FBP, a LXF se consolidou no cenário cultural alternativo da cidade, porém a sua escala é bem maior e o programa bem mais diversificado. Devemos ressaltar, entretanto, o fato da LXF ser sustentada por grupo imobiliário com destaque recente no contexto lisboeta e ter uma área muitas vezes superior à da FBP. Quanto ao programa, difere da FBP, em especial, por funcionar como um *hub* de *startups*, ramo da indústria criativa em franco desenvolvimento na cidade, como pequeno centro comercial e de escritórios.

Outra diferença marcante entre as duas experiências é com relação à visibilidade que têm. Se a FBP, apesar do seu “isolamento” em Marvila, consegue boa frequência, embora de maioria de visitantes de Lisboa, a LXF está completamente inserida no circuito de visitação/turismo da cidade, tendo estes grande frequência no local. E, quando falamos dos lugares mais ic nicos da LXF – o Rio Maravilha e a livraria Ler Devagar – essa característica turística do espaço se aguça: no primeiro, a disputa é acirrada por lugares, em especial, nos terraços que dão vista para a cidade; no último, pela sua peculiar ambientação – que aproveita o galpão da antiga tipografia para a exposição dos livros à venda por praticamente todas as paredes – atrai usuários e fotógrafos casuais⁵⁶ por todo o período em que funciona.

Ainda sobre o aspecto dos visitantes/turistas é preciso destacar que, pela natureza da programação da LXF, a visitação   visivelmente elitizada. Além do espaço pensado essencialmente para o turista, consumidor por natureza, pelo padrão das lojas de m bilia ou de vestuário, ou pelos preços dos cardápios de cafés, bares e restaurantes, percebemos claramente que se trata de espaço para as classes média e média-alta que também parece ser o perfil dos profissionais que l  trabalham/produzem, em especial, os profissionais liberais (designers, arquitetos etc.).

A LXF, do ponto de vista de sua estrutura física também é um espaço discreto e confinado entre muros, quanto a sua percepção do ponto de vista da cidade, sendo um espaço definido a oeste e leste, respectivamente, pelo terreno do Museu da Carris (Transportes Públicos de Lisboa) e pelo vazio urbano do antigo complexo industrial da SIDUL. O acesso principal (a nordeste) ocorre pelo portão da Rua Rodrigues de Faria (Figura 2.43), via local estreita e também de pouca visibilidade, e o acesso ao

⁵⁶ A partir da própria experiência do autor da tese, que   livraria foi diversas vezes e, em especial, no dia em que questionou o Entrevistado 3, os visitantes estão sempre fotografando o local, inclusive é comum que muitos cheguem apenas até a entrada, façam a foto, e vão embora.

estacionamento principal, a sul, ocorre pela Av. da Índia, também por portão (Figura 2.44).

Outra relação de destaque é a ausência de conexão rápida e em nível da LXF com a frente ribeirinha, o que é possível por passarela na altura da Associação Industrial Portuguesa (AIP) ou pelos átrios que dão acesso à estação Alcântara-Mar e daí para as áreas de pedestres na frente ribeirinha. Além disso, boa parte das áreas ribeirinhas próximas é pertencente às atividades da APL cujo espaço, apesar das intenções de planos e projetos da CML, é e ainda será o porto propriamente dito da cidade.



Figura 2.43 – Entrada da LXF pela rua Rodrigues de Faria.

Fonte: Casa Cosmopolita. Disponível em: <https://i0.wp.com/casacosmopolita.com/wp-content/uploads/2016/06/IMG_0189.jpg>. Acesso em: nov. 2017.



Figura 2.44 – Entrada da LXF pela avenida da Índia (estacionamento principal).

Fonte: Foto do autor.

Colabora para essa dificuldade de identificação do local, semelhante à FBP, a incompletude dos transportes públicos, não possuindo conexão direta ao sistema metroviário, o que é possível indiretamente a partir da estação ferroviária de Alcântara-Mar, que fica próxima a LXF e que faz a conexão da linha de Cascais ao sistema metroviário municipal (linha verde), a partir da estação do Cais do Sodré. Do ponto de vista dos ônibus, a opção são as paradas na Av. da Índia e/ou Rua 1º de Maio, mais próximas às entradas sul (estacionamento) e nordeste (portão Rua Rodrigues de Faria), respectivamente, ou as que possuem maior movimento diário, as linhas que param no Largo do Calvário que está a 200m apenas da entrada da LXF. Percebe-se, por fim, um fluxo de automóveis considerável, pelas estreitas ruas internas da LXF, porém sem conflito ou risco aparente aos visitantes. Neste caso, a frequência é maioritária dos que administram/trabalham no local. Por fim, a localização da LXF é muito bem servida pelo sistema viário da cidade, de abrangência local e metropolitana.

A influência da LXF na transformação recente da área de Alcântara, apesar dos entraves assinalados, é clara e de considerável impacto, porém não atua de forma isolada. Na verdade, está fortemente relacionada com outras transformações que têm ocorrido ou que estão planejadas, sejam no âmbito público ou privado, ou ainda na associação entre estes dois, o que tem sido cada vez mais frequente. É, portanto, necessário, semelhante ao que foi empreendido com a FBP, a seleção dos planos e projetos previstos para Alcântara, para que possamos entender com maior profundidade que (re)configuração do ambiente construído local está por vir.

Com relação aos empreendimentos imobiliários, de responsabilidade privada, destacamos o Nova Alcântara e o Alcântara-Rio. Ambos, são pioneiros tanto na reconfiguração do ambiente construído local – por exemplo, com o novo desenho dos lotes e maior gabarito – como na incorporação de novos programas, de uso misto, residencial comercial e escritórios, de médio e médio-alto padrão.

O projeto Nova Alcântara, empreendimento do Grupo SIL⁵⁷, foi pensado originalmente, no início dos anos 2000, para o terreno que foi adquirido das antigas instalações da SIDUL, vizinho à LXF. O projeto inicial foi de autoria do arquiteto Álvaro Siza Vieira e consistia na edificação de três torres de 45 pavimentos (Figura 2.45) e ligações do terreno com a frente ribeirinha⁵⁸. O gabarito das torres, que excedia os parâmetros vigentes de então no Plano Diretor Municipal (PDM), de 1994 – permitia no máximo 8 pavimentos – foi objeto de grande polêmica⁵⁹ e discussão em Lisboa, sendo ao final decidido que seria realizado referendo para aprovação ou não da proposta.

Antes que o referendo fosse realizado, os responsáveis pelo projeto desistiram da proposta e encomendaram outra, mais comedida, composta de novo plano de urbanização agora de autoria do Arquiteto Mário Sua Kay⁶⁰. O projeto passou então a denominar-se “Alrio”, adequou-se ao gabarito previsto para a área pelo plano diretor

⁵⁷ Grande grupo empresarial de Lisboa que atua na promoção, consultoria e mediação imobiliária, além de operar fundos de investimentos. Para um aprofundamento em suas ações, visitar o *site* da empresa. Disponível em: <<http://www.sil.pt/pt/grupo-sil/>>. Acesso em: nov. 2017.

⁵⁸ Conferir dados e imagens do projeto no *site* do escritório. Disponível em: <<http://www.carloscastanheira.pt/pt/arquitectura/parcerias/master-plan-e-towers-for-alcantara/>>. Acesso em: nov. 2017.

⁵⁹ Conferir reportagem disponível em: <<https://www.publico.pt/2003/11/28/jornal/as-torres-de-alcantara-e-a-cidade-democratica-208279>>. Acesso em: nov. de 2017.

⁶⁰ Reportagem sobre a questão envolvendo o projeto disponível em: <<https://www.publico.pt/2004/12/22/local/noticia/torres-de-siza-vieira-em-alcantara-ja-nao-vaoser-feitas-1211426>>. Acesso em: nov. 2017.

vigente e foi composto por edificações para escritórios (38.378 m²) e habitações (44.935 m²)⁶¹. Entretanto, a construção ainda não foi iniciada, permanecendo o terreno um imenso vazio, onde ainda se pode ver parte do edificado antigo da SIDUL (Figura 2.46).



Figura 2.45 – Torres de Siza Vieira.
Fonte: Carlos Castanheira *Architects*. Disponível em: <<http://www.carloscastanheira.pt/images/image.php?src=parcerias/68264e9399df25ba5fa7a9d2ecc1b6ae323b44f3.jpg&crop=false&w=575&h=375>>. Acesso em: nov. 2017.



Figura 2.46 – Vazio urbano da antiga SIDUL (único edifício remanescente à direita).
Fonte: Foto do autor.

O Condomínio Alcântara-Rio, por sua vez, já foi executado. É projeto do arquiteto Frederico Valsassina, ocupando o terreno da antiga Fábrica União Fontaínhas, uma importante reconversão de uso de antigo vazio industrial. A intervenção considerou a incorporação de parte dos antigos galpões da fábrica ao longo da Rua Fradesso da Silveira, bem como a chaminé do complexo, a marcar testemunho da atividade industrial anterior nas áreas de pedestres internas ao quarteirão. “O projecto, importante na reestruturação da zona de Alcântara, propôs a criação de um núcleo habitacional e terciário de relevo”⁶². A consecução do programa ocorreu através do desenho de um quarteirão aberto, permeável, rompendo com a configuração caracteristicamente fechada dos quarteirões tradicionais e das inúmeras fábricas de Alcântara.

Por essas razões de implantação e programa, que podemos somar às razões semelhantes que estão propostas pelo projeto Alrio, e pela proximidade com a LXF, é que consideramos esses projetos como símbolos da transformação recente da área, abrindo perspectivas futuras. Outro dado importante é que, tanto o projeto Alcântara Rio, como os Jardins de Braço de Prata são de responsabilidade de subsidiária do grupo

⁶¹ Descrição e ficha técnica do projeto estão disponíveis em: <<http://www.sil.pt/pt/silcoge/projectos/alrio/12/>>. Acesso em: nov. 2017.

⁶² Citação contida no texto de memorial descritivo do projeto. Disponível em: <<http://www.alcantarario.pt/o-projecto/>>. Acesso em: nov. 2017.

Obriverca, hoje em liquidação⁶³, sugerindo uma opção consolidada e com boas possibilidades de rentabilidade por parte dos grandes grupos imobiliários locais para novos projetos em semelhantes áreas esvaziadas de antigas periferias industriais.

Com relação aos planos e projetos previstos no PDML, lembramos que estão fundamentados nas diretrizes gerais da regeneração urbana e da reconciliação da cidade com o Tejo apresentadas no subcapítulo anterior. Assim, no contexto do atual plano diretor, retomamos o Plano Geral de Intervenção na Frente Ribeirinha (PGIRF). Diferentemente do que está previsto para o entorno portuário da FBP, com atividade de menor volume ou já ociosa (algumas já desafetadas), para Alcântara são previstas ações mais relacionadas a ligações pedonais/áreas verdes de ligação com a faixa portuária e de amenização dos corredores rodoferroviários, com discreta adaptação de setores da zona portuária para compartilhamento com usos de lazer e recreação, em especial, na área das docas de Alcântara e Santo Amaro. Há, inclusive, a proposta de ampliação da Doca de Alcântara, reforçando o grande volume atual e a permanecer das atividades portuárias (LISBOA, 2008). O Plano de Urbanização de Alcântara (PUA) foi aprovado em 2015 com previsão de vigorar por 10 anos. Compreende a delimitação de área ao longo do Vale de Alcântara, hoje marcado pelas avenidas da Ponte e de Ceuta. O PUA, acompanhando as recomendações do PDML já abordadas acima, tem como destaques grandes operações de loteamento, a reconversão de usos portuários na Doca de Santo Amaro, a consolidação de áreas verdes expressivas e a preservação patrimonial (LISBOA, 2015).

Sua operacionalização está definida por 4 Subunidades Operacionais de Planejamento e Gestão (SUOPGs). Interessam-nos as SUOPGs 1 e 2. Para a primeira, estão definidas duas Unidades de Execução (UE): a Alcântara Nascente (UEAN), já aprovada e em obras, e a Alcântara Poente (UEAP), sem aprovação ainda. São UEs que compreendem as operações de loteamento citadas e que estão na área adjacente a LXF, tendo a UEAP incorporado em sua área de intervenção a porção, a sul, do terreno da LXF. A SUOPG 2 compreende a área da Doca de Santo Amaro e as intervenções previstas para a inserção de usos de recreação e lazer em coexistência com o uso portuário.

É importante assinalar algumas características das Unidades de Execução abordadas. A UEAN (LISBOA, 2015) está definida no PUA, na SUOPG1. Consiste na

⁶³ A discussão sobre a liquidação da Obriverca está disponível em: <<http://expresso.sapo.pt/economia/2017-08-02-Estado-arrisca-perder-72-milhoes-com-construtora-falida>>. Acesso em: nov. 2017.

implantação de edificação para equipamento hospitalar – Novo Hospital CUF Alcântara/Projecto Renascimento - com reordenamento das infraestruturas associadas. Apesar de inserido no PUA, o terreno se encontra na Freguesia da Estrela, vizinha à Alcântara.

O projeto prevê a reconversão da antiga zona industrial desativada e de edifícios isolados de meados do século XX com a transferência do hospital CUF Infante Santo, hoje na avenida de mesmo nome. Nesta área de intervenção, há prédio adquirido em 2015 pela empresa IMO-HEALTH – grupo imobiliário do segmento hospitalar, além das áreas de domínio público das infraestruturas. Os dois lotes em questão, o que foi adquirido pela IMO-HEALTH e o outro, que pertence a CML, têm aproximadamente 47.000 m².

A construção desse novo equipamento hospitalar confirma a tendência da transformação dos vazios urbanos industriais de Alcântara para usos de serviços de alto padrão e, no caso do novo hospital, para uso privado (o grande complexo hospitalar público de Lisboa está previsto para a zona oriental, em Chelas). O novo hospital CUF, somar-se-á, então, aos projetos de uso misto – habitação com comércio e serviços – já citados, como o Alcântara Rio, bem como com os equipamentos que também incluem comércio e serviços de alto padrão, mas que agregam conteúdos de lazer, como a própria LXF. Por fim, a UEAP que compreende a parte sul do terreno da LXF e os terrenos da antiga SIDUL corresponde ao projeto Alrio citado anteriormente.

Semelhante a FBP, após análise dos planos e/ou projetos em curso, na área da LXF e em seu entorno, também não parece haver disputas e/ou conflitos entre os poderes públicos e privados. Além disso, as diretrizes gerais da CML via PDML são as mesmas, indicando a complementaridade dos empreendimentos públicos e privados e a relação de maior conexão com a área ribeirinha/APL próxima.

Entendemos que no caso de Alcântara, para além de alguns aspectos positivos já experimentados (novos usos, desenho em quadra aberta etc.) e expectativas de projetos futuros, os fatores que podem desencadear gentrificação são mais contundentes. Poderá influenciar nisso, o padrão elitizado, já existente, dos serviços de cultura e lazer – onde se inserem a LXF e os museus, principalmente – e dos novos usos residenciais, comerciais, os escritórios de *coworking* e o polo terciário especializado que se forma com a implementação dos empreendimentos na área da saúde. Esses novos e sofisticados usos, na verdade, representam uma extensão da economia comercial e de

serviços da área central, em especial, Baixa e Bairro Alto, no sentido do Cais de Sodré, passando por Alcântara.

Por fim, as especulações arquitetônicas megalomaníacas, em especial, pelos altos gabaritos, embora não concretizadas, com o rechaço público às torres de Siza (Figura 2.45), deixam em aberto possibilidades futuras. Apesar disso, se não em Alcântara, mas do outro lado do Tejo e de frente para esta área, o Projeto Elipse, para o antigo estaleiro Margueira-Almada, tende a ter maior sucesso. Apenas a Ponte 25 de abril os separa, mas também os une, rapidamente (Figura 2.47).



Figura 2.47 – Vista do Projeto Elipse de autoria de Manuel Graça Dias e Egas José Vieira. Fonte: *Pinterest*. Disponível em: <<http://2.bp.blogspot.com/-RVsmLtWcxaQ/UYsd6f82JVI/AAAAAAAAAgI/ZywlAC1N9eM/s1600/margueira01.jpg>>. Acesso em: mai. 2018.

A análise dos casos em Lisboa, mediada pelo estudo da dinâmica da produção capitalista do espaço e sua relação com os vazios urbanos, trouxe-nos insumos importantes para o prosseguimento da tese com a análise para Fortaleza. Em um primeiro momento, o estudo sobre a capital portuguesa nos permitiu, de forma mais aprofundada, verificar para esta cidade a ocorrência dos fenômenos destacados no primeiro capítulo, em especial, a estruturação da cidade industrial, com destaque para implantação da ferrovia, e a formação e consolidação de periferias industriais.

Em um segundo momento, já na parte final do século XX, os condicionantes econômicos de caráter global também apontados no primeiro capítulo, de crise do capitalismo a partir dos anos 1970, foram fundamentais no processo de esvaziamento e arruinamento das antigas periferias industriais lisboetas. Fenômenos associados à crise,

como a incorporação tecnológica, criadora de obsolescência, a diminuição da atividade industrial e sua reorganização espacial com a metropolização da capital portuguesa e o consequente fechamento das indústrias foram, dentre outros, fundamentais para a conformação de vazios industriais, mas também ferroviários e portuários.

No entanto, é importante ressaltar que, pela posição periférica ocupada por Portugal com relação aos países centrais do capitalismo, como a Inglaterra e a França, em Lisboa aqueles fenômenos, ocorridos tardiamente, tiveram menor intensidade pela grande diferença de poder econômico entre estes países. Além disso, seja na implementação das infraestruturas no século XIX (ferrovia, serviços urbanos, porto etc.), seja na provisão de bens de capital (maquinário para os grandes complexos industriais do século XX), esteve sempre presente e foi decisivo o capital estrangeiro.

Em um segundo momento, ao definirmos o recorte espacial das periferias industriais a leste e a oeste de Lisboa e, em seguida, dentro destes espaços, ao identificarmos a FBP e a LX Factory como casos para detalhamento, realizamos o teste empírico que referenciou a abordagem dos casos para Fortaleza. Assim, para empreender a análise dos casos em Lisboa, apoiados nos pressupostos metodológicos indicados no primeiro capítulo, definimos como critérios principais que estes espaços fossem vazios urbanos industriais, em áreas de antigas periferias, reativados por diferentes agentes e inseridos em áreas com projetos em curso ou planejados, de natureza pública e privada.

Embora não tenhamos feito uma comparação entre os recortes de Lisboa e Fortaleza, entendemos necessária, para que o caso português fosse referência para o brasileiro, a definição dos recortes para os mesmos períodos históricos e em áreas urbanas semelhantes. Além disso, objetivamos identificar a ocorrência dos fenômenos destacados em Fortaleza, nos séculos XIX e XX, e, já no século XXI, definimos os casos como aqueles que também compreenderam espaços afetados pela transformação de antigas plantas fabris, em especial, na última década.

A estruturação e análise do terceiro e quarto capítulos, a seguir, pautou-se nesses pressupostos teóricos e orientações metodológicas (critérios). Assim, orientaram os questionamentos sobre como se estabeleceu e que espaços gerou e reconfigurou a produção capitalista do espaço em Fortaleza, sendo a transformação de seus vazios urbanos o objeto da reflexão.

CAPÍTULO 3



Foto da página anterior: Fábrica São Judas Tadeu, Fortaleza, s/d. Fonte: Biblioteca do IBGE.

3 OS VAZIOS URBANOS NA CIDADE DE FORTALEZA NO CONTEXTO DA FORMAÇÃO, CONSOLIDAÇÃO E DO Esvaziamento das Periferias Industriais

No capítulo anterior, identificamos o processo formativo e de consolidação das periferias industriais na capital portuguesa. Ao longo de seu processo de expansão urbana que tem início a partir de fins do século XIX se conformaram “duas Lisboas”: uma aburguesada e modernizada à moda haussmanniana, com bulevares e novas e elegantes construções e outra, fabril, proletária, distribuída de forma periférica ao longo da ferrovia e da zona portuária.

A experiência de Lisboa nos ofereceu subsídios importantes ao possuir fatos e processos que se assemelham ao exemplo de Fortaleza, recorte espacial da tese neste capítulo. A partir disso, entendemos que a identificação e a análise realizadas desses fatos e processos poderiam iluminar situações semelhantes na capital cearense, inserida no contexto urbano brasileiro, contribuindo para a compreensão, de fundo, da relação entre a acumulação capitalista e a urbanização que esta produz onde está inserida a temática dos vazios urbanos.

Para o mesmo período, na capital cearense, observamos a ocorrência de fatos, elementos e/ou fenômenos semelhantes aos identificados no capítulo anterior para Lisboa. A industrialização tardia, a incorporação dos avanços técnico-científicos, o surgimento de um mercado fundiário e imobiliário dentre outros também atuaram na configuração econômica e urbana de Fortaleza de fins do século XIX e primeira metade do século XX, contribuindo para a formação e a consolidação de suas periferias industriais. Entretanto, se esses fenômenos desvelaram algumas relações entre as duas realidades, tanto na formação e consolidação das periferias industriais, como nos processos formativos dos vazios urbanos, a transformação destes últimos, nas últimas décadas, assumiu aspectos bem diferenciados, que este capítulo e o próximo visam a compreender e problematizar.

Fortaleza, no contexto da geografia histórica do capital, ratificou e ampliou sua integração ao mercado mundial e à divisão internacional do trabalho em fins do século XIX, assumindo, porém, uma posição periférica¹. Sua economia possuía caráter agroexportador, onde se destacavam as matérias-primas e os produtos vindos da cotonicultura e da pecuária. Para a posterior transformação do “areial”² em polo econômico de exportação-importação e de industrialização concorreram uma série de avanços técnico-científicos e de novas infraestruturas já experimentados nos países centrais do capitalismo e de lá “importados”, o que alterou as relações sociais e a cultura local, bem como a estrutura urbana.

Os requisitos para o desenvolvimento da acumulação capitalista passaram a condicionar, em vários aspectos, a produção do espaço em Fortaleza. Destacamos a quebra das barreiras espaciais que impediam uma maior circulação do capital, com a construção da ferrovia, por exemplo, ou a presença de considerável exército industrial de reserva, ou seja, os contingentes de migrantes, força de trabalho das áreas rurais miseráveis que aportaram a cidade sistematicamente a partir de fins do século XIX, principalmente composto por flagelados vítimas das periódicas secas.

Observamos também uma série de novidades construtivas e de novos programas arquitetônicos. Se, por um lado, o desenvolvimento da acumulação capitalista enriqueceu a incipiente burguesia industrial-comercial, com novas estruturas embelezantes/modernizantes e circulação de artigos de luxo – mobiliário urbano, iluminação, transporte por bondes, edifícios culturais como teatros, lojas de artigos importados, Passeio Público dentre tantos outros – por outro, foram reforçando a imposição ideológica daquele emergente grupo social.

Somou-se a isso tudo o surgimento de um mercado fundiário e imobiliário, envolvendo incorporações, compra e aluguel de bens imóveis na cidade, ações que envolviam uma série de operações e de protagonistas, desde os já tradicionais

¹ Fortaleza, do ponto de vista das relações econômicas, ocupou posição periférica no período - economia frágil dependente das oscilações do mercado mundial de produtos primários - tanto com relação ao sudeste brasileiro, centro econômico do país, como aos centros regionais de Salvador e do Recife. Entretanto, estabelece, ainda no século XIX, importantes relações comerciais diretas com os países centrais do capitalismo, como a Inglaterra e os Estados Unidos, além da França com a qual estabeleceu fortes relações comerciais a partir, principalmente, da presença de casas comerciais familiares, como a da família Boris, que se destaca neste cenário, fato referido com maior detalhe neste capítulo.

² Descrição comum associada a capital cearense pelos viajantes do século XIX, tendo início com os relatos do português Henry Koster no seu *Travels in Brazil* onde encontramos suas impressões entre os anos de 1810 e 1811.

latifundiários locais e interioranos, até a presença de grupos internacionais, na figura de casas comerciais, notadamente franceses, ingleses e norte-americanos.

Contribuiu decisivamente para essas ações de forte cunho especulativo, os planos de expansão urbana de fins do século XIX, notadamente o *ensanche* de 1875 do engenheiro municipal Adolfo Herbster (1826-1893), que planejou a incorporação de considerável área territorial rural periférica ao centro original da cidade, ainda possuidor de área construída bem reduzida. O plano de Herbster traçou as diretrizes da futura expansão da cidade, ordenou o território a partir de seu traçado ortogonal, abrindo caminho para o aumento territorial e para a urbanização de Fortaleza, contribuindo também para o desenvolvimento de atividades imobiliárias especulativas e para o desenvolvimento e modernização da atividade da construção civil.

Essas considerações, colocadas aqui como forma de introduzir os temas do presente capítulo e de associá-lo ao conteúdo teórico do primeiro capítulo e ao caso de Lisboa no segundo capítulo, estruturaram as páginas que seguem. Em um primeiro momento, abordamos as transformações na estrutura econômica e urbana de Fortaleza de fins do século XIX para, definido isso como contexto, situarmos a formação das periferias industriais em contraste com a área central, lugar das classes dominantes e irradiador da ideologia da modernização e do higienismo tipicamente burgueses.

Em um segundo momento, especialmente na primeira metade do século XX, abordamos a consolidação das periferias industriais, a partir do desenvolvimento de sua estrutura urbana, com o aparecimento sistemático de novas unidades fabris e com o incremento populacional, além do surgimento de loteamentos, vilas operárias e favelas. Por último, já nas décadas finais do mesmo século, destacamos algumas causas/fenômenos conformadores dos vazios urbanos nas periferias industriais.

3.1 A PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO EM FORTALEZA: A EXPANSÃO PLANEJADA DE ADOLFO HERBSTER *VERSUS* A FORMAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DAS PERIFÉRIAS INDUSTRIAIS

3.1.1 A estruturação da cidade industrial e a expansão urbana de fins do século XIX e início do XX

Fortaleza é uma cidade do século XIX. Embora sua formação remonte ainda ao ano de 1649, quando se desenvolveu ao redor da fortaleza dos holandeses, o Forte *Schoonenborch*³ (Figura 3.1), o desenvolvimento até os oitocentos foi lento e precário. A economia de maior importância estava no interior do estado, sendo o século XVIII o auge da produção associada a pecuária, tendo como produtos de destaque a carne salgada e as peles ou artigos manufaturados de couro.

Naquele cenário setecentista, quando muitas vilas foram fundadas⁴, destacavam-se as de Icó, no sertão central, Sobral e Camocim (porto), a noroeste, e Aracati, na porção extremo leste do litoral, sendo esta vila o porto mais importante da província. Fortaleza foi elevada à condição de vila em 1726, sendo também a capital da província, porém, ainda sem condições de concorrência com os centros mais avançados do interior. No máximo, oferecia complementaridade às atividades comandadas por estes.

Esse quadro, porém, mudou de feição a partir de fins do século XVIII com a introdução do cultivo algodoeiro no Ceará. Além disso, deve-se destacar a emancipação da Província da tutela administrativa de Pernambuco, em 1799, o que concentrou este poder independente em Fortaleza. Entretanto, esse processo também aconteceu de forma lenta, sendo a cidade consolidada como principal economia e porto da província apenas nas décadas finais do século XIX.

A cultura algodoeira representava, junto com a atividade mais antiga da pecuária, a força econômica do Ceará. É o que a literatura econômica local chama de binômio gado-algodão (SILVA, 1994). Lentamente, a partir do século XIX, Fortaleza passou a

³ O forte holandês, quando da retomada do Ceará pelos portugueses em 1654, foi renomeado para Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção.

⁴ O processo de ocupação do Ceará e a sistemática da fundação de vilas no interior da Província ao longo do século XVIII, incluso a de Fortaleza, é detalhadamente explicada em Jucá Neto (2012).

concentrar a coleta e a exportação dos produtos advindos dessas atividades, além da importação de produtos manufaturados do exterior e, ao final deste século, também passou, via atividade industrial, a acrescentar produtos manufaturados ao comércio local e aos números das exportações.

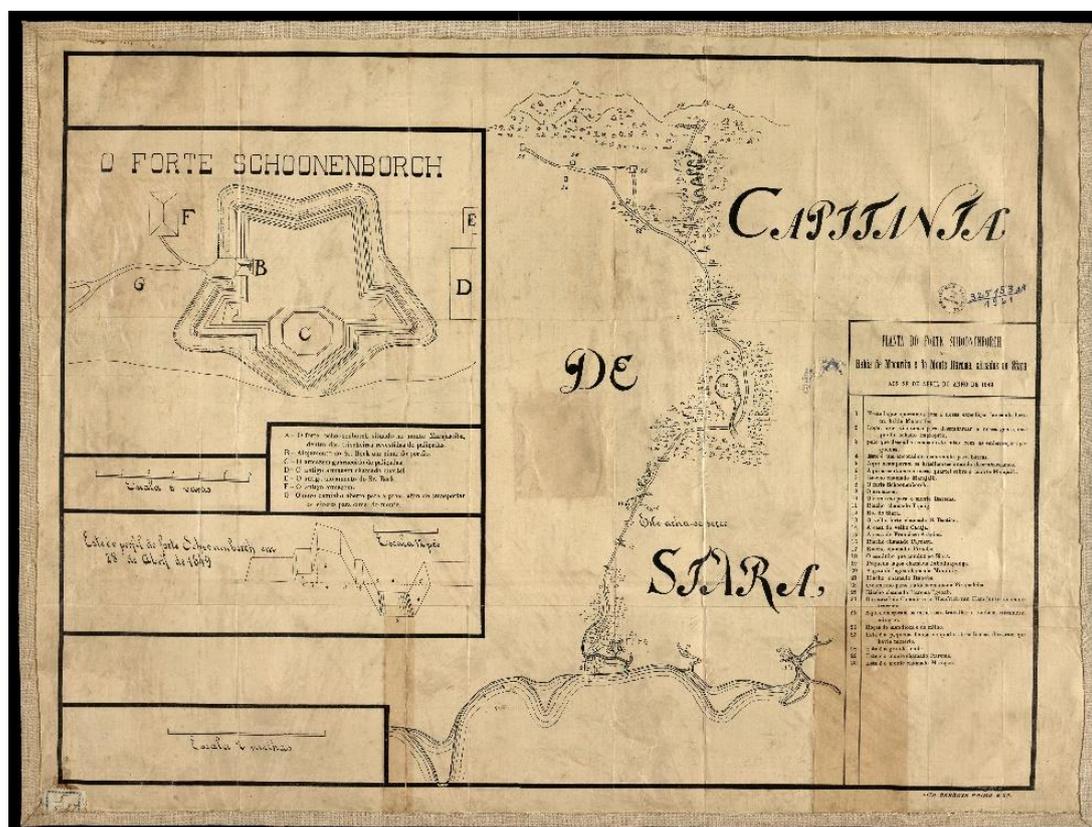


Figura 3.1 – Planta do forte Schoonenborch da bahia de Mucuriba e do monte Itarema, situados no Siara: aos 28 de abril do anno de 1649, autoria desconhecida.

Fonte: Biblioteca Digital Luso-brasileira. Disponível em:

<http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart325153/cart325153.jpg>. Acesso em: jan. 2018.

A partir desse momento teve início um incipiente “parque industrial” em Fortaleza, com destaque para as indústrias têxteis, sendo a pioneira a Fábrica de Tecidos Progresso, a funcionar a partir de 1884 (Figura 3.2). Essa incipiente industrialização, porém, já se apresentava um pouco diversificada, existindo atividades de tipografia, por exemplo, até mesmo antes das indústrias têxteis. Somaram-se a estas, fábricas de sabão, chapéus, bebidas, alimentos, de beneficiamento de óleos vegetais, curtumes dentre outras. Também na segunda metade do século XIX acontece o desenvolvimento de significativa produção cafeeira, contribuinte para a economia da província e de sua capital, em especial, nas duas décadas finais do século XIX (LIMA, 1994).

Interessa-nos, para além dos dados econômicos, a disposição dessas fábricas pela cidade de Fortaleza. Sua localização vai ser fundamental para a conformação das primeiras periferias da cidade, qualificando-as como periferias industriais. Em fins do século XIX, quando da proliferação das plantas fabris, a mancha adensada da área central da cidade ocupava um território que se estendia por não mais do que dez quadras, tanto no sentido Leste-Oeste, como de Norte a Sul, sendo dessa forma uma área ainda bem reduzida (Figura 3.3.).

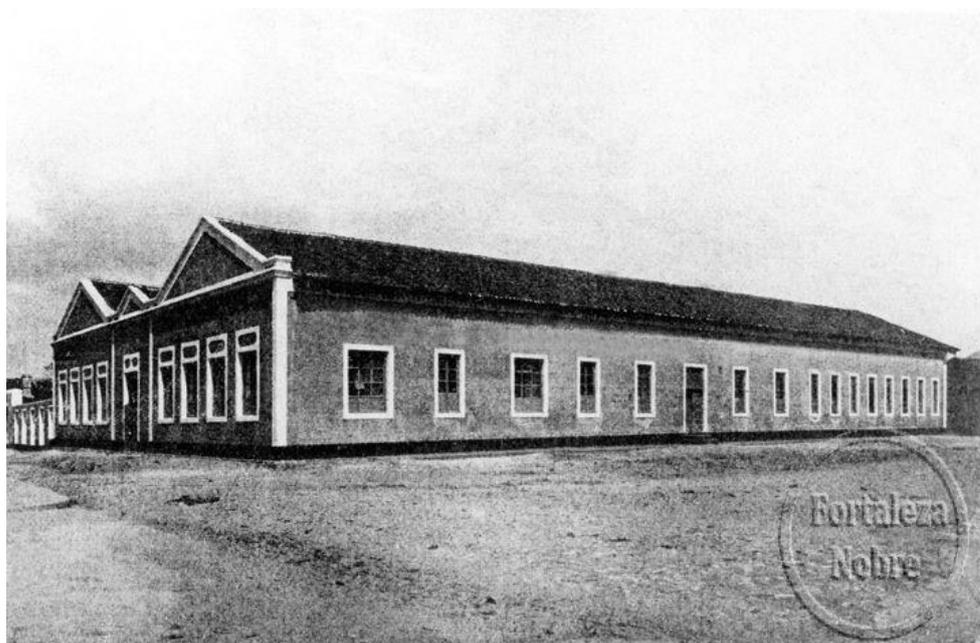


Figura 3.2 – Fábrica de Tecidos Progresso, pioneira na industrialização de Fortaleza.
Fonte: arquivo Nirez. Disponível em: <<http://3.bp.blogspot.com/-fPSuwTwYdHo/T6GPzrwBIFI/AAAAAAAAALjA/afCq1Z-NqtI/s1600/F%C3%A1brica+Progresso-nirez.jpg>>. Acesso em: jan. 2018.

As plantas fabris, atraídas pela linha férrea, historicamente, primeiro em sentido sul, depois a oeste, no século XX, vão se situar de forma periférica à área central, sendo esta a mais consolidada do ponto de vista da urbanização. A Estrada de Ferro de Baturité (EFB) que percorria a Rua do Trilho (atual avenida Tristão Gonçalves) - eixo ao longo do qual algumas indústrias se instalaram, como a Fábrica Progresso - e tinha ramais de ligação com a área portuária, próxima da qual estava a Estação Central, conformavam as infraestruturas principais que davam sustentação à atividade industrial emergente (Figura 3.3.).

Dessa forma, a hegemonia com relação à rede urbana cearense que Fortaleza construiu ao longo do século XIX e a acumulação capitalista que engendrou esse processo não seriam possíveis sem a presença dessas infraestruturas que faziam o

contato comercial da capital cearense com o país e com o mundo capitalista avançado, acelerando a circulação de bens e de pessoas, o que, por conseguinte, fazia circular o próprio capital.

Anteriormente ao porto de Fortaleza, o mais importante da província era o do Aracati, no litoral leste, com alguma importância também para o porto de Acaraú, vinculado às cidades de Camocim e Sobral, no litoral oeste. Esses portos, ainda vinculados a uma rede urbana interiorana que era a força econômica da província até o século XIX, faziam escoar a produção associada à pecuária, a carne salgada e os couros, especialmente. Entretanto, a partir da segunda metade do século XIX, já era o porto de Fortaleza o principal, ficando os portos mais antigos em desvantagem, embora ainda com papel importante, como o do Aracati.

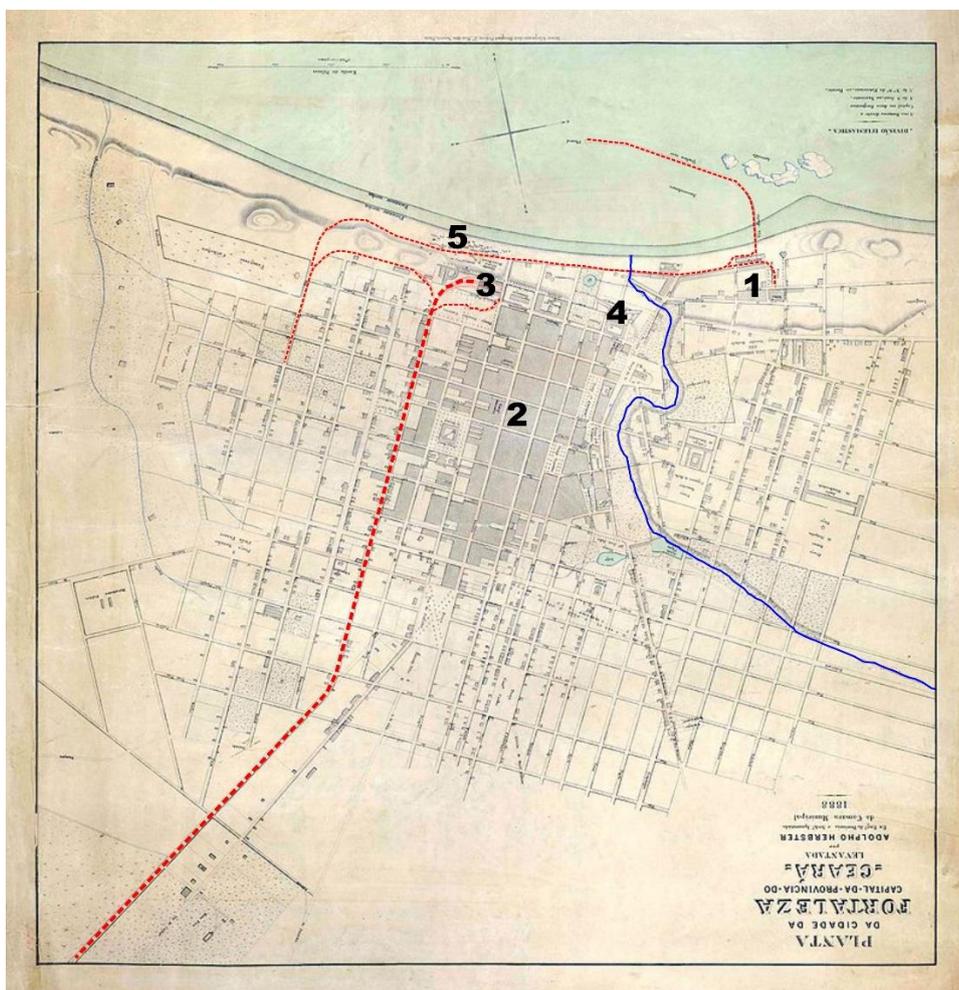


Figura 3.3 – Planta da cidade de Fortaleza de Adolfo Herbster (1888). 1 – Área portuária; 2 – Área central; 3 – Estação Central; 4 – Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção; 5 – Arraial Moura Brasil; tracejado vermelho: Estrada de Ferro de Baturité (EFB) ao longo da Rua do Trilho (atual avenida Tristão Gonçalves) e ramais para a área portuária; em azul: curso principal do riacho Pajeú. Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira modificada pelo autor. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart519681/cart519681.jpg>. Acesso em: jan. 2018.

Entretanto, do ponto de vista técnico, o primeiro porto de Fortaleza, localizado na frente marítima a leste da área central (Figura 3.3), sempre enfrentou dificuldades para sua plena operação. Situado em uma conformação natural de arrecifes, já identificado anteriormente por Silva Paulet (ver página 188), no início do século XIX como local propício à ancoragem, essa área sempre funcionaria de forma precária durante o apogeu econômico de Fortaleza no século XIX. Como resultado, foi sendo transferida para outra área – no Mucuripe, a partir dos anos 1940 – embora tenha recebido tímidos melhoramentos ao longo do tempo, como a construção de dois píeres, conhecidos como Ponte Metálica e Ponte dos Ingleses, no início do século XX.

Além disso, o porto conformou uma área periférica e baixa com relação ao centro da cidade, mais alto. A área portuária situava-se a margem leste do riacho Pajeú – onde ao longo de seu vale e junto ao forte holandês a cidade se desenvolveu – que durante quase todo o século XIX serviu de barreira à expansão da cidade neste sentido. Essa área (Figura 3.3), do ponto de vista dos usos, era essencialmente formada pelos galpões e armazéns da atividade portuária, por prédios públicos de destaque como a Alfândega e pelas moradias de trabalhadores do porto e famílias que viviam da pesca. Reforça ainda o caráter periférico e marginal da área portuária a falta de interesse, por parte dos estratos médios e ricos da cidade, pelo uso recreativo ou de lazer do mar, fazendo com que a sua frequência nesta área se reduzisse ao essencial, como o embarque-desembarque e os negócios (DANTAS, 2011).

A história da ferrovia (Figuras 3.3 e 3.4) teve início nos anos 1870 quando foram inaugurados seus primeiros trechos, no sentido sul da capital e da Província, linha denominada de Estrada de Ferro de Baturité (EFB). O destino inicial foi o Maciço de Baturité, conjunto de serras próximas da capital (cerca de 70km) onde havia significativa produção cafeeira e de gêneros alimentícios, sendo inaugurada a Estação de Baturité, em 1882. A EFB seria completada ao longo das décadas seguintes, sendo finalizada apenas no século XX, alcançando em 1926 como ponto final, a cidade do Crato, na região do Cariri cearense (FERREIRA, 1989).

O primeiro trecho a ser inaugurado partia da Estação Central (Figuras 3.3 e 3.5) – que recebe projeto arquitetônico de destaque na simplória paisagem edificada da cidade

– percorria a Rua do Trilho, hoje Av. Tristão Gonçalves e seguia até a Parangaba⁵. Neste espaço e em seu entorno, também se configurou uma periferia industrial, porém mais distante da área central (cerca de 7km) se comparada com a periferia conformada à oeste, além de menos representativa do que esta última.

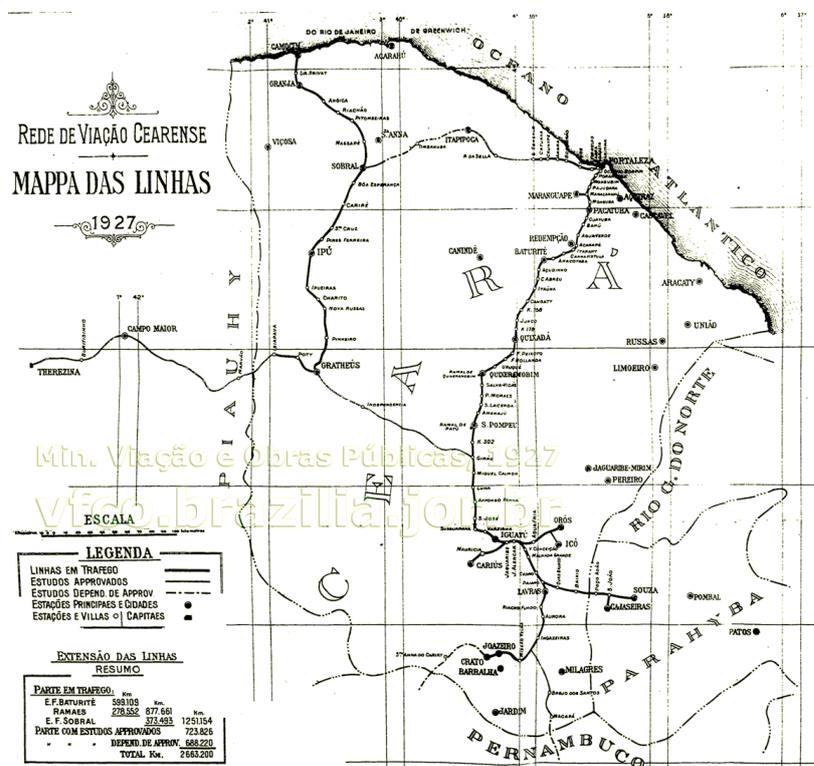


Figura 3.4 – Mapa das linhas ferroviárias do Ceará em 1927. Ao centro em direção sul a EFB, a noroeste a EFS e, conectando as duas, o ramal de Itapipoca que passava pela zona oeste de Fortaleza.

Fonte: vfco.brazilia.jor.br. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1927-mvop/mapa-1927-RVC-r.gif>>. Acesso em: jan. 2018.



Figura 3.5 – Estação Engenheiro João Felipe (antiga Estação Central), concluída em 1880, sem data.

Fonte: arquivo Nirez. Disponível em: <<http://1.bp.blogspot.com/-mKCVpWyHNcs/TeU9IvaacAI/AAAAAAAAADy4/7sYSe98nNoc/s1600/esta%25C3%25A7ao1.jpg>>. Acesso em: jan. 2018.

⁵ A Parangaba, anexada a Fortaleza no final do século XIX e hoje bairro, teve origem em uma “vila de índios” fundada próxima a capital em 1759 e chamada, originalmente, de Vila Real do Arronches. Sempre manteve relações econômicas estreitas e importantes com Fortaleza.

Posteriormente, desenvolveu-se já no século XX um ramal ferroviário a partir da EFB, dirigindo-se à zona norte do Estado (o Ramal de Itapipoca), que conectou a EFB com a Estrada de Ferro de Sobral (EFS). Este ramal também partia da Estação Central de Fortaleza, alcançando a cidade vizinha de Caucaia em 1917 e a cidade de Itapipoca em 1940. Assim, na realização de seu trajeto, percorria toda a área oeste da cidade de Fortaleza, reforçando com isso a periferia industrial que aí se conformou.

O advento da ferrovia acelerou e deu maior qualidade ao transporte de bens e pessoas, diminuindo o tempo de circulação das mercadorias e fazendo circular um contingente cada vez maior de pessoas pela então província. Ao passo em que a rede ferroviária foi sendo sistematicamente ampliada, este contingente se configurou como um mercado consumidor cada vez mais frequente. A presença da ferrovia não só redefiniu o espaço regional cearense, como a configuração das cidades, como é o caso das transformações que temos destacado aqui para Fortaleza.

Na capital cearense, além do espaço de domínio do trem, dos ramais que foram sendo construídos, foram surgindo novos programas arquitetônicos correlatos como as já citadas estações, como os galpões e as áreas de oficinas, com destaque para a Oficina do Urubu a oeste, parque de manutenção e reparo, bem como de construção de vagões e outros elementos utilizados na atividade ferroviária. São todos elementos de destaque e que compunham a morfologia urbana das periferias industriais em formação.

Além da presença da ferrovia e do porto, que entendemos como os fenômenos mais marcantes na estruturação da Fortaleza industrial em fins do século XIX, destacamos também a implantação de novas redes técnicas e o surgimento de novos programas arquitetônicos/sistemas construtivos. Representaram, como ambiente construído, os anseios de modernização e embelezamento de Fortaleza, constituintes da ideologia da emergente classe burguesa local.

As elites locais, econômicas e intelectuais, estavam apoiadas no cenário das ideias urbanísticas que circulavam pelo país, com destaque para as preocupações estéticas com a forma das cidades e as ideias higienistas, em especial, tendo como referência o Rio de Janeiro. Como a capital nacional recebia forte influência da França e de Paris, especificamente, e como em Fortaleza os franceses estavam presentes no comércio de exportação-importação com grande destaque, a influência cultural francesa foi predominante em fins do século dezenove e início do vinte (PONTE, 1993).

As “novidades” engendradas pela Revolução Industrial e que foram equipando as cidades europeias e norte-americanas, primeiramente, não tardaram em se estender ao mundo colonial. Via de regra essas novas tecnologias foram representadas pelos sistemas de iluminação pública, de bondes, pelo telégrafo, pelo gasômetro, navios e locomotivas a vapor etc. que foram sendo implantados, paulatinamente, na capital cearense, a partir de fins do século XIX e ao longo da primeira metade do XX.

Destacamos das inovações acima o início do funcionamento da rede de bondes, inicialmente à tração animal, instalados em 1880 pela Ferro Carril do Ceará, posteriormente eletrificados, em 1913, pela *Ceará Light and Tramways Power Company*. Ambas empresas eram sediadas em Londres, o que reforçava a circulação e ao mesmo tempo a dependência de capital estrangeiro.

Se a ferrovia conectou a cidade com o interior do estado e, via porto, com o mundo, as linhas de bonde atuaram no deslocamento intraurbano, o que aconteceu inclusive no sentido das periferias, como a linha que existiu da área central até o Matadouro (hoje bairro Farias Brito), na periferia industrial oeste em conformação. O porto da cidade também era conectado com as linhas de bonde. Dessa forma, e com o desenvolvimento gradativo desse transporte até sua eletrificação, os deslocamentos na cidade foram sendo incrementados, possibilitando maior mobilidade e, conseqüentemente, habitação e trabalho mais distantes da área central, responsáveis diretos pela ocupação de novas áreas.

Com relação aos novos programas arquitetônicos/sistemas construtivos destacamos uma série de edificações públicas – que buscavam dotar Fortaleza de uma imagem de modernidade, progresso e higiene – institucionais e de serviços, dos quais destacamos aqueles que cuidaram da pobreza e da delinquência, como os primeiros reformatórios, orfanatos, leprosários e asilos, como também aqueles relacionados com o ordenamento da saúde pública, como matadouros e cemitérios municipais. Estas últimas edificações, usualmente, estavam situadas nas periferias em formação. Pelo lado das edificações de cunho embelezante e civilizatório estão os teatros e depois os cinemas, os cafés, as lojas de artigos importados, os mercados de ferro, os clubes literários dentre outros, posicionados, diferentemente dos anteriores, na área central da capital (Figuras 3.6 e 3.7).

É importante destacar que, para além da imagem progressista e de desenvolvimento urbano e econômico que estas conquistas representaram, significavam também um desenvolvimento das técnicas e dos métodos construtivos e da utilização de novos materiais – como o ferro, por exemplo – que vieram a se juntar com as técnicas mais antigas e modestas que, claro, ainda prevaleciam na cidade, como a alvenaria de tijolos, a taipa e as cobertas de palha.

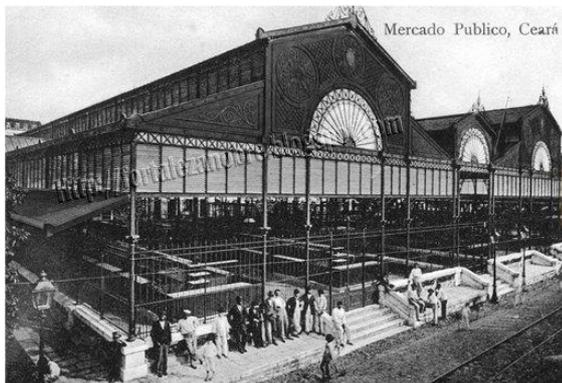


Figura 3.6 – Mercados de Ferro de origem francesa, no início do século XX.
Fonte: Fortaleza Nobre. Disponível em: <<http://4.bp.blogspot.com/-lhq0qrGQUik/Tqn74Fc1zBI/AAAAAAAAI5Q/yotCRfwhJ7o/s1600/Mercado+dos+Pinh%25C3%25B5es.jpg>>. Acesso em: jan. 2018.

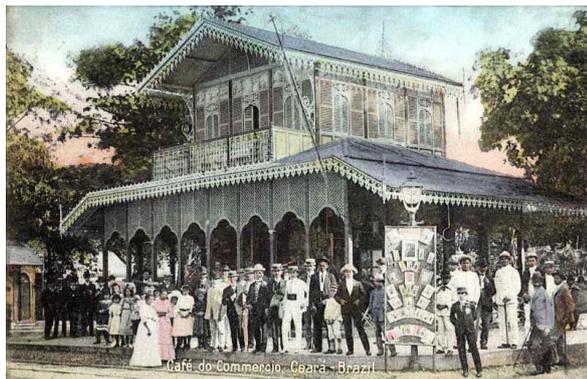


Figura 3.7 – Café do Comércio na Praça do Ferreira, principal logradouro da cidade, no início do século XX.
Fonte: Fortaleza Antiga. Disponível em: <<http://2.bp.blogspot.com/-IX9OE4mQKr0/UOTYUYGPPri/AAAAAAAAQHE/wlt1GCY0ue8/s1600/cafe+do+comercio+inicio+d+o+sec+xx.jpg>>. Acesso em: jan. 2018.

Nesse cenário, ainda dominado pelos mestres-de-obras anônimos, começaram a despontar profissionais arquitetos e engenheiros, alguns deles estrangeiros, como Henrique Flogare, suíço, autor do projeto da edificação da Estação Central da ferrovia (Figura 3.5 acima), imponente estrutura em estilo neoclássico. A edificação ainda existe e está em bom estado, porém encontra-se desativada, pois foi substituída por uma nova estação que atende ao sistema metroviário de Fortaleza.

Esses fatores foram motivados pelo crescente movimento da área portuária e da circulação de bens e passageiros pela ferrovia, que aproximaram Fortaleza do contato com outras partes do Brasil – de onde vinham inclusive as inspirações modernizantes/civilizatórias – e com outros lugares do “mundo civilizado” e do capitalismo avançado. Neste último caso, fazendo circular profissionais qualificados, produtos manufaturados de primeira necessidade e de luxo, como vestuário, maquinário para a incipiente industrialização, materiais de construção dentre tantas outras mercadorias.

Essas novas redes técnicas aliadas aos novos programas arquitetônicos/sistemas construtivos contribuíram, paulatinamente, para a formação de uma cidade que já se segregava. Formaram-se, por um lado, periferias pobres, industriais, que, além das fábricas e armazéns, receberam os equipamentos “menos nobres” – como o Matadouro e o Cemitério Público ou os lazaretos e asilos - e uma área central em constante esforço de embelezamento, ordenação e higienização. Na verdade, esses conteúdos ideológicos e suas ações conviviam e conflitavam com os hábitos sociais tradicionais e com os tipos sociais “indesejáveis”, como mendigos, prostitutas e delinquentes (PONTE, 1993).

Outro fator diretamente associado à estruturação da Fortaleza industrial e à dinâmica da acumulação capitalista que se conformou foi a mudança na estrutura populacional da cidade. Dos 8.900 habitantes em 1848, a cidade passou para 48.369 em 1900 (ANDRADE, 2012; COSTA, 2005), o que significou um aumento de 5,4 vezes em meio século. Os números não pareceram tão expressivos, mas anunciaram um comportamento de aumento populacional irreversível, sempre progressivo desde a segunda metade do século XIX e que se intensificou cada vez mais a partir do século XX.

Do contingente populacional desse período, vindo do campo para cidade, destacavam-se as grandes quantidades de pobres e flagelados, atingidos pelas secas periódicas, sendo a de 1877-79 a que talvez tenha começado a série histórica mais decisiva para o aumento populacional da cidade. Além de atingidos pela calamidade das secas, essas pessoas se conformaram como uma ameaça aos “bons costumes” e à saúde pública, do ponto de vista da nascente elite burguesa da cidade que estava se apropriando de um discurso higienista e ordenador, bem como de controle social.

