



## **Os vazios urbanos industriais na cidade contemporânea: o caso de Fortaleza-CE**

### **Autores:**

Emanuel Ramos Cavalcanti - Universidade Presbiteriana Mackenzie -  
[emanuel.cavalcanti.au@gmail.com](mailto:emanuel.cavalcanti.au@gmail.com)

Angélica Tanus Benatti Alvim - Universidade Presbiteriana Mackenzie -  
[angelica.benatti.alvim@gmail.com](mailto:angelica.benatti.alvim@gmail.com)

### **Resumo:**

Os vazios urbanos são parte constituinte da cidade contemporânea. Ao longo das últimas décadas, o status de sua relevância foi resultado tanto do crescente interesse acadêmico e institucional, como da importância que alcançaram apropriações, representações e intervenções, formais e informais. A formação e a transformação destes espaços, impactantes no ambiente construído das cidades, têm revelado fenômenos e processos originais, além das estratégias e ideários de diferentes agentes, públicos e privados. O artigo objetiva relacionar a relevância específica dos vazios urbanos industriais com o pensamento urbanístico e com a produção da cidade contemporânea, articulando processos formadores e transformadores destes espaços. A partir de estudo de caso para a antiga periferia industrial de Fortaleza-CE abordamos alguns fenômenos, características e agentes envolvidos nos processos formadores e transformadores recentes de seus vazios urbanos industriais, confrontando estes processos com alguns aspectos gerais e específicos da produção e regulação do espaço local.

# OS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS NA CIDADE CONTEMPORÂNEA

O caso de Fortaleza-CE

## INTRODUÇÃO

A produção e a transformação dos vazios urbanos alcançaram grande relevância, nas últimas décadas, no debate sobre a cidade contemporânea. O interesse nestes espaços começou a se intensificar a partir dos anos 1970, tanto no âmbito acadêmico/institucional como nas realizações transformadoras através do planejamento e dos projetos urbanos. À parte o discurso oficial, ações de origem informal, como ocupações e intervenções artístico-culturais têm influído na reativação/reconversão destes espaços.

Na Europa e nos Estados Unidos, de forma pioneira, o interesse no tema foi despertado a partir da intensa produção dos vazios urbanos a partir da crise global do capitalismo dos anos 1970, especialmente nas áreas industriais e portuárias e ao longo das infraestruturas (ferrovias, por exemplo) vinculadas a estes espaços. Ao mesmo tempo, foram desenvolvidas soluções pioneiras para as áreas de vazios urbanos industriais com destaque para a realização de projetos urbanos de regeneração urbana, como o que aconteceu nas antigas áreas portuárias/industriais de cidades como Nova York, Baltimore, Londres dentre outras.

Anteriormente ao interesse no conhecimento e na transformação dos vazios urbanos industriais, as preocupações oficiais/formais residiam no enfrentamento do esvaziamento residencial e comercial das áreas centrais. Nos Estados Unidos, a suburbanização teve grande impacto em suas *inner cities*<sup>1</sup>, trazendo para além do esvaziamento e do encolhimento populacional, empobrecimento e degradação. Se nos Estados Unidos foram empreendidos processos de renovação urbana a partir dos anos 1950, na Europa, no pós-1945, o esvaziamento das áreas centrais de suas cidades, vinculado ao caráter destrutivo do conflito mundial, ensejou processos de reconstrução e repovoamento (HOWARD; CASTILHO, 2006).

Na América Latina e Brasil, a apropriação/utilização da literatura e dos casos internacionais como referência foi mais recente, destacando-se a intervenção paradigmática em Puerto Madero, a partir dos anos 1990, na Argentina, e as intervenções em antigos espaços industriais/portuários, a partir de fins dos anos 1990 como na Estação das Docas, em

---

<sup>1</sup> A *inner city* norte-americana equivale às áreas centrais mais antigas de seus núcleos urbanos, afetadas em sua estrutura urbana e demografia, no século XX, pelo processo de expansão urbana que teve como fenômeno de destaque a suburbanização.

Belém, e na Usina do Gasômetro/Cais Mauá, em Porto Alegre. Anteriormente, semelhantes às preocupações norte-americana e europeia, o enfrentamento do esvaziamento e da degradação esteve mais presente naqueles espaços de origem residencial/comercial das áreas centrais latino-americanas. Destacaram-se as ações pioneiras de proteção/preservação patrimonial de Quito (1978), no Equador, e de São Luís (1979), no Brasil, e posteriores ações de redensolvimento econômico/repovoamento/requalificação urbana, tanto nestas mesmas cidades, como em Santiago (anos 1990), no Chile, Montevidéu (anos 2000), no Uruguai, dentre outras.

O presente artigo<sup>2</sup> tem como objetivo geral relacionar a relevância do tema dos vazios urbanos industriais com o pensamento urbanístico e com a produção da cidade contemporânea, articulando processos tanto formadores como transformadores destes espaços. Para tanto, primeiramente, identificamos e descrevemos alguns ideários, estratégias e realizações, formais e informais, essenciais para o posicionamento do tema dos vazios urbanos no contexto da produção da cidade contemporânea e para o alcance das possibilidades que estes espaços possuem de transformá-la.

Em um segundo momento, como estudo de caso e a partir do enquadramento teórico e da exemplificação de casos paradigmáticos de intervenções na primeira parte, abordamos alguns fenômenos, características e agentes envolvidos nos processos formadores e transformadores recentes de vazios urbanos industriais na cidade de Fortaleza. Na capital cearense, selecionamos como recorte espacial sua antiga periferia industrial oeste, região produtiva pioneira e de maior intensidade da atividade industrial local ao longo do século XX.

Ao final, ainda com relação ao estudo de caso, confrontamos os processos de transformação dos vazios urbanos industriais, intensificados nas duas últimas décadas, com alguns aspectos gerais e específicos da produção e regulação do espaço local. Para tanto, nos concentramos nos resultados dessas transformações, especialmente, na sua ação modificadora, em maior ou menor intensidade, do ambiente construído pré-existente.

Com relação à metodologia, direcionamos nossa abordagem tanto aos aspectos morfológicos e físico-jurídicos<sup>3</sup> dos vazios urbanos industriais como à influência dos diferentes agentes das transformações destes espaços, sejam eles públicos ou privados, agindo formal ou informalmente. Destacamos, neste cenário, os empreendimentos privados que substituíram antigas indústrias e que, através de novos usos residenciais (condomínios residenciais verticais) e comerciais (*shopping centers* e supermercados), têm impactado mais decisivamente no ambiente construído em nosso recorte espacial.

---

<sup>2</sup> Este artigo é parte da tese de doutorado intitulada “Cidades vacantes, cidades expectantes: produção e transformação dos vazios urbanos em Fortaleza (2000-2018)”, de autoria de Emanuel Ramos Cavalcanti, defendida no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, em 2018, sob orientação da Profa. Dra. Angélica Tanus Benatti Alvim e coorientação do Prof. Dr. Jorge Manuel Gonçalves, do Instituto Superior Técnico (IST) - Lisboa, com bolsa do Instituto Presbiteriano Mackenzie e bolsas de doutorado sanduíche na cidade de Lisboa, Portugal, dos programas “*Erasmus Mundus* (projeto SMART<sup>2</sup>)” e “Fórmula de Bolsas de Mobilidade Internacional Santander Universidades – Edição 2016”. A participação no evento dos autores conta com apoio do Programa CAPES/ PROEX.

<sup>3</sup> Aspectos relativos à condição física/material de edificações e terrenos e às condições jurídicas oriundas da legislação urbana nacional que classifica estes espaços como não edificados, não utilizados ou subutilizados.

A amostra para nossa análise<sup>4</sup>, referente à vazios urbanos industriais (inclusos ferroviários e logísticos), foi situada na antiga periferia industrial oeste de Fortaleza, área de maior expressão da atividade industrial nesta cidade ao longo do século XX. Hoje, este território está em vias de profundas transformações de seu tecido urbano original com a transformação de seus vazios urbanos para novos usos.

## VAZIOS URBANOS: INTERESSE ACADÊMICO/INSTITUCIONAL, INTERVENÇÕES FORMAIS E INFORMAIS

No século XX, principalmente a partir da 2ª Guerra Mundial (1939-1945), as preocupações iniciais com o esvaziamento de funções e com o arruinamento/degradação dos espaços urbanos estiveram vinculadas às áreas centrais na Europa e nos Estados Unidos. No Velho Continente, a devastação da guerra propiciou processos de reconstrução e de repovoamento de suas áreas centrais. Nos Estados Unidos, face ao fenômeno da suburbanização e ao conseqüente esvaziamento/empobrecimento e degradação de suas áreas centrais (*inner cities*), ocorreram soluções na forma de intervenções de renovação urbana (*urban redevelopment, urban renewal*). Cidades como Nova York, Pittsburgh, Boston, Baltimore dentre tantas outras buscaram reconquistar a atividade residencial/comercial e os negócios, acrescentando a estes, atrativos turísticos viabilizados através de grandes projetos urbanos.

No entanto, especialmente a partir dos anos 1970 com o acirramento da crise mundial do capitalismo, foi que o interesse acadêmico/institucional e a sistematização de intervenções formais, via planejamento e projetos urbanos se intensificaram e se disseminaram, ampliando o conhecimento e desenvolvendo estratégias e metodologias de abordagem projetual dos vazios urbanos. Posterior e gradativamente, chamariam atenção também intervenções informais, como ocupações, em especial, motivadas por manifestações artístico-culturais e por usos marginais (residenciais, recreativos etc.).

A produção de conhecimento no tema e as realizações/transformações formais e informais têm contribuído para pautar o debate sobre os vazios urbanos na cidade contemporânea. Estes três universos, onde se realizam as representações, apropriações e intervenções nestes espaços não são estanques, estando inter-relacionados. Neste cenário, podemos vislumbrar os vazios urbanos como uma noção polissêmica e permeada por uma multifacetada gama de ideários de intervenção, formais/legais ou informais/ilegais.

A qualidade polissêmica que permeia a noção de vazio urbano está representada, essencialmente, por uma diversidade de definições e categorias que foram surgindo, nas últimas décadas, a partir dos estudos nesta temática. Neste contexto, essencial e tradicionalmente, os vazios urbanos são definidos/classificados quanto ao uso anterior

---

<sup>4</sup> Amostra procedente do universo de 24 vazios urbanos industriais identificados/caracterizados em nossa tese.

perdido (residenciais, industriais, militares etc.), quanto à constituição/condição física como ruína ou espaço degradado (*brownfields*, *wastelands*) e quanto à condição jurídica como abandonado, não utilizado ou subutilizado (*derelict lands*).

Além disso, os vazios urbanos expressam sua heterogeneidade quando observados a partir das diferentes escalas/localizações. Definições/configurações destes espaços podem variar de acordo com seu posicionamento, dependendo se em espaços metropolitanos ou rurais, em cidades de diferentes portes urbanos, demográficos e econômicos, com relação às funções urbanas ou ainda se estão inseridos em zonas de grande adensamento ou de ocupação/urbanização restritas.

Um outro universo ainda de abordagem dos vazios urbanos remete ao período anterior de configuração destes espaços, estando relacionado a um conjunto de causas que são responsáveis pelos processos de esvaziamento e arruinamento envolvidos, que também podem ser estruturados em categorias. Borde (2006), por exemplo, nos aponta as categorias estrutural, conjuntural ou projetiva.

Os vazios urbanos oriundos da categoria estrutural (vazios de obsolescência funcional) estão ligados aos movimentos da economia, em especial, nos momentos de crise, e de seu impacto nos diferentes usos do solo urbano. A segunda categoria está relacionada à diferentes conjunturas sejam elas sociais, políticas, econômicas, jurídicas etc. que levam à formação de vazios urbanos. E, por fim, os vazios projetivos (vazios viários e normativos) que são oriundos dos processos de intervenção urbana, notadamente estatais, especialmente as intervenções de ordem viária e os espaços resultantes da normativa/legislação urbana que incide sobre o edificado (BORDE, 2006).