O sertanejo migrante era associado não só à pobreza e à doença, mas também considerado uma ameaça à segurança pública, pois, na situação vulnerável em que se encontrava, não raro acabava envolvido em alguma criminalidade, na prostituição ou na simples mendicância. Esses migrantes acessaram com cada vez mais frequência a cidade de Fortaleza o que foi possibilitado pela ferrovia, embora com forte controle estatal. A capital se conformava como o principal centro urbano junto com outros raros no interior, onde os sertanejos poderiam encontrar trabalho, ocupações ou pelo menos abrigo e comida.

Na cidade, ou por não terem condições financeiras ou por serem “indesejados”, vão ser cada vez mais impedidos de acessar a área central, assentando-se nas periferias

nascentes, nos morros próximos à faixa de praia e juntos à ferrovia (Figura 3.8) dentre outras situações. Nestes espaços, improvisados, as condições de salubridade não eram adequadas e grande parte dessas populações foram vítimas de epidemias, como as de varíola ou de cólera, para citar as de maior impacto. Daí sua condição de ameaça, em especial, diante dos preceitos higienistas que despontavam naquele momento.



Figura 3.8 – Arraial Moura Brasil. Em destaque em primeiro plano, a ferrovia entre paliçadas com destino à área portuária (ao fundo).

Fonte: Fortaleza Nobre. Disponível em: <<https://1.bp.blogspot.com/-D8iSHckJejs/VL5klO64A4I/AAAAAAAAfXM/p76e7nL1YkE/s1600/001.jpg>>.

Acesso em: jan. de 2018.

As elites fortalezenses, incomodadas com esses fatos, muitas vezes impotentes em face deles, desenvolveram suas próprias estratégias para solucionar o problema, porém de uma forma menos assistencialista, do que punitiva e segregatória. Isso vai acontecer no âmbito administrativo e policial – com destaque para a definição e implementação, sistemática, dos Códigos de Obras e Posturas – e no campo da medicina, basicamente.

Os Códigos de Obras e Posturas, tão importantes para o planejamento de então (ANDRADE, 2012; JUCÁ NETO, 2012), orientaram as ações de agentes policiais e fiscais urbanos, no cumprimento não apenas da ordem edilícia, como também dos bons costumes. Dessa forma, passaram a ser perseguidos mendigos e pedintes, marginais e prostitutas. A atuação de médicos, como Rodolfo Teófilo⁶, definiu as ações de controle

⁶ Rodolfo Teófilo (1853-1932), baiano radicado no Ceará de onde provinha sua família, foi autor do impactante livro “A Fome”, publicado pela primeira vez em 1890. Nele, Teófilo congrega experiência

das epidemias, normalmente com a vacinação e/ou o isolamento/confinamento dos doentes – em lazaretos, por exemplo – bem como as orientações com relação ao posicionamento, na malha urbana, dos equipamentos considerados perigosos à saúde urbana, como os cemitérios e matadouros (PONTE, 1993).

Novos programas arquitetônicos vão ser pensados não apenas para esses grupos – abrigos para delinquentes, prostitutas ou órfãs, asilos para loucos e velhos – como também para os doentes. Nestes casos, além dos asilos, destacamos a criação da Santa Casa de Misericórdia na área central e de lazaretos, destacando-se aqueles que se posicionaram nas duas incipientes periferias industriais da cidade de então: um em Jacarecanga, a oeste; e outro a sul, na Lagoa Funda, em Parangaba, este último, bem mais distante da área central a cerca de 7km (MARTINS, 2013).

Situação ainda mais dramática foi a construção de acampamentos provisórios, administrados/policiados pelas forças governamentais para o controle, o confinamento e a triagem dos migrantes do sertão. Para Rios (2001), esses espaços se configuraram como campos de concentração como os que foram criados no contexto da grande seca de 1932. Essas instalações de confinamento também estavam posicionadas de forma periférica à cidade, muito próximos da EFB e do Ramal de Itapipoca (EFS), a sul e a norte, respectivamente.

Além de problema social, de saúde e de polícia, esses migrantes serviram de mão-de-obra imediatamente disponível a ser utilizada em diversas atividades como aquelas associadas à industrialização. Essa massa de flagelados e pobres também foi empregada na construção de obras públicas, política comum, à época, por parte dos governos provinciais para esses casos de seca prolongada. Dessa forma, tentava-se, com esse tipo de ocupação, livrar os flagelados de ações criminosas ou degradantes, embora fosse uma forma de explorar, indiscriminadamente, sua força de trabalho.

Instalados nas áreas periféricas da cidade, muitos migrantes sertanejos trabalharam na área portuária, nas mais diversas atividades e ocupações, mas também nas indústrias, conformando bairros proletários, onde as poucas vilas operárias conviviam com as várias e populosas primeiras favelas. Como essas atividades industriais ainda eram incipientes em fins do século XIX e mesmo no século seguinte,

peçoal e habilidade literária, narrando uma história que tem como pano de fundo a miséria do sertanejo, em especial, os acometidos pelas secas periódicas. Exerce a profissão de médico em meio a essa realidade, atuando em campanhas de vacinação contra a varíola.

quando progrediram, ainda não eram capazes de empregar grande quantidade de mão-de-obra, forçando essas populações a se ocuparem de atividades nos ramos comerciais e de serviços, muitas das vezes de primeira necessidade, ou empregados/ocupados nas demandas mais frequentes da população da área central (JUCÁ, 2003).

Os elementos associados à estruturação da Fortaleza industrial, apresentados até aqui, criaram condições favoráveis ao processo de acumulação capitalista emergente na cidade de fins do século XIX e início do XX. Os investimentos em capital fixo, tanto na forma das indústrias e demais edificações associadas, como na infraestruturação de origem estatal, principalmente representada pela ferrovia e pelo porto, estruturaram a produção local e derrubaram barreiras, aumentando a velocidade de circulação de bens e pessoas, fortalecendo um comércio de importação-exportação. Houve também a progressiva concentração de mão-de-obra disponível, pelo intenso fluxo migratório, incorporada nas diversas atividades existentes, em especial, no porto, na ferrovia e nas indústrias.

Os investimentos nos bens de consumo também estavam presentes, representados pelas obras públicas como os bulevares, as praças e outros logradouros, pelas edificações ecléticas e prédios públicos em estrutura metálica, novidade técnica na capital cearense de então, por edificações voltadas para a saúde, a educação e a assistência social. Dessa forma, Fortaleza foi conformando o típico ambiente construído da urbanização sob o capitalismo, espacialmente diferenciado, contrastando a área central com as periferias industriais.

Em sintonia com os fatores de ordem econômica, tecnológica e ideológica acima apontados, foi decisivo para a estruturação espacial da capital cearense, o planejamento de seu espaço. Contribuiu decisivamente para isso a novidade da ciência urbanística, de ordenação tanto dos usos e parcelamento do solo como dos costumes. Tal como no contexto das cidades europeias do século XIX, os esforços de planejamento foram viabilizados e potenciados com a incorporação para o conhecimento e o controle da cidade, de recursos técnicos e científicos. Os primeiros, marcados pelo início de uma produção mais sistematizada de bases cartográficas e os últimos, pela cientificidade incorporada aos planos de expansão da segunda metade do século.

Em Fortaleza, isso ficou marcado, ainda no início do século XIX, com a elaboração das primeiras bases cartográficas mais precisas da cidade – as plantas de Antônio José

da Silva Paulet (1778-1837), de 1813 (Figura 3.9) e de 1817, contemplando a província e detalhando algumas cidades, principalmente Fortaleza e Aracati. Até então, eram imprecisas as informações cartográficas e cadastrais da cidade.

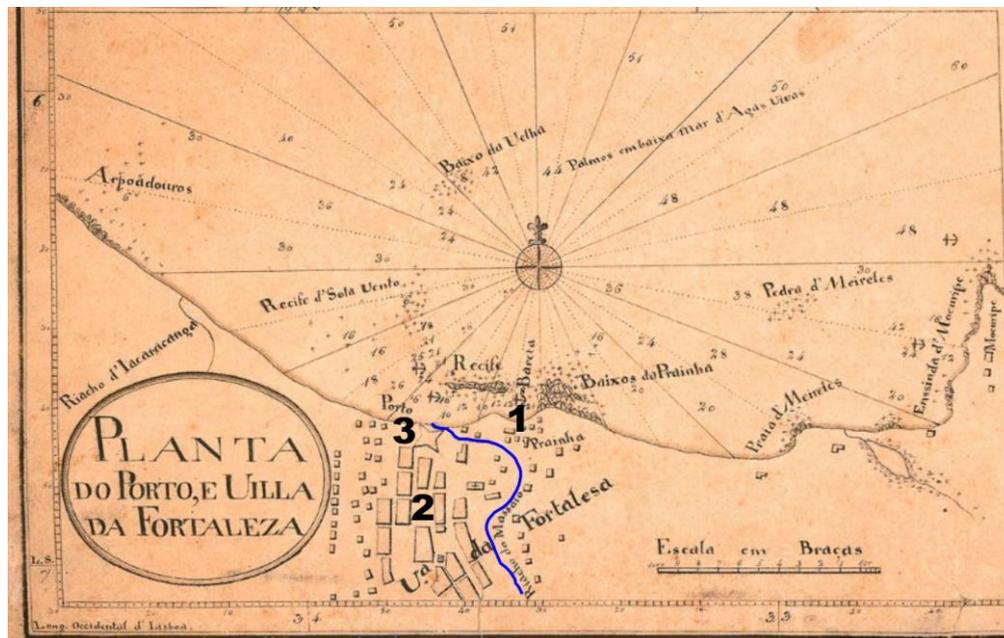


Figura 3.9 – Planta da cidade de Fortaleza (1813), autoria de Silva Paulet.

1 – Porto da Prainha; 2 – Vila de Fortaleza; 3 – Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção; em azul: o riacho Pajeú.

Fonte: *Wikimedia Commons*. Disponível em:

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6e/Planta_do_Porto_e_Villa_da_Fortaleza_em_1813.jpg>. Acesso em: jan. 2018.

Foi necessário o interesse governamental em recorrer à contratação de profissionais, como Silva Paulet, radicado no Brasil. A partir das plantas deste engenheiro-militar conhecemos a Fortaleza de início do século XIX, seu traçado urbano, suas ligações com as regiões vizinhas, o núcleo urbano que se formou no entorno do forte holandês (depois Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção) e ao longo da margem oeste do riacho Pajeú, a área portuária etc.

A partir do pioneirismo de Paulet, seguiu-se a atuação, mais decisiva nesse processo de cientificação do entendimento territorial da capital, de Adolfo Herbster (1826-1893), na segunda metade do século XIX. Este engenheiro, recifense de pais suíços, radicado e falecido em Fortaleza, produziu o conteúdo cartográfico fundamental para o levantamento urbano da cidade, indo além, ao propor um plano de expansão. São as cartas de 1859, 1875 e 1888.

Com relação à produção de Herbster, já bastante estudada por diversos autores⁷, interessam-nos suas propostas de expansão para a cidade para além do núcleo central consolidado, onde encontraremos os elementos urbanos essenciais para a formação das primeiras periferias. Dessa forma, observando a planta de 1859 (Figura 3.10), identificamos com clareza aquela área central consolidada (hachura escura), de traçado regular, e um entorno com prevalência de áreas rurais: sítios, chácaras, áreas de plantio. Esta planta, por sua vez, é um importante levantamento, mas ainda não indica a expansão.

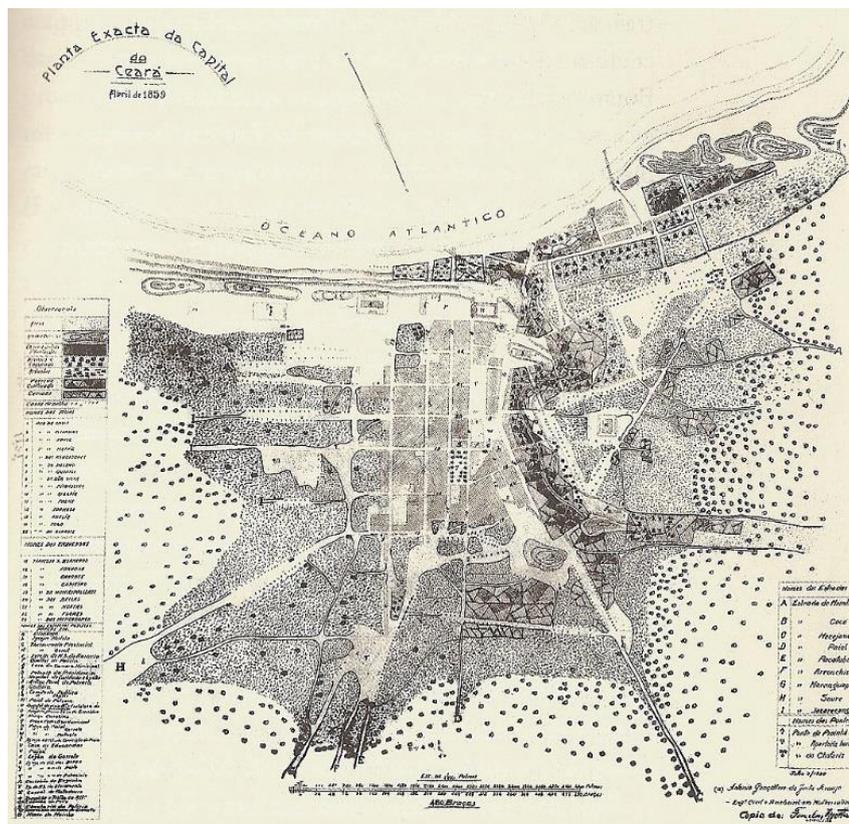


Figura 3.10 – Planta de Fortaleza (1859), autoria de Adolfo Herbster.

Fonte: *Wikimedia Commons*. Disponível em:

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a7/Planta_exata_da_Capital_do_Ceara_1859.jpg>.

Acesso em: jan. 2018.

Já a planta de 1875 (Figura 3.11), a mais importante, produzida pelo engenheiro pernambucano, definiu as linhas gerais da expansão: a continuação do traçado ortogonal – inclusive para além do riacho Pajeú, barreira que constrangia a expansão a leste da cidade – a permanência das vias radiais que eram antigos caminhos de penetração do

⁷ Adolfo Herbster foi estudado, especialmente, pelo Arquiteto José Liberal de Castro, fundador do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará (UFC) e, mais recentemente, por outros importantes autores como os arquitetos Clóvis Jucá Neto e Margarida Andrade. Em Castro (1994) há um panorama e a análise da obra de Herbster.

sertão, a criação de bulevares etc. A possibilidade de aumento da área territorial ocorreu, gradualmente, a partir da extensão da malha ortogonal existente para as áreas rurais vizinhas, lentamente urbanizando-as. Isso contribuiu para a formação de um mercado fundiário e imobiliário na cidade e para impulsionar o desenvolvimento da construção civil no período.

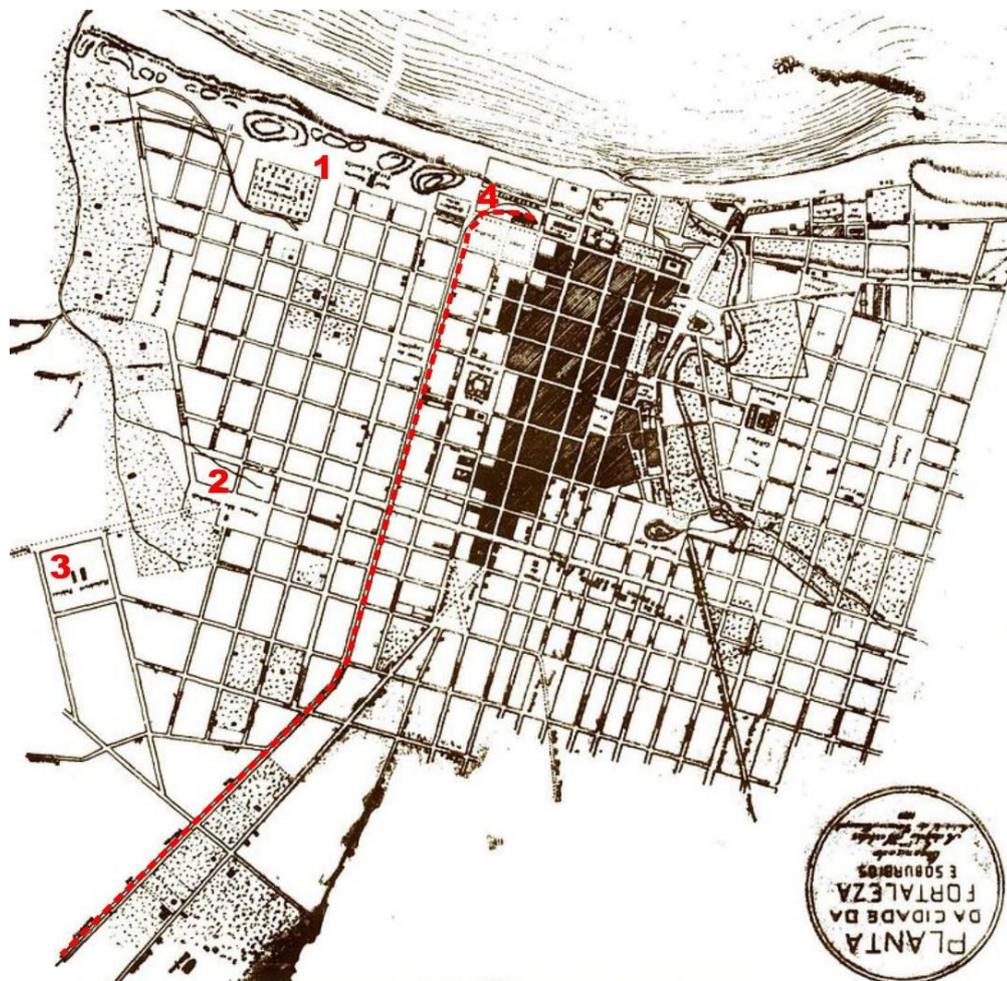


Figura 3.11 – Plano de expansão para Fortaleza (1875) de autoria de Adolfo Herbster. 1 – Cemitério São João Batista; 2 – Mercado Público; 3 – Matadouro; 4 – Estação Central; tracejado em vermelho: EFB.

Fonte: [Wikimedia Commons](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/92/Planta_fortaleza_Hebster.JPG/920px-Planta_fortaleza_Hebster.JPG). Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/92/Planta_fortaleza_Hebster.JPG/920px-Planta_fortaleza_Hebster.JPG. Acesso em: jan. 2018.

Na planta de 1875, destacamos, a oeste, uma série de estruturas urbanas que serão marcantes para a morfologia da primeira e mais importante periferia industrial que ali se conformou. Tratam-se do Cemitério São João Batista, do Mercado Público e do Matadouro. Edificações públicas que estão ainda além de outra edificação de destaque dessa área, a estação central da ferrovia, bem como além da própria Estrada de Ferro de Baturité (EFB), em sentido sul. Essas edificações se situavam no que hoje configura a

área territorial dos bairros Jacarecanga e Farias Brito, primeiras periferias a oeste da cidade.

A planta de 1888 (Figura 3.3 na página 179), última produzida por Herbster, apenas atualizou aquela de 1875. Entretanto sua boa qualidade gráfica nos permite identificar uma das primeiras áreas precárias a se formar na periferia de Fortaleza – o Arraial Moura Brasil – disposto no alto das dunas a oeste do centro, ao longo da linha férrea, ramal para a área portuária da cidade. Muitos daqueles migrantes flagelados de que falamos no item anterior eram seus habitantes.

Além da produção cartográfica, a cientificação do controle urbano de Fortaleza estava presente na sistematização de levantamentos das situações dos perfis demográficos e edifícios da cidade, além de relatórios de cunho sanitário-médico. Isto ficou expresso na sistematização dos Códigos de Obras e Postura, nos levantamentos de população e de imóveis feitos pelos órgãos policiais, pelos almanaques ou por pesquisadores individuais (ANDRADE, 2012).

Os insumos da cartografia do século XIX em Fortaleza, no geral, e o plano de expansão de Herbster, de 1875, em particular, foram decisivos para a consolidação de sua forma urbana. Definiram claramente uma área central elitizada, moldada aos padrões do pensamento urbanístico europeu, do embelezamento e do higienismo urbanos. Contribuíram também para conformar um conjunto de periferias, em especial, nos sentidos oeste e sul, áreas ainda praticamente desabitadas, porém em vias de se configurarem como um vetor de expansão decisivo, ao longo dos dois eixos da linha férrea que cruzavam esses espaços.

Associado ao desenvolvimento econômico experimentado e ao consequente aumento de circulação de capitais, além do planejamento e da expansão urbana de Fortaleza, ocorreu também, em fins do século XIX, o surgimento de um mercado fundiário e imobiliário, associado a meios de financiamento dessas operações urbanísticas e econômicas. Como nos casos enfatizados nos capítulos anteriores, Paris e Lisboa, as expansões urbanas de fins do século XIX foram acompanhadas da mercantilização do solo urbano, embora com diferentes intensidades, conforme o caso estudado. Tal fato se converte como um dos elementos mais característicos da produção capitalista do espaço e também pode ser observado no contexto da capital cearense.

Historicamente, ao longo do período colonial brasileiro, a ocupação do território cearense, tal qual nas demais regiões, foi sendo viabilizada, dentre outros condicionantes, pela sessão de datas de sesmarias, o que, no caso do Ceará, começou a acontecer a partir do século XVII (JUCÁ NETO, 2012). A autorização real para a exploração dessas terras privilegiou, na capitania, aquelas ao longo dos principais rios, para as lavouras, mas, principalmente, para o criatório bovino, destacando-se a produção de carne salgada e couros (JUCÁ NETO, 2012).

Dessa forma, o processo de ocupação do Ceará teve lugar primeiramente no interior, sendo a maioria das vilas aí fundadas ao longo do século XVIII. Esses núcleos urbanos, apesar de sedes do poder local e de entrepostos de comércio e de serviços, possuíam populações inexpressivas, estando sua maioria populacional na zona rural, no universo das fazendas de gado. A terra nas áreas urbanas, até então, não era explorada, do ponto de vista capitalista, pois a urbanização ainda era incipiente e a economia primária. No caso de Fortaleza, o marco de alteração desse quadro acontece com o plano de expansão de Herbster de 1875.

Com a possibilidade da extensão da malha urbana já consolidada na área central para as periferias – arrabaldes/subúrbios, como se chamavam à época – abriram-se as perspectivas de urbanização e de comercialização desses espaços, o que foi intensificado em finais do século XIX e início do século XX. Já neste último período, em especial na ausência de planejamento e controle urbano por parte da municipalidade⁸, Fortaleza foi urbanizando seu solo, especialmente, com a intensificação da abertura de novos loteamentos.

Nesse cenário de hegemonia econômica da cidade e do processo de acumulação capitalista que daí resultou, grupos de investidores nacionais e internacionais – como as casas comerciais inglesas e francesas – uniram-se aos grupos locais, como as tradicionais famílias de latifundiários no comércio e aluguel de bens imóveis. Vale destacar que essas famílias e sociedades estrangeiras, envolvidas com típicos processos do mundo capitalista – industrialização, exportação-importação, crédito bancário, urbanização (construção de infraestruturas e provisão de serviços urbanos: transportes, iluminação etc.) – conformaram o início de uma elite burguesa comercial/industrial na cidade,

⁸ Da última planta de Herbster, de 1888, ao plano de Nestor de Figueiredo, de 1932, nenhum novo plano foi elaborado para a cidade.

concentrando em suas mãos os maiores vultos de investimentos e, claro, os lucros advindos dessas transações.

Em primeiro lugar destacamos a atuação dos negociantes reinóis predominantes mesmo após a Independência, porém rivalizados pelo capital estrangeiro na segunda metade do século XIX, com destaque para as casas inglesas e francesas (COSENZA et al., 2014; ANDRADE, 2012). Esses grupos atuavam especialmente nas operações de exportação de produtos primários para o exterior, como o algodão e os couros, e de importação de artigos manufaturados, muitos deles artigos de luxo. Isso fez com que a cidade e o estado se incorporassem ao comércio mundial na condição de economia agroexportadora e importadora de bens manufaturados.

Outras atividades de destaque destas casas eram a oferta/mediação de crédito, algumas vezes financiando obras públicas, a participação nos capitais de empresas urbanas, como as de bonde e a ferrovia, e a posse de bens imóveis que, ainda que de forma incipiente no fim do século XIX, já sinalizavam para um maior desenvolvimento futuro desses mesmos mercados (COSENZA et al., 2014; ANDRADE, 2012).

Se considerarmos apenas uma dessas casas, a dos irmãos Boris (*Boris Frères*), que teve seu auge entre 1870-1930 podemos constatar seu envolvimento em uma série desses negócios (COSENZA et al., 2014; TAKEYA, 1994). O grupo francês, aproveitando o desenvolvimento capitalista de seu país na segunda metade do século XIX, abriu filial (Figura 3.12) em Fortaleza e desenvolveu um volume de atividades econômicas consideráveis, apesar do papel pequeno da economia cearense no Brasil de então. Concorriam, sem muitas dificuldades, com as casas comerciais inglesas, as mais fortes no período.

Podemos destacar também a atuação dos grandes grupos familiares locais, donos de propriedades rurais nos arredores da cidade, mas também de numerosos imóveis na área central consolidada. O mercado fundiário e imobiliário e as ações correlatas de compra e venda de imóveis, construção, mas também de aluguéis – residencial, como também comercial, por exemplo, o aluguel de armazéns na área portuária – esteve presente por todo o século XIX, porém se intensificou ao seu final e ao longo da primeira metade do século XX. Entretanto, é ainda incipiente, sendo a aquisição contínua de bens imóveis por esses grupos familiares mais uma reserva de valor do que uma atividade de negociação (SILVA, 1999). É o que podemos observar quando analisamos a trajetória da

família Gentil na capital. Ao longo do século XIX e em boa parte do século XX foram um dos grupos capitalistas mais poderosos da cidade.

Esse grupo familiar possuía numerosos bens imóveis na área central, além de sítios e chácaras nos arredores da cidade. O grupo ainda fundou um banco – o Frota Gentil – responsável por operações de crédito, muitas delas via hipoteca de bens imóveis dos devedores que, no caso de não pagamento, ficavam estes bens a aumentar o patrimônio da família (Figura 3.13). Já no século XX, o grupo, aproveitando as boas oportunidades do negócio dos loteamentos, principalmente a partir dos anos 1930, fundou imobiliárias e incorporadoras, diretamente envolvidas nas operações capitalistas sobre os bens imóveis (SILVA, 1999).



Figura 3.12 – Edifício com mirante sede da Casa Boris no Porto da Prainha, 1909.
Fonte: Fortaleza em fotos. Disponível em: <<http://3.bp.blogspot.com/-yDJHPni17Y4/UpTuBu3XUI/AAAAAAAAAVYo/WKibtUK7oSk/s1600/Casa%2BBoris%2B-%2Bmirante%2Bque%2Bservia%2Bpara%2Bver%2Bos%2Bnavios%2Bno%2Bporto%2B-%2B1909.jpg>>. Acesso em: jan. 2018.

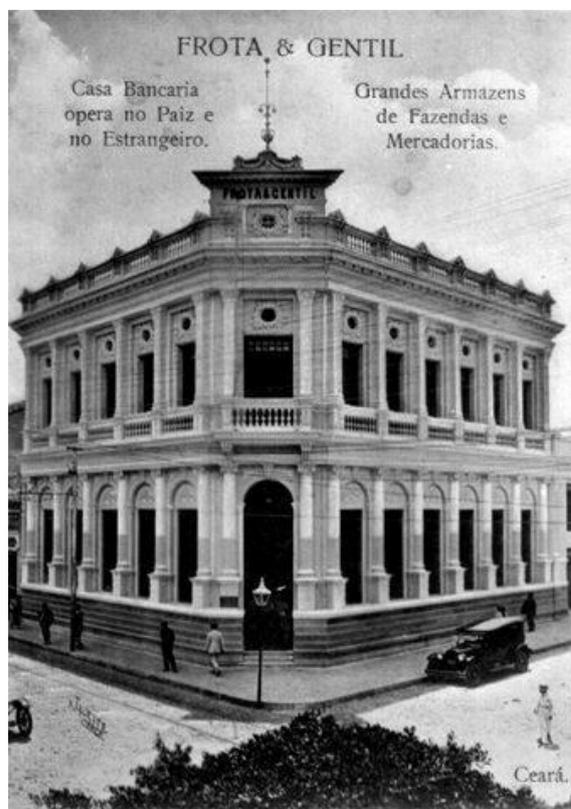


Figura 3.13 – Banco Frota Gentil, centro da cidade, início do século XX.
Fonte: Fortaleza em fotos. Disponível em: <http://1.bp.blogspot.com/-geHgMQbRmVo/Uwt2_olrIII/AAAAAAAAUIA/Zc5DDu5f8-k/s1600/banco+frota+gentil.jpg>. Acesso em: jan. de 2018.

3.1.2 A consolidação das periferias industriais: fábricas, vilas operárias e favelas

Se em fins do século XIX a atividade industrial começou a se estruturar lentamente, as primeiras décadas do século XX assinalaram a sua consolidação. Nesse cenário, até aproximadamente os anos 1950, a indústria têxtil permaneceu como o setor mais forte, porém com destaque crescente para o desempenho das indústrias de beneficiamento de óleos vegetais (ANDRADE; DUARTE JUNIOR, 2015; AMORA, 1994).

O desenvolvimento da atividade industrial também foi acompanhado de uma maior consolidação das áreas urbanas de Fortaleza, a oeste principalmente, mas também a sul, na área da Parangaba e entorno, embora com menor intensidade. Além disso, estão compreendidos ainda o aumento populacional e a extensão da malha urbanizada a partir das diretrizes do planejamento do século XIX e para além da área central, seja pela criação de novos loteamentos e de algumas vilas operárias, seja pelo surgimento constante de novas favelas.

A consolidação do parque industrial, se tomarmos as indústrias têxteis como exemplo, passou, no período por “[...] processo de concentração de capital, de modernização da estrutura das empresas e de implantação de novos métodos de tecelagem capazes de produzir em escalas exportáveis”. (ANDRADE; DUARTE JUNIOR, 2015, p. 13). Entretanto, é preciso assinalar que o parque industrial de Fortaleza ainda enfrentava sérios constrangimentos pela dificuldade dos serviços públicos básicos, como o fornecimento de água e energia, nem sempre disponíveis ou com abastecimento precário (MODESTO, 1964). Essas dificuldades infraestruturais começaram a ser mitigadas a partir dos anos 1960, com o surgimento da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e do Banco do Nordeste do Brasil S.A. (BNB) e das administrações estaduais do período militar (1964-1985).

Com relação às áreas onde essas indústrias continuavam a ser implantadas, presenciamos o reforço das periferias industriais que vinham se formando desde a segunda metade do século XIX. “Entre o período de 1900 e 1930, surgem mais sete fábricas têxteis: “[...] Nota-se que muitas foram implantadas no bairro de Jacarecanga junto da linha férrea que em 1919 foi deslocada para lá”. (ANDRADE, 2012). Nesse momento, na primeira metade do século XX, não apenas o bairro Jacarecanga, mas também os bairros Farias Brito (antigo bairro do Matadouro), Carlito Pamplona (antigo Brasil Oiticica) e Álvaro Weyne se conformavam como a periferia industrial mais

importante da cidade, desenvolvidos ao longo dos dois eixos norte e sul da linha férrea, representando a expansão do traçado urbano como orientado pelos planos de Herbster no século XIX (Figura 3.14).

Do ponto de vista demográfico, os contingentes de retirantes continuaram a chegar à Fortaleza durante a primeira metade do século XX. Não eram os únicos fluxos migratórios já que a hegemonia econômica da capital atraía outros estratos sociais, além de também existirem migrações dentro da própria cidade, no sentido das áreas mais economicamente dinâmicas, como as industriais. Entretanto, a quantidade de flagelados e a necessidade de migração imediata em fuga das áreas de seca, tornavam esse fenômeno mais marcante.

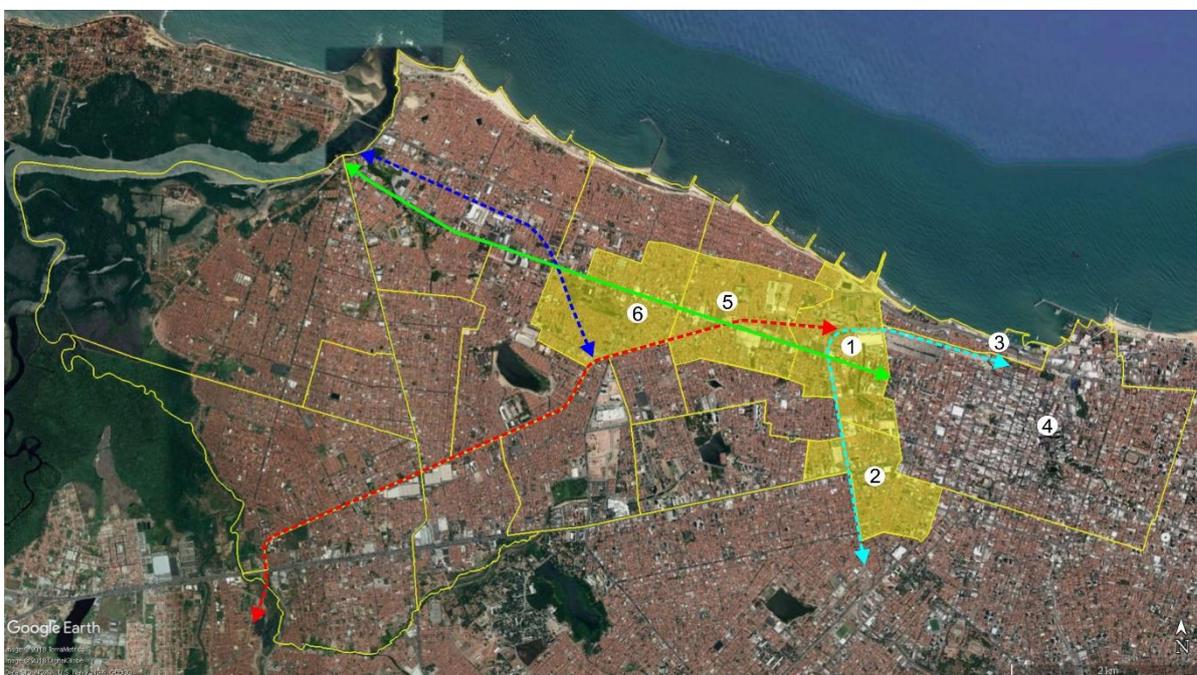


Figura 3.14 – Abrangência da periferia industrial oeste na primeira metade do século XX (divisão atual dos bairros em amarelo) e eixos de estruturação. 1 – Jacarecanga; 2 – Farias Brito; 3 – Estação Central; 4 – Centro; 5 – Carlito Pamplona; 6 – Álvaro Weyne; EFB – sul (ciano); EFS – norte (vermelho); antiga ligação ferroviária ao porto de hidroaviões (azul); Avenida Francisco Sá (verde).

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Nesse cenário, a seca de 1932 vai ser decisiva para o incremento populacional da cidade, em um período em que Fortaleza já se aproximava dos 100.000 habitantes⁹. Essas levas constantes de retirantes, continuaram a se estabelecer ao longo da linha

⁹ Não possuímos dados para dimensionamento do quanto de aumento populacional do período se deveu às levas de retirantes. Entretanto, dada a forma como o governo se preocupava com o controle dessas populações migrantes, desde fins do século XIX, percebemos que os contingentes de flagelados eram significativos no quadro demográfico em expansão.

férrea, às margens dos rios e nos morros e dunas, aumentando, em especial, o crescimento populacional do principal vetor de expansão da cidade, o oeste e o sudoeste.

Ao mesmo tempo, essas levas de migrantes foram absorvidas como mão-de-obra, por exemplo, na atividade industrial. São o exército industrial de reserva disponível, fato comum e necessário dentro do processo de acumulação capitalista, emergente em Fortaleza desde fins do século XIX. É preciso destacar, entretanto, que a atividade industrial empregava parcialmente esses migrantes, tendo a maior parte que se empregar ou se ocupar em atividades de pequenos comércios e serviços (JUCÁ, 2003; MODESTO, 1964). Isso aconteceu com frequência nos processos de adensamento populacional, nos bairros emergentes. Além disso, também havia os empregos e/ou ocupações na estrada de ferro, na área portuária e, principalmente na área central, ainda principal núcleo econômico da cidade, na primeira metade do século XX, cada vez menos habitacional e mais voltado para as atividades terciárias.

A forma como o governo controlava os grupos de retirantes/flagelados também continuou a influenciar a composição populacional das periferias industriais. No século XIX, o governo estadual já se utilizava da construção de “abarracamentos” nas periferias de Fortaleza, como forma de controle e auxílio das populações de retirantes, por exemplo, existindo 13 destes em 1878, período de grande seca, de onde destacamos o de “Jacarecanga” e o “Via-Férrea”, presentes na periferia industrial a oeste da cidade (ANDRADE, 2012). No século XX, essas práticas permaneceram e, para autores como Rios (2001), se conformaram como “campos de concentração”, dispostos próximos a estações férreas, não só de Fortaleza como no interior do Estado.

Para barrar a marcha dos retirantes rumo a Fortaleza e outras cidades do Estado, foram erguidos sete ‘Campos de Concentração’ [em Ipu, Quixeramobim, Senador Pompeu, São Mateus, Crato e dois em Fortaleza]. Eram locais para onde grande parte dos retirantes foi recolhida a fim de receber do governo comida e assistência médica. Dali não podiam sair sem autorização dos inspetores do Campo. Havia guardas vigiando constantemente o movimento dos concentrados. Ali ficaram ‘encurralados’ milhares de retirantes a morrer de fome e doenças. Entre abril de 1932 e março de 1933, foram registrados mais de mil mortos somente no Campo de Concentração de Ipu. (RIOS, 2001, p. 41).

Os dois “Campos de Concentração” mencionados, em Fortaleza, estavam assim localizados: um no bairro do Matadouro (hoje Farias Brito), adjacente à estação Otávio Bonfim, última antes da Estação Central, na EFB, sentido sul do Estado. O outro ficava no Urubu (hoje bairro Floresta), também próximo à linha férrea, no Ramal de Itapipoca,

próximo também das oficinas da ferrovia. Ambos os campos estavam localizados na periferia industrial oeste de Fortaleza, reforçando sua feição particular, bem diferenciada e segregada da área central, historicamente elitizada.

Esse crescimento populacional e a forma como se dava sua espacialização, em especial nas periferias industriais, aconteceu *pari passu* a extensão da malha urbana de Fortaleza, habitando-a e nela desenvolvendo atividades econômicas. Como visto no subcapítulo anterior, os proprietários de bens imóveis, que construíram este patrimônio em fins do século XIX e início do XX, tinham-nos mais como reserva de valor do que como um negócio lucrativo. Entretanto, a partir dos anos 1930 e principalmente depois dos anos 1950, muitos desses proprietários, como o já citado grupo econômico da família Gentil, alcançaram consideráveis lucros com o negócio dos loteamentos, dentre outras operações urbanísticas.

Isso contribuiu para o surgimento de uma série de bairros na cidade, a partir do parcelamento de antigas glebas de sítios, chácaras, fazendas e afins, periféricos à área central. O fato também contribuiu para o aumento da área territorial urbanizada de Fortaleza. Esses bairros novos não são homogêneos, sendo basicamente diferenciados pelos usos e classes populacionais: a oeste e sudoeste, pobres, com a presença impactante dos usos industriais; na área central e a leste, classes médias e altas, com prevalência dos usos residenciais.

O trabalho de Santos (2015) traça a linha do tempo dos loteamentos aprovados em Fortaleza a partir dos anos 1930, mostrando claramente a participação decisiva dos grupos familiares latifundiários, tanto na especulação, como na transformação das suas glebas em loteamentos. Essa “novidade”, já no século XX fez com que a cidade se expandisse para além dos desígnios de Adolfo Herbster, com a incorporação, à malha urbana mais antiga, de novas áreas através dos loteamentos que não necessariamente seguiam o alinhamento pré-estabelecido para a cidade.

Outra modalidade de uso/ocupação nas periferias industriais, que vão consolidando sua forma urbana e composição social ao longo da primeira metade do século XX, são as vilas operárias. Embora mais raras, vão conformar espaços significativos, posicionando-se contíguas às áreas das fábricas, por conseguinte, bem próximas à ferrovia. Podemos citar a Vila São José, associada à Fábrica São José, da família Philomeno Gomes, um dos grupos mais importantes no ramo têxtil e em outros

negócios, como o imobiliário e o hoteleiro. Algumas dessas vilas operárias também foram construídas pela ação estatal, em especial, no entorno de edificações como a Oficina do Urubu, pátio de manutenção e construção de maquinário ferroviário.

Por fim, como elementos formais de destaque definidores das periferias industriais de Fortaleza estão as favelas. Se do ponto de vista da produção capitalista do espaço, loteamentos e vila operárias são um produto formal, aqueles que não tinham acesso a esses recursos buscaram na informalidade a solução para suas necessidades habitacionais.

Nos levantamentos cartográficos, ainda no século XIX, era comum a identificação de casas de palha em Fortaleza, confinadas nas áreas periféricas, muitas ao longo das principais estradas de comunicação com o estado e com o resto do país (ANDRADE, 2012). No século XX, esse tipo de ocupação precária continuou fortemente presente na paisagem da capital, embora amplificado do ponto de vista do incremento populacional.

No caso da periferia industrial oeste, o processo de favelização ocorrerá nas áreas litorâneas de dunas, contíguas aos bairros, como o Jacarecanga, este historicamente de conformação mais regular, a partir do traçado ortogonal dominante na cidade. Desde o Arraial Moura Brasil, mais antigo e adjacente à área central, àqueles que se desenvolveram de 1930 a 1950, como o Pirambu e o Morro do Ouro (hoje inexistente), a periferia industrial oeste de Fortaleza foi sendo ocupada por habitações precárias, o que gerou uma série de conflitos entre os donos dos terrenos, muitos não identificados, grileiros, a Marinha do Brasil, dentre outros (JUCÁ, 2003). Essa ocupação precária à beira-mar prevaleceu por todo o século XX e adentrou o século XXI, tendo como núcleos originais os já destacados Arraial Moura Brasil e o Pirambu, configurando, atualmente, uma extensa área do centro da cidade até à foz do rio Ceará, já no limite oeste da área de Fortaleza, entre o mar e a antiga periferia industrial oeste (Figura 3.14 na página 197).

Além desses aspectos da estrutura urbana e populacional e do desenvolvimento econômico via industrialização, que prosseguem pelo século XX, destacamos também aspectos ligados ao planejamento da cidade. Os planos e posturas do século XIX inauguraram a sistematização da elaboração cartográfica, da ordenação de obras e condutas e, principalmente, das preocupações estéticas, tanto com o traçado urbano quanto com as edificações. No século XX, quando o planejamento voltou à pauta a partir dos anos 1930, essas questões ainda estavam presentes, porém acrescidas das

preocupações com o zoneamento da cidade, o que é importante para entendermos a abordagem, no universo do planejamento, que a municipalidade conferia às periferias industriais.

Portanto, na primeira metade do século XX, vão ser produzidos três novos planos para a cidade, em 1932, 1947 e 1963, encerrando um hiato que se estendeu desde o último dos planos, na verdade um levantamento, o de 1888. Nos planos do século XX, as periferias industriais eram assunto de destaque – embora não tratadas sob a denominação que usamos na tese – em especial, quando os arquitetos-urbanistas contratados pela Prefeitura incorporaram soluções com relação ao disciplinamento da atividade industrial e aos ajustes dos traçados ferroviários. De todo modo, não são propostas novas áreas industriais, mas são reforçadas as já existentes que continuaram a fazer parte do zoneamento da cidade como “distritos industriais”.

A elaboração dos planos para Fortaleza no século XX ficou a cargo de importantes arquitetos-urbanistas atuantes no país na primeira metade do século, já tributários das características de transição do pensamento esteticista dos planos de melhoramento/embelezamento, para o pensamento tecnicista dos planos diretores (LEME, 1999). Muito pouco desses planos foi executado, embora tenham sido referência aos gestores municipais e aos empreiteiros locais para o planejamento da cidade, inclusive orientando a realização de algumas obras viárias, já que a preocupação com a circulação urbana era central em todos aqueles planos para Fortaleza.

Do plano de 1932, encomendado ao engenheiro-arquiteto Nestor de Figueiredo, mas não contratado, destacamos no zoneamento proposto a ratificação da periferia industrial a oeste, que continuava com a progressiva instalação de plantas fabris e que foi oficialmente definida como “Zona Industrial” (Figura 3.15). Dessa forma, incentivada pelo plano, a zona oeste de Fortaleza continuou sendo o espaço de instalação das indústrias, ao longo da via férrea e da avenida Francisco Sá além da formação de vários e populosos bairros proletários.

O plano do engenheiro civil Sabóia Ribeiro, teve memorial apresentado em 1947, mas não chegou a ser colocado em prática. Deste plano destacamos propostas para as periferias industriais, como a abertura e/ou alargamento de vias, melhorando sua comunicação com o resto da cidade e algumas alterações na via férrea, precisamente a transferência da Estação Central, enquanto estação terminal, para a estação no Otávio

Bonfim (hoje no bairro Farias Brito, antigo bairro do Matadouro). Isso significaria a retirada do transporte ferroviário de boa parte da área central (Figura 3.16).

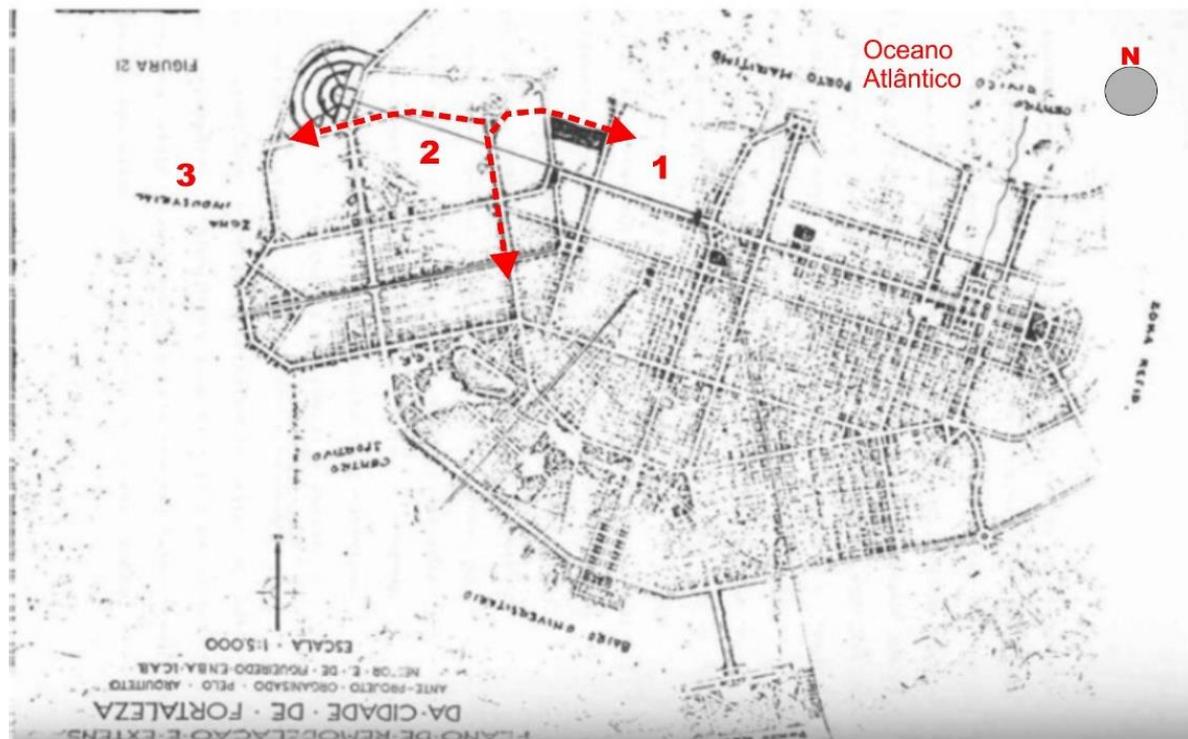


Figura 3.15 – Plano de Remodelação e Extensão (1932) de autoria de Nestor de Figueiredo. 1 – Centro; 2 – Jacarecanga; 3 – Zona Industrial proposta; tracejado vermelho: eixos ferroviários EFB (sul) e EFS (oeste).

Fonte: Farias Filho (2008) modificada pelo autor.

Além disso, destacamos a proposta de criação de uma estação de triagem da linha férrea, na área da Parangaba, a outra periferia industrial mais importante depois daquela a oeste. Percebemos que Sabóia Ribeiro já identificava o crescimento da malha urbanizada, prioritariamente, para as regiões oeste e sudoeste da cidade e que, sendo assim, seria necessário situar a atividade industrial de forma ainda mais periférica, para reservar a predominância da atividade residencial aos bairros pericentrais que iam se urbanizando.

O Plano Diretor do arquiteto-urbanista Hélio Modesto teve memorial aprovado em 1963, mas também não foi executado (Figura 3.17). Identificou a deficitária ferrovia, em face da mais lucrativa malha viária, sugerindo a eliminação dos trilhos - trechos Floresta (periferia industrial oeste) - Estação Central e Parangaba - Estação Central, reforçando a Av. Francisco Sá (via de penetração oeste). Isso faria com que a atividade industrial fosse cada vez mais afastada para os limites da área urbanizada da cidade, reforçando as recomendações do plano anterior.

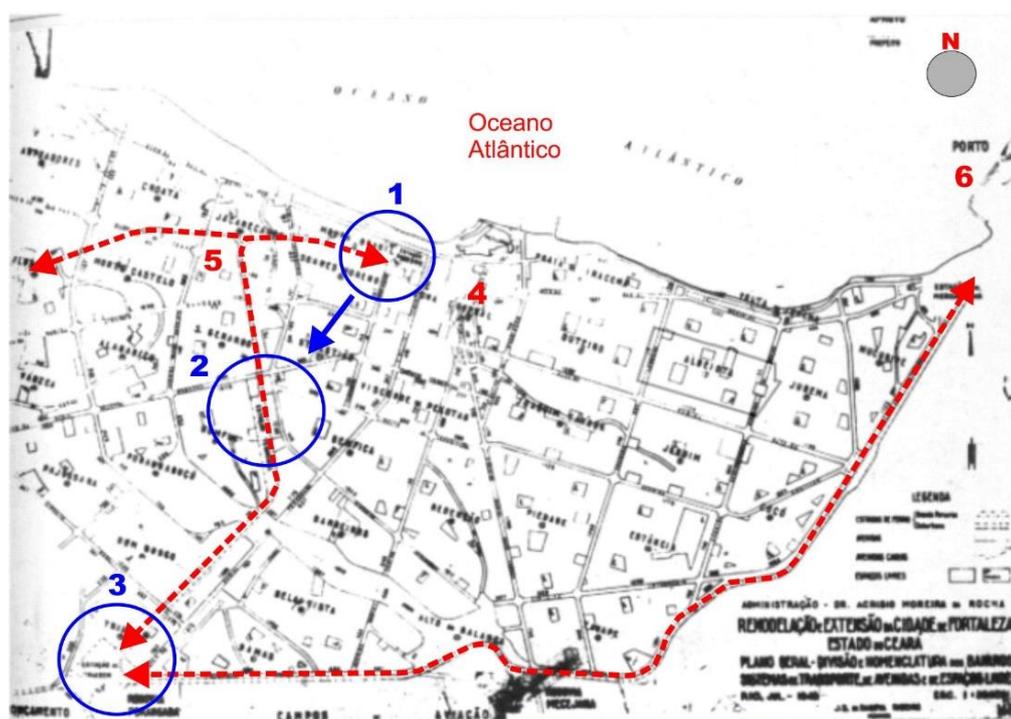


Figura 3.16 – Plano de Remodelação e Extensão (1947) de autoria de Sabóia Ribeiro. 1 – Estação Central; 2 - Estação Otávio Bonfim; 3 Estação de Triagem; 4 – Centro; 5 -Jacarecanga; 6 – Porto do Mucuripe. Tracejado vermelho: ferrovia.

Fonte: Farias Filho (2008) modificada pelo autor.



Figura 3.17 – Plano Diretor (1963) de autoria de Hélio Modesto. 1 – Centro; 2 – Jacarecanga; 3 – Parangaba; 4 – Porto do Mucuripe; tracejado azul: trechos ferroviários a serem suprimidos (EFB e EFS); tracejado vermelho: ramal Parangaba-Mucuripe; linha vermelha: avenida Francisco Sá.

Fonte: Farias Filho (2008) modificada pelo autor.

Já baseado em uma série de estudos mais aprofundados, Modesto (1964) pode propor algumas ações de forma mais segura. Sugeriu, por exemplo, a criação de via paralela e de avenida no lugar dos trilhos. Descreveu a situação precária do abastecimento de água da cidade, inclusive das indústrias. Destacou, sobre as áreas industriais - zona oeste e Parangaba - o fato de serem bem relacionadas com as residências proletárias que são próximas das fábricas.

Modesto observou, a partir de estudo do Serviço Social da Indústria do Ceará (SESI-CE) do início dos anos 1960, que 35.000 operários trabalhavam na indústria, que suas residências eram próximas, a uma “caminhada aceitável” do trabalho, e que estes trabalhadores estavam concentrados a oeste, em bairros como Jacarecanga, Pirambu, Floresta dentre outros, reforçando a tendência de consolidação dessa área no século XX. Aquele percentual de trabalhadores representava aproximadamente 9% da população da cidade na década de 1960, pouco mais de 400.000 habitantes.

O Plano Diretor de 1963 também trouxe informações importantes sobre o perfil das favelas. Afirmava que os habitantes desses espaços precários eram pessoas ocupadas no setor terciário, muitas ocupadas em casa ou em estado de mendicância e/ou delinquência. Esse quadro é agravado pela frágil economia do município, principalmente, o setor industrial, incapaz de aumentar a geração de emprego.

Esse setor era muito prejudicado pela inexistente ou precária infraestrutura de água, luz, esgoto, telecomunicações e pela ausência de incentivos e programas estatais quadro que apenas se modificou com a atuação da SUDENE a partir de 1959, em nível federal, e a partir da gestão do Governador Virgílio Távora (1962-66), em nível estadual. O plano de Modesto propunha, ainda, zoneamento industrial, principalmente a partir da classificação da atividade (mais pesada e poluidora ou mais leve menos poluidora), no sentido de organizar a relação das indústrias com as áreas residenciais e de lazer, não as misturando, reforçando uma preocupação já apontada pelo plano anterior.

Da leitura da cidade feita por esses planos e a partir de suas propostas pudemos observar que, claramente, a atividade industrial enfrentou dificuldades infraestruturais e de financiamento. Além disso, a ferrovia estava sendo preterida, cada vez mais, pela opção rodoviária, o que acarretaria na gradativa diminuição de seu papel no transporte de cargas e passageiros. As indústrias, por sua vez, pressionadas por outros usos, como o residencial, dada a intensa urbanização da cidade, já enfrentavam questionamentos

quanto à sua localização nas proximidades do centro da cidade, renunciando sua realocação em áreas da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) e do interior do Estado.

Essas dificuldades, já vinculadas à segunda metade do século XX, continham alguns fatos/fenômenos que contribuiriam para o esvaziamento da atividade industrial e para a futura transformação das periferias industriais de Fortaleza o que foi fundamental para a ocorrência progressiva do fenômeno dos vazios urbanos. Dessa forma, somamos ainda às constatações acima outros dois fatores que consideramos fundamentais para o progressivo esvaziamento dos setores produtivos das periferias industriais mais importantes da cidade, a oeste e a sul, que são a transferência do Porto da Prainha (porto antigo) para o Porto do Mucuripe e a abertura da Av. Castelo Branco, mais conhecida como avenida Leste-Oeste.

O Porto da Prainha, antigo porto de Fortaleza, enfrentou, historicamente, uma série de dificuldades técnicas: desde problemas para o ancoradouro dos navios, à carga e descarga das mercadorias, ao embarque-desembarque de passageiros dentre outros. Mesmo no tempo de maior prosperidade do comércio internacional de exportação-importação e da industrialização emergente, em fins do século XIX, as dificuldades estavam sempre presentes.

Houve, entretanto, diversas tentativas de melhoramentos do porto, das quais destacamos as que melhor foram aproveitadas, tendo ocorrido construções para melhoria do local em fins do século XIX e início do XX. Assim, temos a construção de quebra-mar e o melhoramento do prédio da Alfândega a partir dos planos e recomendações do engenheiro John Hawkshaw de 1875 (Figura 3.18).

Já no início do século XX, dois píeres (Figura 3.19) foram construídos: um no local exato do embarque-desembarque tradicional – o viaduto Moreira da Rocha conhecido como Ponte Metálica – e outro mais à leste, a Ponte dos Ingleses, também conhecida, embora erradamente, como Ponte Metálica. O primeiro, chegou a funcionar por um período, logo apresentando inviabilidade de uso por conta de defeitos de construção; o segundo, nunca foi utilizado (JUCÁ, 2003).

Desde ainda as solicitações de melhoramentos do porto do século XIX, diversas recomendações de técnicos sinalizavam para a transferência da área portuária para a ponta do Mucuripe, inclusive o projeto de Hawkshaw (JUCÁ, 2003). A transferência,

entretanto, só começou a se efetuar a partir dos anos 1940, fazendo com que o porto antigo nunca tenha sido melhorado de modo a desenvolver com eficiência suas funções.

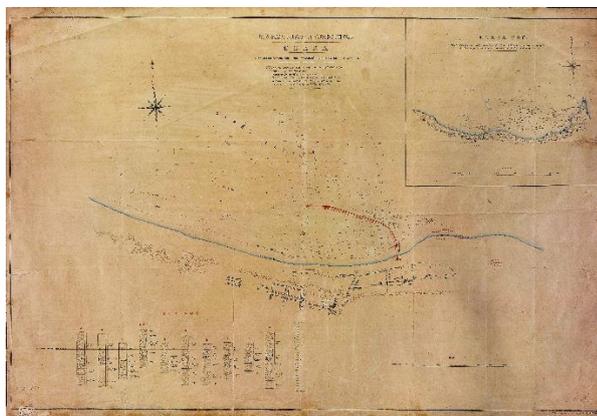


Figura 3.18 – Proposta de John Hawkshaw para os melhoramentos do antigo porto de Fortaleza, 1875.

Fonte: Biblioteca Nacional Digital Brasil.

Disponível em:

<http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart517195/cart517195.jpg>.

Acesso em: jan. 2018.

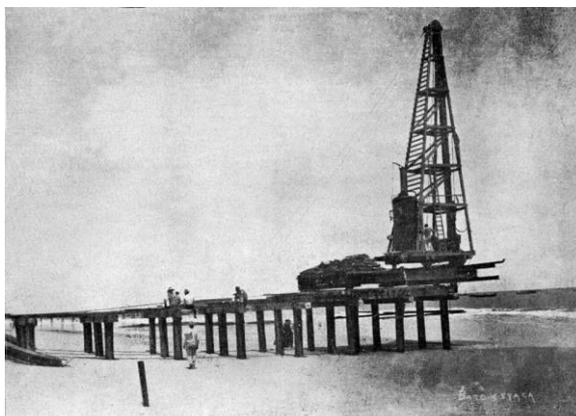


Figura 3.19 – Ponte dos Ingleses em construção no início do século XX. Substituiu a Ponte Metálica.

Fonte: Fortaleza em Fotos. Disponível em:

<http://3.bp.blogspot.com/-eFRs2_4WL7o/TynwbvJyngI/AAAAAAAAAF9A/md8B3sBHwMA/s1600/ponte+dos+ingleses.jpg>.

Acesso em: jan. 2018.

A transferência aconteceu de modo gradativo já que as construções do novo porto se realizaram de fato a partir de 1939, sendo necessárias as décadas seguintes para a construção de armazéns, cais e outras instalações. Ao mesmo tempo, o antigo porto teve suas funções sucessivamente diminuídas, legando um ambiente construído de armazéns, sedes de casas comerciais, prédios públicos administrativos e infraestruturas portuárias e ferroviárias à obsolescência e/ou ao esvaziamento, subutilização ou finalização completa das atividades.

Essas estruturas se tornaram, gradativamente, vazios urbanos ou tiveram seus usos originais transformados em novos, como depósitos para as empresas de atacado ainda presentes no Centro, ou totalmente diferentes, como restaurantes, bares, boates, espaços culturais alternativos, ou ainda edifícios residenciais e *flats*. Somem-se ainda a estes novos usos as permanências da centenária favela do Poço da Draga e das atividades da Indústria Naval do Ceará (INACE). Foi incorporado a esse contexto, que durante boa parte da segunda metade do século XX foi associado a uma cena cultural *underground*, noturna, o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (CDMAC), inaugurado em 1998 (Figura 3.20).

O CDMAC, pertencente ao Governo do Estado, é uma estrutura cultural de médio-grande porte, compondo uma série de espaços, como museus, anfiteatros, cinemas,

escolas de arte etc. Destaca-se na área pela implantação ousada que rompe com o traçado ortogonal histórico, posicionando-se em diagonal, com dois setores que se articulam por uma passagem elevada por sobre uma das ruas do complexo (Figura 3.21).



Figura 3.20 – Entorno do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (CDMAC)/antiga área portuária da Prainha. 1 – CDMAC; 2 – Antigos galpões suprimidos com a verticalização; 3 – Antigos galpões transformados para comércio, serviços e instituições; 4 – Antigos galpões ainda como depósitos; antigo porto e os dois viadutos; 6 – Poço da Draga; 7 – INACE; 8 – Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção. Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

As atividades existentes anteriores ao CDMAC foram impactadas de maneiras diferentes, algumas desaparecendo, como pequenos espaços artísticos independentes, outras permanecendo, especialmente, os bares, restaurantes e casas de show, alguns destes recuperados no contexto da construção do complexo a partir, por exemplo, do projeto *Cores da Cidade*¹⁰. A área do antigo porto, esvaziada e degradada até fins dos anos 1990, associada à criminalidade e à prostituição, “abriu-se” reinventada para a cidade, incorporada em especial, em seus circuitos turísticos. Entretanto, a área nas últimas décadas tem enfrentado problemas com relação à gestão e manutenção da agenda do CDMAC, além dos problemas com relação a insegurança em seus arredores¹¹.

¹⁰ O projeto não só recuperou antigos armazéns, galpões ou sedes comerciais na área imediata do CDMAC, como em seu entorno, em um raio de, aproximadamente, 200m. O *Cores da Cidade* foi promovido nos anos 1990 e 2000 pela Fundação Roberto Marinho com patrocínio da marca de tintas Suvnil.

¹¹ Não foi objeto da reflexão aqui detalhamento aprofundado dos processos que envolveram a construção do CDMAC, relativos à sua arquitetura e inserção urbana e às transformações que gerou (ou não) no local, se atendeu ou não os preceitos originais do projeto. Um entendimento mais detalhado pode ser conseguido, porém, em Gondim (2007) e em Bezerra; Fontenele; Gondim (2006).



Figura 3.21 – Vista aérea das edificações do CDMAC ao tempo de sua inauguração. Ao centro, armazéns antigos reconvertidos para usos comerciais (bares e restaurantes); ao fundo, o porto antigo.

Fonte: Revista Viagem e Turismo. Disponível em:

<<https://abrilviagemeturismo.files.wordpress.com/2016/10/dragao1.jpeg?quality=70&strip=info&w=925>>. Acesso em: jan. 2018.

Apesar da transferência do porto antigo para o Porto do Mucuripe, a periferia industrial consolidada na porção oeste de Fortaleza continuou a desenvolver importante papel na atividade produtiva do Estado pelo menos até a intensificação da interiorização dessa atividade a partir dos anos 1990. A área primeiramente a entrar em obsolescência e a esvaziar-se, acima mencionada – os armazéns mais próximos ao antigo porto e outras edificações relacionadas a atividade portuária, como escritórios, a Alfândega e a Fazenda – está em um raio de 400 a 600 metros da antiga área de embarque-desembarque. Entretanto, a mancha industrial se estendeu a oeste durante todo o século XX, ao longo da linha férrea e da Av. Francisco Sá, chegando até a Barra do Ceará, limite extremo oeste da capital.

Com a priorização do transporte rodoviário, principalmente a partir da segunda metade do século XX, o Governo do Estado idealizou a construção de uma ligação entre a zona oeste da cidade e o porto do Mucuripe. Essa ligação se materializou com a construção da avenida Presidente Castelo Branco, inaugurada em 1973 (Figura 3.22). A avenida Leste Oeste, como é conhecida popularmente, complementar à avenida Francisco Sá, transformou-se, assim, em importante corredor viário de ligação entre

bairros, da indústria com o novo porto e alternativa de deslocamento para a RMF (saída oeste de Fortaleza), percorrendo paralelamente boa parte da frente marítima da cidade.

Embora tenha propiciado essas ligações e dado fluidez ao tráfego de pessoas e mercadorias, a avenida Leste Oeste, em especial seu trecho oeste e central, atuou como imensa barreira física ao deslocamento viário e pedonal no sentido norte-sul, implicando a separação e o confinamento da frente marítima com relação ao Centro. Além disso, para sua construção, vários assentamentos precários foram impactados com as demolições, como é o caso do Arraial Moura Brasil (Figura 3.23) e do Pirambu que, entretanto, ainda hoje persistem.

Entre estas duas lógicas de ocupação [disputa das faixas litorâneas entre pobres e ricos] interpõe-se a política pública de organização do território, que intervém nos espaços ocupados pelos pobres a oeste da praia de Iracema: a construção da avenida Leste-Oeste, nos anos 1970, que resulta da adoção de política de controle social [visando erradicar a zona de prostituição próxima do Centro] e de política de ampliação das vias de circulação e de integração leste-oeste [com construção de via permitindo geração de fluxos entre o porto do Mucuripe e a zona industrial da Francisco Sá]. Tal política redundou na quase destruição do Arraial Moura Brasil e na divisão do Pirambu em duas partes, fato cujos impactos explicitam a política de erradicação de favelas [com a construção de conjuntos habitacionais nas franjas da cidade]. (DANTAS, 2011, p. 57).

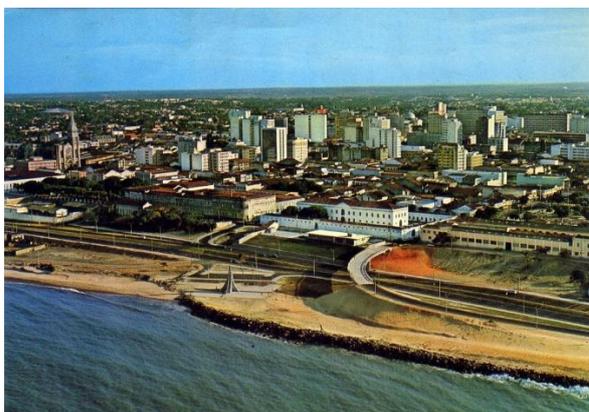


Figura 3.22 – Avenida Leste Oeste após inauguração (área central ao fundo): zona de praia liberada das ocupações irregulares.

Fonte: Fortaleza Antiga. Disponível em: <https://3.bp.blogspot.com/-wyq4AaJ_834/WQ5EQDLI0KI/AAAAAAAAZX8/pewqtb7vQOwCLNTV4BoK1E18RiMKaz4BwCLcB/s1600/Fortaleza%2B-%2BAv.%2BLeste-Oeste%2B-%2Bd%25C3%25A9c.%2Bde%2B60.jpg>. Acesso em: jan. 2018.



Figura 3.23 – Aspecto do Arraial Moura Brasil, parcialmente demolido para a abertura da avenida Leste Oeste.

Fonte: Fortaleza Nobre. Disponível em: <https://4.bp.blogspot.com/-A-B_FfFiPM8/VMbROz-IvyI/AAAAAAAAfk8/BLbt5rqCcPo/s1600/001.jpg>. Acesso em: jan. 2018.

Os fatos descritos acima foram fundamentais para a conformação das periferias industriais de Fortaleza (Figura 3.24). A partir dos anos 1970, porém, a exceção da área mais recente do Porto do Mucuripe, a periferia industrial a oeste, principalmente, mas também a sul (Parangaba e entorno) e a área do antigo porto (Porto da Prainha) começaram a se esvaziar da atividade industrial, ferroviária e portuária, fundamentos históricos para o ambiente construído desses espaços. No subcapítulo a seguir, algumas razões foram apontadas, estruturais especialmente, para a formação desses vazios urbanos.



Figura 3.24 – Periferias industriais e áreas portuárias em Fortaleza. 1 – Centro; 2 – Periferia industrial oeste; 3 – Periferia industrial sul; 4 – antigo Porto da Prainha; 5 – Porto do Mucuripe; divisão atual dos bairros (amarelo); Limite municipal (ciano); Ferrovias (vermelho).

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

3.2 ALGUMAS RAZÕES PARA A FORMAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX

3.2.1 A desconcentração industrial e a metropolização de Fortaleza: políticas de interiorização e o Distrito Industrial de Maracanaú

Ao longo da segunda metade do século XX, a política estadual de planejamento e de incentivo à atividade industrial assumiu, gradativamente, características distintas do período anterior. Essa mudança foi representada, especialmente, pelo início de uma política de interiorização da atividade que teve como marco a criação de um Distrito Industrial em 1964 na RMF, ensejando, como consequência, um processo de desconcentração industrial.

Entretanto, esse quadro apenas se concretizou a partir dos anos 1990. Até lá, os esforços foram concentrados ainda nas áreas industriais existentes e mais dinâmicas, como é o caso das periferias industriais de Fortaleza. Desses esforços, podemos destacar a atuação da SUDENE, no período 1960s-1980s, no incentivo e financiamento de novas e modernas plantas industriais (AMORA, 1994) e as ações modernizadoras do período militar que tem início com a gestão estadual do Governador Virgílio Távora (1962-66). Dentre outras realizações, esse governo estendeu a energia elétrica da Usina de Paulo Afonso ao Ceará, beneficiando, por exemplo, o fornecimento para as indústrias. Outro destaque do período foi a atuação do BNB, outro agente financeiro protagonista da industrialização do período, criado em 1952.

A desconcentração industrial no sentido da instalação de novas atividades na RMF e em áreas mais distantes do interior do Estado se realizou a longo prazo, sendo um dos fatores decisivos para o processo de metropolização de Fortaleza¹². De fato, foi a partir dos anos 1990, já no âmbito dos “Governos das Mudanças”¹³, que a interiorização da industrialização se intensificou, no contexto nacional da guerra fiscal dos Estados e

¹² A Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) foi criada em 1973 pela Lei Complementar nº 14/73. Além do município sede compunham a Região: Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz. Hoje, somados a estes quatro municípios e à sede, estão mais 14: Maracanaú, Horizonte, Pacajus, Itaitinga, Chorozinho, Guaiúba, Pindoretama, Cascavel, Eusébio, São Gonçalo do Amarante, São Luís do Curu, Paracuru, Paraipaba e Trairi.

¹³ O termo é usado para referir-se aos governos estaduais de 1987 a 2002 que tiveram como figura de maior destaque Tasso Jereissati (hoje senador pelo Partido da Social Democracia Brasileira - PSDB). Jereissati foi governador por três vezes neste período.

de reestruturação produtiva atrelado à globalização de fim de século XX (CAVALCANTI, 2008; BERNAL, 2004).

A dinâmica de expansão da atividade industrial segue uma trajetória de afastamento do seu principal núcleo urbano, que foi Fortaleza. Esta expansão foi, e continua sendo, o fator mais forte e responsável pelo processo de ocupação do espaço territorial urbano da Região Metropolitana, sendo responsável, inclusive, pela maior abrangência institucional ao incorporar recentemente [fins dos anos 1990] os municípios de Horizonte, Pacajus e São Gonçalo do Amarante [este último, sede do Porto do Pecém]. (BERNAL, 2004, p.118).

Ao mesmo tempo dos processos de desconcentração industrial, no cenário da metropolização de Fortaleza, cresceu o setor terciário da capital nas décadas finais do século XX. Se a ocupação da força de trabalho se intensificou no setor secundário, na RMF e no interior do Estado, Fortaleza começou a se configurar como uma cidade pós-industrial (BERNAL, 2004). Em particular, essas transformações impactaram no ambiente construído das antigas periferias industriais da cidade, no sentido do esvaziamento da atividade industrial que, por sua vez, prenunciou a ruína de fábricas e infraestruturas, como o porto antigo e a ferrovia, como também a futura transformação desses mesmos espaços.

Antes mesmo dos processos de desconcentração industrial e metropolização, uma transformação interna à geografia industrial de Fortaleza estava em curso desde os anos 1940: a construção do novo porto, o Porto do Mucuripe. Como visto, o antigo porto da Prainha, próximo à área central, foi gradativamente esvaziado, com suas funções administrativas e logísticas paulatinamente transferidas para o novo porto. O transporte da produção, que ainda tinha a zona oeste como principal área e secundariamente a área da Parangaba, a sul, passou a acontecer, preferencialmente, através do sistema viário, pela avenida Monsenhor Tabosa e seu prolongamento, a avenidas da Abolição/Vicente de Castro, eixo posteriormente estendido com a abertura da avenida Leste Oeste, em 1973. Além do transporte rodoviário, a produção também escoava pelo ramal ferroviário Parangaba-Mucuripe, ligando diretamente o novo porto à zona industrial a sul (Parangaba), mas também à zona oeste (Figura 3.25).

A área do Porto do Mucuripe (Figura 3.26), distante cerca de 5km a leste da área do antigo porto, também se conformou como uma periferia industrial, embora de forma tardia, se compararmos com o período que definimos como usual para a formação dessas áreas: fins do século XIX. A partir dos anos 1940, essa área vai desenvolver

características típicas de uma periferia industrial: posicionamento nos limites da cidade de então, marcado fisicamente pela presença do ramal ferroviário Parangaba-Mucuri; presença de atividades indesejáveis nas áreas residenciais mais centrais, como o armazenamento e transporte de insumos químicos e petrolíferos; investimento em capital fixo, na forma de tanques de combustível, silos de grãos, galpões e algumas indústrias alimentícias; o afluxo populacional intenso, na busca dos empregos gerados, modificando a cultura local, associada às atividades pesqueiras; favelização e prostituição, dentre outros.



Figura 3.25 – Ligações viárias e ferroviárias entre as periferias industriais e o Porto do Mucuri. Em amarelo: Avenida Presidente Castelo Branco (Leste Oeste); em vermelho: Avenida Monsenhor Tabosa; em azul: Avenidas Abolição/Vicente de Castro; tracejado verde: Ramal Parangaba-Mucuri; 1 - Porto do Mucuri; 2 - Antigo Porto da Prainha; 3 - Arraial Moura Brasil; 4 - Centro.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Essa periferia industrial a leste, entretanto, não rivalizava com a zona a oeste, pois suas atividades consistiam, essencialmente, naquelas de embarque-desembarque de bens e passageiros na plataforma portuária, de armazenagem de grãos e de combustíveis, possuindo ainda a usina de asfalto da cidade, sendo mais raras as plantas industriais. Outro ponto importante a destacar é que essa área, apesar da construção mais recente de um novo porto, o Porto do Pecém (1998), abordado mais à frente neste capítulo, ainda possui movimentação considerável, principalmente ligada ao armazenamento e distribuição de combustíveis, como, por exemplo, o Gás Natural Liquefeito (GNL) de responsabilidade da Petróleo Brasileiro S.A. (PETROBRAS). Outra

empresa importante, a M. Dias Branco¹⁴, ainda permanece no local com escritório e silos ativos e produção de gêneros alimentícios como farinha de trigo e margarina.



Figura 3.26 – Área do Porto do Mucuripe. 1 – Praia Mansa; 2 – Terminal Marítimo de Passageiros; 3 – Cais do porto; 4 – Moinho Dias Branco; 5 – Tancagem de combustíveis; 6 – Favelas; em azul: Avenidas Abolição/Vicente de Castro; tracejado verde: Ramal Parangaba-Mucuripe.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Por essas razões, a área do Porto do Mucuripe não se encaixa no contexto do objeto da tese que são os processos de transformação dos vazios urbanos. Estes espaços, embora existentes no local, são representados, via de regra, por terrenos não edificados, abandonados ou não, e áreas de domínio da União. Não há processos em curso de transformação destes vazios urbanos. Semelhante situação pode ser estendida aos espaços construídos no contexto das atividades portuárias que ainda estão em uso não conformando processos de esvaziamento/degradação, por exemplo.

Entretanto, algumas propostas, gerais e pontuais - para a Praia Mansa¹⁵ que fica nos domínios do porto (Figura 3.26) ou para o Titanzinho/Serviluz¹⁶ -, representam os

¹⁴ Esta empresa, fundada em 1936 pelo imigrante português Manuel Dias Branco, tem conquistado o monopólio no mercado nacional de massas e biscoitos com frequente aquisição de empresas do ramo. Embora sua sede seja hoje no município do Eusébio, na RMF, possui moinho e fábrica de margarina na área do Porto do Mucuripe (<http://mdiasbranco.com.br>).

¹⁵ O lugar que ficou conhecido como Praia Mansa foi produto das alterações físicas na Ponta do Mucuripe para a construção do porto. Isso aconteceu, dentre outros fatores, com a construção de molhe de pedra que propiciou, gradativamente, a formação da praia pelo assoreamento da parte interna da área do porto (Figura 3.26).

primeiros ensaios dos poderes públicos, Prefeitura e Governo do Estado, no sentido de uma transformação mais radical da área. Esta perspectiva, porém, ainda esbarra no fato do porto ainda em uso, necessitando da desativação, no mínimo parcial, das atividades portuárias e industriais do local ou a compatibilização destas atividades remanescentes com as novas propostas, como no caso de Lisboa.

Para a área da Praia Mansa, existiram duas propostas. A primeira foi um concurso público realizado, em fins dos anos 1990, para a construção de um ícone para Fortaleza¹⁷. Além do apelo formal, representado pela construção de estrutura que se destacaria volumetricamente na ponta do litoral fortalezense, outros usos, como os de hotelaria e de lazer/serviços foram idealizados, mas o projeto não se realizou (Figura 3.27).



Figura 3.27 – Maquete do projeto vencedor do concurso do Ícone de Fortaleza.
Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados.
Disponível em:
<http://www.nasserhissa.com.br/1999_icone-760x457.png>. Acesso em: jan. 2018.



Figura 3.28 – Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza (primeiro plano, à direita). Em segundo plano, à esquerda, navio atracado no cais do porto.
Fonte: Jornal Diário do Nordeste. Disponível em:
<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/polopoly_fs/1.1581435!/image/image.jpg>. Acesso em: jan. 2018.

O outro projeto, concluído recentemente (2015), o Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza (Figura 3.28 acima), foi idealizado no contexto da Copa Fifa 2014 e associado à incorporação ao Ramal Parangaba-Mucuripe de linha de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ainda em construção. Próximo ao Terminal está prevista a Estação

¹⁶ Favelas que ocupam historicamente parte da orla marítima do local, formadas originalmente por comunidades de pescadores e, posteriormente, por população migrante atraída pela atividade portuária/industrial.

¹⁷ Durante os anos 1990, aconteceu forte promoção turística pelo Governo do Estado, ainda centradas em Fortaleza e nos projetos para a capital, porém acrescentando e dotando de infraestrutura destinos turísticos pelo interior do Estado. Em nível municipal e em sintonia com o planejamento estadual, no rastro do “sucesso” barceloneta, as administrações do período vão incorporar em seu discurso os conceitos do Planejamento Estratégico e do *Marketing Urbano*, na tentativa de fortalecer a imagem da cidade, em especial, com projetos urbanos em seu *waterfront*, como o do Ícone de Fortaleza (BRASIL, 2009).

Mucuripe desta linha de VLT. Embora finalizada, a estação de passageiros tem enfrentado dificuldades para o atracamento, em seu cais (os navios atracam no cais do porto), de grandes embarcações como transatlânticos e do próprio deslocamento dos passageiros a partir da estação pela cidade, dado o isolamento deste equipamento ainda posicionado em área com restrições de acesso devido ao uso portuário.

Para a área do Titanzinho/Serviluz há o Projeto Aldeia da Praia (Figura 3.29) da Prefeitura de Fortaleza, ainda não iniciado. Consiste, resumidamente, na liberação da faixa de praia (Titanzinho) das habitações irregulares, com relocação das famílias para áreas próximas. Também da Prefeitura, no contexto do Plano Fortaleza 2040, há definição de dois planos específicos para a área: o Parque do Farol Velho e o Praia do Futuro. Especialmente o primeiro, a partir de seu *masterplan*, prevê a modificação radical de usos e o redesenho completo da área portuária a partir de novo loteamento (Figura 3.30).



Figura 3.29 – Projeto Aldeia da Praia. Urbanização costeira no lugar do Titanzinho, permanência do Serviluz (à direita). Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=T2shZA65ulE>>. Acesso em: abr. 2018.



Figura 3.30 – *Masterplan* do Plano Específico Parque do Farol Velho. Fonte: Plano Fortaleza 2040.

A implementação do Porto do Mucuripe, demorada em algumas décadas, esteve inserida no contexto de uma nova fase da industrialização local, em vias de metropolização/interiorização, que foi amparada, progressivamente, por infraestruturas mais modernas. Especialmente os incentivos da SUDENE, dos anos 1960 aos anos 1980, propiciaram o aparecimento de plantas industriais maiores, mais complexas e com maior capacidade tecnológica.

As indústrias têxtil e calçadista continuaram a ser os setores hegemônicos, apesar do surgimento de novos ramos como beneficiamento da castanha-de-caju

(anteriormente predominavam os óleos vegetais) e da metalurgia (AMORA, 1994). Assim, por exemplo, na periferia industrial oeste, à sua área de conformação mais antiga (Figura 3.14 na página 197) – fins do século XIX até os anos 1950 – foi acrescentada, progressivamente, uma nova, incluindo bairros como a Barra do Ceará e o Presidente Kennedy, ao longo dos mesmos eixos estruturantes históricos: avenida Francisco Sá e via férrea (Figura 3.31). Entretanto, dada a presença da avenida Pres. Castelo Branco (Leste Oeste) junto com a própria avenida Francisco Sá, a ligação viária da zona oeste ao Porto do Mucuripe reforçou a concorrência com a ferrovia pelo transporte de cargas.

Entretanto, foi apenas em um momento posterior a iniciar-se em fins dos anos 1980 e já no contexto dos Governos das Mudanças – primeira gestão de Tasso Jereissati, 1987-1990 – que os processos de metropolização e de desconcentração industrial, envolvendo Fortaleza, se consolidaram (AMORA, 2005). Neste período, equivalente às 3 últimas décadas do século XX, tanto as periferias industriais como o Porto do Mucuripe, mesmo com as atividades industriais e portuárias ainda existentes, já não serão mais o motor econômico do estado.



Figura 3.31 – Abrangência da periferia industrial oeste na segunda metade do século XX (divisão atual dos bairros em amarelo) e eixos de estruturação. 1 – Jacarecanga; 2 – Farias Brito; 3 – Estação Central; 4 - Centro; 5 – Carlito Pamplona; 6 – Álvaro Weyne; 7 – Cristo Redentor; 8 – Barra do Ceará; 9 – Floresta; 10 – Pres. Kennedy; 11 – Padre Andrade; 12 – Antônio Bezerra; EFB – sul (ciano); EFS – norte (vermelho); antiga ligação ferroviária ao porto de hidroaviões (azul); Avenida Francisco Sá (verde); Avenida Presidente Castelo Branco-Leste Oeste (laranja).

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

3.2.2 A obsolescência das infraestruturas ferroviárias e portuárias e o fechamento das indústrias

A transferência do porto da área central para o Mucuripe, a predominância do transporte de cargas gradativamente migrando para o rodoviário, a obsolescência das primeiras infraestruturas – ferrovia e porto - e o fechamento das plantas industriais mais antigas, em especial, têxteis, acompanharam o novo surto industrial de fins do século XX.

Com a construção do novo porto, o antigo Porto da Prainha e área de entorno entraram em processo de esvaziamento e degradação, ainda hoje notados em alguns pontos, porém com sua dinâmica alterada como o projeto do CDMAC. Suas infraestruturas portuárias (como as duas pontes de embarque/desembarque) e ferroviárias, armazéns, gasômetros, usina de energia e prédios administrativos desapareceram ou ficaram arruinados ou, ainda, foram transformados para novos usos ao longo das últimas décadas.

Os eixos ferroviários a sul – antiga EFB - e principalmente a norte – Ramal de Itapipoca/EFS – foram sendo gradativamente desativados para o transporte de cargas e estão em vias de reconfiguração para o sistema metroviário¹⁸ da cidade, em elaboração/implantação desde o final dos anos 1980 (Figura 3.32). Em seu eixo sul, além do desaparecimento das indústrias, a ferrovia foi gradativamente desativada, fazendo desaparecer seu patrimônio edificado principal, como a Estação Otávio Bonfim, no bairro Farias Brito. Raramente houve preservação como no caso da Estação da Parangaba¹⁹ (Figura 3.33). No lugar da EFB e exatamente em seu eixo hoje está em operação a linha sul do metrô de Fortaleza que liga a antiga Estação Central (hoje Estação Chico da Silva) à Estação Vila das Flores em Pacatuba, município da RMF.

¹⁸ A responsabilidade do projeto é do Metrô de Fortaleza (METROFOR), empresa do Governo do Estado que incorporou os trechos urbanos e edificações associadas da antiga ferrovia.

¹⁹ Pelo projeto original para o metrô de Fortaleza, linha sul, a antiga estação da Parangaba seria demolida. Entretanto, após protestos e reivindicações da sociedade civil, o Governo do Estado e a Prefeitura, que tombou a estação em 2008, decidiram pela preservação que foi viabilizada com o rebaixamento da edificação a ponto de permitir a construção do viaduto do metrô no local.

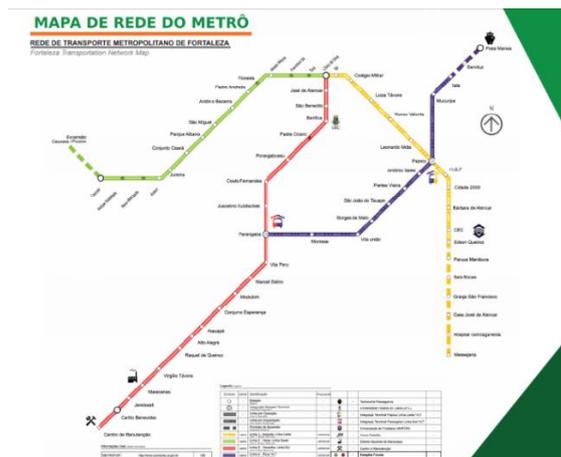


Figura 3.32 – Rede metroviária de Fortaleza. Em vermelho e verde, as linhas sul (antiga EFB) e oeste (antiga EFS), respectivamente. Fonte: *Wikimedia Commons*. Disponível em: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c7/Mapa_Metr%C3%B4_de_Fortaleza_2017.png>. Acesso em: jan. 2018.



Figura 3.33 – Antiga Estação da Parangaba reconvertida em seu uso. Fonte: *Jornal Diário do Nordeste*. Disponível em: <<http://blogs.diariodonordeste.com.br/cidade/wp-content/uploads/2013/10/estacao1.jpg>>. Acesso em: jan. 2018.

No eixo ferroviário norte, que atravessa a zona oeste, industrial, de Fortaleza, as transformações foram semelhantes. O fechamento de grande parte das fábricas, a reconversão da ferrovia para o transporte metroviário (linha oeste hoje operada por VLT), deixando também obsoletas/subutilizadas antigas estações e edificações importantes para o tráfego ferroviário, como a Oficina do Urubu, a maior estrutura edificada da ferrovia ainda hoje existente com edificações em bom estado de conservação.

Com relação ao processo de fechamento das plantas industriais, o novo momento na segunda metade do século XX, anunciou também o gradativo fechamento das indústrias mais importantes do período anterior. É o caso daquelas que se localizavam ao longo da EFB (sul) quando este eixo ferroviário ainda acontecia ao longo da avenida Tristão Gonçalves (antiga Rua do Trilho), depois transferido, mais a oeste, para o eixo da avenida José Bastos, na altura dos bairros Jacarecanga e Farias Brito.

A partir da segunda metade do século XX, no eixo ferroviário e Av. Francisco Sá, vão encerrar suas atividades, arruinar-se ou desaparecer as fábricas mais significativas (de fundação no início do século XX) da periferia industrial oeste como a Fábrica São José (Figura 3.34), têxtil, e a Brasil Oiticica (Figura 3.35), de beneficiamento de óleo vegetal. Ao mesmo tempo, essas diferenciadas formas de surgimento de vazios urbanos vão conviver com diferenciados processos de transformação desses espaços. Nesse

sentido, com relação a estas últimas fábricas, a São José deu lugar a um *shopping center* popular e a Brasil Oiticica está hoje subutilizada e parcialmente arruinada.

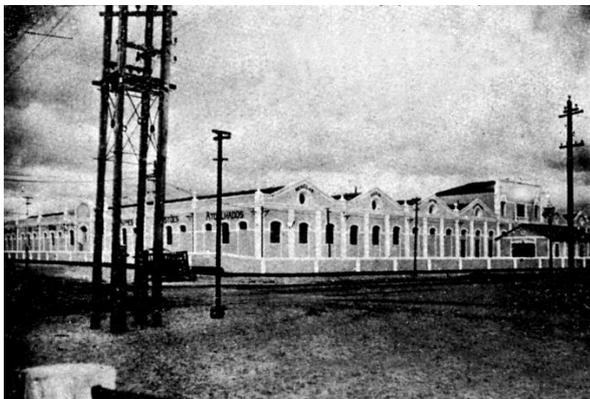


Figura 3.34 – Fábrica São José, bairro Jacarecanga, início do século XX.

Fonte: Fortaleza em Fotos. Disponível em:

<<http://4.bp.blogspot.com/-R0yQen9FlQA/UXncGXLDCMI/AAAAAAAAARjM/zNiVYoItBTs/s1600/F%25C3%25A1brica+de+Tecidos+S%25C3%25A3o+Jos%25C3%25A9%252C+no+Jacarecanga%252C+esquina+das+avenidas+Fiomeno+Gomes+com+Tenente+Lisboa%252C+atr%25C3%25A1s+do+Cemit%25C3%25A9rio+S%25C3%25A3o+Jo%25C3%25A3o+Batista+e+ao+la+do+da+Escolade+Aprendizes+Marinheiros.jpg>>
Acesso em: jan. 2018.

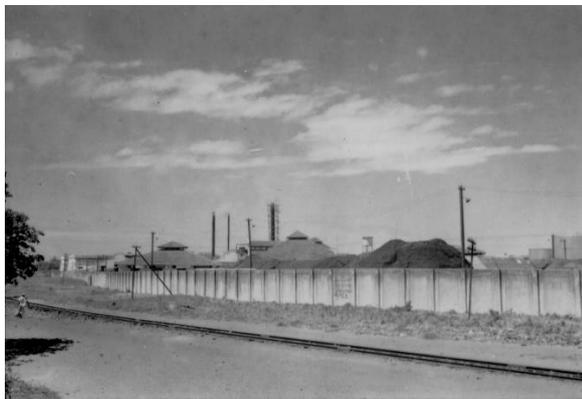


Figura 3.35 – Fábrica Brasil Oiticica, bairro Carlito Pamplona (antigo Brasil Oiticica), início século XX. Ferrovia em primeiro plano.

Fonte: Biblioteca IBGE. Disponível em:

<http://2.bp.blogspot.com/-QSvge-uZE2s/UiUJCVtz_TI/AAAAAAAAASoE/cdC006k0q7k/s1600/Instala%C3%A7%C3%B5es+de+Brasil+Oitica+S.A..jpg> Acesso em: jan. 2018.

3.2.3 O planejamento da cidade com a supressão do zoneamento industrial e a transferência do porto para a RMF

Ao longo do século XX, o planejamento da cidade foi, gradativamente, restringindo o zoneamento industrial da legislação municipal. A tendência foi motivada, principalmente, pela necessidade de considerar na lei as alterações na dinâmica urbana de fins do século XX. Nesse cenário, além dos processos gerais de metropolização e de desconcentração industrial já abordados, em particular, destaca-se a expansão da cidade no sentido da urbanização total de seus limites no século XXI.

Como consequência, na escala intraurbana, estes fenômenos promoveram uma gradativa transformação da estrutura e funções urbanas das antigas periferias industriais. Nesse sentido, estes espaços vão assumir características típicas de áreas centrais como a intensificação do setor terciário, o posicionamento privilegiado na malha rodoviária urbana e metropolitana, a valorização do solo etc.

Simultaneamente, em uma escala mais abrangente, o processo de metropolização da cidade, a partir da década de 1970, teve como consequência o surgimento de novos eixos de expansão das atividades econômicas ao longo das rodovias federais (BRs 116 e 222, por exemplo) e estaduais (CEs 040 e 060, por exemplo) que contribuíram com a destinação da atividade industrial para a RMF, precisamente para o Distrito Industrial de Maracanaú e, em menor nível, com o surgimento de plantas fabris no interior do estado, principalmente a partir dos anos 1990.

O plano de Hélio Modesto (1963) ainda concedia ênfase ao zoneamento industrial, pois sua elaboração é contemporânea do novo desenvolvimento industrial motivado pela SUDENE, sendo o processo de metropolização da cidade, à época, incipiente. A zona oeste ainda era a principal zona industrial da cidade, acompanhada do eixo ferroviário sul até a Parangaba e da área emergente do Porto do Mucuripe. Entretanto, como já sinalizava o plano anterior de Sabóia Ribeiro (1947), as intenções urbanísticas já eram de substituição da ferrovia pelo transporte rodoviário, além de deslocá-la das áreas mais centrais, em intenso processo de urbanização.

O PLANDIRF²⁰ (1971), que foi tributário do contexto do plano anterior, também previa áreas industriais na cidade, tanto no Porto do Mucuripe como na zona oeste. Neste último caso, a posição da atividade industrial foi prevista bem afastada do centro da cidade, em bairros como o Floresta, Álvaro Weyne e Barra do Ceará, mas ainda ao longo da avenida Francisco Sá e da via férrea. A sul, a área da Parangaba, periferia industrial, foi classificada como zona residencial. Mais a sul, no limite de Fortaleza com Maracanaú, outra zona industrial foi definida, no contexto de funcionamento do Distrito Industrial (Figura 3.36).

Portanto, e não sendo surpreendente, os planos dos anos 1960 e 1970, contemporâneos à atuação da SUDENE no Estado e RMF, não poderiam desconsiderar a importância do zoneamento industrial. Apesar disso, compreenderam e expressaram em suas diretrizes a progressiva transferência da atividade industrial para a RMF, direcionando cada vez mais a atividade industrial para os limites da cidade. De fato, a

²⁰ O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza (PLANDIRF) foi elaborado no contexto de criação da RMF, em 1973, atuando no processo inicial de sua implementação. Foi atualizado em 1975 por um novo plano diretor e em 1979, pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (MONTENEGRO, 2012).

mudança ocorreu a partir dos dois últimos planos para Fortaleza, quando os processos de metropolização e desconcentração industrial estavam se consolidando.

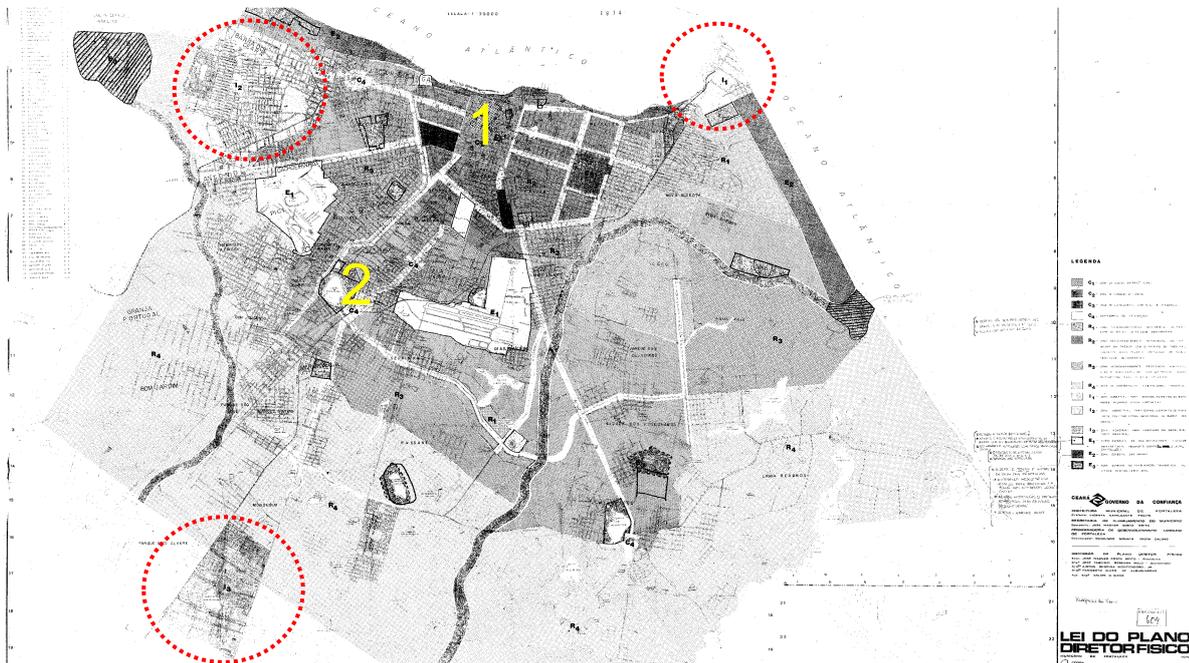


Figura 3.36 – Zonas Industriais (círculos vermelhos) no PLANDIRF, 1971. 1 – Centro; 2 – Parangaba.
Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza modificado pelo autor.

No Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PPDU-FOR) de 1992 o zoneamento industrial foi definido como “áreas especiais”²¹, não mais conformando uma categoria no mesmo nível hierárquico da “residencial” ou “institucional”, como em planos anteriores (Figura 3.37).

No macrozoneamento proposto foi definido em “zona de transição”, que “[...] é a área não adensada, sem infra-estrutura de água e esgoto, configurando-se área de reserva para expansão urbana, com características urbanas e agrárias”. (FORTALEZA, 1992, p.54). Este uso não era mais permitido nas zonas “urbanizada” ou “adensável”, definitivamente, posicionando-se no Porto do Mucuripe e nos limites da cidade, à fronteira com a região econômica mais dinâmica da RMF, no Distrito Industrial do município de Maracanaú. As periferias industriais a oeste e a sul foram definidas como “Macrozona Urbanizada”.

²¹ Como “área especial” em “zona de transição” o uso industrial estava previsto como “IX – Área Industrial – Área localizada na zona de transição, que, em razão da não-ocupação habitacional, expansão natural do distrito industrial implantado e condições satisfatórias de acesso, adequa-se ao uso predominantemente industrial”. (FORTALEZA, 1992, p.58).

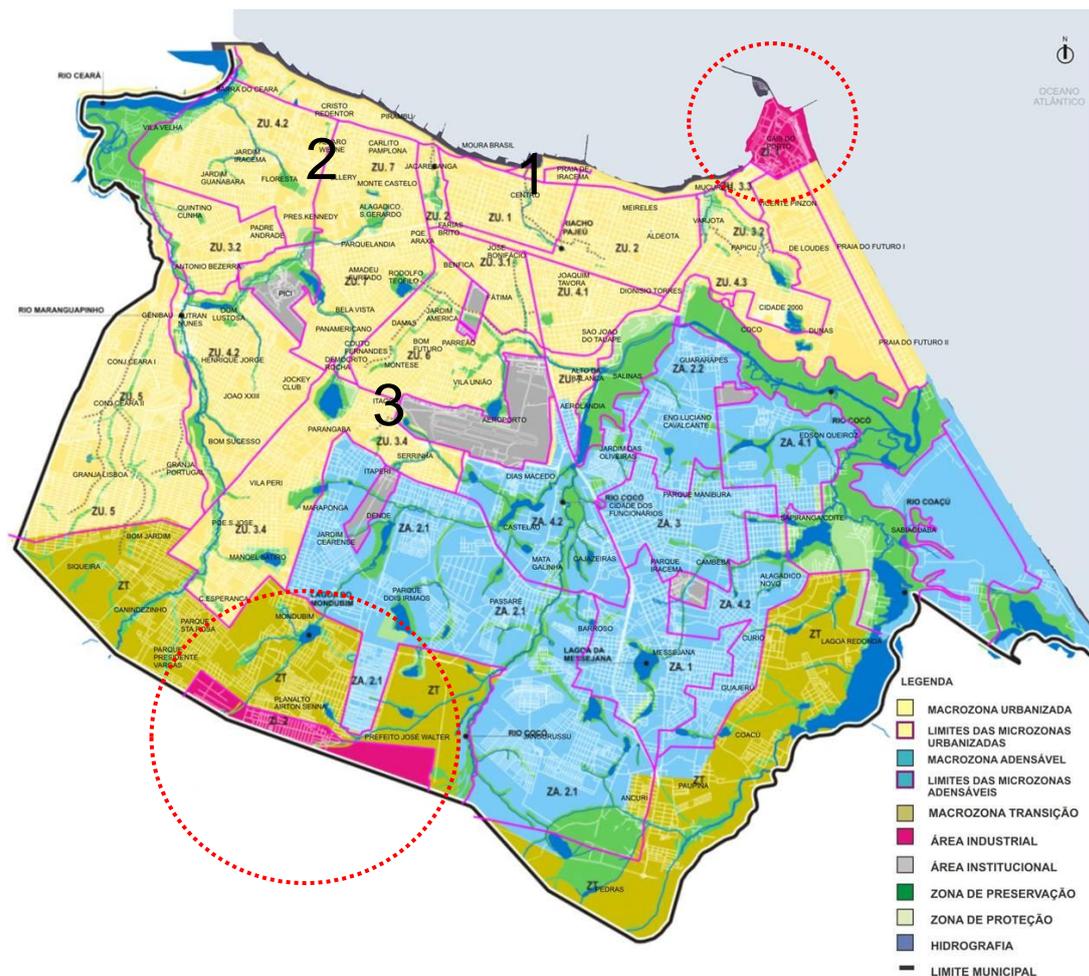


Figura 3.37 – Zonas Industriais (em lilás) no PDDU-For, 1992. 1 – Centro; 2 – Periferia industrial oeste; 3 – Periferia industrial sul.

Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza modificado pelo autor.

Por fim, no Plano Diretor Participativo (PDPFor), de 2009, o zoneamento industrial deixa de ser considerado pela legislação municipal (Figura 3.38). Entretanto, isso não significa que as atividades industriais não aconteçam na cidade, inclusive nas áreas históricas que viemos abordando. Como exemplo dessas permanências, temos na área do antigo Porto da Prainha, no Centro, uma indústria ativa, a INACE.

No eixo da avenida Francisco Sá temos indústrias de grande expressão nacional como a White Martins (químicos) e a Grendene (calçadista), indústrias na lagoa do Urubu, bairro Floresta, além das atividades industriais no Porto do Mucuripe, mesmo depois da diminuição das atividades do Ramal Parangaba-Mucuripe, hoje em adaptação para uso conjunto de carga e como VLT. Entendemos, por último, que outros usos industriais devam existir pela cidade.

No contexto desse último plano, ainda vigente, começou a operar em fins de 2001, o novo porto da RMF, o Terminal Portuário do Pecém, localizado no município de

São Gonçalo do Amarante, distante aproximadamente 60km da capital. O fato provocou a incorporação deste município a RMF.

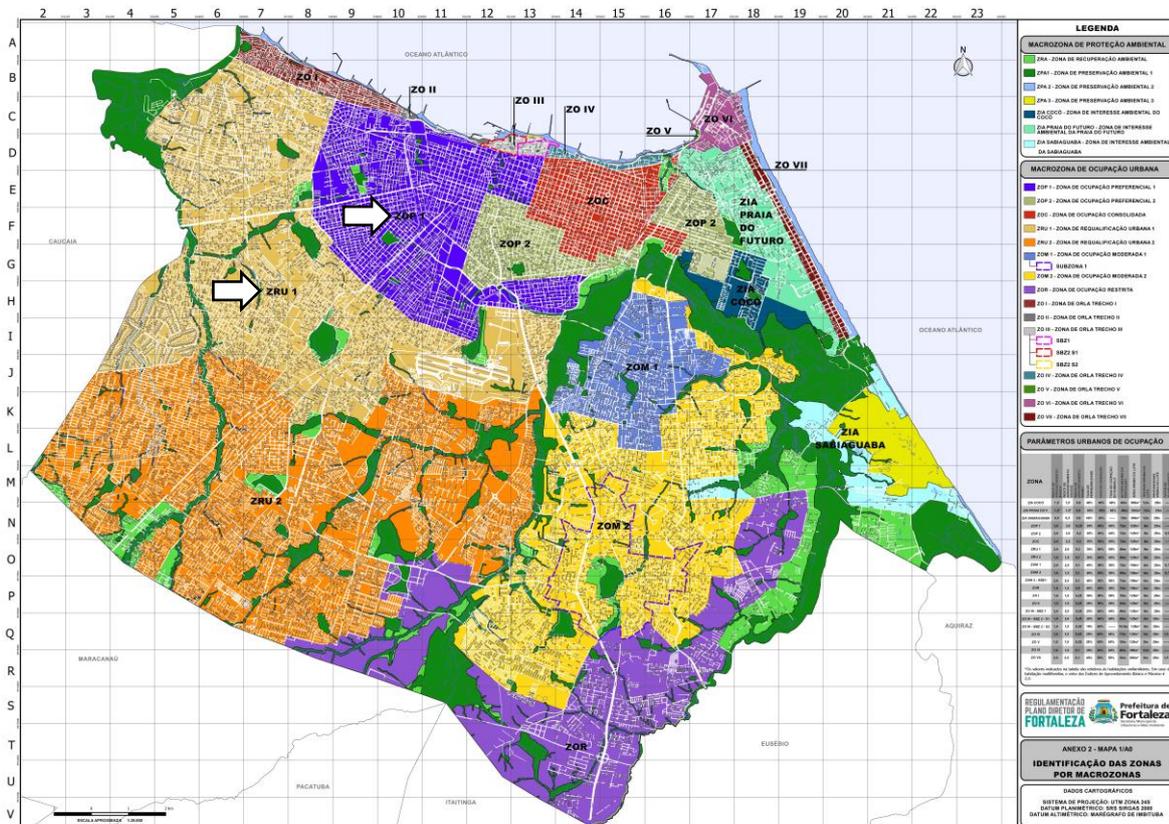


Figura 3.38 – Zoneamento do PDPFor, 2009. Em destaque, as zonas (ZOP1 e ZRU1) onde se situa a área objeto da pesquisa, detalhadas no quarto capítulo.

Fonte: mapa da Prefeitura Municipal de Fortaleza modificado pelo autor.

Recentemente, a antiga Lei Nº 7.987 de 1996 de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) foi revisada gerando a Lei Complementar Nº 236 de 2017 de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS). Em seu Art. 60, item V, consta o uso industrial que, por sua vez, subdivide-se em: a) indústria adequada ao meio urbano; b) indústria incômoda ao meio urbano – projeto especial; c) indústria nociva e perigosa ao meio urbano (FORTALEZA, 2017). Além da nova Lei, no Plano Fortaleza 2040, a atividade industrial ainda foi contemplada, embora de forma discreta. Neste último plano, algumas indústrias são incentivadas, no extremo oeste de nossa área recorte ou ao sul de Fortaleza (Figura 3.39).

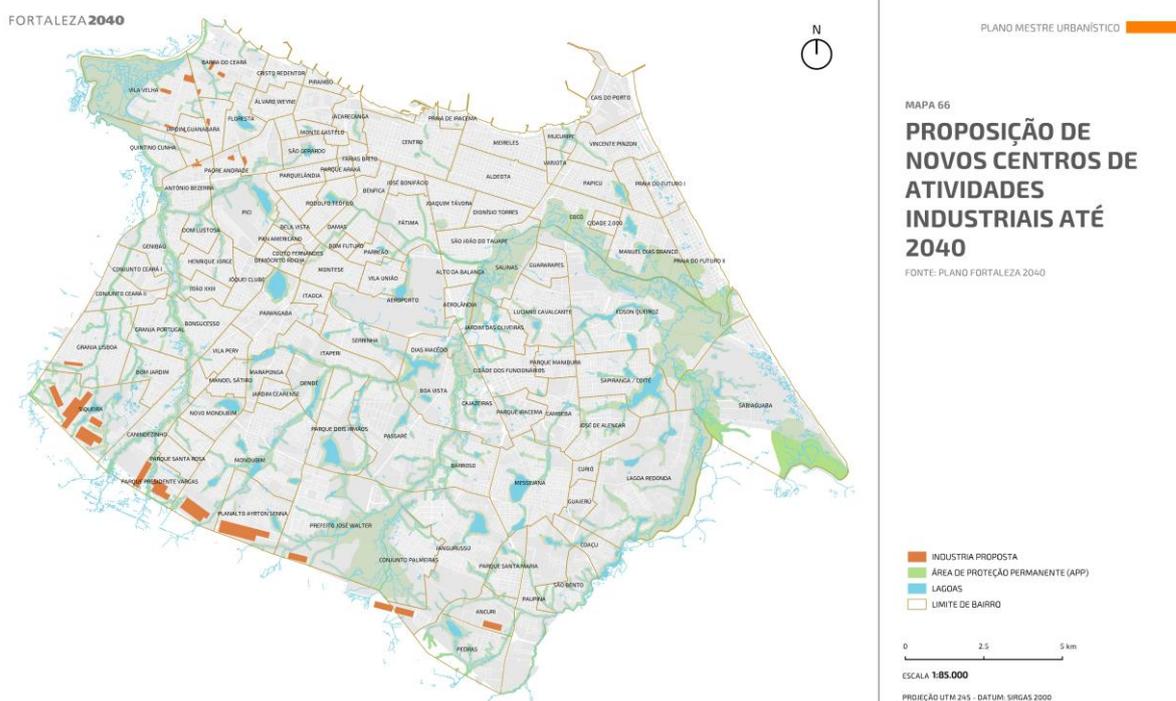


Figura 3.39 – Indústrias propostas pelo Plano Fortaleza 2040 (em laranja).
 Fonte: Plano Fortaleza 2040.

O que esses dois últimos exemplos indicam é que a atividade industrial, embora desconsiderada no macrozoneamento urbano, ainda precisa ser regulamentada, normalmente enquanto atividade especial. Isso acontece, principalmente, pois, como visto, a atividade industrial na cidade não cessou, necessitando, dessa forma, de regulamentação. Além disso, o Plano Fortaleza 2040 procurou vislumbrar a permanência e até o incentivo de novas indústrias como complemento às atividades econômicas da cidade e com possibilidade de geração de emprego e renda, desde que as indústrias sejam compatíveis com o espaço urbano contemporâneo.