Originalmente, o interesse acadêmico/institucional desde ainda os anos 1970 destacava usualmente as qualidades negativas dos vazios urbanos, especialmente os de origem industrial, por apresentarem solo contaminado, por estarem em ruínas e sem uso, os classificando como *brownfields*, *wastelands* e *derelict lands* termos da tradição dos estudos anglo-saxões, de ingleses e norte-americanos (BARRON; MARIANI, 2014). Naquela década, quando a crise do capitalismo mundial se acirrou, uma das consequências mais drásticas foram os processos de desindustrialização/desconcentração industrial conformadores do esvaziamento e posterior arruinamento dos parques industriais mundiais, em especial, nos Estados Unidos.

Na França que, com a Inglaterra e mais sistematicamente a partir dos anos 1980 produziram inventários das zonas industriais deprimidas, convencionou-se usar o termo *friche* para categorizar estes espaços. Assim, surgiram as *friches industrielles* e *commerciales* ou *friches urbaines*, termo mais abrangente, onde se enquadravam outros usos que não apenas os industriais ou comerciais individualmente, como também residenciais, portuários, ferroviário etc. (BORDE, 2006).

Posteriormente, a partir do texto *Terrain Vague*, originalmente publicado em 1995, I. de Solà-Morales, sem descuidar dos aspectos negativos mais comumente associados aos vazios urbanos, destacou para além da condição de ruína/degradação aspectos positivos relacionados à expectativa que estes espaços criam com relação às possíveis e variadas

transformações a serem sofridas. A partir daquele momento, a noção de vazio urbano se diversificaria, abrindo caminho para novas interpretações, definições e apropriações.

“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)

Assim, o tema começou a despertar mais sistematicamente abordagens para além do campo teórico e prático da arquitetura, do urbanismo e do planejamento urbano, como um maior interesse do campo artístico, notadamente nos universos da fotografia e do cinema, acrescentando novas categorias e ampliando a geografia dos estudos. Assim, os vazios urbanos foram sendo identificados no *disabitato*, nos *vuoti urbani* e nas *aree dismesse*, para os italianos, nas *tierras vacantes* para os espanhóis e, dada a abrangência geográfica dos estudos sobre estes espaços hoje, em terminologias associados ao fenômeno na cultura japonesa:

“A noção de vazio evoca reações muito distintas no contexto japonês, onde ideias do **Mu** [o vazio] estão profundamente enraizadas em conceitos filosóficos, religiosos e espaciais e podem ser encontrados em termos japoneses como **Ma** [espaço intersticial, vazio], **Wabi-Sabi** [imperfeição], **Oku** [interioridade] ou **Harappa** [campo aberto, campo selvagem].” (JONAS; RAHMANN, 2014, p.28. Tradução Nossa. Grifos dos autores)

O interesse e a produção de conhecimento no tema dos vazios urbanos, em paralelo, fundamentaram as primeiras intervenções formais, sendo ao mesmo tempo influenciados pelos resultados destas. As intervenções de maior expressão, nos Estados Unidos e na Inglaterra, primeiramente, depois na Espanha e França consideraram, via de regra, vazios urbanos industriais, ferroviários e portuários, formados como resultado da crise capitalista a partir dos anos 1970.

As intervenções pioneiras, que remetem ainda aos anos 1960 e 1970, e que ainda hoje têm novas intervenções incorporadas à sua programação, são bem ilustradas pelos projetos urbanos na área do *Inner Harbor* de Baltimore e pelo *Gas Works Park* em Seattle (Figuras 1 e 2), pelas áreas portuárias/industriais das orlas fluviais de Nova York, Boston e Londres, esta última cidade já no contexto inglês e europeu. Nestas intervenções, ocupam destaque a memória através da preservação ou adaptação das antigas indústrias e estruturas portuárias e os novos usos, especialmente recreativos e de consumo com grande apelo turístico.

Em seguida, nos anos 1980 e 1990, marcados pelos governos *Mitterand* (1981-1995), intervenções através de grandes projetos urbanos em Paris e, principalmente, na Barcelona pós-ditatorial aprofundaram as experiências sobre os vazios urbanos, apresentando resultados com maior impacto mundial. Na capital francesa, foram exemplos as intervenções

em *La Défense*, centralidade adjacente à Paris iniciada ainda nos anos 1950, e a *Paris Rive Gauche*, operação urbana iniciada em 1991 na área do *Quartier de la Gare*, antiga periferia industrial.



Figura 1 – Vista do *Inner Harbor*, Baltimore, E.U.A.  
Fonte: Baydreaming.com. Disponível em: <<https://i1.wp.com/www.baydreaming.com/wp-content/uploads/2014/03/baltimore-overhead1.jpg?w=500>>. Acesso em: nov. 2018.



Figura 2 – *Gas Works Parks* e a memória industrial, Seattle, E.U.A.  
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: nov. 2018.

A capital catalã, com especial destaque, tornou-se paradigma para o Planejamento Estratégico e para os Projeto Urbanos com as intervenções para os Jogos Olímpicos de Verão de 1992, reconvertendo espaços de desindustrialização/degradação para novos usos, especialmente, associados ao evento. As áreas do *Port Vell*, *Barceloneta* e *Moll de la Fusta*, antigos vazios urbanos industriais e portuários foram convertidos em espaços emblemáticos, ainda hoje representativos da regeneração urbana recente de Barcelona.

Barcelona foi seguida por Bilbao, Berlim, Sevilha, Lisboa e diversas outras capitais nacionais e centros regionais de destaque no cenário europeu. Estas intervenções emblemáticas foram pautadas, majoritariamente, pelos princípios/ideários do Planejamento Estratégico e dos Grandes Projetos Urbanos (GPU) (PORTAS, 2003). Ensejaram a transformação das áreas de vazios urbanos através de reurbanismos (BORDE, 2006; CASTILHO; HOWARD, 2006; SANCHÉZ, 2010) – renovações, regenerações, reabilitações etc. – além de pautadas pelas preocupações de fundo com a dissolução e difusão das cidades (SECCHI, 2009) e apoiadas nos princípios da cidade compacta e da sustentabilidade, marcos do pensamento urbanístico contemporâneo.