Em suma, com o surgimento do novo porto, a transformação da ferrovia em sistema metroviário e o compartilhamento com linhas de VLT e o “fim” do zoneamento industrial, Fortaleza, salvos os casos pontuais acima, configurou-se como uma metrópole onde prevalece o setor terciário, além de centro de poder e de controle, polo econômico dos mais importantes do Nordeste.

CAPÍTULO 4

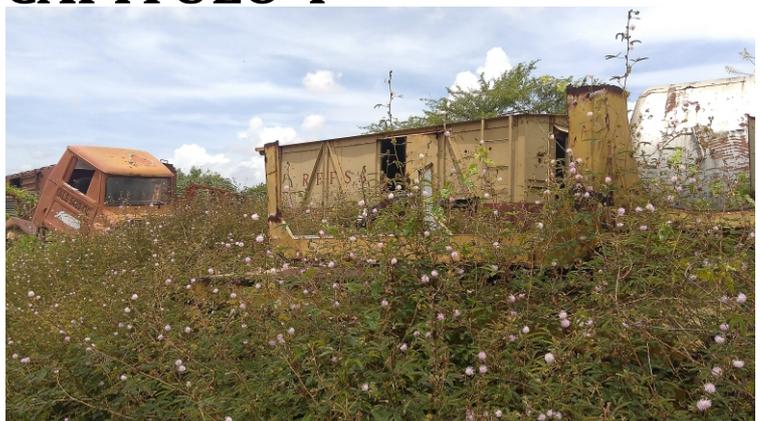


Foto da página anterior: Oficina do Urubu, Fortaleza, 2018. Fonte: Arquivo pessoal.

4 A TRANSFORMAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS DA ANTIGA PERIFERIA INDUSTRIAL OESTE DE FORTALEZA: AGENTES, PROCESSOS E RESULTADOS

Em Fortaleza, o desenvolvimento da acumulação capitalista a partir de fins do século XIX, impactou sobre sua urbanização, definindo as feições da cidade industrial. Das consequências deste processo, destacaram-se a formação e a consolidação de periferias industriais e áreas portuárias correlatas. Nestes espaços, o ambiente construído se materializou a partir dos investimentos no capital fixo, pontuando essas áreas de fábricas, armazéns, trilhos, oficinas, usinas, docas dentre outros.

À paisagem do capital fixo, que não cessou em incrementar-se, juntaram-se os elementos espaciais dos investimentos em bens de consumo, principalmente a partir do século XX, quando a urbanização de Fortaleza se intensificou. Destacamos a contínua abertura de novos eixos viários e a construção de habitação social, em especial, a partir dos anos 1970. Juntam-se a estes, a urbanização através dos diversos loteamentos e das vilas operárias, comuns desde a primeira metade daquele século.

Entretanto, os fenômenos da metropolização e da desconcentração industrial, correlacionados, impactaram nas antigas periferias industriais, essencialmente, reduzindo ou finalizando as atividades, tanto fabris como das infraestruturas, como a ferrovia. Estes elementos, fundamentais na estruturação das periferias históricas, passaram a simbolizar seu esvaziamento e consequente degradação. Começou a definir-se, assim, um segundo ambiente construído, fortemente caracterizado pela presença de vazios urbanos, divididos entre a condição de ruína e de expectativa.

Das antigas periferias industriais, a que se formou na porção oeste de Fortaleza foi a mais representativa. Como foi a zona industrial mais desenvolvida e de maior participação na produção local e estadual, recebeu os maiores impactos das transformações econômicas das décadas finais do século XX, relacionadas à metropolização de Fortaleza. Conseqüentemente, apresentou uma grande variedade de vazios urbanos, industriais, mas também ferroviários e logísticos, bem como processos

recentes de transformação destes espaços. Além disso, ocupa hoje uma posição central em contraposição ao seu passado periférico, acumulando tanto o ônus como o bônus das novas possibilidades de urbanização e valorização imobiliária.

Neste quarto capítulo, realizamos o teste final da hipótese. Para tanto, problematizamos as transformações urbanas recentes nesta antiga periferia industrial, identificando agentes e processos correlatos e ponderando a relação dessas transformações com a função social da cidade e da propriedade. Estes processos têm envolvido intenções/estratégias de agentes públicos e privados diversos, estando a população local inserida na relação conflituosa entre as realizações (ou não) de planos e projetos ou de novos negócios imobiliários, como novos usos comerciais e residenciais para as faixas de rendas média e média-alta.

A metodologia foi aplicada, considerando o desenvolvimento do capítulo dividido em quatro partes. Em primeiro lugar, identificamos no planejamento urbano recente para Fortaleza como o tema dos vazios urbanos tem sido abordado. Nesse sentido, analisamos os levantamentos elaborados e sua relação com a legislação municipal, em especial, com relação ao cumprimento da função social da cidade e da propriedade.

Em seguida, foram identificados e caracterizados os vazios urbanos industriais na área de estudo da tese, a periferia industrial oeste de Fortaleza. Os eixos conformadores da periferia industrial oeste, a avenida Francisco Sá e a linha férrea (antiga EFS), concentraram as indústrias historicamente e, por conseguinte, abrigaram a formação dos vazios. Os recursos de imagens de satélite e a sistematização dos dados em fichas nos permitiram tanto produzir mapas-síntese de localização dos vazios, como tirar algumas conclusões, especialmente relativas aos processos de transformação desses espaços.

Em um terceiro momento, a partir do universo dos vazios urbanos industriais identificados, selecionamos quatro casos para aprofundamento. A seleção foi pautada, principalmente, pela possibilidade de contemplar casos de atuação dos agentes públicos e privados, envolvendo planos e projetos governamentais, mas também produtos imobiliários. Outros aspectos também foram considerados como a representatividade do vazio escolhido, como elemento industrial, ferroviário ou logístico, seu valor patrimonial histórico e, preferencialmente, espaços que já tenham sofrido transformação recente.

Os resultados dessas três partes referenciaram, por fim, a reflexão central do capítulo, qual seja, a verificação sobre a relação entre os processos estudados e o cumprimento da função social da cidade e da propriedade, objetivo maior da legislação nacional. Nesse sentido, nos questionamos se a transformação dos vazios urbanos nos colocou na direção de uma cidade mais justa e igualitária, como almeja a legislação urbana nacional, ou se continuou a prevalecer a forma capitalista de produção do espaço nas novas configurações espaciais resultantes.

4.1. OS VAZIOS URBANOS NO CONTEXTO RECENTE DO PLANEJAMENTO URBANO DE FORTALEZA

Neste item, abordamos a temática dos vazios urbanos no contexto do planejamento recente de Fortaleza. Identificamos os principais e mais abrangentes levantamentos realizados, destacando a metodologia, os resultados e as recomendações feitas. Essa identificação foi introdução necessária ao levantamento dos vazios urbanos industriais realizado na área objeto da tese, pois se configurou como contexto para estes.

Assim, diferentemente de nosso levantamento, específico e localizado na antiga periferia industrial oeste da cidade, os planos aqui selecionados consideraram todo o território da cidade e todo o universo dos vazios urbanos, independentemente de sua origem, se residencial, industrial ou outra. Em primeiro lugar, abordamos o Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDPFor), Lei Complementar Nº 062 de 2009, que fundamentou os outros dois. Em seguida, abordamos o Plano Local de Habitação de Interesse Social de Fortaleza (PLHISFor), de 2013, e o Plano Fortaleza 2040, de 2016.

Identificamos nesses planos, primeiramente, sua fundamentação principal e a instrumentalização disponível para o enfrentamento das questões que envolvem os vazios urbanos. Além disso, descrevemos os critérios e resultados dos levantamentos que foram elaborados. Por último, associamos instrumentos, plano e/ou projetos previstos e os vazios urbanos por estes planos levantados.

4.1.1 O PDPFor de 2009: os vazios urbanos e sua relação com as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e as Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS)

O PDPFor foi a materialização dos preceitos do Estatuto da Cidade (EC), especialmente, ao ter incluído integralmente os instrumentos urbanísticos previstos, parcialmente inseridos no plano anterior, o Plano Diretor de Desenvolvimento urbano (PDDU), de 1992. No PDPFor, os vazios urbanos estão contemplados no contexto daqueles instrumentos urbanísticos e são abordados, em termos gerais, sem recortes em categorias (habitacionais, industriais etc.). Neste Plano, portanto, estão definidos como

imóveis compreendidos nas categorias “não edificado”, “subutilizado” ou “não utilizado”. Esta classificação está diretamente relacionada ao conjunto de instrumentos: parcelamento, edificação ou utilização compulsórios (PEUC), Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo e a Desapropriação com pagamento em títulos.

De modo específico, os vazios urbanos estão no contexto do zoneamento especial proposto para Fortaleza representados pelas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e pelas Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS). As primeiras estão divididas em três tipos: 1, 2 e 3¹. As ZEIS do tipo 3² são consideradas ZEIS de vazio, tendo sido identificadas um total de 34³ perímetros no PDPFor de 2009 (Anexo A). Estas áreas, sendo 9 do total presentes em nossa área de estudo, em especial, ao longo da avenida Francisco Sá, foram definidas com o intuito, em essência, de compreender em seus perímetros reserva de terra para provisão de Habitação de Interesse Social e equipamentos comunitários correlatos.

Art. 123 – As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) são porções do território, de propriedade pública ou privada, destinadas prioritariamente à promoção da regularização urbanística e fundiária dos assentamentos habitacionais de baixa renda existentes e consolidados e ao desenvolvimento de programas habitacionais de interesse social e de mercado popular nas áreas não edificadas, não utilizadas ou subutilizadas, estando sujeitas a critérios especiais de edificação, parcelamento, uso e ocupação do solo.

[...]

Art. 133 - As Zonas Especiais de Interesse Social 3 – ZEIS 3 – são compostas de áreas dotadas de infraestrutura, com concentração de terrenos não edificados ou imóveis subutilizados ou não utilizados, devendo ser destinadas à implementação de empreendimentos habitacionais de interesse social, bem como aos demais usos válidos para a Zona onde estiverem localizados, a partir da elaboração de plano específico (FORTALEZA, 2009b, p.16).

¹ As ZEIS 1, de ocupação, são representadas por assentamentos precários; as ZEIS 2, de conjunto, são representadas por loteamentos irregulares/ clandestinos e conjuntos habitacionais (FORTALEZA, 2009b).

² O Entrevistado 4 trabalhou diretamente na identificação de vazios que foram incorporados ao PDPFor (aprovado em 2009), inseridos em áreas de ZEIS 3. Os critérios utilizados identificaram vazios urbanos, muitos deles antigas indústrias fechadas, que fossem viáveis para a utilização para fins de habitação social, que não possuíssem pendências judiciais, por exemplo. No entanto, houve consideráveis supressões de perímetros de ZEIS 3 na aprovação do Plano, diferindo o mapa aprovado do levantamento original. Com relação a este documento, não conseguimos identificá-lo nem junto a Prefeitura nem ao Entrevistado 4.

³ Embora não seja a temática dos assentamentos precários objeto de nossa discussão, destacamos que para este total das ZEIS 3 de vazio, inseridos em seus perímetros, estão 47 assentamentos precários, fato que reforça ainda mais a prioridade da utilização dos vazios urbanos para habitação social. São ocupações de leito de via, não ocupando os vazios urbanos existentes (FORTALEZA, 2015; 2013).

Apesar das diretrizes e instrumentos do plano orientarem o cumprimento da função social da cidade e da propriedade, as ZEIS, compreendendo seus três tipos, ainda não foram regulamentadas, o que compromete a eficácia deste instrumento (BRASIL, 2016). Ainda mesmo durante o processo de aprovação do PDPFor, houve consideráveis supressões/alterações referentes aos perímetros das ZEIS 3 subtraídos do texto final do PDPFor (Figuras 4.1 e 4.2), por exemplo, quando essas delimitações equivaliam a terrenos em áreas valorizadas, pertencentes a grandes proprietários urbanos, muitos em estado de retenção especulativa. Como alguns dos resultados, foram construídos grandes empreendimentos comerciais (Entrevistado 4).



Figura 4.1 – Vazio urbano considerado, mas não incluído no PDPFor de 2009. Hoje, Sam's Club Fortaleza (2017).

Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 4.2 – Vazio urbano considerado, mas não incluído no PDPFor 2009. Hoje, Etna Fortaleza e Duets Office Tower (2017).

Fonte: *Google Earth Pro*.

Além do não comprometimento do poder público municipal na regulamentação das ZEIS e na conseqüente priorização dos vazios urbanos para construção de HIS, no próprio texto do PDPFor há um dispositivo que prevê a liberação compulsória da construção em área de vazios urbanos (ZEIS 3).

Art. 312 – As normas de uso e ocupação, edificação e parcelamento do solo das zonas especiais de interesse social [ZEIS] prevalecem sobre as normas definidas para os demais zoneamentos especiais definidos neste Plano Diretor. § 1º - Ato do Poder Executivo Municipal delimitará as áreas específicas das ZEIS 3, dentre as áreas indicadas no Anexo 5 [MAPA 5] que se submeterão a aplicação do caput, passando as demais áreas remanescentes a se submeterem as normas urbanísticas das zonas em que estão inseridas, observando o art. 136 desta Lei. § 2º – Em não sendo instituídas as normas indicadas no § 1º no prazo de 6 [seis] meses da publicação da presente Lei Complementar, passarão, progressivamente, a serem liberadas para construção nos parâmetros da zona em que estão inseridas 5% [cinco por cento] das áreas vazias contidas nas ZEIS 3. § 3º – A progressividade de liberação dos 5% [cinco por cento] das áreas vazias, será a cada 12 [doze] meses, a partir da primeira liberação, que se dará conforme o parágrafo anterior, prevalecendo até a data de revisão desta Lei ou em 5 [cinco] anos, evento que primeiro ocorrer. § 4º – A limitação imposta pelo § 2º será

considerada no momento da liberação do alvará de construção, e obedecerá à ordem cronológica. (FORTALEZA, 2009b, p. 29).

Como resultado dessa liberação compulsória ou da omissão da Prefeitura em regulamentar e controlar o zoneamento especial da cidade, passados quase 10 anos de aprovação do PDPFor, é possível identificar na cidade, para o caso das ZEIS 3, novas construções e/ou novos usos empreendidos. Nesses casos, os proprietários têm realizando construções compatíveis com os índices e valores de solo generosos dessas áreas de vazios urbanos, especialmente usos comerciais e residenciais, em detrimento da construção de habitação de interesse social. (Figuras 4.3 e 4.4).



Figura 4.3 – Vazio urbano (polígono ciano) da ZEIS 3 - Papicu parcialmente construído (2017).
Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.



Figura 4.4 – Vazio urbano da ZEIS 3 - Papicu parcialmente construído. Vista das concessionárias de automóveis construídas (2017).
Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Recente estudo elaborado pela Prefeitura, o Relatório das ZEIS, dentre outras recomendações importantes sobre a legislação urbana municipal, atentou para a fragilidade e para a conseqüente urgência de maior esclarecimento do Art. 132 do PDPFor acima descrito:

Também carece de regulamentação o Art. 132 do Plano Diretor, que trata das ZEIS 3 e institui a progressiva liberação dos vazios urbanos nelas contidos para outras construções que não sejam de interesse social, pois a confusa redação da norma não deixa claro o que deve ocorrer quando transcorrerem os cinco anos ou a reforma do plano diretor [data que primeiro ocorrer] e o Chefe do Executivo municipal não ter regulamentado o artigo.

A desídia do Executivo em regulamentar o citado Art. 312 [desde a promulgação do plano diretor em 2009] tem levado ao descumprimento da função social da propriedade e gerado insegurança jurídica aos proprietários dos terrenos inseridos nas ZEIS 3. Por isso, há urgência em regulamentar as ZEIS 3. (FORTALEZA, 2015, p.16).

Como resultado da fragilidade da legislação concernente às ZEIS, e a partir dos resultados do Relatório, tivemos perda recente de área de vazios nas ZEIS 3. Apesar da

discrepância entre dados dentro da própria Prefeitura, o fato da perda é de destaque e traz preocupação:

Curiosamente, segundo dados da SEUMA [Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente] foram autorizadas construções em apenas, aproximadamente, 4% da área total de vazios existentes em 2009. No entanto, de acordo com a pesquisa realizada equipe técnica, verificou-se a redução de 14% dos vazios [250.469m²] [...] Entre 2009 e 2014, a Regional II [Fortaleza é dividida administrativamente em 7 Regionais. A Regional II tem os estratos sociais de maiores rendas] perdeu 38% da área total de vazios que possuía em 2009. Já a Regional que menos sofreu essas consequências foi a Regional VI [Regional com estratos sociais de menores rendas]. Nota-se, portanto, uma clara relação entre o valor da terra e a redução da oferta de terra urbanizada em ZEIS 3. (FORTALEZA, 2015, p.158).

Além disso, os casos aqui selecionados e problematizados no item “4.3.1.1” mais adiante, foram os únicos na área objeto da tese a atender as disposições do plano, aproveitando vazios urbanos em ZEIS 3 para a construção de habitação social⁴.

Se as ZEIS foram definidas no âmbito da política local de habitação social, as ZEDUS (Figura 4.5) foram associadas, mais diretamente, ao desenvolvimento econômico e suas sinergias com o desenvolvimento urbano. Estas zonas especiais também estão localizadas por toda a cidade, especificamente, em importantes corredores de comércio e de serviços, conformando um zoneamento que também incorpora consideráveis áreas de vazios urbanos, muitos em nossa área-objeto.

Art. 149 – As Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica [ZEDUS] são porções do território destinadas a implantação e/ou intensificação de atividades sociais e econômicas, com respeito à diversidade local, e visando o atendimento do princípio da sustentabilidade. Art. 50 – São objetivos das Zonas Especiais de dinamização Urbanística e Socioeconômica [ZEDUS]: I – promover a requalificação urbanística e a dinamização socioeconômica; II – promover utilização de terrenos ou glebas considerados não utilizados ou subutilizados para a instalação de atividades econômicas em áreas com condições adequadas de infraestrutura urbana e de mobilidade; III – evitar os conflitos usos e incômodos de vizinhança; IV – elaborar plano e projetos urbanísticos de desenvolvimento socioeconômico, propondo usos e ocupações do solo e intervenções urbanísticas com o objetivo de melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade da zona. (FORTALEZA, 2009b, p.17).

Tanto as ZEIS como as ZEDUS foram recentemente atualizadas pela Lei Complementar Nº 236 de 11 de agosto de 2017 “Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo

⁴ A partir de nossas observações, defendemos a hipótese de que, na verdade, seja a única experiência deste tipo na cidade. No entanto, as fontes consultadas, documentais ou as entrevistas, não conseguiram confirmar essa nossa hipótese.

(LPUOS)”, revisão da anterior, de 1996, prevista desde a aprovação do PDPFor em 2009. Nesta revisão, foram estabelecidas as normas específicas de uso e ocupação para o zoneamento espacial. No entanto, continuaram sem regulamentação.

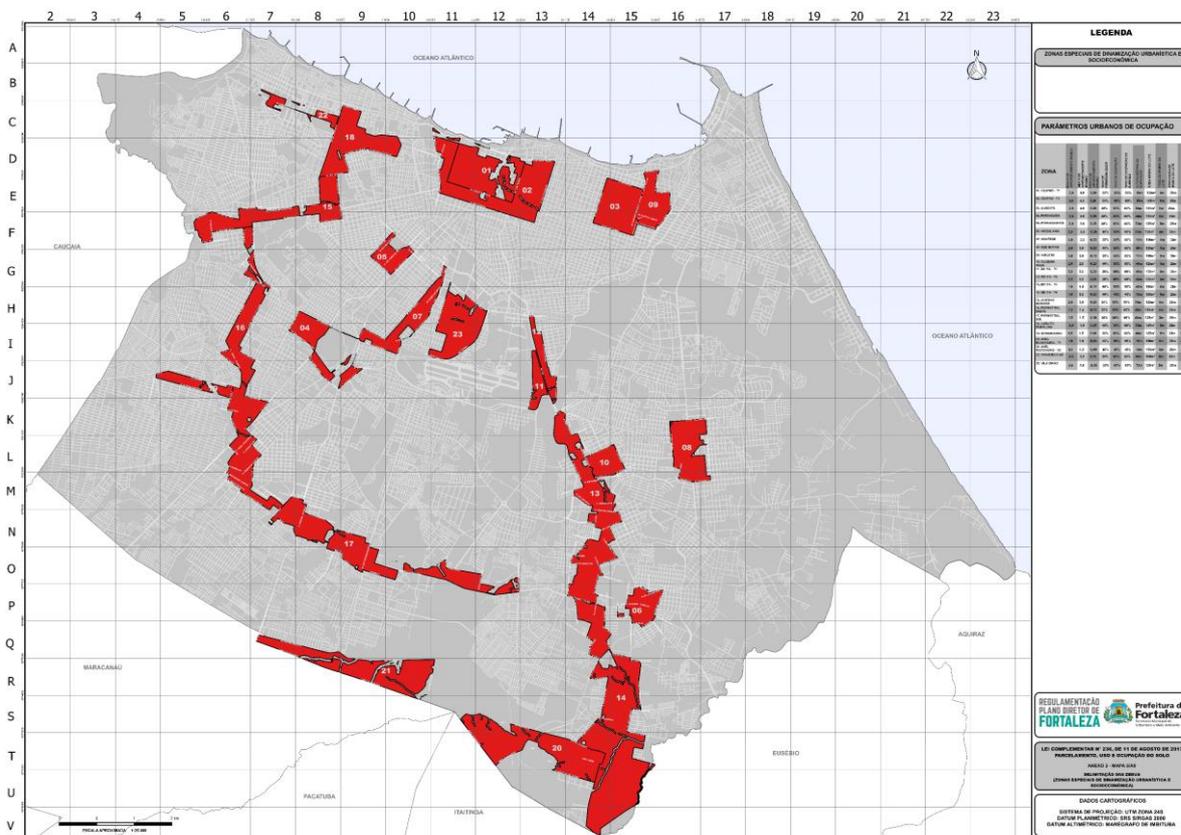


Figura 4.5 – Delimitação atual das ZEDUS de Fortaleza.
Fonte: Fortaleza (2017).

Na recente revisão, o texto das ZEDUS foi o que recebeu maior acréscimo de artigos. Essencialmente, ocorreu a ampliação do número de perímetros e, para seis das 23 áreas delimitadas, foram detalhados alguns parâmetros⁵. As alterações para as ZEDUS atenderam ao previsto no PDPFor que indicava que “Art. 310 – Os limites, índices e parâmetros urbanísticos para as ZEDUS serão determinados pela Lei de Uso e Ocupação do Solo ou por legislação municipal específica”. (FORTALEZA, 2009b, p. 29).

Na revisão, do universo de 23 ZEDUS definidas (Figura 4.5), incidem no nosso objeto/recorte, as seguintes: 02 – Centro - T2, 15 – Antônio Bezerra, 18 – Carlito Pamplona e 22 – Francisco Sá. Considerações sobre estas áreas serão feitas mais à frente

⁵ As seis ZEDUS detalhadas em seus parâmetros foram: Centro, Parangaba, Parangabuçu, Messejana, Montese e Varjota. São centralidades das mais importantes, polos de comércio e de serviços e nós de transporte/mobilidade dos mais importantes da cidade.

incorporadas na discussão dos casos e relacionadas, em especial, as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) também incidentes em nosso objeto/recorte.

A definição das novas ZEDUS e, principalmente, o detalhamento de seus parâmetros urbanísticos gerou grande polêmica durante o processo de aprovação da LPUOS. Dentre uma série de conflitos, essencialmente motivados pelo aumento dos índices de aproveitamento (alguns dobram o índice básico), podemos citar conflitos de gabarito na área de influência do aeroporto, a incorporação ao zoneamento de áreas com restrições edilícias (sem infraestrutura, por exemplo), conflitos com o patrimônio histórico edificado tombado etc. (BRASIL et al., 2017).

As ZEIS permaneceram com os mesmos perímetros originais. Destacamos pequena alteração com relação as ZEIS 3:

Art. 145 – São inválidas e sem eficácia como áreas de Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) 3 as áreas que, embora situadas dentro dos limites de ZEIS 3, sejam área de:

I – logradouros públicos (ruas, avenidas, praças e parques);

II – imóvel edificado com índice de aproveitamento igual ou maior que o índice de aproveitamento mínimo estabelecido para a Zona em que esteja inserido o imóvel, **exceto se este estiver desocupado e sem utilidade há mais de 1 (um) ano**. (FORTALEZA, 2017, p.48, grifo nosso).

A alteração que grifamos é discreta, porém de grande importância, porque condiciona o imóvel edificado, no momento de defini-lo como inválido e sem eficácia como vazio de ZEIS 3, não apenas a possuir índice de aproveitamento mínimo, como também que haja uso. O fato de estipular o prazo mais rigoroso de um ano sem uso para já poder ser considerado vazio em ZEIS 3 também é um dado importante para a coibição dos processos de retenção especulativa do solo.

4.1.2 Plano Local de Habitação de Interesse Social de Fortaleza (PLHISFor) e os vazios urbanos

Outro desdobramento do PDPFor e exigência do Ministério das Cidades⁶ foi o Plano Local de Habitação de Interesse Social de Fortaleza (PLHISFor), elaborado em 2013. Este plano detalhou o quadro geral dos assentamentos precários na cidade e

⁶ A Lei Federal 11.124/2005 que instituiu o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS) estabelece a obrigatoriedade de elaboração de Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) para os municípios, além do Distrito Federal e dos Estados.

indicou as diretrizes para a elaboração das intervenções mitigadoras nesses espaços. O PLHISFor detalhou a política habitacional local estabelecida no PDPFor, com amplo diagnóstico, considerando os pressupostos, identificação e classificações das ZEIS 1, 2 e 3.

Como uma das ações essenciais do PLHISFor, o mapeamento dos vazios urbanos foi elaborado na perspectiva de dimensionar a quantidade (oferta) de terra urbanizada a ser adquirida pelo poder público, devendo contribuir, dentre outros desdobramentos, para a implementação e/ou definição de novas ZEIS 3 a partir do PDPFor. A criterização considerou a “[...] aptidão para a definição de terra adequada para produção habitacional” (FORTALEZA, 2013, n.p.), definindo áreas com aptidões baixa, média e alta que correspondem, respectivamente, a vazios definidos no Plano como dos tipos 3, 2 e 1 (Figura 4.6). Um quarto tipo também foi considerado, “áreas inaptas”, sem aptidão e, portanto, não configurariam um vazio, mas uma área a não ser utilizada como reserva de terra. É importante ressaltar que o plano considerou apenas terrenos, equivalentes a categoria “não edificado” presente na legislação federal e local e que possuíssem área acima dos 350m².

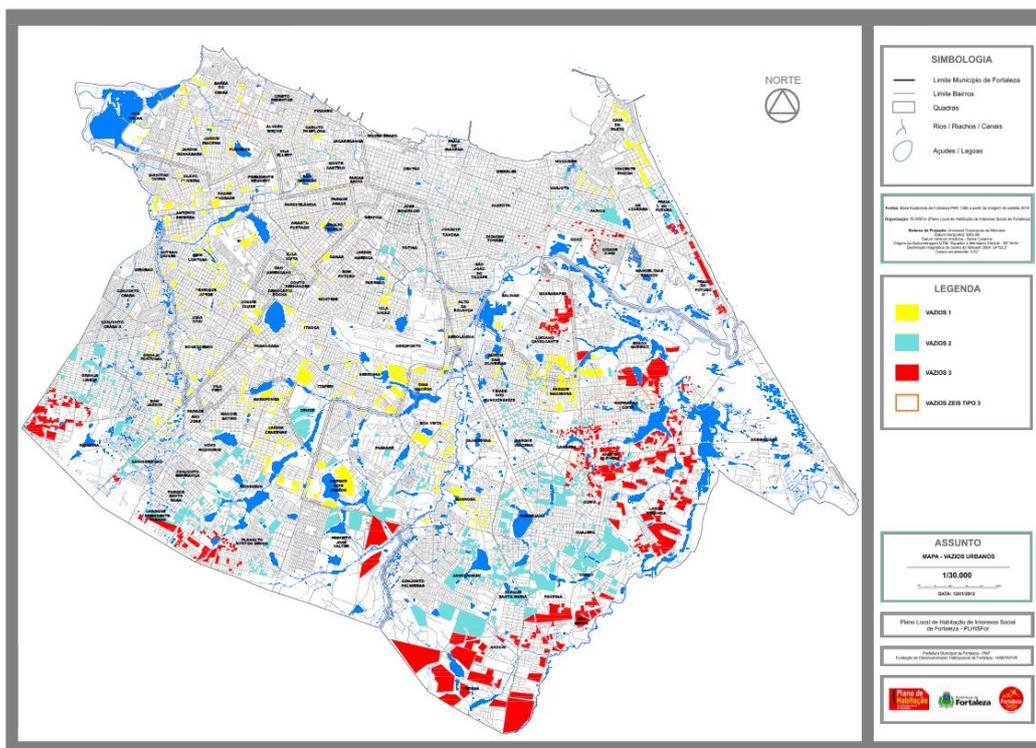


Figura 4.6 – Tipos de vazios urbanos definidos pelas aptidões baixa (vermelho), média (azul) e alta (amarelo).

Fonte: Fortaleza (2013).

⁷ Segundo o Entrevistado 5, a definição da área mínima dos terrenos vazios a serem selecionados foi balizada pelo padrão de unidades habitacionais a serem construídas pela Prefeitura.

Essencialmente, as restrições para os vazios de baixa e média aptidões foram o alto valor dos terrenos e a deficiência e/ou inexistência de infraestrutura/serviços e equipamentos comunitários⁸. A nossa área-objeto, com exceção do bairro Monte Castelo, é totalmente apta (área de alta aptidão – Vazios 1), pois os terrenos ainda não estavam, ao tempo da elaboração do Plano, valorizados, se comparados aos vazios 2 e 3. A infraestrutura, em especial, nos bairros mais próximos ao Centro, é considerada completa e há boa oferta de equipamentos comunitários (de saúde e educação, principalmente). Além disso, ainda nas áreas mais próximas ao Centro foram definidos os melhores índices da cidade (ZOP-1) para o incentivo, planejado, à intensificação do solo urbano.

Entretanto, passados cinco anos da elaboração do PLHISFor, o quadro dos preços do solo nas áreas de alta aptidão tem se modificado. Bairros como o Presidente Kennedy, Vila Ellery e São Gerardo, por exemplo, já possuem valores medianos do m², o que implicaria ponderações sobre a possibilidade da compra, para habitação social, dos vazios nessas áreas. Nestes bairros, a presença de novos empreendimentos comerciais e residenciais, como os que abordamos mais à frente, foi preponderante para essa valorização recente.

Do ponto de vista quantitativo, também de grande importância, os vazios dos tipos 1, 2 e 3 apresentaram os seguintes resultados, respectivamente: 704 unidades (38% do total) com 4.662.154 m²; 687 unidades (37% do total) com 8.196.018 m² e 473 unidades (25% do total) com 9.649.503 m². Isso representou um total de 1.864 unidades com 22.507.675m². Este valor total representa 7,14% da área total da cidade, que é de 314,93km².

A maior porcentagem, portanto, equivale aos vazios do tipo 1, que são os únicos presentes na totalidade de nossa área de estudo. Embora com a menor porcentagem, os vazios do tipo 3 compreendem mais do que o dobro da metragem quadrada, se comparados ao tipo 1, o que é explicado por esses terrenos serem grandes glebas já nas fronteiras da urbanização em Fortaleza, em sua periferia e fronteira RMF (Figura 4.6).

Os vazios do tipo 1, que são os considerados os mais adequados, já resolvem a necessidade de terra habitacional urbanizada para a produção de novas unidades habitacionais. Sendo assim, fica claro que a

⁸ No texto do Plano (item 1.5), complementado por conversa com o entrevistado 5, fica claro que mesmo as áreas com baixa e média aptidões não são descartadas, no futuro, como áreas a receberem habitação social, apenas não são, no âmbito do plano, as áreas prioritárias.

dificuldade em obter terra para a implantação de moradias de interesse social dentro do município de Fortaleza não se dá pela escassez de terra urbanizada, mas pela dificuldade de se acessar e adquirir esta terra, seja pela população, seja pelo poder público para implantação dos programas habitacionais. Isto dá-se porque estes imóveis possuem relação direta com a expansão do mercado imobiliário de média e alta renda, seja para o setor turístico ou para aquisição como forma de investimento. (FORTALEZA, 2013, n.p.).

4.1.3 Os vazios urbanos no contexto do planejamento estratégico do Plano Fortaleza 2040

Por fim, a identificação/caracterização dos vazios urbanos também esteve presente em outro importante e recente plano para a cidade, o Fortaleza 2040, elaborado em 2016. Este plano, extenso e exaustivo, ainda não aprovado, preocupou-se em definir linhas estratégicas gerais para a cidade nas próximas décadas, apresentando conteúdos propositivos na forma de Planos Específicos e Operações Urbanas. Será a referência, especialmente com relação ao diagnóstico elaborado, para a revisão do PDPFor que tem data limite legal para o próximo ano, de 2019 (Entrevistado 6).

O levantamento dos vazios urbanos contido no 2040, trouxe resultados (poligonais) diferentes daqueles do PLHISFor (Figura 4.7), especialmente com relação aos critérios, embora o levantamento também tenha levado em conta terrenos não edificadas. Entretanto, diferentemente do PLHISFor, estipulou que possuísem mais de 500m². Se o foco do PLHISFor esteve na utilização dos vazios urbanos para habitação social, o Fortaleza 2040, sem desconsiderar esta perspectiva, definiu estratégias voltadas à intensificação dos usos do solo ao longo e no entorno dos corredores viários de comércio e serviços da cidade, propondo que os vazios urbanos sejam utilizados/ocupados com outras atividades, como grandes empreendimentos, geradores de emprego e renda (Entrevistado 7).

Embora o tema dos vazios urbanos, no Fortaleza 2040, seja abordado de forma discreta (duas páginas de texto, apenas), o levantamento abrangeu toda a cidade e, destacamos, os relacionou diretamente a uma das diretrizes fundamentais do Plano que foi a definição de Corredores de Urbanização Orientados pelo Transporte Público (CUOTP). Estes corredores foram definidos como os principais eixos de dinamização/intensificação da urbanização e do desenvolvimento econômico na cidade.

Nestas áreas, que abrangem um raio de 400m para cada lado de seus eixos, numerosos vazios urbanos estão presentes, bem como assentamentos precários (Figura 4.8).

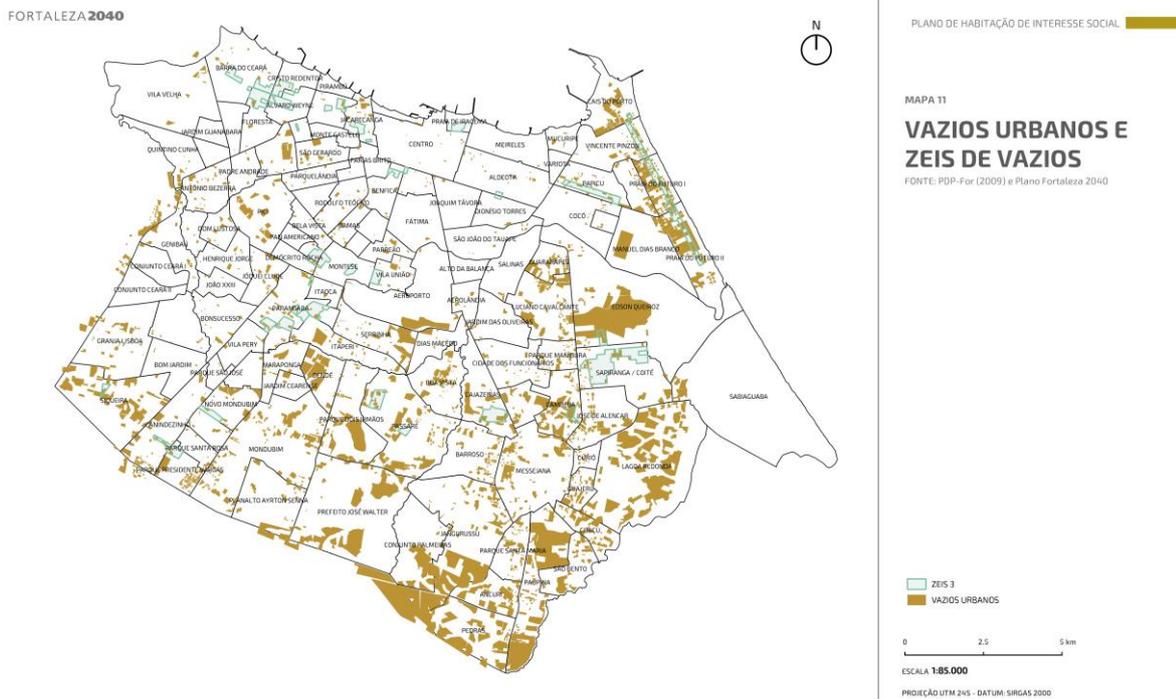


Figura 4.7 – Vazios urbanos identificados no Plano Fortaleza 2040. Fonte: Fortaleza (2016).

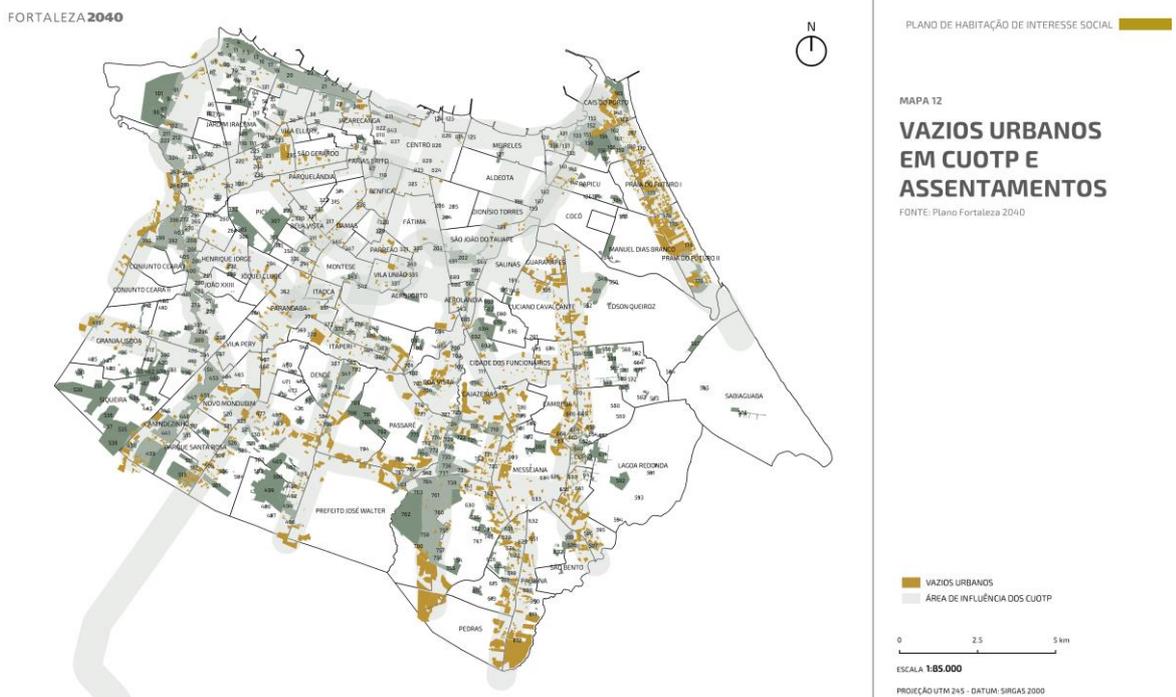


Figura 4.8 – Vazios urbanos em CUOTPs identificados no Plano Fortaleza 2040. Fonte: Fortaleza (2016).

Os levantamentos dos vazios urbanos realizados nos planos acima, para a totalidade territorial de Fortaleza, nos forneceram informações de grande valia sobre a quantidade, as dimensões e a localização na cidade desses espaços. O PLHISFor considerou também os preços médios desses imóveis, outra informação importante. No entanto, os planos se restringiram aos terrenos não edificadas, excluindo os edificadas não utilizados e subutilizados.

No levantamento que elaboramos e que será descrito e analisado no próximo item, consideramos estas três categorias. Como a área objeto da tese é apenas uma porção da cidade e, portanto, coube nos recursos metodológicos e instrumentais que dispusemos ao longo da pesquisa, aprofundamos algumas informações sobre os vazios urbanos, no nosso caso, industriais. Isso aconteceu em dois níveis: o levantamento de 24 vazios industriais da antiga periferia industrial oeste de Fortaleza e a seleção de quatro destes para aprofundamento.

Dessa forma, pudemos avançar da simples quantificação e localização desses espaços, para a identificação de outras informações como sua situação físico-jurídica, usos atuais e anteriores, propriedade e, principalmente, sobre as transformações que estes espaços sofreram nas últimas duas décadas. No nível dos casos selecionados, foi possível maior aprofundamento, especialmente, com a identificação das estratégias de diferentes agentes envolvidos nos processos de transformação (ou não) desses espaços, públicos ou privados, compreendendo transformações desde conjuntos habitacionais a *shopping centers* e torres condominiais.

4.2 OS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS NA ANTIGA PERIFERIA INDUSTRIAL OESTE: IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO

4.2.1 Procedimentos metodológicos

O progressivo surgimento dos vazios urbanos na antiga periferia industrial oeste de Fortaleza, a área objeto da pesquisa (Figura 4.9), foi consequência, essencialmente, dos fenômenos abordados no terceiro capítulo, como a desconcentração industrial, que contribuíram com o progressivo fechamento de indústrias. Como esta periferia industrial se desenvolveu ao longo dos históricos vetores da avenida Francisco Sá (antiga Estrada do Urubu) e da antiga Estrada de Ferro de Sobral (EFS), foi nas orlas destes espaços, principalmente, que se conformaram os vazios urbanos.

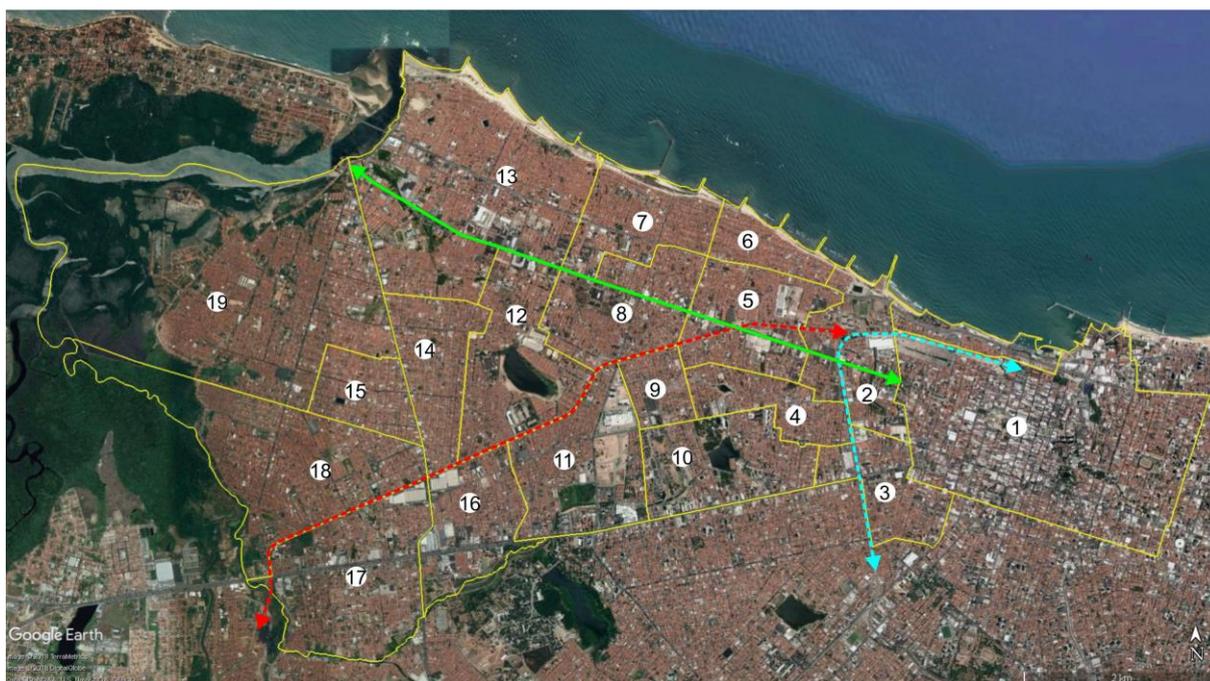


Figura 4.9– Vetores históricos rododiferroviários na periferia industrial oeste. Vias: Av. Francisco Sá (verde); antiga EFB (ciano); antiga EFS (vermelho). Bairros: 1 – Centro; 2 – Jacarecanga; 3 – Farias Brito; 4 – Monte Castelo; 5 – Carlito Pamplona; 6 – Pirambu; 7- Cristo Redentor; 8 – Álvaro Weyne; 9 – Vila Ellery; 10 – São Gerardo; 11 – Presidente Kennedy; 12 – Floresta; 13 – Barra do Ceará; 14 – Jardim Iracema; 15 – Jardim Guanabara; 16 – Padre Andrade; 17 – Antônio Bezerra; 18 – Quintino Cunha; 19 – Vila Velha. Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Em Fortaleza, entretanto, a ocorrência de vazios urbanos nem se restringe à área recorte da tese nem apenas às categorias que foram aqui abordadas. Estudos recentes, abordados no item 4.1, apontaram para uma diversidade de vazios urbanos, destacando-se os numerosos terrenos não edificados por todas as regiões da cidade. Outro conjunto

importante, os dos vazios habitacionais, ficou bem expresso no bairro Centro, onde também se verificaram terrenos não edificadas, edificações em ruínas, galpões comerciais esvaziados e imóveis subutilizados, funcionando como estacionamentos, por exemplo (PHRACF, 2009).

Os vazios urbanos industriais e os ferroviários, portuários e logísticos associados a estes, são parte importante desse universo principalmente pelas suas dimensões físicas, via de regra grandes lotes ou quadras inteiras, mas também por seu posicionamento privilegiado, hoje central. São espaços localizados em áreas infraestruturadas, cobertas por serviços essenciais e em vias de valorização imobiliária. São encontrados, principalmente, na antiga área portuária da Prainha, no Porto do Mucuripe e nas periferias industriais que se conformaram a oeste e a sul de Fortaleza.

O fator principal que nos fundamentou na identificação dos vazios urbanos industriais foi a presença de transformação, de preferência recente (últimas duas décadas), embora o ato de identificá-los apenas como vazios urbanos sem transformação também tenha sido relevante. A periferia industrial oeste, como apresentado no capítulo anterior, possui não apenas um número significativo de vazios industriais, como de transformações de seus usos.

Com relação às outras áreas abordadas, o antigo Porto da Prainha apresenta uma intervenção expressiva, o CDMAC, alguma verticalização recente e transformações de antigas estruturas portuárias, como galpões, em usos comerciais (bares e restaurantes), principalmente. No Porto do Mucuripe e entorno, ainda ativos, mesmo que ocorram alguns vazios urbanos, prevalecem terrenos não edificadas de antigos loteamentos, ainda sem transformação. No entanto, os vazios portuários não são foco de nossa pesquisa.

Com relação à antiga periferia industrial sul, bairro Parangaba e entorno, embora bem mais discreta, historicamente, em importância na atividade industrial com relação à área oeste, raros são os processos de transformação recente de antigas indústrias. Por essas razões, optamos por abordar essas três áreas de forma abreviada no terceiro capítulo.

Nesta pesquisa consideramos os vazios urbanos industriais⁹ ao longo da orla rodoferroviária conformada pelos vetores históricos de configuração da periferia industrial oeste. Junto a este critério espacial, definimos um segundo, que está relacionado com os períodos históricos de aparecimento das indústrias. Retomamos a classificação em Amora (2005; 1994) que define três momentos principais para o aparecimento do parque industrial de Fortaleza: I) de fins do século XIX até os anos 1950; II) nos anos 1960-1980, durante o protagonismo da SUDENE e; III) nos anos 1990 em diante, durante o período dos “Governos das Mudanças” (1987-2007) e do ressurgimento da SUDENE nos anos 2000.

A seleção dos vazios urbanos acabou concentrada nos dois primeiros períodos, mais antigos, o que nos deu melhores probabilidades de observação do processo histórico completo que vai do fechamento e arruinamento à transformação das indústrias. As indústrias que surgiram no período mais recente tenderam a ainda se encontrar ativas e preferencialmente foram instaladas na RMF (Distrito Industrial de Maracanaú) e interior do estado, não se configurando como objeto de nossa análise.

Entretanto, consideramos importante dentro deste universo a identificação¹⁰ das indústrias ainda ativas em Fortaleza dentro do nosso recorte espacial. Estas fábricas simbolizam o fato da permanência da atividade industrial, mesmo que discreta, no período em que Fortaleza já se apresenta como uma cidade de predominância do terciário, tendo a atividade industrial migrado, em especial, para sua área metropolitana.

Com relação aos métodos utilizados, a identificação dos vazios urbanos recorreu ao uso das imagens e de algumas ferramentas do *software* gratuito *Google Earth Pro*, em especial, as “imagens históricas” que, para Fortaleza, compreendem o período de 2003 a 2017. A utilização desta ferramenta esteve associada, especialmente, à identificação da transformação dos vazios urbanos, fenômeno recente, majoritariamente compreendido neste intervalo, nas duas últimas décadas.

Em paralelo à manipulação das imagens, utilizamos o recurso *Google Street View* (vinculado ao *Google Maps* e ao *Google Earth Pro*) para a aproximação mais detalhada,

⁹ Optamos por reunir na categoria dos vazios urbanos industriais tanto os vazios urbanos ferroviários como os logísticos, pois fazem parte de um único conjunto urbano na área em recorte, sendo atividades interdependentes. Entretanto, nas fichas produzidas, as três categorias podem ser identificadas separadamente. Os vazios urbanos portuários não foram objeto de nossa identificação e análise.

¹⁰ A identificação das indústrias ativas teve como produto um mapa de localização para a apreciação deste fenômeno discreto, porém importante.

via ponto de visão em nível do solo, do universo dos vazios analisados, que foi conferido, quando possível, em visitas de campo¹¹. As imagens analisadas e mais recentes do *Street View* são de abril ou julho de 2017.

Por último, consultamos a cartografia oficial da cidade de Fortaleza, especialmente, a carta de 1945 (Serviço Geográfico do Exército) e os levantamentos aerofotogramétricos de 1973 (Prefeitura Municipal de Fortaleza – PMF, Companhia Telefônica do Ceará – TELECEARÁ e Companhia de Água e Esgoto do Ceará - CAGECE) e de 1995 (Prefeitura Municipal de Fortaleza – PMF), que contêm informações que cobrem os períodos históricos utilizados em nossa identificação. O uso destas bases cartográficas contribuiu para a identificação, principalmente, das fábricas e das estruturas da ferrovia quando ainda eram ativas para fins de complementação/verificação das informações mais recentes obtidas com as imagens do *Google Earth Pro* no intervalo de 2003 a 2017.

A sistematização da coleta dos dados foi realizada através da produção de fichas dos vazios urbanos, que foram complementadas com as informações de caracterização elucidadas logo a seguir. A partir das fichas foram elaborados mapas-síntese, por exemplo, com a delimitação (polígonos) dos vazios urbanos, indicando sua localização. Após estas etapas de coleta e sistematização de dados foram realizadas algumas visitas de campo para verificação/conclusão, análise e síntese das informações coletadas.

A identificação dos vazios urbanos, relativa à sua localização e ao período histórico a que pertencem, foi aprofundada com uma caracterização que, por sua vez, produziu algumas categorias. Estas foram elaboradas a partir dos grupos que foram definidos preliminarmente, no projeto de pesquisa, por nossa observação e coleta de dados iniciais sobre a área em estudo, que foram sendo reelaborados a partir de novos desdobramentos com o avanço da pesquisa.

Destacamos que a elaboração dos grupos foi influenciada decisivamente pelo foco da pesquisa em compreender processos, agentes e resultados envolvidos na transformação dos vazios urbanos. Assim ficaram estabelecidos os grupos definitivos:

¹¹ As visitas de campo para observação, registro fotográfico e verificação de dúvidas dos dados coletados foram comprometidas pela insegurança na área-recorte, hoje com a presença de domínio territorial por parte de grupos criminosos organizados. Quando possível e de forma prudente, percorremos as áreas mais movimentadas e aparentemente mais seguras como a avenida Francisco Sá ou espaços fechados como a Oficina do Urubu.

- I) Antigas fábricas reconvertidas por projetos do setor privado, em especial, usos comerciais e residenciais;
- II) antigas fábricas reconvertidas por planos e projetos do setor público como a construção de Habitação de Interesse Social (HIS);
- III) antigas fábricas e/ou espaços de domínio da ferrovia ainda não impactados por transformação e
- IV) espaços de domínio da antiga ferrovia (linha férrea, oficinas, galpões etc.) ou usos logísticos reconvertidos tanto por planos/projetos públicos como privados.

A partir da identificação desses grupos desenvolvemos um modelo de ficha para coleta de dados sobre os vazios urbanos que foram posteriormente problematizados e discutidos no argumento final da tese, com a identificação dos atores, processos e resultados envolvidos na transformação desses espaços. Em conjunto com nossa própria metodologia, fundamentamos a elaboração da ficha, da caracterização e da categorização em Borde (2006). Nossa apreciação dos procedimentos metodológicos propostos neste trabalho orientou tanto a construção final de categorias de análise como a identificação das fontes, primárias e/ou secundárias, para o mapeamento dos dados relativos aos vazios urbanos. A autora nos alerta, primeiramente, para a necessidade de identificarmos, no marco legal brasileiro, as definições oficiais que se adequam aos vazios urbanos.

Portanto, recorreremos inicialmente ao Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de 10 de julho de 2001), especificamente, seu Artigo 5º, que orienta o enfrentamento do problema dos vazios urbanos na “Seção II – Do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios”:

Lei municipal específica para área incluída no plano diretor poderá determinar o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsórios do solo urbano **não edificado, subutilizado** ou **não utilizado**, devendo fixar as condições e os prazos para implementação da referida obrigação.

§1 Considera-se subutilizado o imóvel:

I – cujo aproveitamento seja inferior ao mínimo definido no plano diretor ou em legislação dele decorrente [itálico no original].
(CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2002, p.67, grifos nossos).

Em seguida, consultamos a legislação local, o Plano Diretor Participativo (PDPFor), Lei Complementar Nº 062/2009, vigente desde então. Este Plano definiu, a

partir do Estatuto da Cidade, as condições para a aplicação do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios que envolve a questão dos vazios urbanos na cidade:

Art. 208 – São passíveis de parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, nos termos do Art. 182 da Constituição da República e dos art. 5 e 6 da Lei Federal n. 10.257, de 2001, os imóveis não edificados, subutilizados ou não utilizados, localizados em todas as zonas da Macrozona de Ocupação Urbana, exceto na Zona de Ocupação Restrita [ZOR].

[...] Art. 209 – Para fins desta Lei, consideram-se: I – solo urbano **não edificado**: os terrenos ou glebas com área igual ou superior a 400m² [quatrocentos metros quadrados], quando o índice de aproveitamento utilizado for igual a zero; II – imóveis **subutilizados**: imóveis edificados, com área igual ou superior a 400m² [quatrocentos metros quadrados], cujos índices de aproveitamento não atinjam o mínimo definido para a zona ou que apresentam mais de 60% [sessenta por cento] da área construída da edificação ou do conjunto de edificações sem uso há mais de 5 [cinco] anos; III – imóveis **não utilizados**: terrenos ou glebas edificados cujas áreas construídas não sejam utilizadas a mais de 5 [cinco] anos. (FORTALEZA, 2009b, p.22, grifos nossos).

No que diz respeito ainda à fundamentação em Borde (2006), quanto às categorias/classificações propostas neste trabalho, ressaltamos que nossa análise não teve a abrangência daquela que foi empreendida pela autora. Dessa forma, das categorias principais propostas – vazios projetuais, vazios estruturais e vazios conjunturais (Figura 4.10) – utilizamos apenas a de “vazios estruturais”, que são aqueles produzidos por “transformações nas funções urbanas” (BORDE, 2006, p.8) e, portanto, adequado aos objetivos de nossa pesquisa.

Esses *vazios estruturais* apontam para o esvaziamento de uma concepção anterior de cidade, atuando, assim, como resquícios dessa *cidade que já não é mais*. Contudo, ao serem reativados, participam da formação das novas cidades que emergem da contemporaneidade. (BORDE, 2006, p.9).



Figura 4.10 - Vazios urbanos: categorias principais e complementares.
Fonte: Borde (2006).

Com relação às subcategorias referentes ao uso anterior, nos fundamentamos apenas nas categorias de “vazio industrial” e de “vazio ferroviário” (Figura 4.10), complementando-as com a de “vazio logístico”. Em seguida, adaptamos, conforme as próprias necessidades da pesquisa, o quadro relativo aos critérios de classificação (Figura 4.11).

Critérios de classificação					
Quanto ao tecido urbano					
Consolidado	Em consolidação	Em formação	Remanescente intervenção urbana	Franjas de intervenção	
Condições de conservação					
Conservado	Preservado	Interrompido (Construção)	Degradado	Ruína	
Situação fundiária			Patrimônio simbólico		
Público (UEM)	Privado	Conflito	Histórico	Cultural	Não específico
Permanência			Dimensão		
“Novos”	“Semi Novos”	Históricas	Intersticiais	Intermediário	Grandes Glebas
Normativa urbanística			Localização (grau de consolidação)		
Compatível	Conflito de legislação		Vazios centrais	Vazios periféricos	
Dinâmica imobiliária			Meio ambiente		
Área valorizada	Área degradada		Preservação ambiental	Conflito Ambiental	

Figura 4.11 - Vazios urbanos: critérios adicionais de classificação.
Fonte: Borde (2006).

Após os resultados da identificação dos vazios urbanos, tendo-os localizado e definido a que período histórico pertencem, e de posse dos aportes metodológicos em Borde (2006) desenvolvemos nossa própria caracterização. Em primeiro lugar, nosso universo de análise foi integralmente inserido na categoria de “vazio estrutural” e na subcategoria de “vazio urbano industrial” onde inserimos os vazios urbanos ferroviários e logísticos. Em segundo lugar, qualificamos a subcategoria de “vazio urbano industrial” tanto do ponto de vista de sua situação físico-jurídica como do ponto de vista da definição (ou não) de um novo uso. Assim, posicionamos os vazios urbanos industriais em dois grupos principais, que se correlacionam: a) edifício vacante (não utilizado),

edifício subutilizado e terreno vacante (não edificado) e b) se foram ou não transformados ou se estão em vias de transformação (Figura 4.12).

Identificação (código)*				Localização (rua, nº, bairro)			
Área terreno (m²)				Imagem (localização) - 2018			
Período histórico							
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais					
Fundação	Fechamento						
Subcategoria							
Industrial	Ferroviário	Logístico					
Situação físico-jurídica**							
Edifício vacante	Edifício subutilizado						
Terreno vacante	Não identificada						
Zoneamento							
ZOP - 1	ZRU - 1						
Transformação***				Imagem (data)	Imagem (data)		
Sim. Uso anterior: Uso atual:							
Não. Uso anterior: Uso atual:							
Em vias de. Uso futuro:				Imagem (data)	Imagem (data)		
Critérios adicionais de classificação							
PROPRIEDADE							
Pública	Privada	n/i					
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA							
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma				
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****							
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma				
Comentários							

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Figura 4.12 – Ficha para identificação e caracterização dos vazios urbanos.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Para além das categorias, outras informações complementares foram levantadas como, por exemplo, aquelas relativas à propriedade, à natureza da transformação, às datas de fundação e fechamento das fábricas, estrutura ferroviária ou de logística etc. Ressalvamos que, mesmo que o vazio urbano já tenha sido transformado para um novo uso e, portanto, não seja mais um vazio, este foi identificado como tal com a finalidade de entendermos os processos de esvaziamento e de definição de novos usos. Ao final, consolidamos o modelo de ficha a ser preenchido com os dados sobre os vazios urbanos (Figura 4.12) que junto à elaboração de mapas-síntese, temáticos, ilustraram a análise do levantamento no subcapítulo a seguir.

4.2.2 Análise e síntese dos resultados

Antes das considerações sobre a identificação e a caracterização dos vazios urbanos, destacamos a permanência, de forma ainda marcante na paisagem da antiga periferia industrial oeste de Fortaleza, de indústrias ativas (19), posicionadas ao longo dos eixos históricos que conformaram a área (Figura 4.13). Embora não consideradas em nosso levantamento por conta de ainda possuírem um uso industrial, fizemos algumas reflexões como forma de evidenciar esta importante dinâmica da área em estudo.

Na verdade, apesar dos processos evidenciados no terceiro capítulo apontarem para uma maior restrição no âmbito da legislação e de ter ocorrido o deslocamento das indústrias no sentido da RMF e interior do Estado, esta atividade nunca deixou de estar presente em nossa área-recorte. Nem mesmo a gradativa diminuição da circulação de cargas na ferrovia provocou o esvaziamento total da atividade industrial, pois o transporte rodoviário, concorrente, bem articulado em nível metropolitano, sempre supriu bem esta demanda, por conta de sua maior capacidade de penetração na malha urbana (a ferrovia fica restrita ao seu próprio eixo).

A persistente concentração dessas indústrias é favorecida, ainda com relação aos aspectos rodoviários, por sua posição favorável tanto ao Porto do Pecém (30km, aproximadamente) como ao Porto do Mucuripe (10km, aproximadamente), mais antigo. A presença da avenida Leste Oeste, construída em 1973, a conexão com os eixos perimetrais da cidade, a ponte José Martins Rodrigues, sobre o Rio Ceará, construída em

1997, todas estas ligações articulam as indústrias a oeste de Fortaleza com suas áreas portuárias e com a Região Metropolitana.



Figura 4.13 – Indústrias ativas na antiga periferia industrial oeste.
Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Além disso, os meios/instituições de financiamento e implementação de novas plantas fabris ainda estão presentes, como o Governo do Estado e o BNB, acrescidos do ressurgimento da SUDENE em 2007, responsável pela existência de algumas plantas fabris mais recentes (Figura 4.14). A área ainda possui duas unidades do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), uma no bairro Jacarecanga (desde 1943), outra no bairro Barra do Ceará (desde 1975), que continuam a oferecer ao setor industrial mão-de-obra qualificada profissionalmente.

Os grupos industriais presentes, sedes ou filiais locais e nacionais, de variados ramos, compõem grandes empresas, como por exemplo, Grendene (calçadista), Ambev (bebidas), Resibras (castanha de caju) (Figura 4.15), White Martins (químicos), Mecesa (gráfica), Sangati Berga (maquinário), Guararapes (confeções) dentre outras. Estas duas últimas ocupam, respectivamente, 86.541m² e 133.355m², as maiores áreas do grupo de empresas levantadas.



Figura 4.14 – Placa da SUDENE na Indústria Mecesa, novembro de 2017.

Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 4.15 – Da esquerda para direita: Grendene (calçadista), Ambev (bebidas) e Resibras (castanha de caju).

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Assim, a área que as instalações dessas indústrias ocupam, tendo como padrão essas grandes glebas, continuam a fazer prevalecer a morfologia que tradicionalmente configurou a zona oeste de Fortaleza. Além disso, estas unidades, sendo produtivas, e por conta de suas grandes dimensões, empregam razoável quantidade de mão-de-obra, mesmo que as linhas de produção tenham agregado tecnologia ao longo das últimas décadas o que gera grande dispensa de funcionários.

Não há como prever a continuidade ou o fechamento das unidades fabris ainda existentes. Entretanto, é notória a progressiva escassez de grandes glebas disponíveis para novos investimentos industriais, pois os grandes vazios urbanos existentes têm sido reativados por grandes empreendimentos comerciais e/ou residenciais condominiais. Além disso, as indústrias ativas existentes estão no local há várias décadas, sendo o surgimento de novas unidades algo cada vez mais raro na área-recorte.

4.2.2.1 Vazios urbanos industriais: análise e síntese do levantamento

A identificação realizada resultou em um universo de 24 vazios urbanos industriais, sendo 22 industriais, 1 ferroviário e 1 logístico (Figura 4.16). As fichas utilizadas para a identificação e caracterização destes vazios estão no Apêndice 1. Muitos desses espaços, hoje, já não são mais vazios urbanos, compreendendo novos usos. Entretanto, ressaltamos que, como nosso objeto é a transformação destes espaços ao longo do tempo, em vários casos, consideramos a condição de vazio urbano no momento anterior à transformação ocorrida.



Figura 4.16 – Espacialização dos vazios urbanos industriais identificados.
Fonte: imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Para ilustrar com um exemplo, citamos o vazio urbano industrial “vzu_18” onde funcionaram, no século XX, a Usina Gurgel, depois renomeada para Usina Ceará (também chamada Siqueira Gurgel) e a Fiação Jangadeiro, antes de seu fechamento e esvaziamento. Em 2000, neste espaço, foi inaugurada uma unidade da rede de supermercados Hiper Bompreço, atualmente em uso.

No total, os vazios urbanos identificados (Tabela 4.1) compreendem $1.120.524\text{m}^2$ ($1,12\text{km}^2$) o que representa 0,35% da área da cidade de Fortaleza, que é de $314,93\text{km}^2$. Os itens vzu_03 e vzu_04, a Oficina do Urubu e a antiga fábrica Finobrasa, respectivamente, são as maiores glebas que, juntas, compõem 30% do total de área dos vazios urbanos identificados nesse recorte. Em média esses espaços possuem $46.688,50\text{m}^2$.

Com relação às divisões administrativas da cidade, em Secretarias Executivas Regionais (SERs) e em bairros¹², o número total de vazios urbanos está distribuído pelas SERs I e III e em 8 bairros: Jacarecanga, Farias Brito, Carlito Pamplona, Álvaro Weyne, Cristo Redentor, Floresta, Barra do Ceará e Presidente Kennedy. Além das divisões administrativas, relacionamos também os vazios identificados com o zoneamento da

¹² Fortaleza é dividida em 7 SERs, sendo uma denominada Sercefor (Centro) e as demais identificadas como SERs de I a VI, e em 119 bairros.

cidade, sendo estes distribuídos na Zona de Ocupação Prioritária 1 (ZOP1) e na Zona de Requalificação Urbana 1 (ZRU1). Estas relações estão expressas nas Tabelas 4.2 e 4.3.

Vazio	Área (m ²)	Área (%)	Regional/Bairro/Zona
Total	1.120.524	100	
vzu_01	31.538	2,81	SER-I/JC/ZOP1
vzu_02	43.817	3,91	SER-I /CP/ZOP1
vzu_03	165.691	14,78	SER-I /AW/ZRU1
vzu_04	162.431	14,49	SER-III/PK/ZOP1
vzu_05	17.572	1,56	SER-I /JC/ZOP1
vzu_06	81.846	7,30	SER-I /CP/ZOP1
vzu_07	20.967	1,87	SER-I /CP/ZOP1
vzu_08	11.402	1,01	SER-I /JC/ZOP1
vzu_09	20.036	1,78	SER-I /JC/ZOP1
vzu_10	3.722	0,33	SER-I /JC/ZOP1
vzu_11	11.906	1,06	SER-I /AW/ZRU1
vzu_12	27.280	2,43	SER-I /FL/ZRU1
vzu_13	54.587	4,87	SER-I /FL/ZRU1
vzu_14	99.536	8,88	SER-I /CP/ZOP1
vzu_15	32.143	2,86	SER-I /BC/ZRU1
vzu_16	51.049	4,55	SER-III/PK/ZOP1
vzu_17	88.704	7,91	SER-III/PK/ZOP1
vzu_18	42.096	3,75	SER-I /FB/ZOP1
vzu_19	29.925	2,67	SER-I /BC/ZRU1
vzu_20	32.573	2,90	SER-I /CP/ZOP1
vzu_21	44.538	3,97	SER-I /CP/ZOP1
vzu_22	12.784	1,14	SER-I /CR/ZRU1
vzu_23	12.449	1,11	SER-I /BC/ZRU1
vzu_24	21.932	1,95	SER-I /CR/ZRU1

SER-I – Secretaria Executiva Regional I; SER-III – Secretaria Executiva Regional III; ZOP1 – Zona de Ocupação Prioritária 1; ZRU1 – Zona de Requalificação Urbana 1; JC – Jacarecanga; CP – Carlito Pamplona; AW – Álvaro Weyne; PK – Presidente Kennedy; FL – Floresta; BC – Barra do Ceará; FB – Farias Brito; CR – Cristo Redentor

Tabela 4.1 – Identificação, áreas e localização administrativa dos vazios urbanos industriais, Fortaleza, 2018

Fonte: Elaborada pelo autor.

Regional	Vazios urbanos (nº)
SER-I	21
SER-III	3
Bairro	
Jacarecanga	5
Carlito Pamplona	6
Álvaro Weyne	2
Presidente Kennedy	3
Floresta	2
Barra do Ceará	3
Farias Brito	1
Cristo Redentor	2
Zona	
ZOP 1	15
ZRU 1	9

Tabela 4.2 – Número de vazios urbanos industriais por regional, bairro e zona do Plano Diretor, Fortaleza, 2018

Fonte: Elaborada pelo autor.

Regional (área m²)	Vazios urbanos (m²)*	Vazios urbanos (%)**
SER-I (24.602.101)	818.340	3,32
SER-III (26.302.823)	302.184	1,14
Bairro (área m²)		
Jacarecanga (1.270.323)	84.270	6,63
Carlito Pamplona (1.368.054)	323.277	23,63
Álvaro Weyne (1.434.469)	177.597	12,38
Presidente Kennedy (1.712.252)	302.184	17,64
Floresta (1.724.068)	81.867	4,74
Barra do Ceará (4.122.934)	74.517	1,80
Farias Brito (923.864)	42.096	4,55
Cristo Redentor (1.181.625)	34.716	2,93
Zona (área m²)		
ZOP 1 (25.024.836)	751.827	3,0
ZRU 1 (42.911.905)	368.697	0,85

* Área dos vazios urbanos identificados por regional, bairro e zona.

** Porcentagem dos vazios urbanos identificados em relação a área da regional, do bairro e da zona.

Tabela 4.3 – Área e porcentagens de área de vazios urbanos industriais por regional, bairro e zona do Plano Diretor, Fortaleza, 2018

Fonte: Elaborada pelo autor.

Na Tabela 4.2 observamos que os vazios urbanos se concentram na SER-I, nos bairros Jacarecanga e Carlito Pamplona e na ZOP 1. A localização é justificada, principalmente, pelo posicionamento dos vazios ao longo da avenida Francisco Sá e áreas adjacentes, via que percorre todos os bairros envolvidos e possui todo seu trajeto na SER-I. Isso reforça a predominância de instalação das indústrias ao longo do tempo, nesse eixo rodoviário em detrimento do eixo ferroviário (um dos limites entre as duas SERs), a antiga EFS. Entretanto, as indústrias que se instalaram ao longo da ferrovia (algumas ainda ativas), em menor número, são unidades de grande importância, principalmente, pelo porte (área e produção) e pelo emprego de tecnologia avançada.

Na Tabela 4.3, que aprofunda a tabela anterior com os quantitativos, podemos observar que a maior parte da área dos vazios urbanos identificados, cerca de 70% do total, estão concentrados nos perímetros da SER-I e da ZOP 1. Quando nos detemos na relação com os bairros, observamos que cerca de 30% do total da área dos vazios está em apenas um bairro, o Carlito Pamplona. Os bairros Álvaro Weyne e Presidente Kennedy vêm em seguida, também com porcentagens expressivas. São bairros de continuada atração da atividade industrial, concentrando grandes complexos fabris tanto da primeira metade do século XX, como da Era SUDENE, anos 1960 a 1980.

Ainda com relação à Tabela 4.3, a presença da maior parte da área total dos vazios urbanos na SER-I e na ZOP 1 nos levou a algumas reflexões. Esta Regional concentra numerosas áreas de assentamentos precários (favelas, áreas de risco,

loteamentos irregulares dentre outros) e de ZEIS 1¹³ que estão relacionadas com as ocupações da área ao longo das décadas (FORTALEZA, 2013), além das áreas de ZEIS 3, de vazio. Os vazios urbanos como os identificados na tese podem se configurar como consideráveis reservas de terra urbanizada e serem utilizados para a mitigação dos problemas de déficit habitacional, contribuindo para reforçar as diretrizes do Plano Local de Habitação, por exemplo.

Por outro lado, os mesmos vazios urbanos estão inseridos em ZOP 1¹⁴, a zona da cidade que possui os melhores índices, em especial, o Índice de Aproveitamento (IA) que é de 3, sendo o maior da cidade. Este zoneamento foi criado no âmbito do PDPFor 2009 com índices que atraem a intensificação do solo, pois os bairros que o compõem apresentam as condições de infraestruturas consolidadas e localização que forma uma espécie de arco de bairros ao redor do Centro, principalmente bairros a sul e a oeste, como o Jacarecanga, Monte Castelo, Carlito Pamplona dentre outros na área recorte. Todos esses fatores têm contribuído na disputa por esses vazios pelo mercado imobiliário, que já tem empreendido nessas áreas, dando destaque para empreendimentos comerciais e residenciais, como o *shopping* RioMar Kennedy (RK) e o *Boulevard Shopping Residence* (BSR), mais detalhados adiante.

Do ponto de vista dos períodos históricos (Tabela 4.4), os vazios urbanos ficaram divididos entre os períodos de fins do século XIX até os anos 1950 e o período dos anos 1960 aos anos 1980. Não foram identificados vazios urbanos para o último dos períodos, de 1990 aos dias atuais. Com o processo de metropolização de Fortaleza e a desconcentração industrial associada, na segunda metade do século XX, o parque industrial oeste começou a encolher, motivado pela falência de indústrias e concorrência com a RMF, Distrito Industrial de Maracanaú, principalmente, bem como pelo reduzido aparecimento de novas plantas fabris, mesmo com os canais de financiamento de fins do século XX. Apesar disso, como visto acima, muitas indústrias ainda estão ativas, em especial, aquelas que surgiram no último dos períodos, anos 1990 aos dias de hoje.

¹³ “Art. 126 – As Zonas Especiais de Interesse Social 1 (ZEIS 1) são compostas por assentamentos irregulares com ocupação desordenada, em áreas públicas ou particulares, constituídos por população de baixa renda, precários do ponto de vista urbanístico e habitacional, destinados à regularização fundiária, urbanística e ambiental”. (FORTALEZA, 2009b, p.16).

¹⁴ Destacamos para a ZOP 1 os índices: IA máximo e básico: 3; IA mínimo 0,25; altura máxima da edificação: 72m.

	Período histórico		
	Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais
Vazios urbanos (nº)	11	13	0

Tabela 4.4 – Número de vazios urbanos industriais por período histórico, Fortaleza, 2018

Fonte: Elaborada pelo autor.

Do primeiro período (fins do XIX até os anos 1950), os vazios estão em sua maioria transformados, fato que significou o desaparecimento do patrimônio industrial mais antigo, dotado de significativa qualidade arquitetônica. Neste obituário, estão, por exemplo, a Fábrica São José (atual Centro Fashion Fortaleza), a Siqueira Gurgel (atual Hiper Bompreço) (Figura 4.17) e a Fábrica São Judas Tadeu (atual Navegantes Residencial) (Figura 4.18).

Como exceção, o que já de início pressupõe a urgência da preservação/conservação destes bens, podemos citar a Oficina do Urubu, grande complexo associado à ferrovia com importante patrimônio edificado como os galpões de concreto armado do Engenheiro Emílio Baumgart, e a Fábrica Brasil Oiticica, com o conjunto administrativo, galpões e chaminé ainda existentes e em boas condições para preservação e restauro.



Figura 4.17 – Fábrica Siqueira Gurgel e os trilhos da EFB, s.d.

Fonte: *blog* História do Futebol. Disponível em: <http://cacellain.com.br/blog/wp-content/uploads/2014/12/Fabrica_Siqueira_Gurgel.jpg>. Acesso em: abr. 2018.



Figura 4.18 – Vista aérea da Fábrica São Judas Tadeu ao longo da ferrovia, s.d.

Fonte: Biblioteca IBGE. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/ce35402.jpg>>. Acesso em: abr. 2018.

No segundo período (anos 1960 a anos 1980), onde está a maior quantidade de vazios levantados (13), a maioria das antigas fábricas também está transformada, estando algumas em processo atual de demolição/desmonte. O fato também se configurou como desaparecimento de um importante patrimônio edificado que poderia testemunhar o período dos grandes complexos industriais, edificados em concreto armado, mas também em estrutura metálica, com o uso de soluções técnicas para o

conforto interno como os *sheds*, que acabam marcando o aspecto formal dessas indústrias mais recentes.

Destacavam-se neste cenário o conjunto adjacente à linha férrea (EFS) e ao longo da avenida Dr. Theberge – importante eixo rodoviário e de implantação de indústrias, mais recente do que a avenida Francisco Sá – das indústrias Pompeu Têxtil (hoje BSR), Esplanada Confecções do Nordeste S.A. – Esplanord (hoje RK) e Finobrasa (hoje, loteamento em execução). Outra fábrica importante do período, a Vilejack, hoje uma ocupação residencial precária, ainda conserva sua destacada edificação, dois volumes octogonais articulados por volume hexagonal, em concreto armado. A edificação apresenta razoável integridade, apesar das alterações externas e em seu interior, também ocupado por moradias improvisadas (Figuras 4.19 e 4.20).



Figura 4.19 – Antiga fábrica Vilejack e assentamento precário que a ocupou.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.



Figura 4.20 – Habitações irregulares e edificação da antiga fábrica ao fundo.

Fonte: Jornal O Povo. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticiasimages/app/foto_147204745911/2017/03/21/84/20170321232202634947a.jpg>. Acesso em: abr. de 2018.

A situação físico-jurídica está ilustrada na Tabela 4.5. A maioria dos vazios urbanos identificados são “edifícios vacantes”, nomenclatura criada para a tese, semelhante à definida no EC (2001) e detalhada no PDPFor (2009) que é “imóveis não utilizados”. Em nossa categoria, estão os terrenos com edificação ou conjunto de edificações, sem uso¹⁵, comumente em processo de demolição/desmonte ou arruinamento, com suas aberturas tamponadas ou não. Foram identificados 15 vazios urbanos nesta categoria. Os demais vazios estão nas categorias, também criadas para a tese, de “edifício subutilizado” (4) e “terreno vacante” (2). Estas equivalem, em nossa categorização, aos “imóveis subutilizados” e “imóveis não edificados”, também definidos

¹⁵ No PDPFor os imóveis não utilizados são “terrenos ou glebas edificados cujas áreas construídas não sejam utilizadas a mais de 5 [cinco] anos”. (FORTALEZA, 2009b, p.22). Apesar desse parâmetro preciso, não deixamos de considerar os vazios que estavam sem uso a menos tempo.

no EC e detalhados no PDPFor 2009. Aqueles vazios que não se enquadraram em nenhuma das 3 categorias, foram definidos como “não identificada” (3).

	Situação físico-jurídica			
	Edifício vacante	Edifício subutilizado	Terreno vacante	Não identificada
Vazios urbanos (nº)	15	4	2	3

Tabela 4.5 – Número de vazios urbanos industriais por categoria físico-jurídica, Fortaleza, 2018
Fonte: Elaborada pelo autor.

Com relação aos quatro edifícios subutilizados identificados, a Oficina do Urubu (vzu_03), vazio possuidor da maior área (165.691m²), está abaixo do Índice de Aproveitamento (IA) mínimo para a ZRU-1 onde se encontra, que é de 0,20. As atividades predominantes em sua área construída são de manutenção do maquinário ferroviário e depósito de peças com emprego de reduzida mão-de-obra. Além disso, há enorme terreno vacante associado à área construída, com cerca de 10.000m², funcionando como um “cemitério” de vagões e locomotivas. Em escala maior, essa subutilização está relacionada com o papel reduzido e não protagonista (prevalência do transporte rodoviário) da ferrovia no transporte de cargas pela Região Nordeste.

Outros dois edifícios subutilizados identificados, o Centro de Distribuição das Farmácias Pague Menos (vzu_14)¹⁶ e a Fábrica Brasil Oiticica S/A (vzu_02) até superam o IA mínimo para a ZOP 1 onde se encontram, que é 0,25. Entretanto, por atingirem índices perto dos 0,35, decidimos mantê-los na categoria em que estão. Por último, a antiga Fábrica Vilejack (vzu_19) não atinge o IA mínimo da ZRU 1 onde está, 0,20, além de sua subutilização acontecer pela presença de alguma habitação improvisada em seu interior.

Com relação à propriedade dos vazios urbanos identificados (Tabela 4.6) a maioria pertence à categoria “privada” (19), muito superior à propriedade “pública” (5). Quatro dos vazios urbanos identificados como públicos são conjuntos habitacionais construídos pela Prefeitura (2) e pelo Governo do Estado (2), e um vazio é de propriedade federal, a Oficina do Urubu.

Os vazios urbanos identificados como propriedade privada compreendem, muitas das vezes, as massas falidas das antigas indústrias, ou são vazios urbanos transformados para novos usos, também privados, destacando-se os usos residenciais e comerciais.

¹⁶ A área é equivalente a ZEIS 3 – Carlito Pamplona B, definida no PDPFor de 2009.

Dessa forma, especialmente com relação aos aspectos morfológicos urbanos, as antigas indústrias, enclausuradas intramuros, têm sido substituídas por condomínios privados e empreendimentos comerciais que apresentam semelhante característica física fechada.

Entretanto, funcionando como um contraponto aos usos privados, há os antigos usos fabris que se converteram em áreas públicas, compreendendo transformação exclusiva para o uso habitacional de interesse social. Como consequência foram criados espaços urbanos abertos com a presença dos conjuntos – unidades soltas nas quadras e áreas livres/logradouros – além de alguns equipamentos comunitários como a Unidade de Pronto Atendimento (UPA), adjacente ao Conjunto Habitacional Alves de Lima (vzu_24) ou o Posto de Saúde Dr. Airton Monte, adjacente ao conjunto Vila do Mar III (vzu_13).

	Propriedade		
	Pública	Privada	Não identificada
Vazios urbanos (nº)	5	19	0

Tabela 4.6 – Número de vazios urbanos industriais por tipo de propriedade, Fortaleza, 2018

Fonte: Elaborada pelo autor.

A Tabela 4.7 resume os dados levantados sobre a transformação dos vazios urbanos identificados. Como é possível observarmos, a maioria dos vazios sofreu transformação¹⁷, embora o número seja acompanhado de perto por aqueles vazios que permaneceram inalterados, mas que podem ter mudado de uso. Os usos residencial (12 casos, entre transformados e em vias de transformação) e comercial (4 casos) prevaleceram sobre os demais.

Transformação	Vazios	Novos usos
Sim	14	Comercial (3), Residencial (10), Serviços (1)
Não	8	Industrial (1), Serviços (1), Sem uso (6)
Em vias de	2	Comercial + Residencial (1), Residencial (1)
Totais	24	Residencial (12), Comercial (4), Serviços (2), Industrial (1) Sem uso (6)

Tabela 4.7 – Número de vazios urbanos industriais por ocorrência de transformação e usos resultantes, Fortaleza, 2018

Fonte: Elaborada pelo autor.

Do universo dos vazios urbanos transformados ou em vias de transformação (16 no total), em 12 situações a transformação realizada ou em curso foi de origem privada,

¹⁷ Definimos a transformação, no âmbito da elaboração das fichas, como aquela que deveria compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

sendo apenas 4 das situações compreendidas por iniciativas públicas. O fato vem reforçar os resultados da Tabela 4.6, anterior. Assim, dialogando com essas duas últimas tabelas podemos afirmar que a propriedade prevalente dos vazios urbanos identificados é privada e que, quando houve transformação (ou quando esta se encontra em curso), isso acontece a partir de empreendimentos privados.

Por último, os vazios urbanos identificados estão associados às transformações planejadas pelo poder público para a área em análise. Estes planos/projetos urbanos ora contêm os vazios, ora estes estão em sua área imediata de influência. São duas Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) previstas, a Leste-Oeste e a Parque Rachel de Queiroz, ambas atualmente em elaboração pela Prefeitura. Do universo dos vazios urbanos levantados, 15 tem sua área totalmente inserida na primeira e 3 na segunda (Figura 4.21). Os demais vazios urbanos estão adjacentes a estas OUCs e, portanto, é possível que a transformação futura traga, pelo menos indiretamente, consequências para estes espaços.



Figura 4.21 – Relação espacial vazios urbanos (amarelo) e OUCs previstas (azul).

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor com dados próprios e da Prefeitura Municipal de Fortaleza.

Além das OUCs, os vazios identificados estão inseridos na área de influência de 4 Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS): 02 – Centro-T2, 15 – Antônio Bezerra, 18 – Carlito Pamplona e 22 – Francisco Sá (FORTALEZA, 2017). No âmbito do Plano Fortaleza 2040 (2016), os vazios urbanos são afetados por 4 Planos

Específicos (PEs) e pela Operação Urbana (OU) P7 - Oficina do Urubu. As considerações sobre esses planos/projetos urbanos estão detalhadas no subcapítulo seguinte.

4.2.2.2 Identificação dos casos para aprofundamento

Elaborada a síntese e a análise dos dados coletados, justificamos a escolha dos vazios urbanos que foram objeto de aprofundamento e reflexão. A partir dos critérios iniciais antes definidos e de posse dos resultados acima descritos e problematizados, pudemos definir como critérios finais que fundamentaram a escolha dos casos: I) dimensão física; II) propriedade; III) transformação realizada; IV) situação físico-jurídica e; V) período histórico. Após a análise das possibilidades, chegamos ao entendimento de uma amostra de quatro do total dos vazios identificados, que representou as maiores ocorrências, em números, de cada um dos cinco critérios acima estabelecidos.

Assim, para a composição da amostra deveria haver pelo menos um vazio urbano que expressasse: as maiores dimensões, uma propriedade privada e uma pública, uma transformação realizada e outra não, um edifício vacante e um edifício subutilizado e um representante de cada um dos períodos: I) fins do século XIX-1950s e; II) anos 1960-1980. Ressalvamos que um mesmo vazio urbano poderia apresentar mais de uma dessas ocorrências. Outros fatores também influenciaram na definição da amostra, principalmente, a quantidade de dados disponível e o acesso a estes, a possibilidade de acesso a área escolhida, a disponibilidade dos contatos com os atores envolvidos e a relevância histórico-arquitetônica.

A **Oficina do Urubu** (vzu_03) é o vazio urbano com maior área (165.691m²). Representa uma propriedade pública (federal), não apresentou transformação, é um edifício subutilizado e pertence ao primeiro dos tempos históricos (fins do século XIX até os anos 1950). Outros fatores foram levados em consideração, como nosso entendimento em ser necessária a inclusão de estrutura do parque ferroviário, não havendo concorrente com as oficinas da ferrovia, já que as estações ferroviárias desapareceram e, mesmo se ainda existissem, embora sua arquitetura fizesse parte de importante conjunto ferroviário, não teriam a representatividade arquitetônica que a Oficina do Urubu possui.

Os conjuntos habitacionais **Vila do Mar I e III** (vzu_12 e vzu_13, respectivamente) ocupam grandes dimensões (27.280m² e 54.587m²) e representam também a propriedade pública (municipal). São resultados de transformação pública para uso residencial, substituíram edifícios vacantes e pertencem ao segundo dos períodos históricos (anos 1960-anos1980). Além destas características, e em comparação com os outros dois conjuntos habitacionais (construídos pelo Estado do Ceará, vzus 21 e 24), apresentam aspectos formais, tanto urbanos como arquitetônicos de maior destaque, a partir de suas intenções projetuais.

A **antiga Fábrica São José** (vzu_01), indústria têxtil (inicialmente fiação e tecelagem, depois confecções), possui 31.538m² de área. Representa as categorias de propriedade privada e de transformação por iniciativa privada para uso comercial, foi edifício vacante e pertence ao período histórico mais antigo. Esta antiga fábrica era uma das mais representativas, junto com a Brasil Oiticica S/A (vzu_02), do período que vai de fins do século XIX aos anos 1950. A atividade fabril têxtil inaugurou a industrialização de Fortaleza (Fábrica Progresso, fundada 1882) e até hoje é um dos ramos mais representativos/produtivos do Estado. Além do imponente conjunto que compreendia mais de 30.000m² de instalações fabris, adjacente a Fábrica São José havia (e ainda há) vila operária homônima, de grande destaque na configuração espacial da antiga periferia industrial oeste.

Por fim, também pertencentes ao ramo têxtil, selecionamos a **Pompeu Têxtil S/A** (vzu_16) e a **Esplanada Confecções do Nordeste S.A. - Esplanord** (vzu_17). Juntas, estas antigas indústrias perfazem aproximadamente 140.000m² de área. Representam propriedades privadas com transformação de iniciativa privada, com empreendimentos em parceria para os usos residencial e comercial (*shopping center*). Foram edifícios vacantes e pertenceram ao período histórico dos anos 1960 aos anos 1980, marcados por grandes complexos industriais com emprego de maquinário de tecnologia avançada e produção em grande escala.

4.3 AGENTES E PROCESSOS NA TRANSFORMAÇÃO DOS CASOS SELECIONADOS

Os diferentes agentes, públicos ou privados, têm exercido na área de estudo forte influência em sua transformação. As intervenções públicas planejadas, planos e projetos urbanos, prometem grande alcance de suas diretrizes e ações, porém, exceção ao Projeto Vila do Mar e desdobramentos, não foram ainda realizadas. As ações dos setores privados, em especial, os promotores imobiliários têm aproveitado novas oportunidades para empreendimentos a partir da valorização recente da área, hoje, bem localizada e perdendo, gradativamente, a condição de antiga periferia industrial.

A atuação de cada um desses grupos não é estanque. Embora os setores privados tendam a agir segundo sua própria lógica e leitura da cidade, visão essencialmente especulativa e mercadológica, os poderes públicos têm oferecido a possibilidade das parcerias, através de instrumentos como as OUCs. Seja em um ambiente de conflito ou em parceria, as questões que envolvem os vazios urbanos, expectantes, estão no cerne desta arena urbana. E as transformações que estes espaços vão sofrendo nos apontam algumas direções para o entendimento da cidade futura.

Questão indissociável da atuação dos diversos agentes, públicos ou privados, é o papel do Estado nesse processo. Em uma escala maior, no contexto da acumulação capitalista, o Estado está comprometido com a garantia de um conjunto de condições, econômicas, políticas, jurídicas etc. que sustentem o desenvolvimento continuado da economia capitalista.

A garantia do direito de propriedade privada dos meios de produção e da força de trabalho, o cumprimento dos contratos, a proteção dos mecanismos de acumulação, a eliminação das barreiras para a mobilidade do capital e do trabalho e a estabilização do sistema monetário [via Banco Central, por exemplo] estão todos dentro do campo de ação do Estado. [...] O Estado também deve desempenhar um papel importante no provimento de 'bens públicos' e de infra-estruturas sociais e físicas; pré-requisitos necessários para a produção e a troca capitalista, mas os quais nenhum capitalista individual acharia possível prover com lucro. (HARVEY, 2005a, p.82-83).

Na escala da cidade, no contexto da produção capitalista do espaço, destaca-se a incumbência, por parte do Estado, da provisão desses bens públicos e infraestruturas sociais e físicas (escolas, hospitais, habitação popular, sistema viário, parques etc.) e da regulação urbana através da legislação e do planejamento. É nestas ações que estão os

focos de maior convergência dos interesses públicos, na forma das diferentes gestões, de grupos econômicos hegemônicos como a da construção civil e os agentes da promoção imobiliária a esta associados e do controle social em geral. As diferentes abordagens e estratégias desses grupos, que ora convergem, ora divergem, bem como sua capacidade de exercício de algum poder junto ao Estado é que serão decisivas para a definição de uma transformação urbana de caráter mercadológico ou voltada ao cumprimento da função social da cidade e da propriedade.

Por conta disso é que entendemos ser o ideário dos agentes públicos e privados e os dispositivos que possuem para a materialização de suas intenções, a melhor forma de entendermos os processos que permeiam a transformação dos vazios urbanos. Por esta razão, anteriormente, identificamos e caracterizamos os vazios urbanos industriais, os situando no contexto dos três planos mais importantes e mais recentes para Fortaleza.

A reflexão sobre esses aspectos gerais e sobre aqueles específicos foi seguida da problematização do processo de transformação dos vazios urbanos, com a abordagem dos casos selecionados no item anterior. Para tanto, nos balizamos, do escopo geral dos três planos, em alguns de seus instrumentos e no zoneamento especial, exemplificados pelas OUCs, ZEDUS, ZEIS, planos e projetos setoriais dentre outros que afetaram (e afetarão), direta ou indiretamente, cada um dos quatro vazios urbanos selecionados.

Em conflito ou de acordo com as ações do poder público, estão as estratégias e ações dos setores privados. Problematizamos, principalmente, as intenções conflituosas, com relação ao atendimento os preceitos do planejamento oficial da cidade. Nesse cenário, a retenção especulativa e a valorização do solo urbano em área ainda frágil, tanto com relação às infraestruturas básicas, como quanto aos aspectos sociais e ambientais, se consolidaram como aspectos negativos a pressionar a transformação dos vazios urbanos.

4.3.1 A atuação do poder público: perspectivas de transformação dos vazios urbanos através do planejamento e dos projetos urbanos

Constatamos, no item 4.1, que o poder público municipal tem empreendido esforços, nos últimos dez anos, na identificação de vazios urbanos na cidade de Fortaleza. Entretanto, os levantamentos realizados nos planos mais recentes ainda são

parciais e com pouco detalhamento. Em todos os casos, foram identificados vazios urbanos apenas na categoria dos “terrenos não edificados”, ficando de fora aqueles vazios relativos aos terrenos edificados “não utilizados” ou “subutilizados”.

Apesar da incompletude dos estudos, são esses os dados disponíveis a fundamentarem o planejamento e alguns projetos urbanos da Prefeitura. São variadas as intenções que, direta ou indiretamente, afetarão os vazios urbanos, em nossa área recorte. Os eixos que orientaram a formação da periferia industrial oeste, em Fortaleza – a avenida Francisco Sá e a ligação ferroviária à antiga Estrada de Ferro de Sobral (EFS) – onde estão inseridos os vazios urbanos identificados na tese -, atravessam 13 bairros e duas SERs, a I e a III (Anexo B). Os 24 vazios urbanos identificados estão inseridos nestas duas Regionais, mas ocorreram em oito do total desses bairros ao longo dos eixos formadores (avenida e ferrovia).

Estas áreas da cidade estão localizadas em duas zonas do macrozoneamento, a saber, a Zona de Ocupação Preferencial 1 (ZOP 1) e a Zona de Requalificação Urbana I (ZRU1):

Art. 79 – A Zona de Ocupação Preferencial 1 (ZOP 1) caracteriza-se pela disponibilidade de infraestrutura e serviços urbanos e pela presença de imóveis não utilizados e subutilizados; destinando-se à intensificação e dinamização do uso e ocupação do solo.

[...]

Art. 91 – A Zona de Requalificação Urbana I (ZRU1) caracteriza-se pela insuficiência ou precariedade da infraestrutura e dos serviços urbanos, principalmente de saneamento ambiental carência de equipamentos e espaços públicos, pela presença de imóveis não utilizados e subutilizados e incidência de núcleos habitacionais de interesse social precários; destinando-se à requalificação urbanística e ambiental, à adequação das condições de habitabilidade, acessibilidade de mobilidade e à intensificação e dinamização do uso e ocupação do solo dos imóveis não utilizados e subutilizados (FORTALEZA, 2009b, p. 12-13).

Identificamos, assim, um caráter heterogêneo de nossa área-recorte, no que diz respeito à sua condição urbanística e de infraestruturas/serviços/equipamentos o que, por sua vez, orienta diferentes formas na aplicação de índices e parâmetros pelo zoneamento. Os bairros mais próximos ao Centro, que estão na ZOP 1 têm os melhores índices da cidade, em especial, o Índice de Aproveitamento (IA), 3,0 e o gabarito (72m). Já os bairros mais distantes do Centro, na ZRU 1, além das condições acima destacadas, tem índices e parâmetros mais restritivos.

Em ambas as zonas, a verticalização ainda é discreta, mesmo na ZOP 1 onde os índices são mais favoráveis. Entretanto, nesta zona, as edificações construídas têm atingido o gabarito máximo (Figuras 4.22 e 4.23), impactando sobre a morfologia horizontal, tradicional na área. Nos últimos anos, bairros inseridos na ZRU 1 como o Presidente Kennedy e o Álvaro Weyne têm valorizado seu m², apresentando valores acima da média para a cidade¹⁸. Para tanto, tem contribuído a presença constante de novos empreendimentos, comerciais e residenciais de médio-alto padrão, como os casos detalhados no item “4.2.3.2” mais adiante.



Figura 4.22 – Condomínio Matias Beck, bairro Jacarecanga, dezembro de 2016. Vila São José em primeiro plano.

Fonte: *Google Earth Pro*.

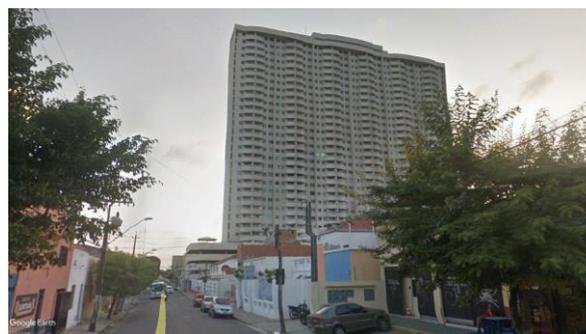


Figura 4.23 – Edifício Cidade, bairro Centro, dezembro de 2016. Visto a partir da Rua Padre Mororó.

Fonte: *Google Earth Pro*.

Ações de médio e longo prazo somam-se à intensificação do solo descrita acima. Há vários planos/projetos urbanos previstos para a área objeto, contribuindo para reforçar o caráter de transformação, recente e futura, de uma área deprimida por décadas, associada quase que exclusivamente à pobreza e à presença insalubre das indústrias. Estas propostas compreendem Operações Urbanas Consorciadas (OUCs), Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS) e Planos Específicos/Operações Urbanas, estes últimos, no âmbito do Fortaleza 2040 de 2016.

O histórico de aprovação e implementação das OUCs em Fortaleza remonta ao início dos anos 2000. Até recentemente, havia 7 OUCs aprovadas, algumas delas implementadas, como é o caso da OUC Foz do Riacho Maceió e a OUC Jockey Clube (Figuras 4.24 e 4.25). A este quadro das OUCs mais antigas, aprovadas, somou-se outro, recentemente. A Prefeitura contratou consultoria para identificação e definição de diretrizes iniciais para a futura implementação de novas OUCs. Como resultado, 15

¹⁸ Dados disponíveis para pesquisa nos portais fipezap.zapimoveis.com.br e zapimoveis.com.br

(quinze) novas OUCs foram identificadas (Anexo C), sendo 6 (seis)¹⁹ destas escolhidas para implementação em curto-médio prazo e que estão em fase atual de detalhamento.

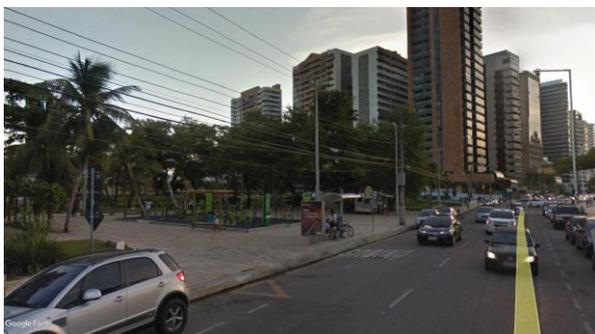


Figura 4.24 – Parque Otacílio Teixeira resultante da OUC Foz do Riacho Maceió, novembro de 2017.

Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 4.25 – Empreendimentos resultantes da OUC Jockey Clube: hospital (à direita), torres residenciais (à esquerda) e *shopping center* ao fundo, novembro de 2017.

Fonte: *Google Earth Pro*.

Nenhuma das 7 OUCs mais antigas aprovadas/implementadas estava localizada na área objeto. Entretanto, do novo grupo de 15 OUCs identificadas, duas estão presentes na antiga periferia industrial oeste: a OUC Rachel de Queiroz e a OUC Leste Oeste.

A primeira (Figura 4.26), incorporou o Parque Rachel de Queiroz, projeto da Prefeitura atualmente em implementação por etapas que acabou se transformando no foco central da intervenção. Esta OUC, além de visar a integração com outras operações previstas (Leste Oeste, Centro e Praia de Iracema), tem relação direta com o *campus* do PICI²⁰ (um dos três *campi* da Universidade Federal do Ceará – UFC), área de valorização recente do metro quadrado e de verticalização (residencial e comercial), especialmente, nos bairros Pici e Parquelândia.

No perímetro da OUC Raquel de Queiroz está inserido um dos casos que detalhamos mais à frente, o empreendimento do *shopping* RioMar Kennedy (RK)/*Boulevard Shopping Residence* (BSR), além de alguns vazios urbanos industriais identificados na tese. Esta OUC, por fim, incorporou alguns assentamentos precários ao sul de sua poligonal (fundos do *campus* do PICI) para os quais contrapartidas da OUC devem ser direcionadas, no sentido de melhorias habitacionais, por exemplo.

¹⁹ São as OUCs: Litoral Central, Raquel de Queiroz, Eduardo Girão, Centro-Oeste, Leste-Oeste e Maceió-Papicu.

²⁰ Alvo de projeto de Parque Tecnológico proposto pelo plano Fortaleza 2040.

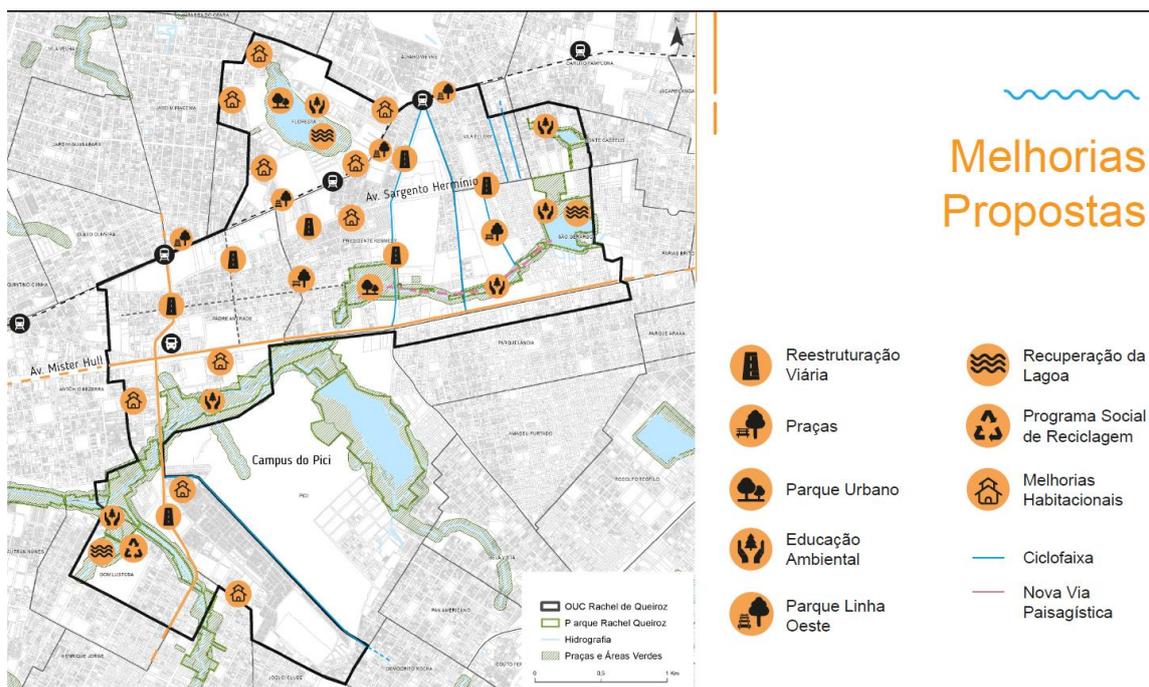


Figura 4.26 – Delimitação e diretrizes da OUC Parque Rachel de Queiroz.
Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza.

A Prefeitura intenciona incorporar, sempre que possível, as ZEIS às OUCs, em especial, no sentido de que estas últimas possam oferecer importantes contrapartidas. Entretanto o assunto é polêmico, havendo divergências entre a Prefeitura e grupos da sociedade civil e academia. Para estes, com os quais concordamos, a tradição do uso do instrumento da OUC, no Brasil e em Fortaleza, tem apontado para a prevalência dos ganhos dos setores privados imobiliários em detrimento de transformações que contemplem a função social da cidade e da propriedade. Contribuem para isso, sistemáticos estudos em âmbito nacional (GOMES et al [Orgs.], 2013; FERREIRA; MARICATO, 2002; FIX, 2001) e, mesmo que ainda escassos, os próprios estudos para Fortaleza, que têm apontado, especialmente, para a captura do Estado pelos setores financeirizados imobiliários, pondo dúvidas com relação aos ganhos sociais das OUCs (HISSA, 2017; HOLANDA; ROSA, 2017; ALBUQUERQUE, 2015).

A Prefeitura, por sua vez, argumenta em favor da relação OUC-ZEIS por considerar as já implementadas OUCs, especialmente, a da Foz do Riacho Maceió e a da Lagoa do Papicu como casos de sucesso (FORTALEZA, 2018). Nestas intervenções, defende a municipalidade, várias contrapartidas sociais e ambientais foram obtidas como reassentamentos de comunidades precárias e geração de emprego e renda, incluindo capacitação profissional e recuperação de Áreas de Proteção Ambiental (APPs). Além disso, os produtos imobiliários associados àquela OUCs – um parque

público municipal e um *shopping center*/torres comerciais e residenciais – são considerados como ganhos (ambientais e econômicos) consideráveis para as áreas onde estão inseridos.

A OUC Leste-Oeste (Figura 4.27) tem perímetro definido ao longo de parte do eixo da avenida Francisco Sá, conformador da periferia industrial neste espaço, corredor de comércio e serviços dotado de importantes conjuntos patrimoniais como antigas fábricas, vilas operárias e a Oficina do Urubu. Esta OUC também é área de ligação entre as novas OUCs propostas, conformando uma espécie de arco centro-oeste, articulando as OUCs Rachel de Queiroz e Litoral Central. Também possui vários vazios urbanos industriais identificados na tese, além de estar totalmente inserida em área de ZOP1, possuindo os melhores índices e parâmetros construtivos da cidade.

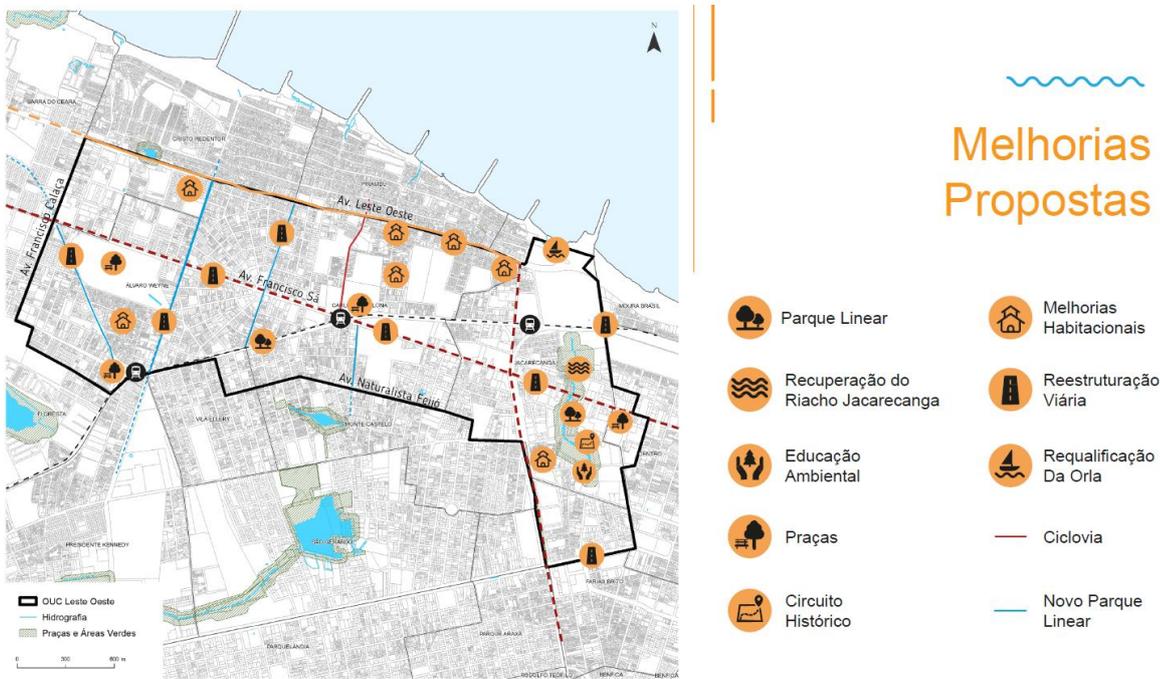


Figura 4.27 – Delimitação e diretrizes da OUC Leste-Oeste.
Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza.

As ZEDUS incidentes na área em estudo são: 02 – Centro-T2, 15 – Antônio Bezerra, 18 – Carlito Pamplona e 22 – Francisco Sá. Da mesma forma que as OUCs, os vazios urbanos identificados na tese estão inseridos na área de influência desse zoneamento. Estas quatro áreas de ZEDUS não foram detalhadas pela nova LPUOS (FORTALEZA, 2017), ao contrário de outras também propostas por esta Lei.

Notamos que seus perímetros se sobrepõem/confundem com os das OUCs, não apenas em nosso recorte, mas em outras áreas da cidade. Embora sejam de naturezas

diferentes, compartilham aspectos relacionados com a intensificação da urbanização e de contrapartidas sociais possíveis dentro de seus respectivos escopos de implementação.

Por fim, no âmbito do Plano Fortaleza 2040, de 2016, os vazios urbanos na área em estudo são afetados pelos Planos Específicos (PEs) H, I, J, O e a Operação Urbana (OU) P7 - Oficina do Urubu. Os PEs correspondem a grandes blocos de urbanização que afetarão usos, sistemas de transportes/mobilidade, áreas verdes etc. ao longo das principais avenidas em nossa área-recorte e entorno: Leste-Oeste-Abolição (PE-H), antiga EFS (PE-I), Bezerra de Menezes-Mr. Hull (PE-J) e Humberto Monte-Murilo Borges (PE-O), este último se prolonga na área em análise pela avenida Dr. Theberge. Junto com a OU P7, para a Oficina do Urubu, os PEs ainda não possuem detalhamento pela Prefeitura e não foram analisados por nós. Os mapas que os ilustram estão nos Anexos D e E.