De forma mais específica, os vazios urbanos industriais (incluídos os ferroviários e portuários), presença constante nesses reurbanismos, também foram afetados pelas ações de cunho patrimonial. A criação ainda nos anos 1950 do *International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH) e, mais recentemente, as definições da Carta de *Nizhny Tagil* de 2003 são os marcos para os processos de conservação/preservação do patrimônio industrial (*industrial heritage*). Ações na forma do *adaptive reuse* – ou seja, a refuncionalização adaptativa, estrutural e funcional, dos espaços esvaziados/degradados – têm sido fundamentais para a inserção/adaptação dessa herança patrimonial aos condicionantes das funções, usos e demais dinâmicas da cidade contemporânea.

A fundamentação teórica e as lições com as experiências de implementação da regeneração urbana e dos projetos urbanos alimentaram de ideários, instrumentos e estratégias outros contextos urbanos pelo mundo. Na América Latina e no Brasil, as intervenções semelhantes às europeias e norte-americanas apontadas foram mais recentes, datando dos anos 1990, tendo como um dos paradigmas iniciais o projeto de *Puerto Madero* em Buenos Aires, implementado na área portuária obsoleta da capital argentina.

No Brasil, as intervenções em áreas de vazios urbanos tiveram como objeto, originalmente, os espaços residenciais e comerciais esvaziados em suas áreas centrais mais importantes, processo de esvaziamento desencadeado pela intensa expansão urbana brasileira no século XX que criou novas centralidades e novos programas arquitetônicos como os *shoppings centers*. Neste cenário, foram destaque as intervenções pioneiras nos centros históricos de São Luís, Salvador e Rio de Janeiro em fins do século XX (CASTILHO; HOWARD, 2006).

Com relação às intervenções nas áreas industriais/portuárias esvaziadas, destacaram-se no país as intervenções nas Docas de Belém (Figura 3), a construção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (CDMAC) na área do primeiro porto de Fortaleza, Ceará, a Usina do Gasômetro/Cais Mauá em Porto Alegre (Figura 4), todos a partir de fins dos anos 1990 e, mais recentemente, intervenção de grande escala, o Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, em implementação desde fins dos anos 2000.



Figura 3 – Promenade da Estação das Docas, Belém - PA, Brasil.

Fonte: Revista Viagem e Turismo. Disponível em: <<https://abrilviagemeturismo.files.wordpress.com/2016/10/pa17.jpg?quality=70&strip=info&w=918>>. Acesso em: nov. 2018.



Figura 4 – Vista da Usina do Gasômetro, Porto Alegre - RS, Brasil.

Fonte: ICA – Instituto de Coaching Avançado. Disponível em: <<https://www.icacoaching.com.br/wp-content/uploads/2017/07/porto.jpg>>. Acesso em: nov. 2018.

Essa última intervenção, uma Operação Urbana Consorciada (OUC), ratificou pelo seu porte e abrangente discussão nacional as intervenções através deste instrumento previsto no Estatuto da Cidade (EC), Lei Nº 10.257/01, mas que já eram conhecidas e aplicadas com regras semelhantes desde ainda os anos 1970, em São Paulo. Na capital paulista, maior parque industrial latino-americano, especialmente a partir de seu Plano Diretor Estratégico (PDE)<sup>5</sup>, Lei

<sup>5</sup> Neste Plano, a OUC é um instrumento prioritário na Macroárea de Reestruturação e Requalificação Urbana onde estão, por exemplo, bairros marcados pela presença da orla ferroviária e de antigos distritos industriais. O instrumento deve ser definido

Nº 13.430/02, as OUCs passaram a privilegiar, como recorte espacial, o planejamento e a implementação das intervenções nas áreas das suas antigas orlas ferroviárias, envolvendo bairros como Pari, Barra Funda, Brás dentre outros, espaços esvaziados e degradados a partir dos processos de desindustrialização/desconcentração industrial das décadas finais do século XX.

Além das intervenções formais/normativas, nas últimas décadas têm se intensificado modalidades de intervenções/apropriações informais nas áreas de vazios urbanos, o que trouxe novas possibilidades para estas áreas, em especial, no questionamento das apropriações formais/normativas. Assim, de forma marginal e, notadamente através de ocupações, os vazios urbanos das mais variadas categorias têm sido alternativamente apropriados para usos não oficiais e não vigiados, como espaços de exposição artística, como refúgios para a manutenção ou recuperação de alguns componentes da fauna e da flora urbanos, através da agricultura urbana e de tantos outros usos, muitas vezes efêmeros.

Nos anos 1990, no pós-queda do muro, Berlim, de forma pioneira, assistiu à disputa pelo vazio urbano deixado com a ausência do muro como também à ocupação de estruturas abandonadas como a que deu origem ao *Tacheles* (Figura 5), espaço cultural e artístico que encerrou suas atividades em 2012. Mais recentemente, tivemos a ocupação para usos essencialmente recreativos, na forma de um parque urbano informal, do antigo aeroporto de *Tempelhof* que, que encerrou suas atividades em 2008. Estes e tantos outros exemplos anunciaram novas configurações e novas modalidades de usos desses espaços através do que ficou conhecido como *squatting*<sup>6</sup>.

Neste cenário, o estudo específico do vazio urbano industrial tem ganho destaque, a partir de sua categorização como ruína. Estes espaços, resultados dos constantes ciclos de reconstrução do capitalismo e de sua implacável busca pelo lucro, têm sido reutilizados e ressignificados tanto pela ação humana, onde se destacam as apropriações de cunho artístico, notadamente pelo grafite (*graffiti*), pela fotografia (Figura 6) e pelo cinema, como pela ação não-humana, despertando também interesses de cunho ecológico (EDENSOR, 2005).

De um modo geral, através das intervenções informais/ocupações, é apropriada do vazio urbano uma estética da ruína associada a usos não vigiados/regulados, configurando espaços que, tanto externa (fachadas e terreno) como internamente (ambientes e o mobiliário/equipamentos associados) são adaptados para novos usos, em geral, culturais e de lazer, questionando a necessidade da utilização das normas urbanas, bem como do projeto arquitetônico e urbano. Nestas apropriações, estruturas e artefatos arruinados/abandonados assumem um novo e reinventado papel.

A breve exposição historiográfica do tema dos vazios urbanos e sua relação com as intervenções formais dos reurbanismos, além das características e resultados das

---

para as Áreas de Intervenção Urbana, alvos de projetos urbanísticos específicos. Nove novas OUCs foram definidas, como a Diagonal Sul e a Vila Leopoldina, juntando-se as quatro mais antigas como a Faria Lima. Dentre outras finalidades, as OUCs propõem a reciclagem de áreas consideradas subutilizadas onde se encontram numerosos vazios urbanos de origem industrial (SÃO PAULO, 2002).

<sup>6</sup> Termo abrangente utilizado para indicar ocupações, apropriações ilegais que vão desde um pequeno edifício ou terreno até uma favela com milhares de habitantes.

apropriações/ocupações destes espaços no campo da informalidade nos balizaram na abordagem sobre a realidade brasileira. Como objetivo específico do capítulo que segue buscamos elucidar alguns aspectos dos processos de produção e transformação recente dos vazios urbanos industriais, em Fortaleza, Ceará, nosso recorte espacial.



Figura 5 – Fachada do *Kunsthaus Tacheles*, Berlim, ALE.

Fonte: *Free Images Live*. Disponível em: <[https://www.freeimageslive.co.uk/files/images008/kunsthaus\\_tacheles.jpg](https://www.freeimageslive.co.uk/files/images008/kunsthaus_tacheles.jpg)>. Acesso em: nov. 2018.



Figura 6 – Ruínas da *A&A Metal Works*, Rochester, Nova York, E.U.A. Fotografia de Aaron Asis.

Fonte: Revista *Arcade*. Disponível em: <[http://arcadenw.org/images/uploads/content-media/6-0040-cc2\(2\).jpg](http://arcadenw.org/images/uploads/content-media/6-0040-cc2(2).jpg)>. Acesso em: nov. 2018.

## VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS EM FORTALEZA: FORMAÇÃO E ABORDAGEM DA PROBLEMÁTICA

O universo dos vazios urbanos industriais em Fortaleza compreende, além das instalações fabris<sup>7</sup>, as áreas portuárias<sup>8</sup> e infraestruturas (especialmente as ferrovias) historicamente associadas a esta atividade. Na capital cearense, os vazios urbanos desta categoria ficaram concentrados nas antigas periferias industriais, que surgiram em fins do século XIX e se consolidaram ao longo de boa parte do século XX. Estes espaços se configuraram como as primeiras periferias com relação à área histórica original (Figura 7).

“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

<sup>7</sup> Há variadas configurações físicas das instalações fabris e das glebas a que pertencem que fazem parte de nossa análise. De um modo geral, compreendem fábricas abandonadas, muitas vezes arruinadas, não utilizadas ou subutilizadas ou terrenos onde haviam fábricas, vazios com total supressão de suas estruturas ou com alguma perspectiva de novos usos (novos empreendimentos).

<sup>8</sup> Precisamente, o antigo porto, da Prainha, substituído pelo porto do Mucuripe, atualmente em vias de desativação pela existência de um terceiro porto, o do Pecém, já na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF).

de seus traçados urbanos, complementados por aglomerados residenciais de trabalhadores das indústrias.” (CAVALCANTI, 2018, p. 73)



Figura 7 – 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 pelos autores.

A formação dos vazios urbanos nessas áreas esteve relacionada, principalmente, aos fenômenos da metropolização e da desconcentração industrial de Fortaleza (BERNAL, 2004), a partir da segunda metade do século XX. Concorreram também para os processos de esvaziamento industrial e das infraestruturas associadas, notadamente ferroviárias, as próprias dificuldades de financiamento das indústrias, as oscilações típicas do mercado dos produtos manufaturados, a opção pelo transporte rodoviário dentre outras razões.

O parque industrial de Fortaleza, que a partir das décadas finais do século XX entrou em processo de esvaziamento, se configurou em três momentos diferentes (AMORA, 2005; 1994): I) fins do século XIX e primeira metade do século XX; II) entre os anos 1960 e 1980; III) após os anos 1990. No primeiro destes períodos, estão as indústrias mais antigas, desde a pioneira Fábrica Progresso de 1884 até os grandes complexos industriais da Fábrica São José (têxtil) e da Brasil Oiticica (óleos) (Figuras 8 e 9). Neste cenário, o ramo têxtil foi o de maior destaque, especialmente na produção de fiação e tecelagem.

No segundo dos períodos, uma nova fase se iniciou, do ponto de vista da melhoria das infraestruturas e do aumento das fontes de financiamento. Destacaram-se a atuação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e do Banco do Nordeste do Brasil (BNB), criados em 1959 e 1952, respectivamente, além dos esforços modernizantes das

administrações estaduais do período militar<sup>9</sup>. A partir deste período, as possibilidades de financiamento socorreram antigos grupos industriais e possibilitaram a atuação de novos, com a construção de novas indústrias e incentivo à novos ramos, com grande incorporação de maquinário de tecnologia de ponta e com plantas industriais maiores e de estruturas mais complexas.



Figura 8 – Fábrica São José e Vila São José (primeiro plano), bairro Jacarecanga, 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.