A identificação dos aspectos diretores do planejamento municipal e dos projetos urbanos previstos nos apresentaram aspectos importantes do cenário/contexto dos casos selecionados e melhor detalhados a seguir, além de explicitar o ideário/estratégias do poder público para essas áreas. Cada um dos casos a seguir, além dos aspectos particulares dos processos transformadores que sofreram em seus perímetros, estão sendo ou serão afetados, indireta ou diretamente (estando dentro ou adjacentes às poligonais dos projetos citados), por cada umas das OUCs, ZEDUS, Planos Específicos e Operações Urbanas acima abordados.

4.3.1.1 Os conjuntos habitacionais Vila do Mar I e III

Em retrospectiva, a construção dos conjuntos habitacionais nas ZEIS 3 (de vazio) da avenida Francisco Sá remete aos impactos do Projeto Costa Oeste (2003-2007) nos assentamentos precários e áreas de risco ao longo da faixa litorânea oeste de Fortaleza, entre o mar e a avenida Leste Oeste, mais precisamente. No âmbito do Governo Estadual, gestão Lúcio Alcântara (2003-2007), aquele projeto, resumidamente, atuou na urbanização (infraestruturas básicas) da orla oeste de Fortaleza, envolvendo considerável volume de desapropriações e reassentamentos com a construção de conjuntos habitacionais como o Dom Hélder Câmara (vzu_21) e o Alves de Lima

(vzu_24), ambos em áreas de ZEIS 3 definidas pelo PDPFor de 2009 (Figuras 4.28, 4.29, 4.30 e 4.31). Ainda no contexto desta urbanização destacou-se a abertura de avenida e respectivo calçadão à beira-mar, elemento urbano a substituir o padrão morfológico existente, ou seja, a ocupação habitacional e comercial precária nas áreas de dunas e faixa de praia.



Figura 4.28 - Implantação do Conjunto Habitacional Dom Hélder Câmara.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.



Figura 4.29 - Vista do Conjunto Habitacional Dom Hélder Câmara.

Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 4.30 - Implantação do Conjunto Habitacional Alves de Lima.

Fonte: elaborado pelo autor a partir de Imagem *Google Earth Pro*.



Figura 4.31 - Vista do Conjunto Habitacional Alves de Lima.

Fonte: *Google Earth Pro*.

O Costa Oeste foi marcado por uma série de embargos, relacionados com problemas com seu licenciamento ambiental. Em 2006, a Prefeitura de Fortaleza, na primeira gestão de Luizianne Lins (2005-2009), entrou em acordo com o Governo do Estado e assumiu sua implementação. Assim, o Projeto ficou sob a responsabilidade da Fundação de Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza (HABITAFOR) onde permanece em execução atualmente. No âmbito da Prefeitura, o Projeto Costa Oeste passou a chamar-se Projeto Vila do Mar (Figuras 4.32, 4.33 e 4.34) e incorporou-se, em escala maior, ao Projeto Orla que abrange toda a zona litorânea municipal.

Ao tempo em que o Vila do Mar passou a ser implementado, a Prefeitura também era responsável pela elaboração da revisão do Plano Diretor que foi aprovado em 2009. Como visto anteriormente, o plano estabeleceu as ZEIS, embora até hoje não

regulamentadas, divididas em três tipos, 1, 2 e 3, sendo estas últimas, as ZEIS de vazio que nos interessam.

No contexto de nossa área/objeto foram estabelecidas, naquele plano, nove ZEIS 3. Em uma destas, a ZEIS 3 – Floresta (Figura 4.35), estão inseridos os vazios urbanos correspondentes aos conjuntos habitacionais Vila do Mar I, construído, Vila do Mar III, em construção (vzu_12 e vzu_13, respectivamente) e o Vila do Mar IV, em construção, que não foi incorporado à identificação na tese, pois não se trata de vazio industrial. Há ainda o Vila do Mar II, já construído, vazio da ZEIS 3 – Cristo Redentor, o qual não foi identificado na tese pelas mesmas razões do Vila do Mar IV.



Figura 4.32 – Extensão do Projeto Vila do Mar (verde) e conjuntos habitacionais Vila do Mar III e I, Alves de Lima e Dom Hélder Câmara identificados na tese (em amarelo, da esquerda para a direita).

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor com dados próprios e da Prefeitura Municipal de Fortaleza.

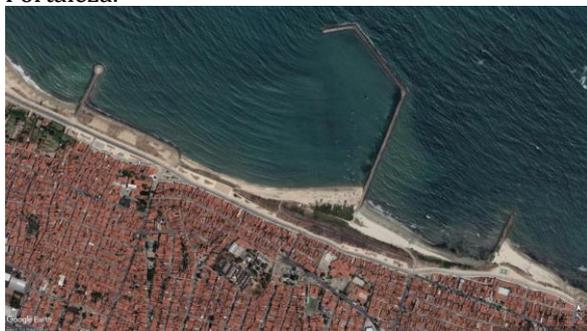


Figura 4.33 – Detalhe das intervenções: espigões, calçadão e via à beira-mar, bairro Cristo Redentor.
Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 4.34 – Vista das intervenções: espigões, calçadão e via à beira-mar, bairro Cristo Redentor, dezembro de 2016.
Fonte: *Google Earth Pro*.

Estes vazios estão situados no eixo e na área de influência imediata da avenida Francisco Sá. Dos três vazios urbanos lindeiros à avenida, dois, Vila do Mar I e III foram construídos no lugar das antigas indústrias da empresa Esmaltec S.A. (eletrodomésticos) que, anteriormente à implementação dos projetos, eram edifícios vacantes, de acordo com a identificação elaborada na tese. Para o Vila do Mar II, que não é nosso objeto, não conseguimos identificar uso ou situação físico-jurídica anterior à construção do conjunto. Por fim, o quarto dos vazios urbanos, o Vila do Mar IV, pode ser identificado como terreno vacante e está situado na avenida General Mário Hermes, paralela e próxima à avenida Francisco Sá.



Figura 4.35 – Conjuntos habitacionais Vila do Mar III e I (em amarelo, respectivamente, da esquerda para a direita) na ZEIS 3 – Floresta (em azul).

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor com dados próprios e da Prefeitura Municipal de Fortaleza.

O Conjunto Habitacional Vila do Mar I (Figura 4.36 e 4.37) foi o primeiro a ser construído e entregue à população realocada no contexto da urbanização da orla oeste, em 2011. No âmbito global do Projeto Vila do Mar, 4.059 famílias deveriam ser beneficiadas, entre melhorias habitacionais e reassentamentos, sendo estes previstos para um universo de 1.300 famílias (FORTALEZA, 2008). Neste primeiro conjunto foram construídas 264 unidades habitacionais (aproximadamente 1.320 habitantes) além de creche, centro de convivência e quadra poliesportiva. O posto de saúde previsto não foi construído.

A Prefeitura idealizou o projeto dos conjuntos como uma alternativa aos projetos convencionais, do ponto de vista da qualidade formal e estrutural e economia de custos, de padrões tipológicos monótonos e de pouca qualidade espacial. Para tanto, consultou o arquiteto Luiz Fernando Freitas, premiado por obras na Região Norte do país, especialmente, em reassentamentos na cidade de Manaus. O resultado dos conjuntos assemelhou-se à linguagem arquitetônica de algumas de suas obras, embora este não tenha sido contratado, sendo os projetos desenvolvidos por escritório local. Dentro da programação das obras, os padrões arquitetônicos e estruturais do primeiro conjunto foram reproduzidos nos demais.



Figura 4.36 - Implantação do Conjunto Habitacional Vila do Mar I.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.



Figura 4.37 - Vista dos blocos habitacionais Vila do Mar I (2017).

Fonte: *Google Earth Pro*.

No próprio contexto dos reassentamentos das famílias afetadas pelo Projeto Vila do Mar, embora ainda produzidos no Projeto Costa-Oeste, os conjuntos habitacionais Dom Hélder Câmara e Alves de Lima (vzu_21 e vzu_24) representaram a tipologia evitada. Estes conjuntos são formados pela tradicional disposição de blocos habitacionais, gerando a conhecida monotonia e mediocridade arquitetônicas.

O Conjunto Habitacional Vila do Mar III (Figuras 4.38 e 4.39) dista 200m aproximadamente do Vila do Mar I, entretanto, apenas parte das unidades habitacionais foi concluída e as famílias ainda não foram assentadas. A construção deste terceiro conjunto ficou paralisada por 5 anos (2012-2017) devido a problemas de inadimplência da Prefeitura, com relação aos pagamentos da construtora responsável pela obra²¹. Em 2017, a Prefeitura anunciou a retomada das obras e o calendário de finalização até 2018,

²¹ Conferir notícia do Jornal O Povo, de agosto de 2015. Disponível em: <<https://www20.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2015/08/05/noticiasjornalcotidiano,3480099/abandonada-obra-habitacional-vila-do-mar-iii-e-alvo-de-invasoes.shtml>>. Acesso em: abr. 2018.

fato ainda por se concretizar²². Para o Vila do Mar III estão previstas 768 unidades habitacionais (aproximadamente 3.840 habitantes), área de lazer/playground e quadras poliesportivas. O volume de reassentamento de famílias faz deste conjunto o maior de todos os quatro previstos.



Figura 4.38 – Implantação do Conjunto Habitacional Vila do Mar III.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.



Figura 4.39 – Vista dos blocos habitacionais Vila do Mar III, dezembro de 2015.

Fonte: *Google Earth Pro*.

Por fim, embora excluídos do levantamento dos vazios urbanos na tese, abordamos brevemente os conjuntos Vila do Mar II e IV, pois fazem parte da programação geral de construção dos conjuntos pela Prefeitura. O Vila do Mar II (Figura 4.40), nomeado Residencial Padre Caetano, foi entregue às populações relocadas em outubro de 2014. Compreendeu o assentamento de 84 famílias (aproximadamente 420 habitantes) e, além das unidades habitacionais, possui pequena área de lazer/playground. Este segundo conjunto fica em frente ao Vila do Mar I. O Vila do Mar IV (Figura 4.41), o único que não está situado na avenida Francisco Sá, embora bem próximo aos demais, está nos estágios iniciais de construção. Estão previstas 318 unidades habitacionais (aproximadamente 1.590 habitantes) além de área de lazer/playground, semelhante aos demais.

Os conjuntos habitacionais implantados na avenida Francisco Sá, exceção ao Vila do Mar IV, que está em área no entorno, estão situados em importante corredor de comércio e serviços, bem como de transportes. A partir desta avenida, há várias conexões viárias com outras importantes vias da cidade, inclusive de abrangência metropolitana. Além desses fatores, a área está próxima ao Centro, núcleo que ainda se

²² Noticiado pela Prefeitura de Fortaleza em junho de 2017. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-visita-obras-de-unidades-habitacionais-que-vai-abrigar-moradores-do-vila-do-mar>>. Acesso em: abr. 2018.

destaca, no contexto municipal, nas áreas do comércio e dos serviços, especialmente populares, além de polo gerador de empregos.



Figura 4.40 – Implantação Conjunto Habitacional Vila do Mar II (azul).

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.



Figura 4.41 – Maquete da implantação dos conjuntos Vila do Mar. O IV está no canto superior esquerdo.

Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza.

Do ponto de vista dos equipamentos comunitários, há razoável oferta dos serviços básicos públicos, mas também privados, de saúde e educação (FORTALEZA, 2013). Entretanto, a área está inserida em uma Zona de Requalificação Urbana 1 (ZRU 1) – descrita no PDPFor de 2009, resumidamente, como ainda carente de infraestruturas básicas. Do ponto de vista dos aspectos morfológicos e de densidade, a área tem verticalização incipiente e recente, predominando os gabaritos de até três pavimentos, de estratos médios e pobres. Muitos destes habitam nas áreas de favelização próximas aos conjuntos. Há também, como vimos, várias indústrias ainda ativas.

No entanto, a implantação e o aspecto formal dos conjuntos realizados acabaram por estabelecer um contraponto com este entorno. Os blocos habitacionais, por força das exigências de habitação de interesse social e diferentemente do padrão condominial, são implantados em quadras abertas, recuados dos limites dos lotes. As edificações possuem uma variação no posicionamento dos ambientes, proporcionando volumes que se destacam, que formam balanços, além do uso das escadarias de acesso como recurso formal de destaque. Os tijolos estruturais foram deixados aparentes, o que também reforça a presença destacada dos conjuntos em seu entorno.

Os conjuntos Vila do Mar poderão ser afetados, indiretamente, pelas OUCs Rachel de Queiroz e Leste Oeste, embora não estejam inseridos em seus perímetros.

4.3.1.2 A Oficina do Urubu

As *Officinas Modelo* (Figura 4.42) da antiga Rede de Viação Cearense (RVC) destacam-se no contexto do patrimônio histórico ferroviário estadual, junto com a Estação Engenheiro João Felipe (antiga Estação Central) e conjunto arquitetônico associado (galpões e casa do agente). Conformam um enorme parque de manutenção e construção de locomotivas e vagões, núcleo administrativo, depósito de resíduos e equipamentos/maquinário desativados e de controle do tráfego de cargas da ferrovia.

A Oficina do Urubu (OUR), como ficou conhecida definitivamente, mantém esses usos desde que foi construída entre 1926-1930. Seu projeto (Figura 4.42) é de autoria do Escritório Técnico do Engenheiro Emílio Baumgart, profissional dos mais destacados na história da arquitetura e construção civil do país, em especial, pela utilização pioneira e inovadora de estruturas em concreto armado.

Do conjunto arquitetônico que compõe a OUR, destacam-se os dois galpões principais e de maiores dimensões, utilizados para o reparo/construção do maquinário da ferrovia, o maior deles possuidor de vão central de 18m e dois laterais de 14m e ponte rolante principal com capacidade para 100 toneladas (Figuras 4.43 e 4.44). A opção do engenheiro, no projeto, dispensou da estrutura os fechamentos laterais pelo fato do clima constante e da baixa pluviometria de Fortaleza, facilitando iluminação e ventilação naturais. Destaca-se, em seu esquema estrutural, a estabilização dos galpões pelo uso, na transversal, de viga Vierendeel, arrojado estrutural à época. Além dos galpões, destacamos a pequena edificação da administração, de dois pavimentos e arquitetura eclética, sobressaindo motivos germânicos (Figura 4.45).

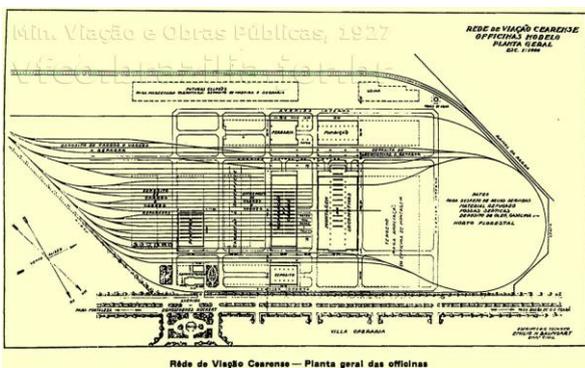


Figura 4.42 - Projeto das *Officinas Modelo*, escritório técnico Emílio Baumgart (1927).
Fonte: Centro-Oeste Brasil. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br>>. Acesso em: abr. 2018.



Figura 4.43 - Galpões principais das oficinas.
Fonte: Foto do autor.



Figura 4.44 – Vista interna dos galpões principais das oficinas.

Fonte: Foto do autor.



Figura 4.45 – Edificação eclética, hoje administração das oficinas. Em primeiro plano, maquinário histórico em exposição permanente.

Fonte: Foto do autor.

A OUR atravessou o século XX e entrou pelo XXI mantendo o mesmo uso, embora com constantes mudanças nos órgãos/empresas que a administraram. Da RVC, fundada em 1909, passou a ser de propriedade e uso da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), que operou de 1957 a 1988. Ainda nos anos 1980, a RFFSA passou a operar apenas o transporte de cargas e a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), o transporte metropolitano de passageiros.

Após o fim da RFFSA, nos anos 1990, com sua massa falida assumida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), foi criada a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) em 1998, depois Transnordestina Logística S/A (TLSA), em 2008, que passa a operar o transporte de cargas. Por fim, no contexto da construção da ferrovia Transnordestina, uma cisão cria, sem extinção da TLSA, a Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), sendo estas duas últimas empresas privadas, responsáveis pelas operações atuais da OUR, restando ainda 10 anos da concessão que receberam do Governo Federal.

Na identificação dos vazios urbanos, consideramos a OUR como “edifício subutilizado”, em especial, por não atender ao Índice de Aproveitamento (IA) mínimo da zona em que se encontra. Além disso, foi possível observar *in loco*, que as atividades predominantes são de manutenção do maquinário e depósito de peças com emprego de reduzida mão-de-obra em considerável área construída. Além disso, há grande terreno vacante associado à área construída, com cerca de 10 hectares, funcionando como um “cemitério” de vagões, locomotivas dentre outros. Há também refugos químicos, como combustíveis (gás e óleo) que, apesar do controle e do cuidado com o manuseamento e armazenamento, observamos alguma contaminação do solo e do ar. Em escala maior, essa subutilização está relacionada com o papel reduzido e não protagonista

(prevalência do transporte rodoviário) da ferrovia no transporte de cargas pelo Nordeste.

Além da atuação no transporte de cargas e manutenção do maquinário da ferrovia, a OUR faz parte do contexto do transporte metroviário da cidade. A empresa estadual Metrô de Fortaleza (METROFOR) administra o serviço e hoje opera com as linhas Sul e Oeste (provisoriamente como Veículo Leve sobre Trilhos – VLT), onde se encontra a OUR, e está construindo uma terceira linha, a Leste (majoritariamente subterrânea). Existe a intenção, por parte do METROFOR, de destinar a OUR como ponto de integração entre as linhas Leste e Oeste do metrô, servindo como centro de manutenção, conservando, assim, seu uso histórico (Entrevistado 8).

Entretanto, a OUR também é visada nas intenções de planejamento da cidade que contrastam fortemente com os usos operacionais acima descritos. No contexto das novas OUCs que estão previstas, a OUR tem sua área completamente inserida na OUC Leste-Oeste (Figura 4.27). A poligonal desta OUC está completamente inserida na zona ZOP 1, que possui os maiores índices, como por exemplo, o IA máximo de 3. Em se tratando de OUC, de acordo com o PDPFor 2009, esse índice ainda poderá chegar a 4. Portanto, temos grande capacidade de densificação e intensificação dos usos do solo, o que poderá acontecer principalmente associado à verticalização.

Além disso, a OUC Leste-Oeste possui algumas ZEIS 3, de vazio, como a própria que conforma a OUR, a ZEIS 3 – Álvaro Weyne. A Prefeitura tem priorizado, em seu discurso e na elaboração das OUCs mais recentes, a necessidade da incorporação dessas áreas especiais nas poligonais de OUCs como forma de serem beneficiadas pelas contrapartidas a serem geradas. Como visto, o assunto tem gerado grande polêmica e, como o plano desta OUC ainda não foi apresentado, não sabemos como serão articuladas as ZEIS às contrapartidas das operações.

No Plano Fortaleza 2040, também de responsabilidade da Prefeitura, a área é equivalente a uma Operação Urbana (OU), chamada P7 - Oficina do Urubu e está na confluência dos Planos Específicos H e I (Anexo D). Atualmente, estas propostas possuem apenas algumas simulações de planos de massa, sem detalhamento. Entretanto, a partir das simulações volumétricas e de ocupação do solo na OU P7 (Figura 4.46), podemos perceber intenções mais arrojadas e de grande cunho especulativo, do ponto de vista da alteração de usos, redenho das quadras e da intensificação do uso do

solo. A OUR, o que favorece estas intenções, está na confluência de importantes eixos metro-rodoviários na área, que o Plano Fortaleza 2040 definiu como CUOTPs, a avenida Francisco Sá e antiga ferrovia (EFS).

Além destes, a área da OUR está situada, no contexto do PDPFor 2009, na confluência das ZEDUS 18 – Carlito Pamplona e 22 – Francisco Sá, ainda não detalhadas. Entretanto, a natureza desse zoneamento especial – desenvolvimento urbano e econômico focado na intensificação dos usos do solo – além dos seus próprios perímetros, se confundem tanto com a OUC Leste-Oeste como com a OU P7, ambas ainda não elaboradas.



Figura 4.46 – Plano de Massa da OU P7 – Oficina do Urubu.

Fonte: Plano Fortaleza 2040.

4.3.2 Os agentes privados: especulação imobiliária, valorização recente do solo e os “novos” produtos residenciais/comerciais

É recente a transformação impulsionada pelos agentes privados do mercado imobiliário na área objeto. A mudança, seja na morfologia característica do lugar, seja nos usos tradicionais (industrial e serviço/comércio de média e baixas rendas), desenvolveu-se lentamente nas últimas décadas, acentuando-se nos últimos 10 anos.

Relacionado a isso estão os processos de retenção especulativa do solo, fato intrínseco à produção capitalista do espaço no país e pouco ou nada combatido, historicamente, pelo poder público, responsável pelo controle e pela aplicação da legislação urbana. Este fato, reforçando o padrão de urbanização brasileira, está presente no universo dos vazios urbanos identificados na tese, possibilitado a partir de outro processo marcante, o de fechamento e esvaziamento das indústrias.

No entanto, a retenção especulativa depende da concretização de uma série de alterações nas áreas em que ocorre, desde intervenções públicas de qualificação do espaço público à valorização do solo que, por fim, estão correlacionados. São essas transformações, essenciais, que sinalizam para os promotores imobiliários que alguns empreendimentos, especialmente residenciais e comerciais, poderiam retribuir com bons lucros os investimentos iniciais. Por sua vez, essas transformações, além da alteração dos valores do solo e das unidades construídas e dos usos tradicionais, exercem influência na modificação dos padrões morfológicos na área-recorte.

A transformação nos usos residenciais, do unifamiliar ao multifamiliar e a conseqüente verticalização ainda é incipiente. Entretanto, é grande o impacto em uma paisagem tradicionalmente horizontal, provocado pelas torres residenciais. Esta verticalização aconteceu historicamente a partir do Centro em sentido oeste, primeiramente nos bairros mais próximos, como o Jacarecanga e o Monte Castelo.

Nestes bairros, o IA e a altura máximos é 3 e 72m, respectivamente (ZOP 1). Apenas recentemente, entre 2009 e 2011, uma edificação de maior impacto, como o Edifício Cidade (Figura 4.23) – na fronteira dos bairros Centro e Jacarecanga – foi construída, sendo hoje considerado o edifício mais alto da cidade (32 pavimentos). Em termos de produto imobiliário, seu discurso também é pioneiro, apelando para a vista para o mar como principal estratégia de atratividade dos consumidores.

Em sequência, podemos citar o Navegantes Residencial (vzu_05) (Figura 4.47) e o Residencial Matias Beck, ambos no Jacarecanga, o Condomínio Jardins *Residence Club* (Figura 4.48) e o Edifício Piazza Navona, no bairro São Gerado. A própria nomenclatura destes empreendimentos simboliza a oferta de produtos “novos”, com características bem distintas de edifícios mais antigos, mais baixos e modestos, como o Jardim Alvorada (vzu_08 e vzu_09).



Figura 4.47 – Navegantes Residencial, bairro Jacarecanga, ao longo da antiga ferrovia (EFS), novembro de 2017.

Fonte: *Google Earth Pro*.

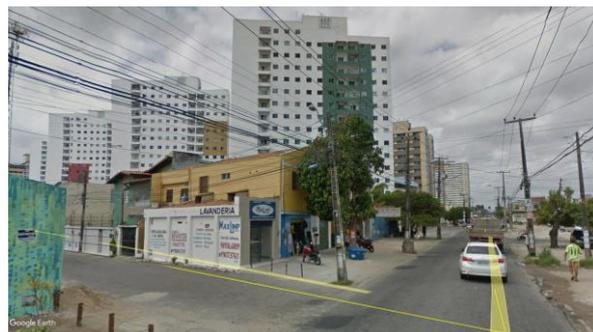


Figura 4.48 – Condomínio Jardins Residence Club, bairro São Gerardo, novembro de 2017.

Fonte: *Google Earth Pro*.

Mais recentemente, empreendimentos semelhantes foram surgindo, localizados cada vez mais a oeste, ao longo ou na área de influência, especialmente, dos corredores de comércio e serviços conformados pelas avenidas Francisco Sá e Sargento Hermínio e aproximando-se mais a sul até o limite com a avenida Bezerra de Menezes, corredor ainda mais importante do que aqueles dois. Assim, observamos empreendimentos com públicos-alvo diferentes, como o mais modesto Condomínio Arvoredo (vzu_11), no Álvaro Weyne, e o Condomínio Viver Clube (vzu_22), mais verticalizado, no Cristo Redentor (Figuras 4.49 e 4.50).



Figura 4.49 – Condomínio Arvoredo, bairro Álvaro Weyne, novembro de 2017.

Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 4.50 – Condomínio Viver Clube, bairro Cristo Redentor, novembro de 2017.

Fonte: *Google Earth Pro*.

É na região mais a oeste da área em análise, porém, que a verticalização com os produtos imobiliários de mais alto padrão tem se processado. O Boulevard Shopping Residence (BSR), melhor detalhado a seguir, no bairro Presidente Kennedy, beneficiou-se da verticalização em curso no Bairro Parquelândia e arredores do Campus do Pici da Universidade Federal do Ceará (UFC), ao mesmo tempo em que contribuiu para tanto (Entrevistado 9). Estes empreendimentos acontecem ao longo dos eixos das avenidas Sargento Hermínio e Dr. Theberge/Humberto Monte e da avenida Bezerra de Menezes.

Em bairros vizinhos ao Presidente Kennedy, como a Vila Ellery e, principalmente o São Gerardo, também se destacam empreendimentos recentes, verticalizados, de

médio e médio alto padrão. Respectivamente, destacamos o Condomínio Vale Imperial e o Varandas do Bosque (Figuras 4.51 e 4.52). No bairro São Gerardo, apesar de ilustrarmos apenas com este último empreendimento, a verticalização tem sido mais intensa nas duas últimas décadas, fazendo este bairro destacar-se dos demais. O fato de ter como o seu limite sul a avenida Bezerra de Menezes, contribuiu decisivamente para a atratividade destes tipos de empreendimentos.



Figura 4.51 – Condomínio Vale Imperial, bairro Vila Ellery, maio de 2016. Empreendimento BSR em construção ao fundo.
Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 4.52 – Varandas do Bosque, bairro São Gerardo, maio de 2016. Em primeiro plano, o Bosque do Bem, trecho do Parque Rachel de Queiroz.
Fonte: *Google Earth Pro*.

A transformação nos usos comerciais também tem se desenvolvido nos corredores viários e de transportes acima citados. Ao longo das últimas décadas, apareceram comércios e serviços que impactaram na diminuição da necessidade, das populações na área objeto, do deslocamento ao Centro, mesmo que próximo. Nas últimas duas décadas, quanto aos usos comerciais, têm grande impacto a instalação das redes de supermercados – Hiper Bompreço (vzu_18), no bairro Farias Brito e Supermercado G Barbosa, no bairro Presidente Kennedy – e de *shopping centers*, como o pioneiro North Shopping (1991), na avenida Bezerra de Menezes, fundamental para o posicionamento, próximo, do RioMar Kennedy (RK), também detalhado mais adiante.

Diretamente ligada aos fatos acima está a valorização recente notada, do metro quadrado residencial (venda) de alguns bairros da área em análise. Neste cenário de alta, destacam-se os bairros Jacarecanga, Monte Castelo e Álvaro Weyne, exatamente os que apresentaram o maior número de empreendimentos recentes, verticalizados, acima identificados (Figura 4.53). Além destes, os bairros Presidente Kennedy, Vila Ellery e São Gerardo tem experimentado alta recente e constante, como observaremos no subcapítulo a seguir.

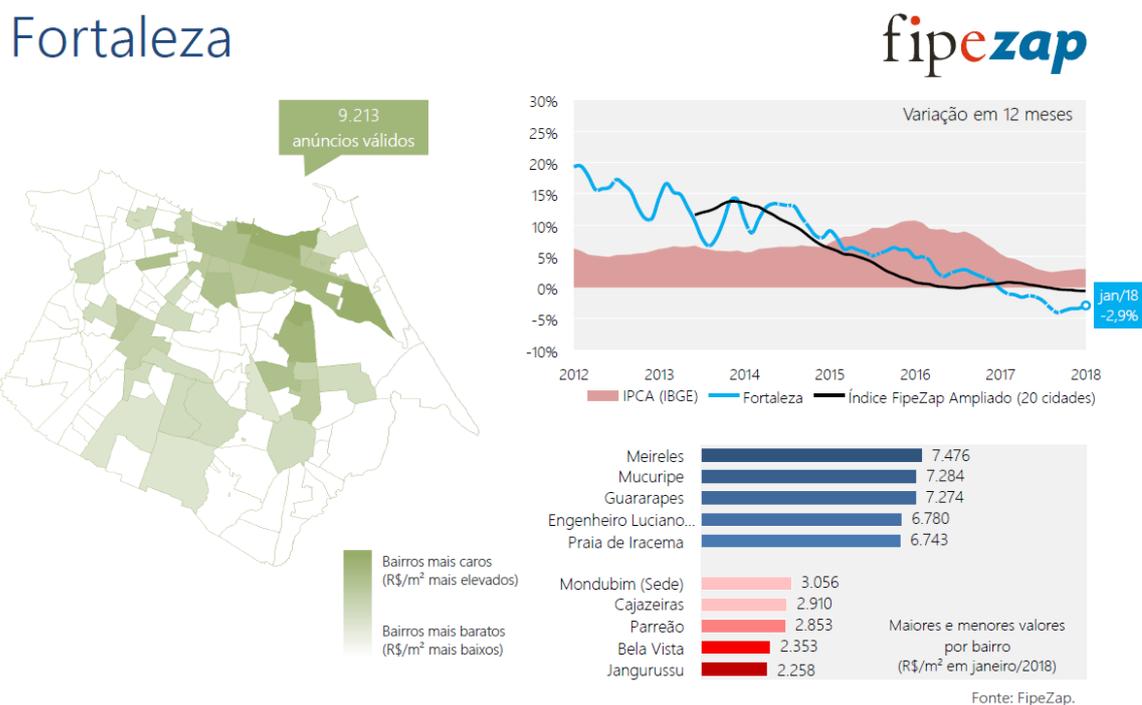


Figura 4.53 – Evolução preço metro quadrado em Fortaleza, posição em janeiro de 2018.
 Fonte: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE).

4.3.2.1 Antiga Fábrica São José (atual Centro Fashion Fortaleza)

A indústria têxtil foi a que de fato impulsionou a industrialização de Fortaleza, contribuindo fortemente para o desenvolvimento da acumulação capitalista local. A pioneira Fábrica Progresso, que começou a funcionar a partir de 1884 (fundada em 1882), inaugurou o surgimento de uma série de plantas fabris, ainda em fins do século XIX. No século seguinte, em especial nas duas primeiras décadas, há a continuidade deste processo, do qual faz parte a Fábrica São José (FSJ).

Na verdade, a FSJ foi o negócio mais importante do conglomerado empresarial criado por Pedro Philomeno Ferreira Gomes (1888-1983), grupo ainda hoje em atuação no Estado. Exemplos importantes de seu parque industrial, o grupo possuía a Caju do Brasil S/A, que beneficiava esta fruta (produção de castanhas, óleo e sabão) e, nos anos 1950, intensificou os negócios no setor imobiliário e na hotelaria, com a construção dos hotéis Lord Plaza e Iracema Plaza Hotel, os mais qualificados de seu tempo (ARAGÃO, 2002).

A FSJ (Figuras 4.54 e 4.55) foi fundada em 1926 (inauguração em 1928) e teve suas atividades finalizadas em 1983. Produzia para o mercado brasileiro, principalmente, mas também exportava para o exterior. Depois da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e até 1957 experimentou grande ascensão, quando chegou a empregar mais de 1.000 funcionários (ARAGÃO, 1989). Entretanto, a partir dos anos 1960 começou a enfrentar, em desvantagem, a concorrência nacional dentre outras dificuldades, especialmente financeiras e de obsolescência de maquinário. Migrou para o ramo de confecções, o mais adequado dentro de suas condições financeiras e optou por não entrar nos programas de financiamento da SUDENE, típicos do período (ARAGÃO, 2002).



Figura 4.54 - Fábrica São José e Vila São José (parte inferior da imagem) ao longo da ferrovia.

Fonte: Biblioteca IBGE. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/ce35404.jpg>>. Acesso em: abr. 2018.

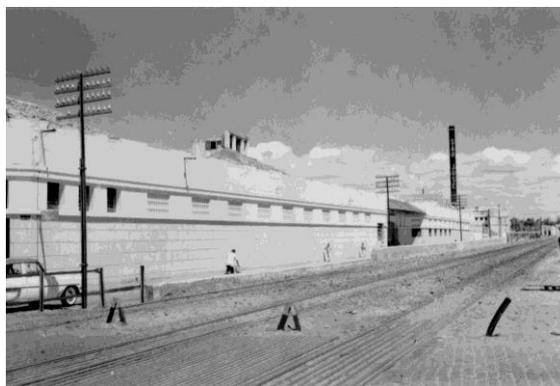


Figura 4.55- Fachada da Fábrica São José e os trilhos da ferrovia.

Fonte: Biblioteca IBGE. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/CE10504.jpg>>. Acesso em: abr. 2018.

Além das instalações fabris, o grupo empresarial dono da FSJ, como era o padrão do período no universo industrial nacional, praticava o assistencialismo e provia seus operários de alguns serviços/equipamentos básicos, como de saúde e de educação, além de habitação.

[...] dispunha de uma vila operária denominada Vila São José, com cerca de 200 casas, em Jacarecanga, de serviços de assistência médico-odontológica; de escola primária, destinada aos filhos de operários; de creche; do clube destinado ao futebol. Além de um coral composto pelos operários (ARAGÃO, 2002, p. 185).

A vila operária ainda é existente, apesar das modificações comuns ao longo do tempo em sua arquitetura original, embora seu traçado viário tenha permanecido inalterado. É possível notar a descaracterização das antigas habitações, algumas mais radicais com a construção de segundos pavimentos. Entretanto, ainda percebemos, em

alguns casos, o aspecto formal original dessas edificações. Recentemente, a construção de duas torres residenciais contribuiu, de forma ainda mais marcante que as alterações anteriores, para a alteração tipológica e de gabarito da vila operária (Figura 4.22 na página 266).

A FSJ, junto com outras importantes indústrias da época na cidade, como a Santa Cecília, fundada em 1945 no bairro Parangaba, experimentaram grande produtividade, nos ramos específicos da fiação e tecelagem (além de fio e tecidos, redes também), compondo instalações de grandes dimensões com maquinário importado com recursos tecnológicos de ponta. Este fato, contrastava com as condições infraestruturais para a produção, visto que o abastecimento básico de água, a energia elétrica, além do próprio escoamento da produção via porto eram precários.

Após o fechamento da FSJ em 1983, a maior parte de suas instalações permaneceram fechadas, entrando em processo de desmonte ou de arruinamento, embora durante os anos 1990 e os anos 2000 a Fábrica de Redes Ortex tenha arrendado as instalações e adquirido o direito de exploração comercial da marca e produtos tradicionais da antiga indústria (ARAGÃO, 2002). Entretanto, o uso acontecia apenas em parte das edificações.

Para entendermos a transformação da antiga Fábrica São José, entre 2015 e 2017, voltemo-nos para importante fenômeno comercial que modificou parte da dinâmica econômica do Centro de Fortaleza, nos arredores da Catedral Metropolitana, da antiga Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção (antes Forte Schoonenborch, de origem holandesa) e do Mercado Central (Figura 4.56). O que ficou conhecido como “Feira da Madrugada” ou “Feira da Sé” e “Feira da José Avelino” ensejou, a partir de fins dos anos 2000, movimentado comércio popular de rua, de confecções majoritariamente²³.

Inicialmente, a feira acontecia durante a madrugada, em especial, no fim de semana (de quinta a domingo), fugindo assim da proibição por parte da Prefeitura caso ocorresse em horário comercial e, principalmente, interferindo em um dos pontos mais movimentados do Centro, o cruzamento da rua Castro e Silva e da avenida Alberto

²³ Estas feiras, por sua vez, estão ligadas a processo anterior, de desmobilização de feira conhecida como “Beco da Poeira” que ocorria em enorme galpão entre as praças José de Alencar e Capistrano de Abreu (Lagoinha), não muito distante do lugar das feiras mais recentes. O “Beco da Poeira” foi demolido no contexto das obras da estação metroviária Lagoinha (hoje José de Alencar). Parte de seus comerciantes e consumidores, deslocados, irão contribuir para o surgimento das feiras da “Sé” e “José Avelino” (MUNIZ, 2014).

Nepomuceno/Conde D’eu. A feira que passou a acontecer na Rua José Avelino durante o dia fechava por completo um quarteirão desta rua, interferindo negativamente na fluidez do trânsito, tanto de carros como pedestres. Por essas razões conflituosas, a Prefeitura começou a aplicar medidas proibitivas ao uso irregular do espaço público e de fiscalização do trânsito que, em não conseguindo desfazer as feiras, conseguiu ao menos controlá-las e organizá-las melhor.



Figura 4.56 – Área de comércio popular de confecções: 1 – Mercado Central; 2 – Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção; 3 – Catedral Metropolitana; 4 – Rua José Avelino e; 5 – Cruzamento avenida Alberto Nepomuceno/Conde D’eu com a Rua Castro e Silva.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.

Houve tentativa de transferência dos feirantes para áreas periféricas e até metropolitanas como Maracanaú, onde chegou a funcionar a feira, porém que não logrou êxito e os comerciantes retornaram para as áreas de origem (MUNIZ, 2014). Entendemos que a dinâmica econômica naturalmente desenvolvida no Centro, seria de difícil reprodução em lugar com dinâmicas socioeconômica e espacial diferentes, ameaçando a continuidade das atividades dos feirantes.

Como consequência desse *boom* econômico popular, de abrangência regional, grandes fluxos de consumidores do Norte e do Nordeste do país, várias edificações fechadas ou subutilizadas foram adaptadas para o comércio (muitas de forma precária, improvisada) e para a estocagem de bancas de venda e de mercadorias. Edificações novas também foram construídas, terrenos vazios foram aproveitados como

estacionamento, em especial, para os ônibus dos consumidores que vinham de origens mais distantes²⁴.

A ideia do Centro Fashion Fortaleza (CFF) (Figuras 4.57 e 4.58) a substituir por completo as antigas instalações da Fábrica São José, é consequência direta do advento das feiras populares. O Grupo Philomeno Gomes (família original proprietária da fábrica) concebeu o *shopping* para a venda (atacado, principalmente) das mesmas mercadorias das feiras, confecções, essencialmente, para a atração/transferência dos empresários deste ramo, oferecendo-lhes um lugar privado e de comércio regularizado.



Figura 4.57 – Imagem aérea do Centro Fashion Fortaleza e grandes glebas vizinhas: Cemitério São João Batista (canto inferior esquerdo) e Escola de Aprendizagem de Marinheiros (canto inferior direito).

Fonte: Jornal O Povo. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/jornalimages/app/noticia_147507931171/2017/04/26/16486/2604ec1910.jpg>. Acesso em: abr. 2018.



Figura 4.58 – Centro Fashion Fortaleza, esquina da avenida Philomeno Gomes com a Rua Maria Luíza. Fonte: Jornal O Povo. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticiasimages/app/noticia_146418291334/2017/04/27/277930/2604ec1810.jpg>. Acesso em: abr. 2018.

Estão disponíveis 5.500 boxes (Figura 4.59) e, ao mesmo tempo, o *shopping*²⁵ oferece serviços adequados às necessidades mais comuns de feirantes e consumidores: estacionamento para veículos particulares e ônibus, praça de alimentação, espaço privado e até serviço de hotelaria (370 leitos). O *shopping* funciona de quarta à domingo,

²⁴ Estas constatações são de observação eventual do autor da tese, ao longo dos anos, enquanto morador de Fortaleza e frequentador do Centro, em dias de feiras, inclusive durante a madrugada. Um maior detalhamento destas dinâmicas, incluindo entrevistas e pesquisa demorada de campo encontra-se em Muniz (2014).

²⁵ O empreendimento original se chamava “Mais *Shopping Boulevard* Jacarecanga”, associação do grupo local com grupos imobiliários de São Paulo (SP). Além do *shopping*, uma torre comercial e duas residenciais estavam previstas. Disponível em: <<https://www20.opovo.com.br/app/colunas/opovoeconomia/2013/04/05/notopovoeconomia,3033592/shopping-e-valorizacao-do-jacarecanga.shtml>>. Acesso em: abr. de 2018.

chegando a oferecer aos seus 4.000 visitantes semanais, o horário de 6h da manhã às 12h do dia seguinte, o que acontece de quarta para quinta e de sábado para domingo.

Nas concepções arquitetônicas iniciais, uma parte dos antigos galpões da fábrica, mesmo que discreta, seria preservada como memória tanto das edificações como dos usos anteriores (Figura 4.60). Entretanto, apesar das empenas restantes dos antigos galpões permanecerem quase até o final das obras, com o *shopping* finalizado, podemos notar que elas foram demolidas. Não conseguimos levantar as razões pelas quais a solução pela demolição prevaleceu.

Ainda sobre a concepção final, típica de um *shopping center*, aproveitou-se o máximo do terreno com uma edificação fechada de 03 pavimentos e subsolo, sendo aproveitados os recuos laterais e de frente como áreas de estacionamento. A relação com o antigo eixo da ferrovia acontece por via local recuperada e adaptada com *traffic calming*, separada totalmente daquele por muro. Apesar da presença de trecho da Área de Preservação Permanente (APP) do Riacho Jacarecanga, a edificação não a respeitou, sendo construída sobre este recurso hídrico, à época da construção, já canalizado.



Figura 4.59 – Aspecto interno do CFF com os corredores de boxes de venda. Fonte: Centro Fashion. Disponível em: <<http://www.centrofashion.com.br/wp-content/uploads/2018/01/feira-1-e1516134255833.jpg>>. Acesso em: abr. de 2018.



Figura 4.60 – Maquete do projeto original com a incorporação das ruínas da antiga FSJ. Fonte: Jornal Diário do Nordeste. Disponível em: <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/polopoly_fs/1.1436251!/image/image.jpg>. Acesso em: abr. de 2018.

Apesar da reativação do imóvel com um novo uso, comercial, a área em que está inserido ainda é marcada (e isso foi reforçado pela volumetria do *shopping*, apesar de não possuir muros externos) pela presença de grandes glebas totalmente fechadas por muros, por conta das atividades que compreendem: o Cemitério São João Batista e a Escola de Aprendizes de Marinheiros. O CFF está localizado em uma das mais

importantes vias do bairro Jacarecanga, a avenida Philomeno Gomes, importante ligação norte-sul e conexão viária com o Centro. Além disso, como visto acima, o bairro tem passado por marcante alteração das suas características de uso e físicas originais, especialmente com os recentes empreendimentos residenciais apontados acima.

Por fim, na mesma situação que a Oficina do Urubu, o CFF está inserido da OUC Leste-Oeste. Neste setor da futura OUC, as ações pensadas pela Prefeitura estão centradas na recuperação do Riacho Jacarecanga, que o empreendimento negligenciou com o projeto. Entretanto, há ainda outras áreas do riacho que permanecem descobertas, possuem alguma área de margem sem edificações e, portanto, poderão servir aos preceitos da OUC.

Além disso, está adjacente a ZEDUS Centro T-2, e em seus arredores, há duas ZEIS 3 demarcadas, as Jacarecanga A e B, a primeira ao longo da antiga ferrovia (EFB), a segunda às margens do riacho Jacarecanga.

4.3.2.2 As antigas Esplanada Confecções do Nordeste S.A. - Esplanord e a indústria Pompeu Têxtil S.A. (atuais Shopping RioMar Kennedy e *Boulevard Shopping Residence*)

A Fábrica São José, seja como unidade produtiva, seja posteriormente como patrimônio industrial edificado, foi um dos exemplares de maior destaque do período de industrialização de Fortaleza, de fins do século XIX aos anos 1950. Representava o protagonismo da indústria têxtil, os investimentos privados dos grupos familiares e o assistencialismo industrial promotor, dentre outros, das vilas operárias.

Na fase posterior, que tem o protagonismo dos financiamentos via SUDENE, em especial dos anos 1960 aos anos 1980, a indústria têxtil prosseguiu como ramo de grande destaque no Estado, agora com o surgimento de grandes complexos industriais de alta tecnologia e conseqüente grande produtividade. Embora, como mostrado anteriormente, o período tenha sido de metropolização de Fortaleza e de migração ou surgimento de novas unidades no Distrito Industrial de Maracanaú (RMF), a antiga periferia industrial oeste ainda recebeu novas plantas fabris.

Deste período são a Esplanord (ESP) e a Pompeu Têxtil S.A. (PTSA), fundadas respectivamente em 1972 e 1982. Ambas pertenciam a grandes grupos familiares empresariais locais: a primeira, ao grupo Abraão Otoch e Cia. e a segunda ao grupo

Thomaz Pompeu, pioneiro da industrialização com a Fábrica Progresso, fundada ainda em 1882.

A ESP significou o apogeu das atividades industriais e comerciais do grupo local Abraão Otoch e Cia., mais conhecido pelas lojas Esplanada, de venda de confecções, originalmente no atacado, depois varejo. A ESP começou a funcionar em 1976, tornando-se nas décadas seguintes um dos maiores fabricantes e vendedores de confecções, mas recentemente, até pelo menos fins dos anos 2000, atuando em produção, especializada, do ramo conhecido como *private label*²⁶.

No início dos anos 2010, o grupo, que passou por cisão e redivisão das empresas entre os familiares proprietários, atravessou grave crise, que culminou com o fechamento e/ou venda para terceiros da ESP e de lojas das cadeias Esplanada e Otoch, pelo Norte e Nordeste. Foi nesse cenário que as atividades da ESP foram encerradas e se iniciou o processo de desmonte/demolição das instalações.

A PTSA pertenceu ao histórico grupo Thomaz Pompeu Têxtil, considerado o pioneiro na industrialização de Fortaleza (ARAGÃO, 2002; NOBRE, 2001) com a abertura, em 1884, de sua primeira unidade fabril²⁷. A Fábrica Progresso atravessou o século XX como uma das mais importantes indústrias têxteis do Estado. Somou-se a esta unidade, em 1982, a PTSA, criada no âmbito da comemoração de 100 anos de existência do grupo Thomaz Pompeu Têxtil.

Apesar da nova unidade ter apostado no financiamento da SUDENE, como tantas outras, o fato não se consumou e o grupo decretou a falência da PTSA e da fábrica mais antiga, a Progresso - transferida para o Distrito Industrial de Maracanaú - em 1987. A partir daí, durante os anos 1990, principalmente, sua produção e pessoal empregado foi reduzindo gradativamente e a produção terceirizada (ARAGÃO, 2002). Em meados de 2012, conforme observamos para a ESP, as edificações da PTSA já aparecem em processo de desmonte/demolição.

²⁶ Confecção de vestuário para grandes marcas do varejo. A reportagem "CE produz para grifes de luxo", de setembro de 2007, explica o assunto, destacando a atuação da ESP. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/ce-produz-para-grifes-de-luxo1.129134>>. Acesso em: abr. 2018.

²⁷ A Pompeu e Irmãos Ltda. foi criada em 1882 e viabilizou unidade produtiva de fiação e tecelagem a operar a partir de 1884. Em 1904 entra em funcionamento a Fábrica Progresso para a fabricação de redes. Nos anos 1930 as duas empresas são fundidas apenas sob a razão social da última (ARAGÃO, 2002).

A transformação de ambas as áreas, portanto, aconteceu a partir do início dos anos 2010, quando as edificações que estavam vacantes experimentaram o processo de desmonte/demolição assinalado acima, fato que pudemos observar a partir das imagens históricas do *Google Earth Pro* do segundo semestre de 2012. A construção dos empreendimentos teve início em 2014, depois da aquisição dos terrenos das antigas ESP e PTSA por parceria entre o grupo João Carlos Paes Mendonça (JCPM) e a construtora Moura Dubeux (MD).

Nos terrenos das antigas indústrias que foram adquiridos nesta parceria foram construídos o *shopping* RioMar Kennedy (RK), pelo JCPM, e o *Boulevard Shopping Residence* (BSR), pela MD. O grupo JCPM havia inaugurado seu primeiro *shopping*, o RioMar Fortaleza (RF), no bairro Papicu, em outubro de 2014 (Figura 4.61). Este empreendimento também se tratou de grande incorporação imobiliária, de parceria entre ambas empresas, que começou com a aquisição de gleba também de grandes dimensões com edifício vacante e em ruínas onde funcionaram as instalações fabris da cervejaria Brahma. O produto imobiliário foi semelhante: *shopping* com torre comercial, o RF, e torres residenciais adjacentes, no *Evolution Central Park*. No entanto, somam-se ainda, neste último empreendimento, um hotel e torres empresariais. (Figura 4.62).



Figura 4.61 – Shopping RioMar Fortaleza e torre empresarial ao fundo à esquerda. Lagoa do Papicu, em primeiro plano à direita, manutenção envolvida como contrapartida da OUC.

Fonte: Jornal O Povo. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/divirtasestatic/app/noticia_148544980666/2017/07/31/733/IMG_8799_2.JPG>. Acesso em: abr. 2018.



Figura 4.62 – Implantação do empreendimento *Evolution Central Park*.

Fonte: Organização de Corretores de Imóveis (OCI). Disponível em: <http://static.wixstatic.com/media/108c69_54219957cbaace80835d271b3cfa3624.png/v1/fill/w_605,h_425,al_c,usm_0.66_1.00_0.01/108c69_54219957cbaace80835d271b3cfa3624.png>. Acesso em: abr. 2018.

O empreendimento no Papicu foi construído na forma da OUC Lagoa do Papicu que envolveu uma série de contrapartidas, como obras viárias, responsabilidade pela

manutenção da Lagoa do Papicu e até a relocação de assentamentos precários. Esta OUC compreendeu exatamente a área da gleba utilizada pelos empreendimentos, configurando-se como algo pontual, comprometida quase que exclusivamente com o próprio empreendimento e idealizada pelas empresas envolvidas, sem maior alcance das suas contrapartidas (HOLANDA; ROSA, 2017; ALBUQUERQUE, 2015; CAVALCANTI, 2014). Entretanto, no cenário atual das novas OUCs em identificação/elaboração pela Prefeitura, é considerada como uma operação de sucesso (FORTALEZA, 2018).

Separado por um curto espaço de tempo do RF, o RK (Figura 4.63) foi inaugurado em outubro de 2006, tendo começado suas obras logo em seguida da inauguração do primeiro shopping. A proposta, do ponto de vista do consumidor-alvo, é diferente daquela de sua outra unidade no bairro Papicu, mais direcionada ao público médio e médio-alto. Na unidade do bairro Presidente Kennedy, além de um número menor de lojas, o perfil comercial visou à emergente classe média dos bairros de entorno, a maioria pertencente à área de estudo.



Figura 4.63 – Shopping RioMar Kennedy e torre comercial. Ao fundo, o empreendimento *Boulevard Shopping Residence*.

Fonte: *Google Earth Pro*.

Do ponto de vista dos usos, as duas unidades são praticamente iguais. Ambos os *shoppings* têm torre comercial além de seu edifício e compreendem empreendimento conjunto com as torres residenciais da MD. O RK não foi implementado via OUC, embora o grupo construtor tenha se comprometido com algumas contrapartidas semelhantes ao empreendimento do Papicu. Essencialmente, foram executados melhoramentos viários

no entorno, nas avenidas Olavo Bilac e Sargento Hermínio, e ações de cunho socioambiental, por parte do Instituto JCPM.

O empreendimento residencial associado ao RK, o BSR, consiste em quatro condomínios independentes, totalizando nove torres residenciais articuladas por alameda que faz a conexão com o *shopping* (Figuras 4.64 e 4.65). Atualmente, os condomínios Jardim das Bromélias e Parque dos Ipês já foram finalizados e estão sendo habitados.



Figura 4.64 - Implantação do Boulevard Shopping Residence.

Fonte: Moura Dubeux.



Figura 4.65 - Detalhe da alameda de conexão entre o residencial e o shopping.

Fonte: Moura Dubeux.

Os apartamentos disponíveis variam de 50 a 64 m² e de 72 a 94m². Embora sejam tipologias presentes em outros empreendimentos da região, a existência de maior e mais equipada área privativa (com piscina e deck, academia, *home club* etc.) e a integração direta com o *shopping* via alameda, destacam o empreendimento como único na região, sendo os outros empreendimentos existentes bem mais modestos. As unidades entre 52 e 55 m² tem preços que variam entre R\$ 290.000,00 e R\$ 350.000,00; aquelas entre 72 e 73m² variam de R\$ 430.000,00 a R\$460.000,00; e as unidades maiores, de 94m², variam entre R\$ 560.000,00 e R\$ 590.000,00. A partir desses números foi possível estimar o preço do metro quadrado no bairro Presidente Kennedy entre R\$ 6.000,00 e R\$ 6.200,00²⁸. No bairro vizinho, Vila Ellery, condomínio mais modesto (área privativa com piscina, deck e playground), o Vale Imperial, as unidades de 64-65m² são comercializadas entre R\$ 330.000,00 e R\$ 380.000,00 o que faz o metro quadrado do

²⁸ Os dados apresentados foram extraídos do site www.zapimoveis.com.br a partir de busca baseada em “compra”, “apartamento padrão” e “Presidente Kennedy”, ferramenta disponível na página inicial do site. A busca considera anúncios de quaisquer vendedores do ramo imobiliário.

bairro estar entre R\$ 5.500,00 e R\$ 5.900,00²⁹. Para Fortaleza, o preço médio do metro quadrado para venda foi de R\$ 5.252,00 em 31 de março passado³⁰.

Embora tenhamos dado maior detalhamento para os empreendimentos acima, destacamos de forma resumida o loteamento da Fibra Experts (FE), empresa do ramo imobiliário sediada em São Paulo. Este empreendimento representa a transformação de outra grande indústria têxtil do período 1960s-1980s que foi a Fábrica Fiação Nordeste do Brasil S/A - Finobrasa, do Grupo Vicunha ao qual pertence a FE.

A antiga Finobrasa iniciou suas atividades em 1973, através de financiamento da SUDENE e enquanto parceria de dois importantes grupos empresariais familiares do Ceará: Baquit e o próprio grupo Otoch. A indústria encerrou suas atividades em fins dos anos 2000 e início dos anos 2010, quando abriu caminho para a futura incorporação imobiliária.

A área do terreno (vzu_04) é de 162.431m², a segunda maior identificada na tese, perdendo apenas para as dimensões da Oficina do Urubu (165.691m²). Os serviços de urbanização estão adiantados, embora o ritmo do projeto como um todo ainda seja lento (Figuras 4.66 e 4.67). A divisão dos lotes intenciona, naqueles de menores dimensões, a disponibilidade para empreendimentos residenciais. Um lote maior, com aproximadamente 60.000m², foi pensado para receber grandes empreendimentos comerciais, de atacado ou varejo (Entrevistado 10). No momento, nenhuma construção foi iniciada.