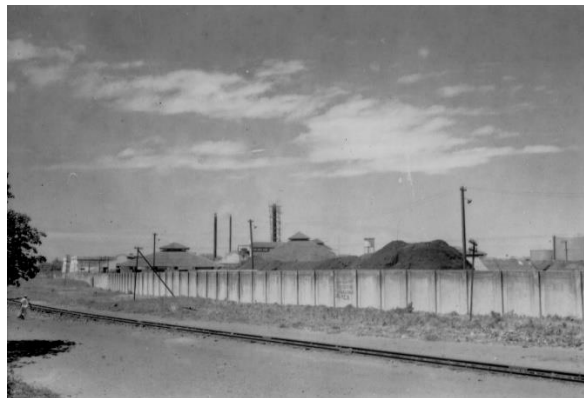


Figura 9 – Fábrica Brasil Oiticica, bairro Carlito Pamplona (antigo Brasil Oiticica), início do século XX. Ferrovia em primeiro plano.

Fonte: Biblioteca IBGE. Disponível em: <[http://2.bp.blogspot.com/-QSVge-uZE2s/UiUJCVtz\\_TI/AAAAAAAAASoE/cdC006k0q7k/s1600/Instala%C3%A7%C3%B5es+de+Brasil+Oiticica+S.A..jpg](http://2.bp.blogspot.com/-QSVge-uZE2s/UiUJCVtz_TI/AAAAAAAAASoE/cdC006k0q7k/s1600/Instala%C3%A7%C3%B5es+de+Brasil+Oiticica+S.A..jpg)> Acesso em: jan. 2018.

O último dos períodos, após os anos 1990, direcionou a instalação preferencial das novas indústrias e/ou a transferência das antigas, tanto para a RMF, em especial, para o Distrito Industrial localizado no município Maracanaú, vizinho à Fortaleza, como para o interior do estado. Teve papel preponderante a atuação dos “Governos das Mudanças”<sup>10</sup> e a refundação da SUDENE nos anos 2000. Contribuíram também para essa reorganização/interiorização da atividade industrial o surgimento de novos vetores para expansão da atividade industrial ao longo das rodovias federais e estaduais que atravessam Fortaleza e que a ligam com a RMF e interior do estado, destacando-se as BRs 116 e 222 e as CEs 040 e 060 (PEQUENO, 2009).

A concorrência com a RMF e seu distrito industrial e com o interior do estado engendrou o processo de esvaziamento/arruinamento das antigas periferias industriais de Fortaleza, em especial de sua zona oeste. A ferrovia foi sendo sistematicamente substituída pelo transporte rodoviário e readaptada para o transporte de passageiros através do sistema metroviário e de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). As áreas portuárias também se esvaziaram com a sucessiva transferência de suas atividades: primeiramente do porto antigo, da Prainha,

<sup>9</sup> Iniciada com a administração de Virgílio Távora (1963-1966), significou, para o Estado do Ceará, o processo de modernização e de industrialização encampados, nacionalmente, a partir dos anos 1930 e mais sistematicamente desenvolvido nos governos militares (1964-1985).

<sup>10</sup> Denominação das administrações estaduais do período de 1987 a 2007 marcadas pela figura política de Tasso Jereissati, governador por três vezes no período. Estas administrações foram marcadas, essencialmente, por um modelo de gestão mais próximo do *modus operandi* empresarial e pela interiorização de atividades-chave para o desenvolvimento do estado, como a indústria e o turismo, além do reforço ao agronegócio (CAVALCANTI, 2008).

para o Porto do Mucuripe e, posteriormente, deste para o Porto do Pecém, já localizado na RMF, no município de São Gonçalo do Amarante, a aproximadamente 65km de Fortaleza.

Outro fator contribuinte para a formação dos vazios urbanos está associado ao planejamento municipal que sistematicamente restringiu a atividade industrial no espaço urbano fortalezense, não constando zoneamento industrial no plano diretor atual, mas apenas a regulamentação das atividades industriais. No entanto, estas últimas não cessaram no território fortalezense. A concentração de maior destaque persiste em sua antiga periferia industrial oeste que ainda possui várias plantas fabris e, na escala da cidade, o transporte de cargas também persiste, mesmo que discreto, nos trechos de ferrovia ainda funcionais. Além disso, o Porto do Mucuripe ainda abriga alguma atividade industrial, embora principalmente a tancagem de combustíveis e a armazenagem de grãos.

A despeito da persistência da atividade industrial em Fortaleza, as últimas décadas presenciaram a formação de um grande número de vazios urbanos industriais. Como visto, a concentração de maior destaque destes espaços está na antiga periferia industrial oeste, maior expressão histórica, em Fortaleza, da atividade industrial. Atualmente, vários desses vazios urbanos industriais têm se transformado, sendo reativados/reconvertidos para novos usos, processo que normalmente acontece após determinado período de vacância e arruinamento, de não utilização ou subutilização, normalmente envolvendo processos de retenção especulativa do solo urbano.

Exposto o contexto acima, refletimos em seguida sobre alguns aspectos da e apontamos agentes envolvidos na transformação recente dos vazios urbanos industriais em Fortaleza. Para tanto, finalizando o presente capítulo, apresentamos o status do conhecimento da problemática dos vazios urbanos em Fortaleza e sua relação com a legislação municipal. A identificação de iniciativas públicas e privadas de destaque e seus novos usos propostos/realizados e, por fim, a relação das novas edificações com o ambiente construído pré-existente foram abordadas no capítulo seguinte.

Em Fortaleza, os vazios urbanos, mesmo que parcialmente, estão contemplados em levantamentos/estudos recentes. Além disso, estão definidos e categorizados pela legislação local, na figura do Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDPFor), Lei Complementar 062 de 2 de fevereiro de 2009. Os levantamentos/estudos mais relevantes e extensos existentes levaram em conta todo o território de Fortaleza, mas identificaram/levantaram apenas os terrenos não edificadas (FORTALEZA, 2013; FORTALEZA, 2016).

No entanto, o Plano Habitacional para a Reabilitação da Área Central de Fortaleza (PHRACF), de 2009, foi realizado apenas para o bairro Centro, compreendendo para além dos terrenos não edificadas, terrenos edificadas não utilizados e subutilizados que perderam, especialmente, suas funções residenciais e comerciais originais. A Tabela 1 mostra o resumo destes levantamentos com seus quantitativos.

Levantamento	Total vazios urbanos (m <sup>2</sup> )	Relação do total dos vazios urbanos com a área de Fortaleza (% de 314,93km <sup>2</sup> )
Plano Habitacional para a Reabilitação da Área Central de Fortaleza (PHRACF)*	353.705,69	0,11
Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHISFor)**	22.507.675	7,14
Plano Fortaleza 2040**	43.508.771	13,81

\*Levantamento para o bairro Centro apenas

\*\*Levantamento para a toda a cidade de Fortaleza.

Tabela 01 – Totais de vazios urbanos por levantamento e porcentagens com relação à área da cidade, Fortaleza, 2018.

Fonte: Elaborada pelos autores a partir de dados da Prefeitura Municipal de Fortaleza.

Assim, os levantamentos existentes, ao serem confrontados com a legislação vigente para Fortaleza, se apresentam como estudos importantes, porém limitados. A limitação, o principal problema, se refere ao fato de que o PDPFor definiu e estabeleceu condições para, a partir do EC, três categorias: imóveis/glebas não edificados e imóveis/glebas edificados, não utilizados ou subutilizados.

“Art. 209 – Para fins desta Lei, consideram-se: I – solo urbano **não edificado**: os terrenos ou glebas com área igual ou superior a 400m<sup>2</sup> [quatrocentos metros quadrados], quando o índice de aproveitamento utilizado for igual a zero; II – **imóveis subutilizados**: imóveis edificados, com área igual ou superior a 400m<sup>2</sup> [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)

Nos levantamentos, os vazios urbanos industriais não estão individualizados como categoria, embora existam diversas poligonais identificadas que possuem origem na atividade industrial encerrada. Ao recorremos mais uma vez ao PDPFor, notamos que os vazios urbanos industriais, além de estarem cobertos pelas três categorias acima apontadas, estão mais diretamente envolvidos com os instrumentos Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) do tipo 3 (de vazio), Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS) e com as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs).

Para a antiga periferia industrial oeste de Fortaleza, onde estão os vazios industriais abordados em nossa reflexão, foram definidas várias poligonais de cada um desses instrumentos, sendo nove ZEIS 3, quatro ZEDUS e duas OUCs, a Parque Raquel de Queiroz e a Leste-Oeste. A previsão destes três instrumentos, que as vezes se sobrepõem em suas áreas,

traz consigo uma relação conflituosa, já que as ZEIS 3 devem garantir habitação de interesse social em vazios urbanos e as ZEDUS e OUCs têm foco na intensificação do uso do solo, estando associadas a uma visão mais voltada aos negócios imobiliários, residenciais e comerciais (FONTES?). Entretanto, nenhuma das ZEDUS e OUCs foram ainda regulamentadas/implementadas<sup>11</sup> o que nos coloca mais numa posição de avaliação de cenários futuros do que de realizações. Com relação às ZEIS 3, instrumento ainda não regulamentado, as poligonais definidas para a cidade e para nosso recorte apenas raramente têm sido reativadas/reconvertidas para novos usos, em especial habitação social, como foi o caso de quatro conjuntos habitacionais construídos em nosso recorte e melhor abordados mais adiante.

## FORTALEZA CONTEMPORÂNEA: ASPECTOS DA TRANSFORMAÇÃO RECENTE DOS VAZIOS URBANOS INDUSTRIAIS

O contexto acima esboçado apontou causas formadoras e enquadrando os vazios urbanos na legislação municipal. Além disso, estabeleceu o status do conhecimento nesta temática, como a identificação de levantamentos existentes destes espaços. Entretanto, nosso recorte espacial, a periferia industrial oeste da cidade, é mais restrito e compreendeu apenas os vazios urbanos industriais desta área da cidade, mais especificamente, alguns processos e agentes que se destacam em sua transformação.

A transformação recente desses vazios urbanos industriais tem ocorrido mais por conta do desenvolvimento ordinário de ações empreendedoras privadas, em especial, dos grupos imobiliários/construção civil, do que pautada pelas regulamentações (quando existem) dos instrumentos do PDPFor ou pelas orientações dos estudos até agora elaborados. Os empreendimentos que têm acontecido em imóveis industriais que perderam a sua função original, e que se esvaziaram e se degradaram, são majoritariamente privados, de usos residenciais e comerciais de médio e médio-alto padrão econômico e, não raro, de grande porte do ponto de vista do volume de construções.

Dois produtos imobiliários têm se destacado nesse processo e, acreditamos, exercem os impactos mais significativos na estrutura urbana e nos usos tradicionais locais: condomínios residenciais fechados verticalizados e grandes empreendimentos comerciais, como *shopping centers* e supermercados. Às vezes, esses novos usos são explorados conjuntamente em um mesmo empreendimento.

A antiga periferia industrial oeste de Fortaleza (Figura 10) é marcada pela horizontalidade em sua morfologia urbana, predominando o padrão de 1-3 pavimentos, de pequenas glebas que contrastam com as enormes áreas das indústrias, esvaziadas/arruinadas

---

<sup>11</sup> Apesar disso, a atual gestão municipal trabalha estes instrumentos como prioridade. Com relação às OUCs, por exemplo, recente estudo identificou 15 novas poligonais, sendo seis destas tratadas como prioridade a curto prazo e, atualmente, estão em elaboração pela equipe da Prefeitura.

ou ainda ativas. No entanto, podemos notar um marcante processo de verticalização neste espaço. Este processo ainda é um pouco mais antigo nos bairros mais próximos do Centro, como o Jacarecanga, Carlito Pamplona e São Gerardo (porção leste), sendo a verticalização de bairros mais distantes, como o Álvaro Weyne, Cristo Redentor (porção sul), Vila Ellery e Presidente Kennedy ainda mais recentes.