Observamos que o loteamento da FE iniciou suas obras próximo das obras do RK e do BSR, marcando uma associação comum entre as possibilidades de negócios imobiliários, entre as três empresas, que compartilharam áreas de valorização recente, com o objetivo de que cada um dos projetos contribuísse para a valorização dos outros (Entrevistados 9 e 10). Essas parcerias, na sucessão dos “novos” usos residenciais e comerciais, de médio e médio-alto padrão, preferidos pelas empresas para a região, vão se retroalimentando, em especial, com a valorização do metro quadrado e a atração de novos empreendimentos semelhantes.

²⁹ Pesquisa semelhante, considerando apenas a mudança do bairro pesquisado.

³⁰ Dado observado no site www.agenteimovel.com.br em 27.04.2018.



Figura 4.66 – Loteamento em execução na área da antiga Finobrasa.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelo autor.



Figura 4.67– Vista do loteamento em execução na área da antiga Finobrasa (2017).

Fonte: *Google Earth Pro*.

4.4 A EXPECTATIVA PARA OS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS: CUMPRIMENTO DA FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE E DA PROPRIEDADE OU NOVA FRONTEIRA DOS NEGÓCIOS IMOBILIÁRIOS?

A questão principal que atravessa o tema dos vazios urbanos é a do cumprimento da função social da cidade e da propriedade. Para o alcance deste objetivo, foi definido o arcabouço jurídico da Constituição Federal (CF) de 1998, regulamentado na forma do conjunto de princípios, diretrizes e instrumentos do Estatuto da Cidade (EC) de 2001. No universo destes últimos, o Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios (PEUC), no tema da indução do desenvolvimento urbano, ou o Usucapião, no tema da regularização fundiária, como as próprias definições já indicam, incidem sobre o uso do solo urbano.

Em Fortaleza, tanto esses instrumentos, como outros, o Direito de Preempção ou a Transferência do Direito de Construir, por exemplo, não têm sido aplicados, apesar de presentes (mas não regulamentados) no seu Plano Diretor vigente. Na realidade, a reativação dos vazios urbanos tem sido comandada pela transformação cotidiana de origem nas iniciativas dos agentes privados, onde têm prevalecido apenas o direito à propriedade privada (em detrimento da separação entre este e o direito de uso) e a mercantilização da terra urbana.

Se a função social da cidade e da propriedade se realiza simplesmente ao reativarmos um vazio urbano, então a solução para a questão destacada não parece ser tão complexa ou estar tão distante. Apenas para ilustrarmos a partir de nosso recorte, dos vazios urbanos industriais levantados na tese, cerca de 70% foi transformado para um novo uso ou está em vias de transformação. Os demais 30%, que permaneceram inalterados, estão em sua maioria sem uso ou subutilizados.

Entretanto, entendemos que, para além dos usos que vão surgindo no lugar dos vazios urbanos, existem outros aspectos, de outras naturezas, que devem ser considerados. Com relação aos aspectos morfológicos, têm destaque os novos usos que geraram verticalização, principalmente residenciais e comerciais, ou edificações comerciais de grandes dimensões, como *shopping centers* ou supermercados.

A verticalização veio a contrapor, embora seja ainda incipiente, o padrão unifamiliar, em lotes pequenos e predominantemente horizontal (de 1-3 pavimentos), tradicional na área recorte. Assim, foi sendo introduzido nesta morfologia o modelo condominial, fechado, com áreas comuns privativas cada vez maiores e mais diversificadas. A presença do RioMar Kennedy, principalmente, mas também das cadeias de supermercados na área recorte, como o GBarbosa e o Hiper Bompreço, significam usos e estruturas bem diferentes dos tradicionais e modestos mercados, privados ou feiras livres, dos bairros em questão.

A maioria das propriedades e das transformações, identificadas em nosso levantamento, aponta para usos privados. Ao somar isso com os padrões morfológicos apontados podemos afirmar que as antigas indústrias, espaços privados notadamente de grandes dimensões, foram substituídas por empreendimentos privados. Estes, apesar de possuírem acessos controlados menos restritos que as antigas indústrias, ainda se configuram como espaços que se relacionam com o espaço público através de muros, controlados por guaritas (residenciais) e/ou cancelas (comerciais, *shoppings* ou supermercados). Somam-se a essa configuração entre muros, as alterações nas habitações (mas também em equipamentos públicos: escolas, postos de saúde) tradicionais da área recorte que, motivadas pela insegurança, guarneceram os limites dos lotes com muros altos (ou ampliaram os já existentes).

Dos “novos” usos que reativaram os vazios, destacamos os empreendimentos RioMar Kennedy (RK) (vzu_17) e Boulevard Shopping Residence (BSR) (vzu_16) como os mais conflitantes com os usos tradicionais da área recorte. Pioneiro na região, o North Shopping (NS), fundado em 1991, ensejou um processo de atração de comércio e serviços em seu entorno (está cerca de 1km distante do RK), bem como de habitações do tipo condominial. Estes usos transformaram, em especial, o bairro São Gerardo (onde fica o North Shopping), ao longo da Av. Bezerra de Menezes.

O empreendimento RK/BSR tende a provocar a extensão dessas alterações, mais antigas no entorno do NS, em sentido norte, ao longo da Av. Dr. Theberge. Entre os dois shoppings, retomamos, está o futuro loteamento na área da antiga fábrica Finobrasa (vzu_04) que, além de lotes para uso residencial prevê lote para uso comercial de varejo/atacado de grande porte (Entrevistado 10).

Esses “novos” usos, se já não o têm promovido de forma mais intensa, podem ensejar processo de gentrificação na área recorte. Para tanto, os elementos principais estão presentes: empreendimentos residenciais e comerciais de médio e médio-alto padrão voltados para as classes médias emergentes da própria área ou que para lá estejam se mudando. Isso contrasta fortemente com uma área recorte ainda marcada por vários assentamentos precários (FORTALEZA, 2013), por setores carentes das infraestruturas e equipamentos urbanos básicos, áreas verdes, dentre outros.

Contribui também com esses fatores a valorização do metro quadrado na área recorte que deve se manter nos próximos anos, em condições normais, com a sucessão de novos empreendimentos. Se considerarmos o proprietário individual formal (edificações e terrenos), observamos que há ganho na valorização dos imóveis (venda e aluguel), residenciais e comerciais, e isso não pode ser tomado como uma desvantagem. Entretanto, com relação àqueles que usam o solo informalmente, em especial nos assentamentos precários oriundos de ocupações, podem se intensificar as pressões e/ou negociações para que sejam relocados ou até mesmo expulsos.

As reflexões até este ponto remeteram à dinâmica do mercado imobiliário na área recorte. A ação do poder público, porém, é a outra parte fundamental no processo de transformação em curso. Sua atuação (ou a ausência dela) pode ser ponderada por dois aspectos principais: I) o arcabouço jurídico disponível, em especial, com relação aos instrumentos urbanos; II) a atuação através do Planejamento e dos Projetos Urbanos.

O PDPFor (2009), em seu texto, segue as orientações/diretrizes do EC, em especial, estabelecendo na legislação os diversos instrumentos, para indução do desenvolvimento urbano, regularização fundiária e participação cidadã. Está estruturado, portanto, no sentido da garantia da função social da cidade e da propriedade.

Porém, atualmente, o alcance da legislação municipal está comprometido. Há grande fragilidade na conexão entre os instrumentos e a realidade urbana. Isto tem acontecido devido à ausência de regulamentação dos instrumentos, estando o Plano já quase ao tempo de sua revisão (2019). Além disso, os mesmos instrumentos passam,

desde ainda o período de discussão final e aprovação do Plano (2007-2009), por processo de desconstrução³¹, também relacionado à não regulamentação apontada.

Apesar da fragilidade apontada, à qual ainda somamos a perda de área de ZEIS 3, de vazio, na área recorte (FORTALEZA, 2015), a Prefeitura tem priorizado, dentre os instrumentos, a identificação e elaboração de OUCs que atingem, com seus perímetros, boa parte da área em análise. Além destas, algumas ZEDUS propostas pela municipalidade, que compartilham muito de suas diretrizes com as OUCs, também interferem na área recorte.

Embora as OUCs previstas – Leste-Oeste e Rachel de Queiroz – ainda estejam em elaboração, respaldamo-nos na trajetória de implementação deste instrumento na realidade urbana brasileira, cujos resultados têm apontado para o comprometimento da função social da cidade e da propriedade, na forma de operações que não tiveram o retorno em contrapartidas, que favoreceram especialmente os empreendimentos privados, que geraram gentrificação nos bairros objeto e expulsão das comunidades mais frágeis, em especial, pela ausência da propriedade da terra dentre outros aspectos negativos.

Há também as ZEDUS definidas para a área recorte, desde o PDPFor de 2009, que ganharam novo destaque no contexto do Plano Fortaleza 2040, Plano Estratégico recentemente desenvolvido. Este zoneamento especial está relacionado essencialmente com os eixos viários de comércio e serviços que o 2040 denomina como CUOTP, “corredores de urbanização”. Assim, pretende-se a intensificação do solo, com grande possibilidade de reativação dos vazios urbanos existentes ao longo desses eixos viários.

Destacamos ainda o Projeto Vila do Mar, em especial, a construção praticamente finalizada de avenida à beira-mar, na zona oeste de Fortaleza, com cerca de 5,5km de extensão. A construção desta via provocou a necessidade da relocação das famílias afetadas pelo projeto, mas que também estavam em situação precária ou em área de risco. Os conjuntos Dom Hélder Câmara (vzu_21) e Alves de Lima (vzu_24), construídos ainda na época do Projeto Costa Oeste do Governo do Estado e os conjuntos Vila do Mar I

³¹ A desconstrução dos instrumentos está associada à sua não regulamentação, mas também ao uso desvirtuado dos propósitos originais do EC ou do PDPFor como para o caso das OUCs e ZEDUS (BRASIL; CAPASSO; CAVALCANTI, 2017). Além disso, acrescentamos o fato de, ainda no âmbito da aprovação do plano, da redução das áreas-alvo de instrumentos como as ZEIS que tiveram inúmeras áreas suprimidas do mapa que foi para a aprovação na Câmara Municipal (Entrevistado 4).

e III (vzu_12 e vzu_13), já no âmbito do projeto na Prefeitura, são resultados dessas relocações. Ao mesmo tempo, os conjuntos da Prefeitura são exemplos únicos, no contexto da cidade, de Habitação de Interesse Social que reativou vazios urbanos (antigas glebas industriais, por exemplo) em áreas de ZEIS 3. Frente à grande disponibilidade de área de vazios na cidade (FORTALEZA, 2016; FORTALEZA, 2013) e ao déficit habitacional existente, estas iniciativas foram muito tímidas.

À parte a realização positiva dos conjuntos, de raro acordo com o cumprimento da função social da cidade e da propriedade, a presença da nova avenida à beira-mar já tem contribuído para a valorização do solo na área de influência da via, que possui as maiores dificuldades em nossa área recorte, como o grande número de assentamentos precários. Entretanto, ainda não ocorreram empreendimentos semelhantes àqueles ao longo dos eixos das avenidas Francisco Sá e Dr. Theberge e antiga via férrea, com usos residenciais e comerciais de médio e médio-alto padrão.

Mais do que responder à questão que deu nome a este subcapítulo, tarefa demasiado complicada, as reflexões acima buscaram iluminar os processos de transformação realizados ou em curso nos vazios urbanos da área objeto, no sentido de contribuir para uma maior compreensão da relação entre estes e a função social da cidade e da propriedade. No que se apresenta como uma dinâmica previsível, os empreendimentos do mercado imobiliário têm aproveitado o enorme estoque de terra urbanizada, bem localizada e infraestruturada, com índices generosos, em que na verdade se configuram os vazios urbanos existentes.

Esses setores se apresentam como protagonistas, em um cenário caracterizado pela fragilidade da legislação municipal e pela opção, por parte da Prefeitura, de ensejar parcerias através dos instrumentos que mais têm causado ressalvas com relação ao desenvolvimento urbano que são as OUCs. Nesse sentido, a parceria que poderia significar a divisão do ônus da urbanização como preconiza o EC, tem servido para potencializar os ganhos dos empreendimentos privados.

Outro resultado do protagonismo dos setores privados é a transformação dos vazios acontecer através dos empreendimentos que estes grupos entendem como mais rentáveis, como os condomínios e empreendimentos comerciais de médio e grande porte. Estes usos são frequentes e acontecem em variadas localizações na cidade. Pudemos observar no segundo capítulo, estudando áreas semelhantes na cidade de

Lisboa, que os vazios urbanos também são “disputados” pelos setores públicos e privados, e inclusive com interesses parecidos, já que se tratam de situações, resguardadas suas particularidades, em que o padrão é a produção capitalista do espaço. Entretanto, pudemos notar um maior protagonismo da municipalidade de Lisboa, mesmo face às pressões dos grupos imobiliários.

Na capital portuguesa, no âmbito das intervenções em suas antigas periferias industriais, a leste (Marvila) e a oeste (Alcântara), o poder público atua, mesmo que em áreas privadas (como é o caso da FBP), através de um *masterplan* (plano de pormenor) definido previamente, estabelecendo desde o início a implantação, os parâmetros e gabaritos para os novos usos e ocupações dos empreendimentos que vão surgindo. Dessa forma, observamos padrões de empreendimentos privados, residenciais e comerciais, com boas margens de lucro e destinados a setores médios e médio-altos da população lisboeta, mas, ao mesmo tempo, a municipalidade garante, por exemplo, áreas verdes associadas a equipamentos comunitários e culturais (como a FBP e a LX Factory). É necessário destacar, também, que esses empreendimentos em Lisboa possuem um padrão de desenho em quadra aberta, outra característica ausente em Fortaleza.

No caso de Lisboa e com relação aos vazios urbanos, o protagonismo da municipalidade na condução/controlar dos projetos urbanos, as alternativas econômicas na figura das indústrias criativas e a preocupação com a qualificação do espaço urbano são ações que se aproximam, de forma mais clara, do cumprimento da função social da cidade e da propriedade. Entretanto, como a produção da urbanização também acontece sob a lógica capitalista, os empreendimentos privados residenciais e comerciais, principalmente, também conflitam com as antigas periferias industriais de Lisboa e sua herança operária. Assim, rivalizando com tascas, conjuntos habitacionais e vilas operárias esvaziadas ou subutilizadas, surgem os condomínios de alto padrão (Jardins de Braço de Prata), as cervejarias artesanais, os bares/restaurantes temáticos, os espaços de *coworking*, as galerias de arte, os estúdios de arquitetura/design/ambientação dentre outros. Não raro, tem ensejado processos de gentrificação.

Em Fortaleza, ao contrário, a transformação dos vazios urbanos acontece no estilo “tabula rasa”. O ambiente construído do histórico investimento no capital fixo, que gerou indústrias, galpões, oficinas etc. é completamente eliminado para dar lugar a

construções totalmente novas. Isso ilustra duas faces da mesma natureza da produção capitalista do espaço: I) a sua capacidade de “destruir para criar” ou de “criar para destruir” (HARVEY, 2005b) e; II) associada a esta, a capacidade de se reinventar como modo de produção.

Nesse sentido, descartando alternativas importantes como as apontadas nos casos de Lisboa, a transformação dos vazios em Fortaleza parece voltada apenas para o negócio imobiliário. A expectativa sobre os vazios urbanos, de que cumpram uma função social (e que não pode se restringir apenas ao novo uso que é dado), não tem se concretizado. Ao contrário, esses espaços, após períodos de retenção especulativa, acabam preenchendo as expectativas do mercado imobiliário e se oferecem disponíveis para os novos usos, de preferência, os mais rentáveis.

Neste último momento, esses espaços se reincorporam à lógica da produção capitalista do espaço, que já não é mais a mesma que orientou os períodos em que os usos foram industriais. Agora, esses espaços estão inseridos em uma produção do espaço pautada pela financeirização hoje enraizada no modo de produção capitalista e, conseqüentemente, dos mercados imobiliários, atuando com destaque bancos e fundos de pensão e aposentadoria e incorporadoras/construtoras de capital nacional e estrangeiro. Assim, reunindo as razões acima apontadas e ratificando que o cenário urbano desenhado atualmente exprime a hegemonia dessas novas formas econômicas, percebemos que, se a propriedade cumpre alguma função social, isso acontece de forma episódica e fortemente condicionada.

CONCLUSÕES

Esta tese buscou comprovar que a produção e a transformação recentes dos vazios urbanos na cidade contemporânea, tendo como fundamentação o exemplo de Fortaleza, principalmente no período de 2000 a 2018, foi mediada pela produção capitalista do espaço, priorizando os interesses de mercado em detrimento do cumprimento da função social da cidade e da propriedade. Nesse cenário, quando esta última não foi inviabilizada, assumiu papel secundário, realizando-se apenas parcialmente.

Nesta reflexão final intencionamos resgatar resultados, sugerir desdobramentos possíveis a partir da pesquisa, apontar limitações e/ou dificuldades, expor cenários e fazer recomendações. Assim, procuramos reforçar a contribuição presente na tese que iluminou a reflexão sobre o papel dos vazios urbanos na formação e transformação da cidade contemporânea.

A transformação da cidade contemporânea tem passado, invariavelmente, pelo enfrentamento da questão dos vazios urbanos. Duas lógicas de intervenção nestes espaços têm se sobressaído: através dos planos/projetos dos agentes públicos e das incorporações imobiliárias dos grupos privados. Em muitos casos, essas lógicas se unem na forma de parcerias. A informalidade também atua na forma de ocupações e/ou usos não planejados, cotidianos, que acrescentam novas dinâmicas, anônimas, à reutilização dos vazios urbanos.

À exceção das últimas, mais raramente comprometidas com o reuso lucrativo do solo, as duas primeiras estão intimamente relacionadas à produção capitalista do espaço. Isso nos faz retomar o questionamento de Harvey (1989, p.17. Tradução nossa) presente no primeiro capítulo: “[...] como o capital se tornou urbanizado e quais são as consequências desta urbanização?”.

Ao longo da pesquisa, a verificação de aspectos da produção capitalista do espaço foi pautada pela exposição, descrição e análise de fatos e fenômenos, oportunamente fundamentados por casos paradigmáticos, como Paris em fins do século XIX e Baltimore

nas décadas finais do século XX. O capital se tornou urbanizado às custas das expansões urbanas continuadas, iniciadas em fins do século XIX, assumindo o solo urbano uma condição de mercadoria.

Não apenas encampadas pelos setores imobiliários com o respaldo, fundamental, do crédito bancário e dos investimentos públicos, o solo vai sendo urbanizado, neste cenário, com a contribuição fundamental do poder público. Destacamos o plano de *Hausmann* para Paris (1853-1870) e a renovação urbana de Baltimore, em especial da área do *Inner Harbor* (a partir de 1973), mantendo a referência e continuidade cronológica dos casos abordados na pesquisa.

Ressalvamos que estes processos possuem suas particularidades, por conta dos períodos históricos diferentes, no entanto, os conteúdos mercadológicos e especulativos relativos à forma como a urbanização acontece sob o capital permanecem. Na verdade, acirram-se em fins do século XX, especialmente com a financeirização do mercado imobiliário e a flexibilização dos instrumentos de planejamento urbano.

Neste cenário de fim de século os vazios urbanos surgiram, despertando o interesse acadêmico e motivando soluções urbanísticas na forma de planos/projetos. Com muita frequência, as intervenções em áreas degradadas, como os *brownfields*, antigos complexos industriais e infraestruturas associadas, ferrovia e porto, foram pautadas pelos reurbanismos (renovações, requalificações, regenerações etc.). Barcelona e as transformações para os Jogos Olímpicos de 1992 foram o paradigma.

Com intuito de iluminar o papel dessas intervenções retomamos importante questão do primeiro capítulo: se entendermos os vazios urbanos contemporâneos como produto da negação das racionalidades, tanto do urbanismo modernista (a verdade, o plano/projeto) quanto da acumulação capitalista, até que ponto essas mesmas racionalidades poderiam novamente preenchê-los?

As décadas finais do século XX trouxeram mudanças significativas para essas racionalidades. O Planejamento Estratégico e o Projeto Urbano assumiram o protagonismo como ideário para a intervenção urbana e a reestruturação produtiva, a partir da crise do capitalismo dos anos 1970, ensejou uma modalidade flexível da acumulação capitalista, tendo as atividades urbanas se concentrado cada vez mais no terciário.

Plano e projeto continuaram como a racionalidade hegemônica, embora novos paradigmas como a sustentabilidade, a conservação integrada, a exigência da cidade compacta ou, mais recentemente, a noção das *smart cities* venham emergindo, em oposição ao modernismo tradicional. A acumulação capitalista, mais uma vez em xeque, reinventou-se, em âmbito macro, desmontando o *Welfare State* através do conservadorismo econômico neoliberal e, no âmbito urbano, estimulando a competição entre cidades, cenário em que a transformação dos vazios urbanos, em especial os industriais, também precisou se reinventar.

O estudo em Lisboa nos proporcionou maior aprofundamento dessas questões. A análise se concentrou na Fábrica Braço de Prata e na LX Factory, casos escolhidos que representam antigas fábricas das antigas periferias urbanas da cidade, a leste e a oeste, respectivamente, da área da Baixa Pombalina.

Nestes casos, houve a preservação de parte do aspecto formal das fábricas transformadas, na adaptação para os novos usos. Como resultado, as opções conceituais de projeto se apropriaram de uma “estética da ruína” e da manutenção de um status *underground*, fatos representativos da degradação física e social ao longo dos anos, tomados agora como partido geral e particular, com o mesmo princípio para a reforma e a ambientação dos espaços interiores. O próprio nome dos equipamentos leva “fábrica” ou “*factory*” em sua composição, em clara alusão ao passado produtivo.

Por conta disso, associamos estas transformações a uma “reinvenção da fábrica”, agora produtora de conhecimento, cultura, tecnologia e design. A ocupação/reconversão dos vazios urbanos em Lisboa através das chamadas indústrias culturais/criativas é incentivada no planejamento oficial da cidade, sendo empreendida ora pela própria municipalidade, ora pelos grupos empresariais ou em parceria.

Ao mesmo tempo, essas transformações têm servido como ativos importantes na valorização das áreas onde estão inseridas, especialmente, Alcântara, onde está a LX Factory, para a qual têm se expandido as atividades terciárias a partir da área central, principalmente, escritórios (como *coworking*) e usos elitizados de lazer e entretenimento. O interesse imobiliário também tem se materializado na forma de condomínios de alto padrão como os Jardins de Braço de Prata, em Marvila, periferia industrial leste.

Da parte da municipalidade, o interesse nos vazios urbanos dessas antigas periferias industriais, vai ao encontro das iniciativas privadas, também as valorizando, pois os projetos previstos pela Câmara de Lisboa têm se concentrado na qualificação do espaço público e na abertura da cidade para o Tejo com o aproveitamento de áreas portuárias ociosas no entorno dos empreendimentos imobiliários e comerciais privados.

Assim, as racionalidades do plano, do projeto e da produção capitalista do espaço foram protagonistas nos espaços selecionados. No entanto, no âmbito do projeto NoVOID, uma de nossas referências principais para o estudo dos vazios urbanos em Lisboa, destacamos a oportunidade de participar, em *workshop*, de atividades propositivas para os vazios urbanos por este projeto identificados.

Fizemos parte de equipe de estudantes, tendo como objeto a área da Matinha (entorno da FBP), antigo gasômetro abordado por nós no segundo capítulo. O objetivo foi estudar proposições que buscassem alternativas ao projeto como intervenção nestes espaços. Nossa proposição assumiu a configuração arruinada da área objeto como partido para pequenas intervenções que potenciasses usos informais existentes, como a observação da fauna e flora que se consolidaram no local, ou o uso das antigas estruturas dos gasômetros como mirantes (a área fica na ribeira do Tejo). Permeou, por todo o exercício, uma ideia de negação do projeto e, portanto, a possibilidade de reflexão sobre que outras racionalidades ou meios informais poderiam preencher os vazios urbanos.

Não identificamos casos, na área de estudo na capital cearense, que tivessem o uso igual aos casos de Lisboa, ou seja, espaços culturais e artísticos, com produção e realização de eventos nestas dimensões, além de atividades de comércio e escritórios. No entanto, uma analogia foi possível em aspectos como a origem industrial dos casos, a semelhança de alguns fenômenos/fatos nos processos de formação e transformação das periferias industriais e de seus vazios, a existência de planos/projetos em curso ou realizados, públicos ou privados, dentre outros.

À parte as analogias existentes entre as duas realidades, a transformação dos vazios urbanos industriais na área de estudo da pesquisa, em Fortaleza, apresentou resultados distintos. Destacamos a seguir o que ocorreu para os casos selecionados que representaram uma amostra fiel ao que ocorreu (ou tem ocorrido) dentro do universo dos 24 vazios urbanos industriais levantados.

À exceção da Oficina do Urubu, os demais casos selecionados apresentaram supressão total do patrimônio industrial, como as representativas edificações da antiga Fábrica São José, exemplares de destaque da arquitetura industrial local da primeira metade do século XX. A FBP em Lisboa, de fato, reconverteu para seu novo uso apenas o edifício administrativo da antiga fábrica, que foi totalmente demolida para a execução dos Jardins de Braço de Prata. Entretanto, esses processos de demolição do patrimônio industrial na capital portuguesa são mais raros.

Com relação aos novos usos, para os casos selecionados em Fortaleza, prevaleceram os comerciais e residenciais de iniciativa privada, os primeiros notadamente de grande porte, como a construção de *shopping centers* e redes de supermercados, os últimos, condomínios de torres cada vez mais direcionados ao público-alvo de maior poder aquisitivo, o que não é o padrão da área de estudo.

Esses empreendimentos exercem forte pressão nos preços de venda e aluguel dos imóveis na área, além de concorrência com os usos residenciais, de morfologia predominantemente horizontal, e comerciais tradicionais. Nos primeiros, atua a verticalização que, mesmo incipiente no todo da área em estudo, já apresenta maior intensificação em bairros como o Presidente Kennedy. Nos últimos, atuam as grandes redes de supermercados e *shopping centers*, a concorrer com os pequenos estabelecimentos comerciais de bairro.

Além disso, a área de estudo, especialmente as porções de bairros mais próximos à orla marítima é composta de numerosos assentamentos precários, vários definidos como ZEIS, instrumento ainda não regulamentado e sem áreas delimitadas. Esse quadro de transformação com prioridade nos empreendimentos do mercado imobiliário tende a se acirrar na medida em que as OUCs previstas para a área, Parque Rachel de Queiroz e Leste Oeste, além do Plano Específico para a Oficina do Urubu venham a acontecer.

Nesse cenário, assumem um papel secundário as realizações mais raras, porém importantes, de conjuntos habitacionais na área de estudo que foram implantados em substituição a antigas indústrias. Assim, a função social da cidade e da propriedade se cumpriu apenas parcialmente. Outros requisitos fundamentais, como a preservação patrimonial e ambiental, ou a provisão e qualificação de espaços públicos, ou ainda o compromisso com a regulamentação dos instrumentos urbanísticos são raros ou estão ausentes.

Ao longo da pesquisa, a observação do comportamento e das estratégias dos diferentes agentes nesses processos foi fundamental para entender as transformações, ocorridas ou em curso. As gestões municipais no recorte temporal da tese, 2000 a 2018, embora não tenham constituído blocos monolíticos do ponto de vista da orientação política, alternaram-se entre programas de cunho progressista, baseado na participação popular – gestão do Partido do Trabalhadores (PT)¹ – quando da construção dos conjuntos Vila do Mar, ou empreendedores, com menor inserção da participação popular, com nítido entusiasmo pela viabilização de grandes obras de infraestrutura, como viadutos e avenidas, ou grandes empreendimentos privados, como os *shopping centers*.

Neste último caso, relativo à gestão atual – do Partido Democrático Trabalhista (PDT)² – é sintoma recente o ambicioso diagnóstico e consequente definição de 15 OUCs para a cidade, sendo seis destas escolhidas para detalhamento (duas em nossa área de estudo), com previsão para o lançamento de seus planos e projetos de lei a curto prazo, mas que ainda não foram divulgados ao tempo da finalização da tese.

Além das OUCs, há a definição de zoneamento e/ou plano com características semelhantes a estas, como as ZEDUS e os Planos Específicos do Plano Fortaleza 2040, de matriz estratégica, o que confirma a intenção de um cenário a curto e médio prazo de intensificação dos usos do solo nos principais corredores de comércio e serviços da cidade. Este último plano, por fim, será a base para a revisão do PDPFor, de 2009, prevista para 2019 (Entrevistado 6).

Esses grupos políticos têm apresentado formas diferentes de como se apropriam do Estado, na figura da administração municipal, assim pautando seus respectivos padrões de planejamento e intervenção urbanos, ora participativos, ora impositivos. No entanto, atuam sob a mesma lógica da produção capitalista do espaço, secundarizando e mantendo fragilizados, por exemplo, a legislação municipal e o cumprimento da função social da cidade e da propriedade.

¹ Gestões Luizianne Lins (2005-2012).

² Gestões Roberto Cláudio (2013-2018). O Prefeito foi eleito, em 2012, pelo Partido Socialista Brasileiro (PSB). Apesar da filiação a partidos de esquerda, esta gestão, na prática, tem estado mais alinhada aos GPUs, priorizando o desenvolvimento urbano orientado pelo mercado, em especial, fundiário e imobiliário.

Essas considerações não pretenderam esgotar o tema da transformação dos vazios urbanos em Fortaleza. O levantamento dos vazios urbanos industriais da área de estudo é uma pequena, embora representativa, amostra da totalidade dos vazios urbanos da cidade e, portanto, tem em si esta limitação. Ainda não há um estudo pormenorizado que considere a totalidade dos vazios urbanos, nas três categorias indicadas no EC: imóveis não edificadas e imóveis edificadas, não utilizados ou subutilizados.

A identificação rigorosa desses espaços em sua totalidade passa não apenas pelo levantamento físico, mas pela pormenorização dos aspectos ambientais, patrimoniais e jurídicos. Além disso, devem ser produzidas recomendações no sentido da preservação daquilo que se mostre de maior valor ambiental e histórico e, no caso dos vazios urbanos com maior potencial de transformação, que esta seja balizada por instrumentos urbanísticos regulamentados, pelo compromisso integral do poder público no cumprimento da função social da cidade e da propriedade, o que não necessariamente exclui as parcerias com os setores privados. Há também a necessidade de maior controle social que, nessas questões, tem se mostrado ineficiente.

O aprofundamento da análise dos processos e agentes envolvidos na produção e na transformação dos vazios urbanos identificados na pesquisa nos permitiu algumas generalizações para a reflexão sobre a cidade contemporânea. Ao observarmos as realidades distintas de Lisboa e de Fortaleza que, por conta disso, não foram na tese comparadas, percebemos que ambas foram permeadas pela mesma lógica capitalista de produção do espaço, existindo processos gerais que se assemelham e processos específicos de cada uma das duas realidades.

Tanto a urbanização em Lisboa como em Fortaleza, a partir da segunda metade do século XIX, foi impactada por processos gerais resultados de uma industrialização tardia, pela incorporação dos elementos técnico-científicos às suas paisagens urbanas, tendo como destaque a ferrovia, pela formação de um mercado fundiário e imobiliário. No século XX, também observamos processos gerais semelhantes, como a crise capitalista a partir dos anos 1970 associada, por sua vez, à obsolescência de unidades produtivas e infraestruturas, mas também à reconfiguração espacial da produção com a metropolização e a desconcentração industrial.

No entanto, as especificidades de cada uma dessas cidades que implicaram formas diferenciadas de ação política, econômica, de planejamento urbano, de composição demográfica etc. conformaram tecidos urbanos distintos, tanto física como socialmente. Neste cenário, também foi distinto o papel dos vazios urbanos, em especial, quando recentemente transformados. Assim, à parte estas especificidades, tanto para Lisboa como, principalmente, para os recortes espacial e temporal definidos na tese, na antiga periferia industrial oeste de Fortaleza, a dinâmica da produção capitalista do espaço, encampada pelo setor público e pelos grupos privados de maior poder econômico e político, ficaram evidentes.

Ao retomarmos os conteúdos do primeiro e do segundo capítulos, que fundamentaram os demais sobre Fortaleza, especialmente os aspectos gerais do papel dos diferentes agentes e as características das transformações, observamos situações semelhantes às experimentadas para nossa área de estudo. Tal contexto compreendeu não apenas o cenário urbano brasileiro, realidade mais próxima, como o internacional, responsável, enfim, por nossas matrizes conceituais de intervenção na cidade contemporânea.

No cenário internacional, nos referimos aos reurbanismos que transformaram as antigas áreas portuárias de Londres e Nova York, ainda nos anos 1970, à Barcelona olímpica ou ao icônico Guggenheim em Bilbao, às transformações recentes em Paris e Baltimore e, claro, aos casos da FBP e LX Factory em Lisboa, impactados anteriormente pela realização do Parque das Nações no contexto da Expo'98.

No contexto das cidades brasileiras, especialmente as metrópoles nacionais, nos referimos à transformação mediada pelas OUCs nas antigas periferias industriais (orlas ferroviárias) de São Paulo e aos megaeventos do último decênio e ao caso paradigmático do OUC Porto Maravilha, no Rio de Janeiro. Fortaleza, também impactada nas últimas décadas por intervenções semelhantes, se mostrou exemplo importante a iluminar a essa produção urbana recente no Brasil.

Por fim, mais do que ressaltar a natureza dupla dos vazios urbanos, como ruína e expectativa ao mesmo tempo, como afirmou Solà-Morales, finalizamos nossa reflexão, num dilema síntese, com base em Harvey, que situa os vazios urbanos entre a condição de espaços de capital e a de espaços de esperança. Por ora, a solução desse dilema parece estar bem distante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A FÁBRICA. Realização: Rosalinda Ova. Lisboa, s.d. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=K3svoRGS38E>>. Acesso em: set. 2017.

ABASCAL, Eunice H. S.; BILBAO, Carlos A. Arquitetura e ciência: razão, intuição e equidade em planos e projetos urbanos, ou a perequação. *Arquitextos*, São Paulo, nº 204.06, ano 17, maio 2017.

_____. Projeto urbano e dependência espacial: um conceito intrínseco à natureza da cidade – Abandoibarra, Bilbao. *Arquitextos*, 164.05, ano 14, jan. 2014.

ABASCAL et al. Projeto urbano e desenvolvimento local: crise e perspectivas para a prática e o conceito – motivações, desafios, caminhos. In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 4, 2016, Porto Alegre: *Anais...* Porto Alegre: Faculdade de Arquitetura UFRGS, 2016.

ALBUQUERQUE, Carla Camila Girão. *Regimes de exceção e mobilização das mais-valias fundiárias: o caso das Operações Urbanas Consorciadas em Fortaleza – CE*. 2015. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2016.

ALLON, Fiona. Ghosts of the open city. *Space and Culture*, vol. 16, nº 3, p. 288-305, 2013.

ALVES-MAZZOTTI, Alda Judith; GEWANDSZNAJDER, Fernando. *O método nas ciências naturais e sociais: pesquisa quantitativa e qualitativa*. São Paulo: Pioneira/Thomson Learning, 2001.

AMORA, Zenilde B. Indústria e espaço no Ceará. In: SILVA, José B. da; CAVALCANTE, Tércia; DANTAS, Eustógio Wanderley (orgs.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2005. p.367-381.

_____. Aspectos históricos da industrialização do Ceará. In: SOUZA, Simone de (coord.). *História do Ceará*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1994. p.121-128.

ANDRADE, Margarida Júlia F. S. de. *Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade 1810-1930*. 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

ANDRADE, Margarida Júlia F. S. de; DUARTE JUNIOR, Romeu. Identificação e documentação do patrimônio cultural edificado de natureza industrial no Ceará. In: Seminário Ibero-americano Arquitetura e Documentação, 4, 2015, Belo Horizonte. *Anais...* Belo Horizonte, UFMG, 2015.

ARAGÃO, Elizabeth Fiúza (coord). *O Fiar e o tecer: 120 anos da indústria têxtil no Ceará*. Fortaleza: Sinditêxtil/FIEC, 2002.

_____. *A trajetória da indústria têxtil no Ceará: o setor de fiação e tecelagem – 1880-1950*. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989.

ARANTES et al. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 3ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

ASCHER, François. *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

_____. *Métapolis, ou, L'avenir des villes*. Paris: Editions Odile Jacob, 1995.

BARBOSA, Eliana Rosa de Queiroz. *Da norma à forma: urbanismo contemporâneo e a materialização da cidade*. 2016. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade Presbiteriana Mackenzie-University of Leuven, São Paulo, Leuven, 2016.

BARRON, Patrick; MARIANI, Manuela. *Terrain Vague: interstices at the edge*. Nova York: Routledge, 2014.

_____. Cinematic space in Rome's disabitato: between Metroplis and Terrain Vague in the films of Fellini, Antonioni e Pasolini. *Modernism/modernity*, vol. 18, nº 2, p. 309-333, 2011.

BARROS, Luzia Helena dos S. *Requalificação dos aterros desativados (brownfields) no município de São Paulo: parques (greenfields) Raposo Tavares e Jardim Primavera*. 2011. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

BERNAL, Maria Cleide C. *A metrópole emergente: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza*. Fortaleza: Editora UFC/Banco do Nordeste do Brasil S.A., 2004.

BEZERRA, Ricardo F.; FONTENELE, Sabrina S.; GONDIM, Linda Maria de P. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura: um projeto de requalificação da antiga área portuária de Fortaleza – CE. In: CASTILHO, Ana Luisa H.; VARGAS, Heliana C. (orgs.). *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006. p.241-263.

BORDE, Andréa de Lacerda P. *Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas*. 2006. Tese (Doutorado em Urbanismo)-Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

BOURDIN, Alain. *O Urbanismo depois da crise*. Lisboa: Livros Horizonte, 2011.

BRASIL, Amíria B. *A mercantilização do espaço urbano em Fortaleza: instrumentos urbanísticos como meio de promoção de negócios imobiliários em detrimento da democratização do espaço urbano*. In: Encontro Nacional da ANPUR, 17, 2017, São Paulo. *Anais...* São Paulo, 2017.

_____. *A ineficácia das ZEIS: um problema de legislação ou uma questão político-social? O caso de Fortaleza*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

_____. *Lotearam o sol do Ceará: a captura do Estado pela atividade turística e a exploração do litoral de Fortaleza pelo capital imobiliário*. 2009. Dissertação-(Mestrado em Desenvolvimento Urbano)-Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2009.

BRITO-HENRIQUES, Eduardo. Arruinamento e regeneração do espaço edificado na metrópole do século XXI: o caso de Lisboa. *EURE*, vol. 43, nº 128, p.251-272, 2017.

BRITO-HENRIQUES, Eduardo; CRUZ, David. Exploring the diversity of ruins in the Portuguese perforated city: a cluster analysis-based approach. In: EUGEO Congress on the Geography of Europe, 6, 2017, Bruxelas. *Anais...* Bruxelas, 2017.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos*. Brasília: Centro de Documentação e Informação/Coordenação de Publicações, 2001.

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-1970*. 3ª ed. São Paulo: Editora UNESP, 2007.

CARDEIRO, José Pedro M. *Avaliação da execução perequacionada de Planos Municipais de Ordenamento do Território*. 2009. Dissertação-(Mestrado em Engenharia Civil)-Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2009.

CARDOSO, Isabel Cristina da Costa. Das reformas urbanas da transição ao século XX à Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio: apontamentos para um debate. In: GOMES, Maria de Fátima Cabral Marques et al. *Renovação urbana, mercantilização da cidade e desigualdades socioespaciais*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013. p. 173-192.

CASINI, Lorenzo. Perequazioni e compensazioni nel nuovo Piano Regolatori Generale di Roma. *Giornale di diritto amministrativo*, n. 2, 2009, p. 203-209.

CASTELLS, Manuel. *A era da informação: economia, sociedade e cultura*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTILHO, Ana Luísa Howard de; VARGAS, Heliana Comin. *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006.

CASTRO, Luiz Guilherme R. de. *Operações urbanas em São Paulo: interesse público ou construção especulativa do lugar*. 2006. Tese-(Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

CASTRO, José Liberal de. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana de Fortaleza. In: *Revista do Instituto do Ceará*, tomo CVIII, 1994, p. 43-90.

CAVALCANTI, Emanuel R. *Desigualdade e seletividade no território cearense: o ideário desenvolvimentista dos “governos das mudanças” (1987-2007) na estruturação da rede urbana do Estado do Ceará*. 2008. Dissertação-(Mestrado em Desenvolvimento Urbano)-Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

CAVACO, Cristina; SANTOS, João Rafael. The ‘temporal limbo’ of the neoliberal ruins: a contribution from the portuguese case. In: EUGEO Congress on the Geography of Europe, 6, 2017, Bruxelas. *Anais...* Bruxelas, 2017.

CHENG, Fangfang et al. An integrative methodology to improve brownfield development planning in Chinese cities: a case study of Futian, Shenzhen. *Computers, Environment and Urban Systems*, nº 35, p. 388-398, 2011.

COMPANS, Rose. *Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

COSENZA, José Paulo et al.. Presença francesa no Brasil no século XIX: análise dos arquivos contábeis da Casa Boris no período de 1872 a 1877. *Revista Brasileira de Gestão de Negócios*, v. 16, n. 51, p. 223-256, 2014.

COSTA, Maria Clélia L. da. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, José B. da; CAVALCANTE, Tércia; DANTAS, Eustógio Wanderley (orgs.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2005. p.51-100.

CUSTÓDIO, Jorge et al. (Orgs.). *Arqueologia industrial do bairro de Alcântara: estudo e materiais*. Lisboa: Edição da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, 1981.

DAN-RAZVAN, Dinu et al. Industry and Community in Anina. *Procedia Engineering*, nº 161, p. 1977-1981, 2016.

DANTAS, Eustógio Wanderley C. *Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza*. Fortaleza: Edições UFC, 2011.

DEL RIO, Vicente. *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo: PINI, 1990.

DESILVEY, Caitlin; EDENSOR, Tim. Reckoning with ruins. *Progress in Human Geography*, vol. 37, nº 4, p.465-485, 2012.

DULL, Matthew; WERNSTEDT, Kris. Land recycling, community revitalization, and distributive politics: na analysis of EPA Brownfields Program support. *Policy Studies Journal*, vol. 38, nº 1, p. 119-141, 2010.

FALCONER, Keith. The industrial heritage in Britain – the first 50 years. *La revue pour l’histoire du CNRS*, nº 14, p.1-12, 2006.

FARIAS FILHO, José Almir de. O plano moderno e a morfologia do traçado: narrativa sobre um traçado em xadrez que aprisiona o discurso de projeto social. In: Seminário da História da Cidade e do Urbanismo, 10, 2008, Recife. *Anais...* Recife, 2008.

FERNANDES, Tereza Maria X. de V. C. *A Fábrica de Braço de Prata: um caso de democracia participativa?* 2011. Dissertação-(Mestrado em Política Comparada)-Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011.

FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza: Edições da Universidade Federal do Ceará, 1989.

FERREIRA, João S. W.; MARICATO, Ermínia. Operação Urbana Consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade. In: OSÓRIO, L. M. (org.). *Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras*. Porto Alegre: Sergio Antônio Fabris Editor, 2002.

SAMPAIO FILHO, Dorian. *A industrialização do Ceará: empresários e entidades*. Fortaleza: SENAI/DR-CE, Coordenação de Divulgação e Documentação, 1987.

FIX, Mariana. *Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada*. São Paulo: Boitempo, 2001.

_____. A “fórmula mágica” da parceria público-privada: operações urbanas em São Paulo. In: SCHICCHI, M. C.; BENFATI, D. (Orgs.). *Urbanismo: dossiê São Paulo – Rio de Janeiro*. Campinas: PUCAMP/PROURB, 2004. p. 185-198.

FORTALEZA. Fortaleza competitiva. 2018, Fortaleza. *Apresentação oral*...Fortaleza, 2017.

_____. *Lei Complementar Nº 236*. Dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo. Fortaleza, 2017.

_____. IPLANFOR. *Plano Fortaleza 2040*. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2016.

_____. Instituto de Planejamento de Fortaleza. *Relatório das ZEIS*. Fortaleza: Iplanfor, 2015.

_____. HABITAFOR. *Plano Local de Habitação de Interesse Social*. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2013.

_____. HABITAFOR. *Plano Habitacional para a Reabilitação da Área Central de Fortaleza*. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2009a.

_____. Lei Complementar nº 062, de 2 de fevereiro de 2009. Plano Diretor Participativo. *Diário Oficial do Município*, Fortaleza, 13 de março de 2009b. Ano LVI, Nº 14.020. p. 1-520.

_____. HABITAFOR. *Memorial justificativo de projeto para o empreendimento Vila do Mar, na área do Grande Pirambu, município de Fortaleza*. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2008.

_____. *Lei Nº 7.987*, de 23 de dezembro de 1996. Lei de Uso e Ocupação do Solo. Fortaleza, 1996.

_____. *Lei Nº 7.061, de 16 de janeiro de 1992*. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. Fortaleza, 1992.

_____. *O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza (PLANDIRF)*. Fortaleza: PMF, 1971.

FRANTÁL, Bohumil et al. Exploring spatial patterns of urban brownfields regeneration: the case of Brno, Czech Republic. *Cities*, nº 44, p. 9-18, 2015.

GARCIA, Pedro R. *Plataforma Tejo – o regresso ao rio: a frente ribeirinha de Lisboa e o século XXI*. Lisboa: Fundação Serra Henriques, 2010.

GERHARDT, Tatiana E.; SILVEIRA, Denise T. (orgs.). *Métodos de pesquisa*. Porto Alegre: UFRGS Editora, 2009.

GIRÃO, Raimundo. Plano de urbanização de Fortaleza: subsídios para sua história. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, ano LVII, p. 205-222, 1943.

GONDIM, Linda Maria de P. *O Dragão do Mar e a Fortaleza pós-moderna: cultura, patrimônio e imagem da cidade*. São Paulo: Annablume, 2007.

GÜELL, José Miguel Fernández. *Planificación estratégica de ciudades*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1997.

HALL, Peter. *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design since 1880*. Chichester: Wiley-Blackwell, 2014.

HARVEY, David. *Paris, capital da modernidade*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2015.

_____. *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

_____. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005a.

_____. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança social*. São Paulo: Edições Loyola, 2005b. (14ª ed.).

_____. *Spaces of Hope*. Berkeley, Los Angeles: University of California Press, 2000.

_____. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço e Debates*, São Paulo, Nº 39, p. 48-85, 1996.

_____. *The urban experience*. Baltimore e Londres: The Johns Hopkins University Press, 1989.

HERBERLE, Lauren; WERNSTEDT, Kris. Understanding brownfields regeneration in the US. *Local Environment*, vol. 11, nº 5, p. 479-497, 2006.

HISSA, Marina; ARAUJO, Cristina. Operações Urbanas Consorciadas no Brasil e o caso de Fortaleza. In: Encontro Nacional da ANPUR, 17, 2017, São Paulo. *Anais...* São Paulo, 2017.

HOBBSAWN, Eric. *A Era dos Impérios: 1875-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

_____. *The Age of Capital: 1848-1875*. New York: Vintage Books, 1996.

HOBBSAWN, Eric. *A Era dos Extremos: o breve século XX - 1875-1914*. São Paulo: Companhia das Letras 1995.

HOLANDA, Bruno; ROSA, Sara. *16 anos de Operações Urbanas Consorciadas em Fortaleza: um olhar a partir de diferentes gestões municipais e da adequação à legislação urbana*. In: Encontro Nacional da ANPUR, 17, 2017, São Paulo. *Anais...* São Paulo, 2017.

IBGE. *Estimativas da população residente nos municípios e para as unidades da federação brasileiros com data de referência em 1º de julho de 2016*. Rio de Janeiro, RJ, 2016.

IBGE. *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

INGALINNA, Patrizia. *Le projet urbain*. Paris: Presses Universitaires de France, 2013. (4ª ed.).

IPEA. IBGE. UNICAMP. *Configuração atual e tendências da rede urbana*. Brasília: IPEA, 2002. (Série Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil, vol. 1).

JANEIRO, André M. C. S. *Processos de reconversão industrial: o caso de Alcântara*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura)-Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011.

JONAS, Marieluse; RAHMANN, Heike. Void potential: spatial dynamics and cultural manifestations of residual spaces. In: BARRON, Patrick; MARIANI, Manuela. *Terrain Vague: interstices at the edge*. Nova York: Routledge, 2014. p. 89-104.

_____. *Tokyo void: possibilities in absence*. Berlim: Jovis, 2014b.

JUCÁ, Gisafran Nazareno M. *Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)*. São Paulo: Annablume, 2003.

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. *Primórdios da urbanização no Ceará*. Fortaleza: Editora do Banco do Nordeste, 2012.

KAMVASINOU, Krystallia; ROBERTS, Marion. Interim spaces: vacant land, creativity, and innovation in the context of uncertainty. In: BARRON, Patrick; MARIANI, Manuela. *Terrain Vague: interstices at the edge*. Nova York: Routledge, 2014. p. 187-200.

KARADIMITRIOU, Nikos et al. *Planning, risk and property development: urban regeneration in England, France and The Netherlands*. Nova York: Routledge, 2013.

KOOLHAAS, Rem. *Três textos sobre a cidade*. São Paulo: Editora Gustavo Gili, 2014.

KOSTER, Henry. *Travels in Brazil*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme e Brown, 1817. Disponível em: <<https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/7190>>. Acesso em: fev. 2018.

KRISTIÁNOVÁ, Katarína et al. Old industrial sites – conversion to parks: potential of Bratislava. *Procedia Engineering*, nº 161, p. 1858-1862, 2016.

LEITE, Carlos. *Fraturas urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas: a orla ferroviária paulistana*. 2002. Tese-(Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

LEME, Maria Cristina da S. (org.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LÉVESQUE, Carole. Welcome to Bachoura, or the Found City of Interstice. In: BARRON, Patrick; MARIANI, Manuela. *Terrain Vague: interstices at the edge*. Nova York: Routledge, 2014. p. 33-47.

LIMA, Pedro A. Q. O café na província do Ceará. In: SOUZA, Simone de (coord.). *História do Ceará*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1994. p.93-103.

LISBOA. Regulamento do Plano de Urbanização de Alcântara. *Diário da República*, Lisboa, 23 de fevereiro de 2015. 2ª Série, Nº 37, aviso Nº 2625/2015.

_____. *Plano Diretor Municipal de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2012.

_____. Plano de Pormenor da Matinha. *Diário da República*, Lisboa, 18 de março de 2011. 2ª Série, Nº 55, aviso Nº 7127/2011.

_____. *Carta Estratégica de Lisboa 2010/2024: um compromisso para o futuro da cidade*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2009.

_____. *Plano Geral de Intervenção para a Frente Ribeirinha de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2008.

_____. *Cartografia de Lisboa: séculos XVII a XX*. Lisboa: Museu da Cidade/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997.

_____. *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1989.

MAGALHÃES, Andreia. *Reabilitação urbana: intervenções precursoras no núcleo antigo de Lisboa*. Lisboa: Parque Expo, 2000. (Coleção Expoentes, nº 05).

MANGIN, David; PANERAI, Philippe. *Projet Urbain*. Marselha: Éditions Parenthèses, 2009. (Collection Eupalinos, série architecture et urbanisme).

MARTINS, Anamaria de Aragão C. *Transformação urbana: projetando novos bairros em antigas periferias*. Brasília: Thesaurus, 2012.

MARTINS, Hévila de L. *Lazaretos da Jacarecanga e da Lagoa Funda: varíola, poder e assistência na cidade de Fortaleza (1820-1880)*. 2013. Dissertação-(Mestrado em História)-Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013.

MESTRINER, Gustavo Luiz. *A cidade compacta e os projetos urbanos contemporâneos: inventário analítico de estudos de caso em vazios urbanos em áreas centrais*. 2008. Dissertação-(Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2008.

MODESTO, Hélio. Plano Diretor de Fortaleza. Lei Nº 2.128 de 23/03/1963. *Revista do Instituto do Ceará*, ano LXXVIII, p. 201-24, 1964.

MONGIN, Olivier. *A condição urbana: a cidade na era da globalização*. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

MONTENEGRO JR., Ignácio R. P. *Uma metrópole em transição: reestruturação produtiva e a emergência do turismo na RM de Fortaleza-CE*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

MORAES, Luís Gustavo Sayão de. *Operação urbana enquanto instrumento de transformação da cidade: o caso da Operação Urbana Água Branca no município de São Paulo*. 2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2010.

MUNIZ, Alexsandra Maria V. *A dinâmica da indústria têxtil no espaço metropolitano de Fortaleza*. Tese (Doutorado em Geografia)-Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014.

MORGADO, Paulo et al. Open-data methodology for detecting and analyzing urban voids. In: II International Conference on urban e-Planning, 2017, Lisboa. *Apresentação oral...* Lisboa, 2017.

NABAIS, Nuno. Título. A Fábrica de Braço de Prata em Lisboa. *Atlântida, Revista de Cultura*, 2012.

NERI, Ana Lucy C. *Vazios urbanos e a sustentabilidade urbanística do município de Aracaju-SE*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente)-Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2011.

NOBRE, Eduardo C. Projetos Urbanos Contemporâneos: uma pequena apresentação. In: I Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. 2010, Rio de Janeiro. *Anais...*Rio de Janeiro, 2010.

NOBRE, Geraldo. *O processo histórico de industrialização do Ceará*. 2ª ed. Fortaleza: FIEC, 2001.

NUUR, Cali; LAESTADIUS, Staffan. Development in peripheral regions: case studies in Sweden. *European Urban and Regional Studies*, vol. 17, nº 3, p. 293-307, 2010.

OLIVEIRA, Clarice M. de; ROVATI, João F. Projeto urbano: do que estamos tratando? In: IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2016, Porto Alegre. *Anais...*Porto Alegre, 2016.

OLIVEIRA, Fernanda Queiroz da Silva. *Operação Urbana Consorciada Tietê II: do plano urbano ao projeto urbano*. 2014. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.

OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica da razão dualista/ O ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

OSMAN, Robert et al. Factors affecting brownfields regeneration in post-socialist space: the case of the Czech Republic. *Land Use Policy*, nº 48, p. 309-316, 2015.

PONTE, Sebastião Rogério. *Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social 1860-1930*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Multigraf Editora Ltda., 1993.

PORTAS, Nuno. El surgimiento del proyecto urbano. *Perspectiva urbanas/Urban perspectives*, nº.3, p.1-11, 2003. Disponível em: <<http://www.etsav.upc.es/urbpersp/num03/index.htm>>. Acesso em: mai. de 2014.

PORTAS, Nuno et al. *Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.

PRETECEILLE, Edmond; VALLADARES, Lícia (coord.). *Reestruturação urbana: tendências e desafios*. São Paulo: Nobel; Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de Janeiro, 1990.

RALL, Emily Lorance; HAASE, Dagmar. Creative intervention in a dynamic city: a sustainability assessment of an interim use strategy for brownfields in Leipzig, Germany. *Landscape and Urban Planning*, nº 100, p. 189-201, 2011.

REIS, Jaime. *A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913*. *Análise Social*, Lisboa, vol. XXIII (96), p.207-227, 1987.

RIBEIRO, José Otacílio de Saboya. Memorial justificativo do plano diretor para a cidade de Fortaleza. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, ano LXIX, p. 215-243, 1955.

RIOS, Kênia S. *Campos de concentração no Ceará: isolamento e poder na Seca de 1932*. Fortaleza: Museu do Ceará, Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2001.

RODRIGUES, Maria João M. *Tradição, transição e mudança: a produção do espaço urbano na Lisboa oitocentista*. Lisboa, 1979.