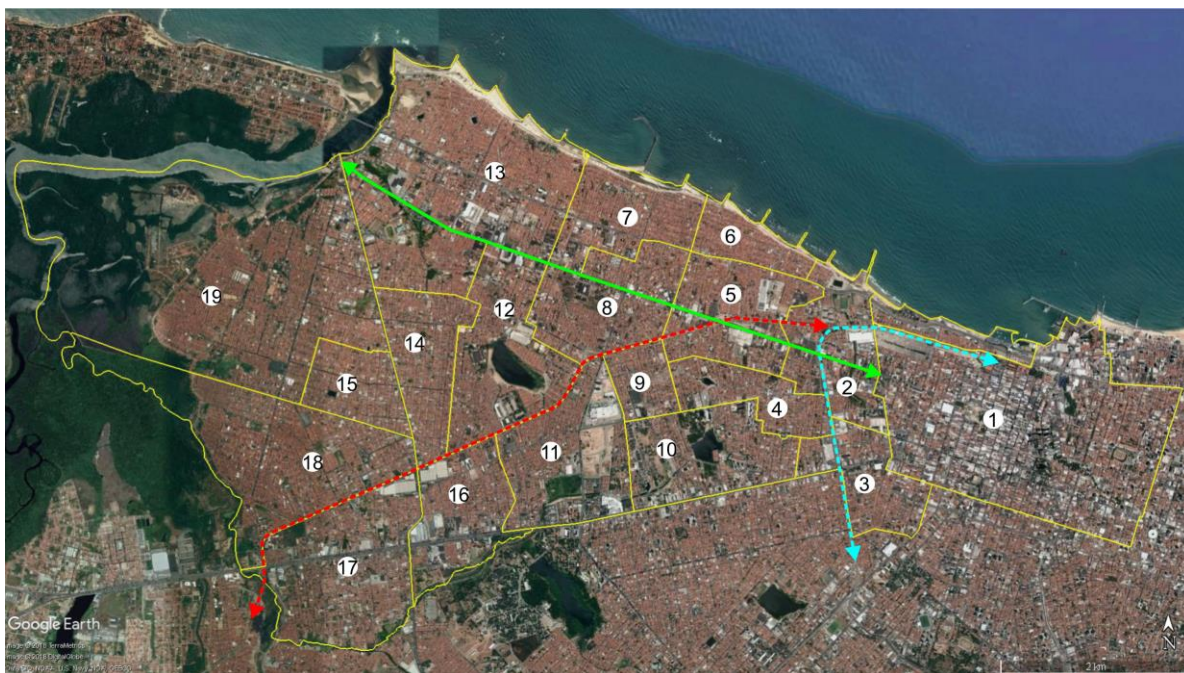


Figura 10 – Periferia industrial oeste e vetores históricos rododiferroviários.

Vias: avenida Francisco Sá (verde); antiga Estrada de Ferro de Baturité (ciano); antiga Estrada de Ferro de Sobral (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 pelos autores.

Vários desses empreendimentos substituíram antigas fábricas, já há algum tempo vazias, subutilizadas ou totalmente demolidas, o que ensejou bons negócios imobiliários tanto por conta dos valores do solo, para compra, que ainda não são elevados como na área leste da cidade, por exemplo, como pelas dimensões generosas que essas antigas glebas industriais possuem. Além disso, há boa cobertura de infraestrutura e de equipamentos públicos/comunitários na área, em especial, o posicionamento viário privilegiado com relação às ligações com o Centro, como as centralidades dispersas pela cidade e com a RMF.

Entendemos que a verticalização e a construção de grandes empreendimentos comerciais impactam de forma mais expressiva na estrutura urbana e nos usos tradicionais pré-existentes em nosso recorte. Dividimos nossa argumentação sobre a transformação recente neste espaço nestas duas modalidades.

Com relação à verticalização, há uma mais “antiga”, de fins dos anos 1990 e anos 2000, nos bairros mais próximos ao Centro e, em especial, ao longo das avenidas Sargento Hermínio e Francisco Sá e do eixo oeste da ferrovia, estes últimos vetores históricos de localização da periferia industrial oeste da cidade (Figura 10). E há uma verticalização “mais recente”, desta

década, localizada mais a oeste, em bairros mais afastados do Centro. Ressalvamos que esse processo de verticalização, embora marcante, é incipiente, concentrado em alguns pontos destes bairros.

A verticalização mais “antiga” está presente em bairros como o Jacarecanga, o São Gerardo (porção leste) e o Carlito Pamplona (Figura 10), mais próximos ao Centro e ao longo da avenida Francisco Sá. Nestes bairros, há gabaritos menores e mais antigos, mas a predominância é de gabaritos maiores, mais comuns nos anos 2000. Principalmente a partir da progressiva diminuição da atividade industrial, inclusive com a oferta de grandes terrenos que isso propiciou, o interesse imobiliário se intensificou.

Além disso e sintomático, é o fato das peças publicitárias de alguns empreendimentos explorarem a proximidade da área com a orla marítima, especialmente a partir da vista em altura, como recurso/discurso a incentivar a compra das unidades. Neste cenário, destacam-se o edifício Cidade<sup>12</sup>, hoje o mais alto de Fortaleza, o edifício Navegantes, no lugar da antiga fábrica São Judas Tadeu e o edifício Matias Beck, adjacente às unidades residenciais da vila operária São José, ainda hoje ocupadas (Figuras 11, 12, 13 e 14).

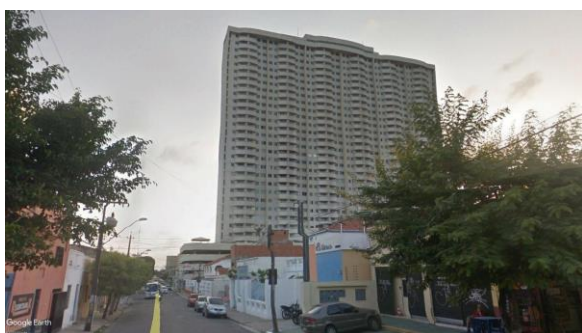


Figura 11 – Edifício Cidade, bairro Centro, dezembro de 2016. Visto a partir da Rua Padre Mororó.  
Fonte: *Google Earth Pro*.