ROGERS, Richard. *Cidades para um pequeno planeta*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

RUFINONI, Manoela R. *Preservação e restauro urbano: intervenções em sítios históricos industriais*. São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013.

SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Editora Argos, 2010. (2ª Ed.).

SANKALIA, Tanu. Perception and exploration of interstitial space: slots in San Francisco. In: BARRON, Patrick; MARIANI, Manuela. *Terrain Vague: interstices at the edge*. Nova York: Routledge, 2014. p. 75-88.

SANTOS, Elizete de O. *Produção do espaço, habitação e circuito imobiliário em Fortaleza-CE: temporalidades e espacialidades no eixo sudeste de valorização da metrópole*. Tese (Doutorado em Geografia)-Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

SASSEN, Saskia. *The global city: New York, London, Tokyo*. 4ª ed. Nova York: Princeton University Press, 2013.

SASSEN, Saskia. *Cities in the world economy*. Thousand Oaks: Pine Forge Press, 1994 (Sociology for a New Century).

SECCHI, Bernardo. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2012.

_____. *A cidade do século XX*. São Paulo: Perspectiva, 2009.

SILVA, Ana Cristina M. *A propriedade privada da terra e a produção de novas espacialidades na cidade de Fortaleza*. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SILVA, Álvaro F. da. *A construção residencial em Lisboa: evolução e estrutura empresarial (1860-1930)*. *Análise Social*, vol. XXXI, p.599-629, 1996.

SILVA, José Borzacchiello da. O algodão na organização do espaço. In: SOUZA, Simone de (coord.). *História do Ceará*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1994. p. 81-92.

_____. *Os incomodados não se retiram: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza*. Fortaleza: Multigraf Editora, 1992.

SILVA, Augusto Vieira da. *A cerca moura de Lisboa: estudo histórico descritivo*. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1987a (3ed.).

_____. *A cerca fernandina de Lisboa*. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1987b (2ed., vol. 1).

SOCIEDADE LISBOA 94. *Lisboa em movimento 1850-1920: a modernização da cidade entre 1850 e 1920, da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Ignasi. Terrain vague. In: SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Ignasi. *Territórios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002. p. 181-193.

SOUZA, Leandro Gomes. *Análise espacial e gestão municipal de vazios urbanos no Rio de Janeiro*. 2014. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional)-Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

SOUZA, Simone de (coord.). *História do Ceará*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1994.

STAVRIDES, Stavros. Open space appropriations and the potentialities of a “City of Thresholds”. In: BARRON, Patrick; MARIANI, Manuela. *Terrain Vague: interstices at the edge*. Nova York: Routledge, 2014. p. 48-61.

TAKEYA, Denise M. O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX: a atuação da Casa Boris Frères no Ceará. *Revista de Ciências Sociais*, Fortaleza, v. 25, n^{os}. 1/2, p. 111-145, 1994.

TAVARES, Rui. *O pequeno livro do grande terramoto*. Lisboa: Edições Tinta-da-China, 2017.

TINTERA, Jirí et al. Urban brownfields in Estonia: scope, consequences and redevelopment barriers as perceived by local governments. *Moravian Geographical Reports*, vol. 24, n^o 4, p. 25-38, 2014.

TRIA. Se i vuoti non si riempiono. *Rivista Internazionale di cultura urbanistica*, Nápoles, vol. 8, n^o. 1, 2015.

UNIÃO EUROPEIA. *Re-using brownfield sites and buildings*. Bruxelas: Regions for the economic change workshop, 2010.

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE. *Guia Mackenzie de trabalhos acadêmicos*. São Paulo: Editora Mackenzie, 2015.

VASQUES, Amanda R. *Geotecnologias nos estudos sobre brownfields*: identificação de brownfields em imagens de alta resolução espacial e análise da dinâmica da refuncionalização de antigas áreas fabris de São Paulo. 2009. Tese (Doutorado em Geografia Física)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

VAZ, Lilian F.; SILVEIRA, Carmem Beatriz. Áreas centrais, projetos urbanísticos e vazios urbanos. *Revista Território*, Rio de Janeiro, n^o 7, p.51-66, 1999.

VIEIRA, Elvis José. *Grandes projetos urbanos e a transformação da forma urbana na cidade contemporânea*: Operação Urbana Orla Ferroviária de Suzano. 2012. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

VIEIRA, António L. *Os transportes públicos de Lisboa ente 1830 e 1910*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1982. (Estudos de história de Portugal e dos portugueses).

WERNSTEDT, Kris; HERSH, Robert. Brownfields regulatory reform and policy innovation in practice. *Progress in Planning*, n^o 65, p. 7-74, 2006.

ZUCCONI, Guido. *A cidade do século XIX*. São Paulo: Perspectiva, 2009.

APÊNDICES

APÊNDICE A – FICHAS DOS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS

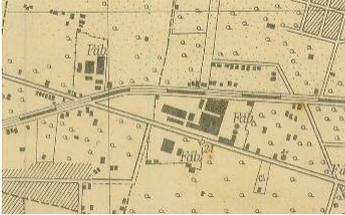
Identificação (código)* vzu_01		Localização (rua, nº, bairro) Av. Philomeno Gomes, 430, Jacarecanga		
Área terreno (m²) 31.538		Imagem (localização) - 2018 		
Período histórico				
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais		
Fundação 1926	Fechamento 1983			
Subcategoria				
Industrial	Ferroviário	Logístico		
Situação físico-jurídica**				
Edifício vacante	Edifício subutilizado			
Terreno vacante	Não identificada			
Zoneamento				
ZOP - 1	ZRU - 1			
Transformação***				
Sim. Uso anterior: industrial (Fábrica São José - têxtil) Uso atual: comercial (Centro Fashion)				
Não. Uso anterior: - Uso atual: -				
Em vias de. Uso futuro: -				
Critérios adicionais de classificação				
PROPRIEDADE				
Pública	Privada	n/i		
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA				
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma	
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****				
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma	
Imagem (1945) 				Imagem (2009) 
Imagem (2015-2017) 		Imagem (2015-2017) 		
Comentários				
A antiga Fábrica São José entra para o ramo das confecções a partir dos anos 1960.				
A transformação planejada refere-se à OUC Leste-Oeste prevista pela Prefeitura, mas ainda não elaborada.				
A vacância do edifício dura pelo menos 12 anos, de 2003 (período mais antigo das fotos históricas do <i>Google Earth</i>) a 2015, quando começam as obras do Centro Fashion. Neste período, as edificações do complexo foram lentamente desmontadas/demolidas.				

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_02				Localização (rua, nº, bairro) Av. Francisco Sá, 3180-3190, Carlito Pamplona							
Área terreno (m²) 43.817				Imagem (localização) - 2018 							
Período histórico			1960s-1980s 1990-atuais								
Fundação 1934 (início: 1935)		Fechamento Não identificado									
Subcategoria											
Industrial		Ferroviário						Logístico			
Situação físico-jurídica**											
Edifício vacante		Edifício subutilizado									
Terreno vacante		Não identificada									
Zoneamento											
ZOP - 1		ZRU - 1									
Transformação***											
Sim. Uso anterior: - Uso atual: -											
Não. Uso anterior: industrial (Brasil Oitica S/A - beneficiamento de oleaginosas) Uso atual: industrial (FV Alumínio)											
Em vias de. Uso futuro: -											
Critérios adicionais de classificação											
PROPRIEDADE											
Pública		Privada		n/i							
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA											
Pública		Privada		P.P. Nenhuma							
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****											
Pública		Privada		P.P. Nenhuma							
Imagem (1945) 						Imagem (s/d) 					
Imagem (2003) 						Imagem (2017) 					
Comentários A transformação planejada refere-se à OUC Leste-Oeste prevista pela Prefeitura, mas ainda não elaborada.											

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_03				Localização (rua, nº, bairro) Av. Francisco Sá, 4829, Álvaro Weyne			
Área terreno (m²) 165.691				Imagem (localização) - 2018 			
Período histórico							
Fins XIX-1950s		1960s-1980s				1990-atuais	
Fundação 1930		Fechamento Em uso					
Subcategoria							
Industrial		Ferroviário				Logístico	
Situação físico-jurídica**							
Edifício vacante		Edifício subutilizado					
Terreno vacante		Não identificada					
Zoneamento							
ZOP - 1		ZRU - 1					
Transformação***				Imagem (1945)			
Sim. Uso anterior: - Uso atual: -							
Não. Uso anterior: serviços (Oficina trens RVC, depois RFFSA, depois CFN) Uso atual: serviços (Oficina de trens Transnordestina/FTL)				Imagem (2018) 			
Em vias de. Uso futuro: -				Imagem (2018) 			
Critérios adicionais de classificação							
PROPRIEDADE							
Pública		Privada		n/i			
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA							
Pública		Privada		P.P. Nenhuma			
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****							
Pública		Privada		P.P. Nenhuma			
Comentários							
A transformação planejada refere-se à OUC Leste-Oeste prevista pela Prefeitura, mas ainda não elaborada.							
No Plano Fortaleza 2040, a área aparece como um dos planos específicos, Operação Urbana Oficina do Urubu (não é uma OUC necessariamente).							
Os domínios da Oficina do Urubu estão inseridos, no PDPFor 2009, na ZEIS 3 – Álvaro Weyne.							
Consideramos a área subutilizada, pois as atividades predominantes são de manutenção do maquinário e depósito de peças com emprego de reduzida mão-de-obra em considerável área construída. Além disso, há enorme terreno vacante associado à área construída, com cerca de 10ha, funcionando como um “cemitério” de vagões e locomotivas. Em escala maior, essa subutilização está relacionada com o papel reduzido e não protagonista (prevalência do transporte rodoviário) da ferrovia no transporte de cargas pelo Nordeste.							
A área é uma concessão do Governo Federal, seu proprietário, às empresas Transnordestina Logística S.A. (TLSA) e Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL)							

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_04				Localização (rua, nº, bairro) Av. Sargento Hermínio, s/n, Presidente Kennedy	
Área terreno (m²) 162.431				Imagem (localização) - 2018 	
Período histórico					
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais			
Fundação 1968 (início: 1973)		Fechamento Fins 2000s-início 2010s			
Subcategoria					
Industrial	Ferroviário	Logístico			
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante		Edifício subutilizado			
Terreno vacante		Não identificada			
Zoneamento					
ZOP - 1		ZRU - 1			
Transformação***				Imagem (2009) 	Imagem (2009) 
Sim. Uso anterior: - Uso atual: -					
Não. Uso anterior: - Uso atual: -					
Em vias de. Uso anterior: industrial (Fábrica Fiação Nordeste do Brasil S/A – Finobrasa, Grupo Vicunha, têxtil). Uso atual: previsão para comercial e residencial				Imagem (2009) 	Imagem (2017) 
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública	Privada	n/i			
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
Comentários					
A área está inserida na poligonal da OUC Parque Rachel de Queiroz, em elaboração pela Prefeitura.					
A vacância do edifício dura pelo menos 6 anos, de 2009 (quando já observamos algum desmonte das instalações) a 2015, quando começam as obras do loteamento. Neste período, as edificações do complexo continuaram a ser lentamente desmontadas/demolidas.					

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_05				Localização (rua, nº, bairro) Rua Padre Constantino, nº 19, Jacarecanga					
Área terreno (m²) 17.572				Imagem (localização) - 2018 					
Período histórico									
Fins XIX-1950s		1960s-1980s						1990-atuais	
Fundação Não identificada		Fechamento Não identificada							
Subcategoria									
Industrial		Ferroviário						Logístico	
Situação físico-jurídica**									
Edifício vacante		Edifício subutilizado							
Terreno vacante		Não identificada							
Zoneamento									
ZOP - 1		ZRU - 1							
Transformação***				Imagem (2003[19??]) 		Imagem (2003 e 2009) 			
Sim. Uso anterior: industrial (Usina São Judas Tadeu) Uso atual: residencial (Navegantes Residencial)									
Não. Uso anterior: - Uso atual: -									
Em vias de. Uso futuro: -				Transformação (2012) 		Atual (2017) 			
CrITÉRIOS adicionais de classificação									
PROPRIEDADE									
Pública		Privada		n/i					
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA									
Pública		Privada		P.P.		Nenhuma			
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****									
Pública		Privada		P.P.		Nenhuma			
Comentários									
A transformação planejada refere-se à OUC Leste-Oeste prevista pela Prefeitura, mas ainda não elaborada.									
Na imagem de 2012, acima, lê-se nas empenas restantes da antiga fábrica, anúncio promocional do Navegantes Residencial: "Apartamentos com vista para o mar mais baratos de Fortaleza". A proposta reinventa um bairro identificado com o proletariado e a atividade industrial, o inserindo na lógica de valorização da paisagem marítima restrita às áreas mais caras da cidade, desde, é claro, que o futuro proprietário adquira as unidades mais altas.									
A vacância durou pelo menos de 2003 (quando ainda vemos o complexo industrial construído) a 2009, quando o terreno já está sem edificações e com o <i>stand</i> de vendas do empreendimento.									

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_06		Localização (rua, nº, bairro) Av. Francisco Sá, 3175, Carlito Pamplona	
Área terreno (m²) 81.846		Imagem (localização) - 2018 	
Período histórico			
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais	
Fundação 1950	Fechamento 2013		
Subcategoria			
Industrial	Ferroviário	Logístico	
Situação físico-jurídica**			
Edifício vacante	Edifício subutilizado		
Terreno vacante	Não identificada		
Zoneamento			
ZOP - 1	ZRU - 1		
Transformação***		Imagem (2009) 	Imagem (2017) 
Sim. Uso anterior: - Uso atual: -			
Não. Uso anterior: industrial (Iracema Indústria e Comércio de Castanhas de Caju LTDA [Fábrica 1]). Uso atual: sem uso			
Em vias de. Uso futuro: -		Imagem (data)	Imagem (data)
CrITÉRIOS adicionais de classificação			
PROPRIEDADE			
Pública	Privada	n/i	
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
Comentários			
<p>A empresa entrou em processo de recuperação judicial em 2013. Deste ano em diante as edificações começaram a ser lentamente demolidas/desmontadas. Atualmente, o terreno está totalmente livre das edificações.</p> <p>A transformação planejada refere-se à OUC Leste-Oeste prevista pela Prefeitura, mas ainda não elaborada.</p>			

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_07				Localização (rua, nº, bairro) Rua Odorico de Moraes, 246, Carlito Pamplona.	
Área terreno (m²) 20.967				Imagem (localização) - 2018 	
Período histórico					
Fins XIX-1950s		1960s-1980s	1990-atuais		
Fundação 1950		Fechamento 2013			
Subcategoria					
Industrial		Ferroviário	Logístico		
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante		Edifício subutilizado			
Terreno vacante		Não identificada			
Zoneamento					
ZOP - 1		ZRU - 1			
Transformação***				Imagem (2009)	Imagem (2012)
Sim. Uso anterior: - Uso atual: -					
Não. Uso anterior: industrial (Iracema Indústria e Comércio de Castanhas de Caju LTDA [Fábrica 3]). Uso atual: sem uso.					
Em vias de. Uso futuro: -				Imagem (2013)	Imagem (data)
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública		Privada	n/i		
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública		Privada	P.P.	Nenhuma	
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública		Privada	P.P.	Nenhuma	
Comentários					
<p>A empresa entrou em processo de recuperação judicial em 2013 quando esta unidade, Fábrica 3, teve suas atividades encerradas. Além do fato do edifício estar vacante, já há sinais de arruinamento e/ou desmonte (setor esquerdo da poligonal de 2018 acima). Na imagem de 2012 acima é possível perceber o funcionamento da indústria pela fumaça ativa da chaminé.</p> <p>A transformação planejada refere-se à OUC Leste-Oeste prevista pela Prefeitura, mas ainda não elaborada.</p> <p>Antiga Katu do Brasil S/A (LIMA, 1971).</p>					

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_08		Localização (rua, nº, bairro) Av. Francisco Sá, 2420, Jacarecanga.	
Área terreno (m²) 11.402			
Período histórico		Imagem (localização) - 2018	
Fins XIX-1950s	1960s-1980s		
Fundação Não identificada	Fechamento Não identificada		
Subcategoria			
Industrial	Ferroviário		
Situação físico-jurídica**			
Edifício vacante	Edifício subutilizado		
Terreno vacante	Não identificada		
Zoneamento			
ZOP - 1	ZRU - 1		
Transformação***		Imagem (1945)	Imagem (2017)
Sim. Uso anterior: industrial. Uso atual: residencial (Condomínio Jardim Alvorada).			
Não. Uso anterior: - Uso atual: -			
Em vias de. Uso futuro: -		Imagem (2017)	Imagem (data)
Critérios adicionais de classificação			
PROPRIEDADE			
Pública	Privada	n/i	
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
Comentários			
<p>Este vazio já aparece transformado em 2003, data mais antiga das imagens históricas <i>Google Earth</i> e em 1995, observando a base cartográfica de Fortaleza à época. Não foi possível identificarmos o processo de esvaziamento e situação físico-jurídica anterior. Há indicação de fábrica na carta de 1945. Em mapa elaborado por Lima (1971) são identificadas duas indústrias nesta poligonal, voltadas para a Av. Francisco Sá: a Fábrica Machado e a Alumínio Ceará S/A.</p> <p>A transformação planejada refere-se à OUC Leste-Oeste prevista pela Prefeitura, mas ainda não elaborada.</p>			

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_09		Localização (rua, nº, bairro) Av. Francisco Sá, 2420, Jacarecanga.	
Área terreno (m²) 20.036			
Período histórico		Imagem (localização) – 2018	
Fins XIX-1950s	1960s-1980s		
1990-atuais			
Fundação Não identificada	Fechamento Não identificada		
Subcategoria			
Industrial	Ferroviário	Logístico	
Situação físico-jurídica**			
Edifício vacante	Edifício subutilizado		
Terreno vacante	Não identificada		
Zoneamento			
ZOP - 1	ZRU - 1		
Transformação***		Imagem (1945)	Imagem (2009)
Sim. Uso anterior: industrial. Uso atual: residencial (Condomínio Jardim Alvorada).			
Não. Uso anterior: - Uso atual: -			
Em vias de. Uso futuro: -		Imagem (2017)	Imagem (2017)
Critérios adicionais de classificação			
PROPRIEDADE			
Pública	Privada	n/i	
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
Comentários			
<p>Este vazio já aparece transformado em 2003, data mais antiga das imagens históricas <i>Google Earth</i> e em 1995, observando a base cartográfica de Fortaleza à época. Não foi possível identificarmos o processo de esvaziamento e situação físico-jurídica anterior. Há indicação de fábrica na carta de 1945.</p> <p>A transformação planejada refere-se à OUC Leste-Oeste prevista pela Prefeitura, mas ainda não elaborada.</p> <p>Havia previsão de empreendimento residencial para a porção oeste do terreno (Alumínio Ceará, de acordo com a base cartográfica de 1995) de responsabilidade da Construtora Magis, mas não há obra iniciada até o momento (Imagem de 2017 acima).</p>			

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_10		Localização (rua, nº, bairro) Rua Caririaçu, 380, Jacarecanga	
Área terreno (m²) 3.722			
Período histórico		Imagem (localização) - 2018	
Fins XIX-1950s	1960s-1980s		
Fundação Não identificada	Fechamento Não identificado		
Subcategoria			
Industrial	Ferroviário	Logístico	
Situação físico-jurídica**			
Edifício vacante	Edifício subutilizado		
Terreno vacante	Não identificada		
Zoneamento			
ZOP - 1	ZRU - 1		
Transformação***		Imagem (1945)	Imagem (2003)
Sim. Uso anterior: - Uso atual: -			
Não. Uso anterior: industrial. Uso atual: sem uso			
Em vias de. Uso futuro: -		Imagem (2016)	Imagem (data)
Critérios adicionais de classificação			
PROPRIEDADE			
Pública	Privada	n/i	
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
Comentários			
<p>Este vazio já aparece transformado em 2003. Não foi possível identificarmos o processo de esvaziamento e situação físico-jurídica anterior. Há indicação de fábrica na planta de 1945. Em mapa elaborado por Lima (1970) aparece uma indústria nesta poligonal, voltada para a Av. Francisco Sá: a Cia. Têxtil José Pinto do Carmo.</p> <p>A transformação planejada refere-se à OUC Leste-Oeste prevista pela Prefeitura, mas ainda não elaborada.</p> <p>O vazio está inserido, no PDPFor 2009, na ZEIS 3 – Jacarecanga A.</p>			

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_11				Localização (rua, nº, bairro) Rua Walter Pompeu, 400, Álvaro Weyne.	
Área terreno (m²) 11.906				Imagem (localização) - 2018 	
Período histórico					
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais			
Fundação Não identificada		Fechamento Não identificado			
Subcategoria					
Industrial	Ferroviário	Logístico			
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante		Edifício subutilizado			
Terreno vacante		Não identificada			
Zoneamento					
ZOP - 1		ZRU - 1			
Transformação***				Imagem (2003)	Imagem (2009)
Sim. Uso anterior: industrial (Fábrica de Bombas King). Uso atual: residencial (Condomínio Arvoredo).					
Não. Uso anterior: - Uso atual: -					
Em vias de. Uso futuro: -				Contexto ZEIS 3 (2018)	Imagem (2017)
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública	Privada	n/i			
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
Comentários					
<p>Na imagem “Contexto ZEIS 3 (2018)”, observamos a área do condomínio (em amarelo) inserida, com base no PDPFor 2009, na ZEIS 3 – Cristo Redentor (em azul).</p> <p>Transformação planejada no âmbito da OUC Leste-Oeste onde a área está totalmente inserida.</p>					

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

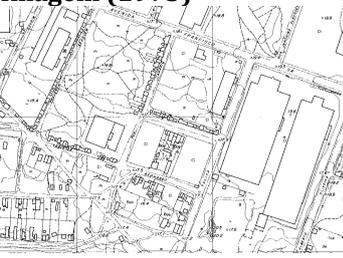
Identificação (código)* vzu_12		Localização (rua, nº, bairro) Av. Francisco Sá, s/n, Floresta.	
Área terreno (m²) 27.280			
Período histórico		Imagem (localização) - 2018	
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais	
Fundação Não identificada	Fechamento Não identificado		
Subcategoria			
Industrial	Ferroviário	Logístico	
Situação físico-jurídica**			
Edifício vacante	Edifício subutilizado		
Terreno vacante	Não identificada		
Zoneamento			
ZOP - 1	ZRU - 1		
Transformação***		Imagem (2003)	Imagem (2009)
Sim. Uso anterior: industrial (Esmaltec). Uso atual: residencial (Conjunto Habitacional Vila do Mar I).			
Não. Uso anterior: - Uso atual: -			
Em vias de. Uso futuro: -		Contexto ZEIS 3 (2018)	Imagem (2017)
Critérios adicionais de classificação			
PROPRIEDADE			
Pública	Privada	n/i	
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
Comentários			
<p>Na imagem “Contexto ZEIS 3 (2018)”, observamos os domínios do Vila do Mar I (em amarelo) inseridos, com base no PDPFor 2009, na ZEIS 3 – Floresta (em azul).</p> <p>Transformação planejada no âmbito da OUC Leste-Oeste. A área é adjacente à poligonal da OUC.</p>			

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

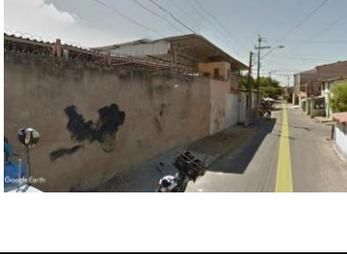
Identificação (código)* vzu_13				Localização (rua, nº, bairro) Av. Francisco Sá, s/n, Floresta.			
Área terreno (m²) 54.587							
Período histórico				Imagem (localização) - 2018			
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais					
Fundação Não identificada	Fechamento Não identificado						
Subcategoria							
Industrial	Ferroviário	Logístico					
Situação físico-jurídica**							
Edifício vacante	Edifício subutilizado						
Terreno vacante				Não identificada			
Zoneamento							
ZOP - 1		ZRU - 1					
Transformação***				Imagem (1973)	Imagem (2003)		
Sim. Uso anterior: - Uso atual: -							
Não. Uso anterior: - Uso atual: -							
Em vias de. Uso anterior: industrial (Esmaltec). Uso futuro: residencial (Conjunto Habitacional Vila do Mar III).				Imagem (2009)	Imagem (2017)		
							
Critérios adicionais de classificação				Contexto ZEIS 3 (2018)			
PROPRIEDADE							
Pública	Privada	n/i					
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA							
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma				
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****							
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma				
Comentários							
Na imagem "Contexto ZEIS 3 (2018)", observamos os domínios do Vila do Mar III (em amarelo) inseridos, com base no PDPFor 2009, na ZEIS 3 - Floresta (em azul).							
Transformação planejada no âmbito da OUC Leste-Oeste. A área é adjacente à poligonal da OUC.							
Lima (1971) identifica para este terreno a Indústria de Meias Finas e a Tecnomecânica Norte S/A. Na base cartográfica de 1995, já parece identificada a indústria Esmaltec, que precedeu os conjuntos.							

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_14				Localização (rua, nº, bairro) Rua Francisco Cordeiro, 300, Carlito Pamplona.	
Área terreno (m²) 99.536				Imagem (localização) - 2018 	
Período histórico					
Fins XIX-1950s		1960s-1980s	1990-atuais		
Fundação Não identificada		Fechamento Não identificado			
Subcategoria					
Industrial	Ferroviário	Logístico			
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante		Edifício subutilizado			
Terreno vacante		Não identificado			
Zoneamento					
ZOP - 1		ZRU - 1			
Transformação***				Imagem (1973) 	Imagem (2003) 
Sim. Uso anterior: industrial (Confiança (móveis)/Cibresme) Uso atual: serviços (Centro de Distribuição Pague Menos - farmácia)					
Não. Uso anterior: - Uso atual: -					
Em vias de. Uso futuro: -				Imagem (2015) 	Imagem (data)
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública		Privada	n/i		
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública		Privada	P.P.	Nenhuma	
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública		Privada	P.P.	Nenhuma	
Comentários					
Transformação planejada no âmbito da OUC Leste-Oeste onde a área está inserida.					
A área é equivalente a ZEIS 3 – Carlito Pamplona B, definida no PDPFor de 2009.					

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_15				Localização (rua, nº, bairro) Av. 20 de janeiro, 1584, Barra do Ceará.							
Área terreno (m²) 32.143				Imagem (localização) - 2018 							
Período histórico											
Fins XIX-1950s		1960s-1980s						1990-atuais			
Fundação 1950		Fechamento 2013									
Subcategoria											
Industrial		Ferroviário						Logístico			
Situação físico-jurídica**											
Edifício vacante		Edifício subutilizado									
Terreno vacante		Não identificada									
Zoneamento											
ZOP - 1		ZRU - 1									
Transformação***				Imagem (2009) 		Imagem (2015) 					
Sim. Uso anterior: - Uso atual: -				Imagem (data)		Imagem (data)					
Não. Uso anterior: industrial (Iracema Indústria e Comércio de Castanhas de Caju LTDA [Fábrica 2]). Uso atual: sem uso.											
Em vias de. Uso futuro: -											
Critérios adicionais de classificação											
PROPRIEDADE											
Pública		Privada						n/i			
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA											
Pública		Privada						P.P.		Nenhuma	
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****											
Pública		Privada						P.P.		Nenhuma	
Comentários											
Transformação planejada no âmbito da OUC Leste-Oeste. A área é adjacente à poligonal da OUC.											
A empresa entrou em processo de recuperação judicial em 2013. Deste ano em diante as edificações começaram a ser lentamente demolidas/desmontadas.											

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_16		Localização (rua, nº, bairro) Av. Dr. Theberge, s/n, Presidente Kennedy.			
Área terreno (m²) 51.049		Imagem (localização) - 2018 			
Período histórico					
Fins XIX-1950s	1960s-1980s			1990-atuais	
Fundação 1982	Fechamento 1987				
Subcategoria					
Industrial	Ferroviário			Logístico	
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante	Edifício subutilizado				
Terreno vacante	Não identificado				
Zoneamento					
ZOP - 1	ZRU - 1				
Transformação***		Imagem (2009)	Foto (2017)		
Sim. Uso anterior: industrial (Pompeu Têxtil S/A). Uso atual: residencial (Boulevard Shopping Residence).					
Não. Uso anterior: - Uso atual: -					
Em vias de. Uso futuro: -		Imagem (data)	Imagem (data)		
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública	Privada			n/i	
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública	Privada			P.P.	Nenhuma
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
Comentários					
<p>A área está inserida na OUC Parque Rachel de Queiroz e adjacente à OUC Leste-Oeste.</p> <p>Na imagem de 2009, é possível observar que o terreno adquirido pelo empreendimento era maior do que a área hoje ("Imagem [localização] - 2018" acima) utilizada pelas torres. Essa área a sul foi incorporada no empreendimento do RioMar Kennedy (vzu_17 a seguir).</p> <p>Em meados de 2012, as edificações já aparecem em processo de desmonte/demolição. As obras das torres residenciais começaram em 2014.</p>					

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_17				Localização (rua, nº, bairro) Av. Sargento Hermínio, s/n, Presidente Kennedy.	
Área terreno (m²) 88.704				Imagem (localização) - 2018 	
Período histórico					
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais			
Fundação 1972 (1976 início)		Fechamento Não identificado			
Subcategoria					
Industrial	Ferroviário	Logístico			
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante		Edifício subutilizado			
Terreno vacante		Não identificada			
Zoneamento					
ZOP - 1		ZRU - 1			
Transformação***				Imagem (2009)	Imagem (2017)
Sim. Uso anterior: industrial (Esplanada Confecções do Nordeste S.A. – Esplanord). Uso atual: comercial (Shopping RioMar Kennedy e Torre Empresarial).					
Não. Uso anterior: - Uso atual: -					
Em vias de. Uso futuro: -				Imagem (data)	Imagem (data)
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública	Privada	n/i			
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
Comentários					
A área está inserida na OUC Parque Rachel de Queiroz e adjacente à OUC Leste-Oeste.					
Em fins de 2012, as edificações começaram a ser desmontadas/demolidas. As obras do shopping começaram em 2014.					

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_18		Localização (rua, nº, bairro) Av. José Jatahy, 1012, Farias Brito.			
Área terreno (m²) 42.096					
Período histórico		Imagem (localização) - 2018			
Fins XIX-1950s	1960s-1980s				
Fundação 1919	Fechamento 1950 (fins)				
Subcategoria					
Industrial	Ferroviário	Logístico			
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante	Edifício subutilizado				
Terreno vacante	Não identificada				
Zoneamento					
ZOP - 1	ZRU - 1				
Transformação***		Imagem (1945)	Imagem (s/d)		
Sim. Uso anterior: industrial (Usina Gurgel, depois Usina Ceará também chamada Siqueira Gurgel). Uso atual: comercial (Hiper Bompreço, inaug. 2000).					
Não. Uso anterior: - Uso atual: -					
Em vias de. Uso futuro: -		Imagem (2017)	Imagem (data)		
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública	Privada			n/i	
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública	Privada			P.P.	Nenhuma
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
Comentários					
A área está a adjacente à OUC Leste-Oeste.					
Apesar da área estar situada na antiga Estrada de Ferro de Baturité (tronco sul) e não nos eixos da Av. Francisco Sá e Estrada de Ferro de Sobral (tronco norte) mantivemos sua identificação pela significância da antiga indústria que aí existiu					
A Fiação Jangadeiro (Baquit), empresa ainda em funcionamento, iniciou suas atividades aproveitando essa fábrica a partir de 1964 e mudando para o bairro Álvaro Weyne em 1977?					

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

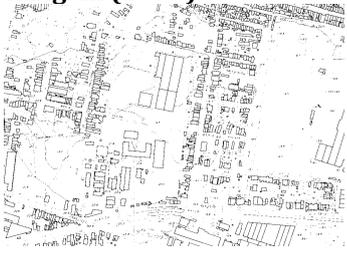
Identificação (código)* vzu_19				Localização (rua, nº, bairro) Av. Francisco Sá, s/n, Barra do Ceará.			
Área terreno (m²) 29.925				Imagem (localização) - 2018 			
Período histórico							
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais					
Fundação Não identificada	Fechamento Não identificado						
Subcategoria							
Industrial	Ferroviário	Logístico					
Situação físico-jurídica**							
Edifício vacante	Edifício subutilizado						
Terreno vacante							
Zoneamento							
ZOP - 1		ZRU - 1					
Transformação***				Imagem (2003) 		Contexto ZEIS 3 (2018) 	
Sim. Uso anterior: industrial (Vilejack - têxtil). Uso atual: residencial (ocupação informal)							
Não. Uso anterior: - Uso atual: -							
Em vias de. Uso futuro: -				Imagem (2017) 		Imagem (2017) 	
Critérios adicionais de classificação							
PROPRIEDADE							
Pública	Privada	n/i					
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA							
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma				
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****							
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma				
Comentários							
<p>O antigo espaço industrial começa a ser ocupado pelas habitações informais a partir de 2003, já em 2009 o espaço está, praticamente, com a configuração atual.</p> <p>A área está totalmente na ZEIS 3 – Barra do Ceará, definida no PDPFor de 2009.</p> <p>Imagem de 2017 (esq.) acima, obtida a partir da Av. Francisco Sá mostra uma das entradas da antiga ocupação, com parte visível da estrutura da antiga indústria ao centro e ao fundo. A outra imagem, mesmo ano (dir.) mostra ação policial contra o crime organizado onde vemos as casas da ocupação e a estrutura da fábrica ao fundo.</p>							

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

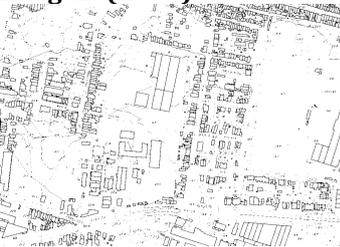
Identificação (código)* vzu_20				Localização (rua, nº, bairro) Rua Dom Hélio campos, 100, Carlito Pamplona.	
Área terreno (m²) 32.573				Imagem (localização) - 2018 	
Período histórico					
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais			
Fundação 1961-1966		Fechamento 1996-2001			
Subcategoria					
Industrial	Ferroviário	Logístico			
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante		Edifício subutilizado			
Terreno vacante		Não identificado			
Zoneamento					
ZOP - 1		ZRU - 1			
Transformação***				Imagem (1973)	Imagem (2009)
Sim. Uso anterior: - Uso atual: -					
Não. Uso anterior: industrial (Cia. Ceará Têxtil, incorporada posteriormente à Fiotex) Uso atual: sem uso					
Em vias de. Uso futuro: -				Imagem (2016)	Imagem (data)
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública	Privada	n/i			
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
Comentários					
A área está inserida na OUC Leste-Oeste.					
Na imagem de localização acima, é possível identificar o processo de desmonte e demolição das antigas instalações.					

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

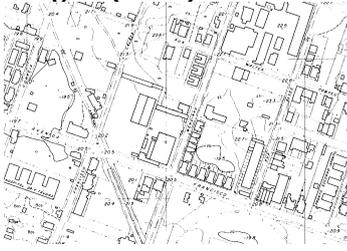
Identificação (código)* vzu_21				Localização (rua, nº, bairro) Av. Francisco Sá, s/n, Carlito Pamplona.	
Área terreno (m²) 44.538				Imagem (localização) – 2018 	
Período histórico					
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais			
Fundação Não identificada		Fechamento Não identificado			
Subcategoria					
Industrial	Ferroviário	Logístico			
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante		Edifício subutilizado			
Terreno vacante		Não identificada			
Zoneamento					
ZOP - 1		ZRU - 1			
Transformação***				Imagem (1973) 	Imagem (2003) 
Sim. Uso anterior: industrial (Cia. Gasparian Industrial do Norte - beneficiamento de oleaginosas, depois Centro de Apoio Teleceará) Uso atual: residencial (Conjunto Habitacional Dom Hélder Câmara)					
Não. Uso anterior: - Uso atual: -					
Em vias de. Uso futuro: -				Contexto ZEIS 3 (2018)	Imagem (2016) 
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública	Privada	n/i			
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
Comentários					
A área está inserida na OUC Leste-Oeste.					
As famílias começaram a se mudar para os 864 apartamentos em 2009. A construção é do Governo do Estado e realojou famílias afetadas pelo Projeto Costa Oeste, depois Projeto Vila do Mar (ver capítulo 4 da tese).					
A área é equivalente a ZEIS 3 – Carlito Pamplona A, definida no PDPFor de 2009.					

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

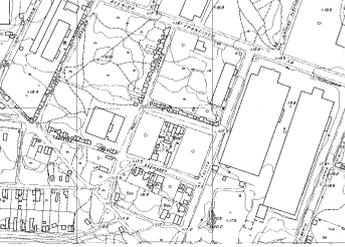
Identificação (código)* vzu_22		Localização (rua, nº, bairro) Rua Dona Mendinha, 5286, Cristo Redentor.	
Área terreno (m²) 12.784			
Período histórico		Imagem (localização) - 2018	
Fins XIX-1950s	1960s-1980s		
Fundação Não identificada	Fechamento Não identificado		
Subcategoria			
Industrial	Ferroviário	Logístico	
Situação físico-jurídica**			
Edifício vacante	Edifício subutilizado		
Terreno vacante	Não identificada		
Zoneamento			
ZOP - 1	ZRU - 1		
Transformação***		Imagem (1973)	Imagem (2003)
Sim. Uso anterior: industrial (Usina Lindoya e Madeira Marajó S/A, depois Coca-Cola) Uso atual: residencial (Condomínio Viver Clube)			
Não. Uso anterior: - Uso atual: -			
Em vias de. Uso futuro: -		Imagem (2017)	Imagem (data)
Critérios adicionais de classificação			
PROPRIEDADE			
Pública	Privada	n/i	
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****			
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma
Comentários			
A área está totalmente inserida na OUC Leste-Oeste.			
A área é equivalente a ZEIS 3 – Cristo Redentor, definida no PDPFor de 2009.			

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_23			Localização (rua, nº, bairro) Av. Francisco Sá, 5286, Barra do Ceará.		
Área terreno (m²) 12.449			Imagem (localização) - 2018 		
Período histórico					
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais			
Fundação Não identificada	Fechamento Não identificado				
Subcategoria					
Industrial	Ferroviário	Logístico			
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante	Edifício subutilizado				
Terreno vacante	Não identificada				
Zoneamento					
ZOP - 1	ZRU - 1				
Transformação***			Imagem (1973) 		Contexto ZEIS 3 (2018) 
Sim. Uso anterior: - Uso atual: -					
Não. Uso anterior: industrial (Aceasa S/A, depois Esmaltec) Uso atual: sem uso					
Em vias de. Uso futuro: -			Imagem (2017) 		Imagem (data)
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública	Privada	n/i			
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública	Privada	P.P.			
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
Comentários			A área é equivalente a ZEIS 3 – Floresta, definida no PDPFor de 2009.		

* Os vazios serão identificados por "vzu" e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

Identificação (código)* vzu_24				Localização (rua, nº, bairro) Rua Irineu de Souza, s/n, Cristo Redentor.	
Área terreno (m²) 21.932				Imagem (localização) - 2018 	
Período histórico					
Fins XIX-1950s	1960s-1980s	1990-atuais			
Fundação Não identificada		Fechamento Não identificado			
Subcategoria					
Industrial	Ferroviário	Logístico			
Situação físico-jurídica**					
Edifício vacante		Edifício subutilizado			
Terreno vacante		Não identificada			
Zoneamento					
ZOP - 1		ZRU - 1			
Transformação***				Imagem (2003)	Contexto ZEIS 3 (2018)
Sim. Uso anterior: industrial (Grandes Curtumes Cearenses). Uso atual: residencial (Conjunto Habitacional Alves de Lima).					
Não. Uso anterior: - Uso atual: -					
Em vias de. Uso futuro: -				Imagem (2016)	Imagem (data)
Critérios adicionais de classificação					
PROPRIEDADE					
Pública	Privada	n/i			
TRANSFORMAÇÃO REALIZADA					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
TRANSFORMAÇÃO PLANEJADA****					
Pública	Privada	P.P.	Nenhuma		
Comentários					
<p>Na imagem “Contexto ZEIS 3 (2018)”, observamos a área do conjunto habitacional (em amarelo) inserida, com base no PDPPFor 2009, na ZEIS 3 – Cristo Redentor (em azul).</p> <p>Transformação planejada no âmbito da OUC Leste-Oeste onde a área está totalmente inserida.</p>					

* Os vazios serão identificados por “vzu” e receberão uma numeração de 01 a 99.

** A situação físico-jurídica dos vazios urbanos já transformados e com novo uso será a do momento logo anterior à transformação.

*** A transformação deve compreender não somente a alteração de uso, mas construção nova (arrasando parcialmente ou por completo) ou adaptação das estruturas pré-existentes.

**** Transformação planejada para o vazio urbano ou para seu entorno imediato.

APÊNDICE B – ENTREVISTADOS

Os entrevistados representam agentes do poder público e da iniciativa privada, profissionais liberais e pesquisadores universitários. Relacionam-se, especialmente, aos casos estudados na tese, tanto para Lisboa como para Fortaleza. A lista abaixo segue a ordem em que aparecem no texto da tese.

Entrevistado 1 – Fábrica Braço de Prata.

Entrevistado 2 – *Mainside Investments* – SGPS S.A.

Entrevistado 3 – Livraria Ler Devagar/Lx Factory.

Entrevistado 4 – Arquiteto urbanista ex-funcionário da Fundação Habitacional de Fortaleza (HABITAFOR)

Entrevistado 5 – Arquiteto urbanista componente da equipe de elaboração do Plano Habitacional Local de Interesse Social de Fortaleza (PHLISFor).

Entrevistado 6 – Arquiteto urbanista representante da Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente (SEUMA) da Prefeitura Municipal de Fortaleza.

Entrevistado 7 – Arquiteto urbanista representante do Instituto de Planejamento de Fortaleza (IPLANFOR) da Prefeitura Municipal de Fortaleza.

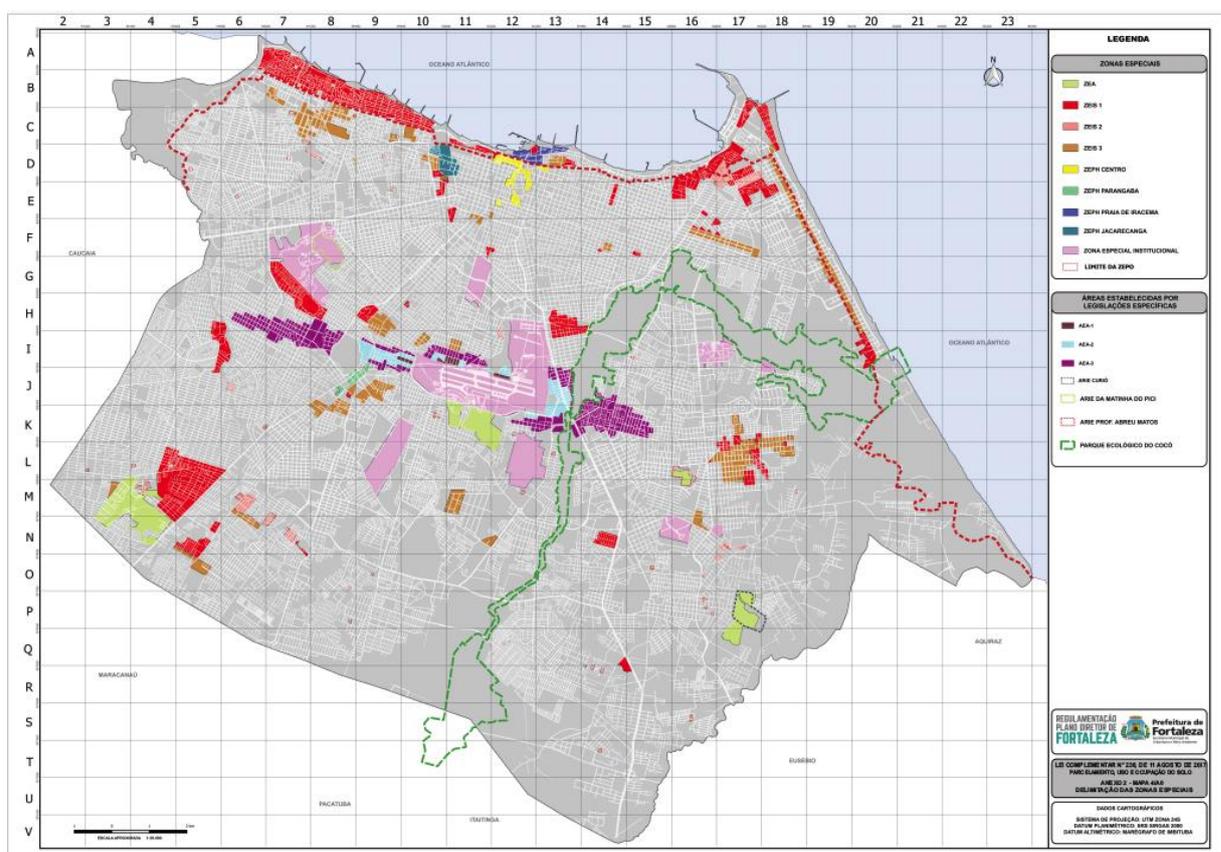
Entrevistado 8 – Arquiteto urbanista representante do Metrô de Fortaleza (METROFOR) do Governo do Estado do Ceará.

Entrevistado 9 – Arquiteto urbanista representante da Moura Dubeux Engenharia.

Entrevistado 10 – Arquiteto urbanista ex-funcionário da Fibra Experts (setor imobiliário).

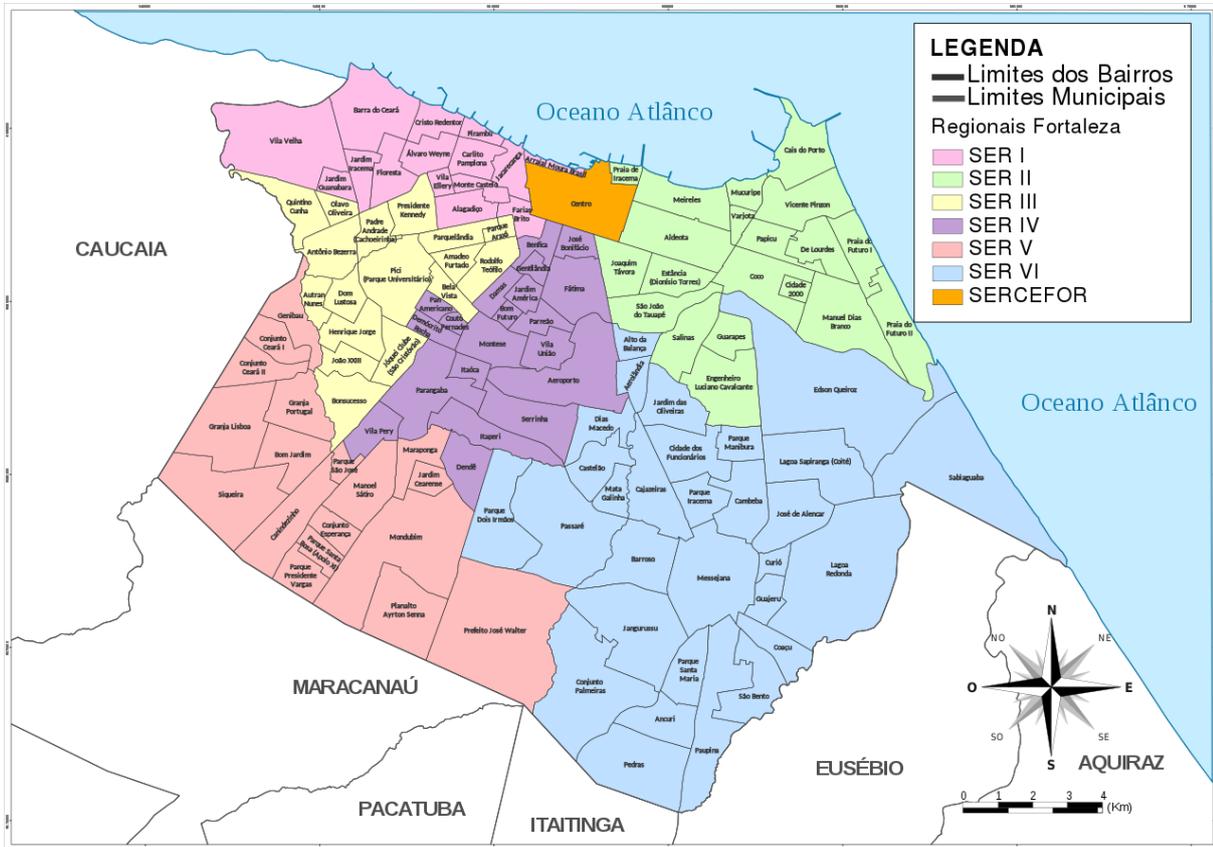
ANEXOS

ANEXO A – ZONEAMENTO ESPECIAL DE FORTALEZA LPUOS 2017



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza

ANEXO B – MAPA LIMITES DOS BAIRROS E SECRETARIAS EXECUTIVAS REGIONAIS (SER) DE FORTALEZA



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza

ANEXO C – PROPOSTAS DE NOVAS OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS (OUCs)



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza

Possibilidades OUCs

Critérios Públicos definiram os perímetros das novas OUCs

OESTE

1. Parque Raquel de Queiroz
2. Francisco Sá
3. Parangaba

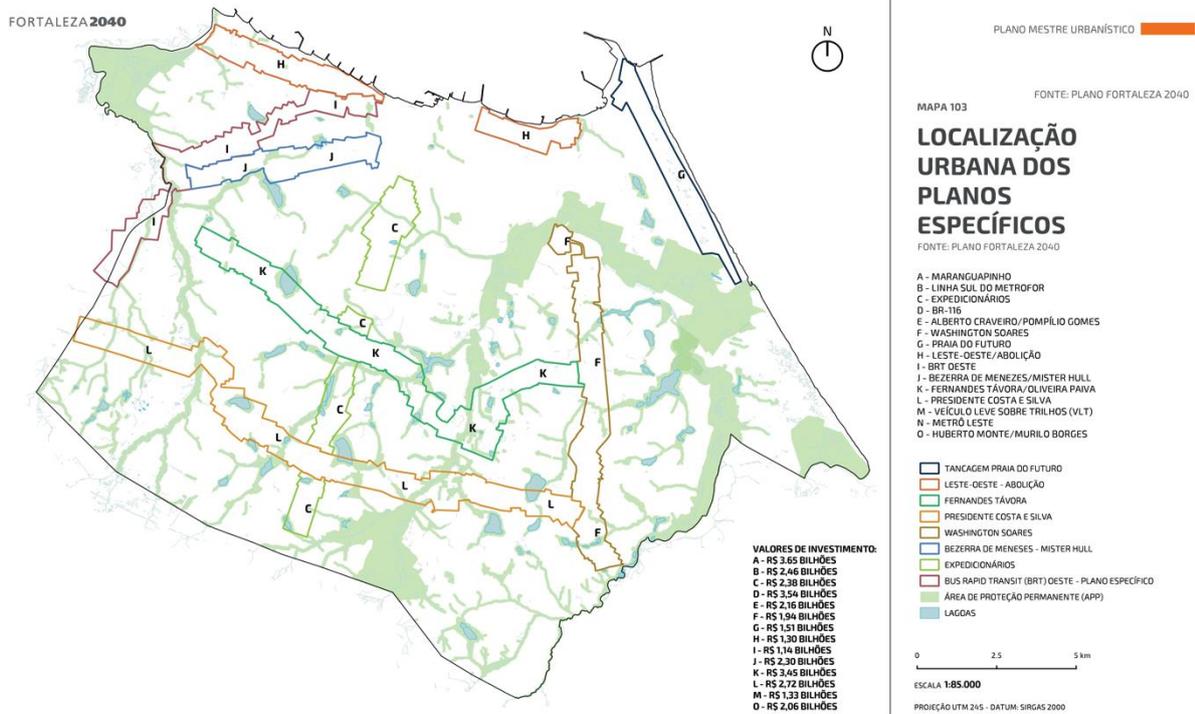
CENTRO

4. Litoral Central - Praia de Iracema
5. Oeste Central - Jacarecanga
6. Leste Central - Riacho Pajeú
7. Aeroporto
8. Fátima
9. BRT – Aguanambi/BR 116

LESTE

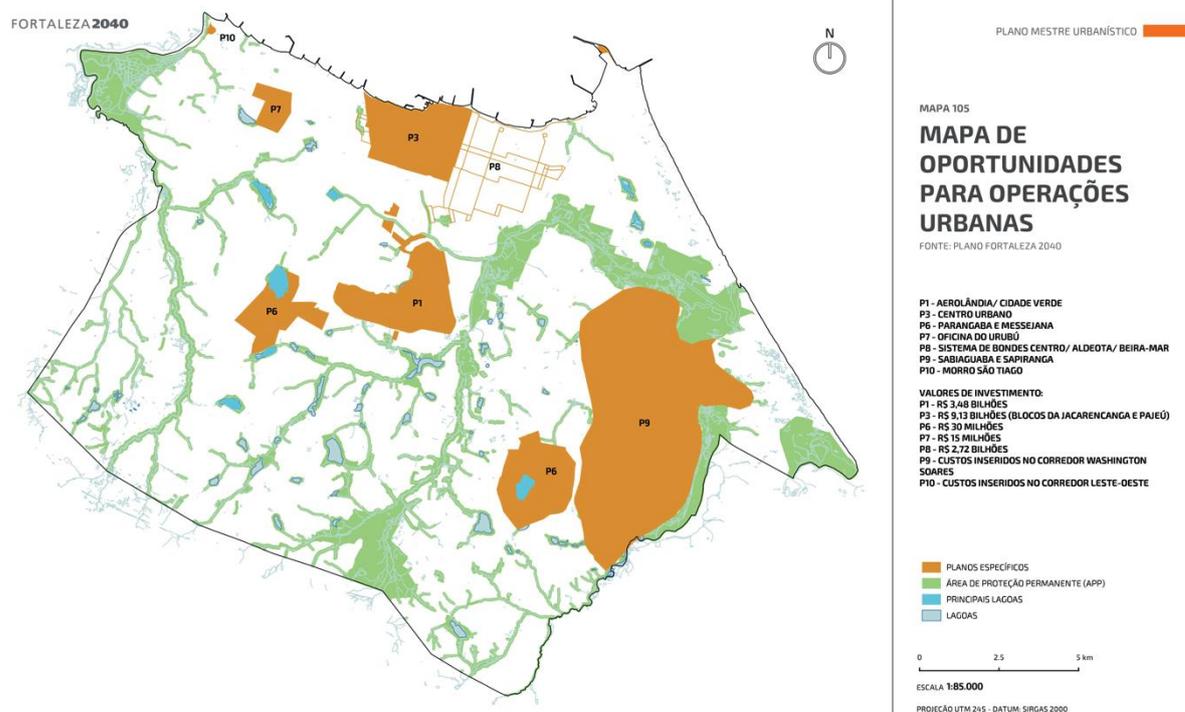
10. Zona Portuária
11. Maceió - Papicu
12. Messejana
13. Praia do Futuro I
14. Praia do Futuro II
15. Sapiranga

ANEXO D - LOCALIZAÇÃO URBANA DOS PLANOS ESPECÍFICOS NO PLANO FORTALEZA 2040



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza

ANEXO E – MAPA DE OPORTUNIDADES PARA OPERAÇÕES URBANAS NO PLANO FORTALEZA 2040



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza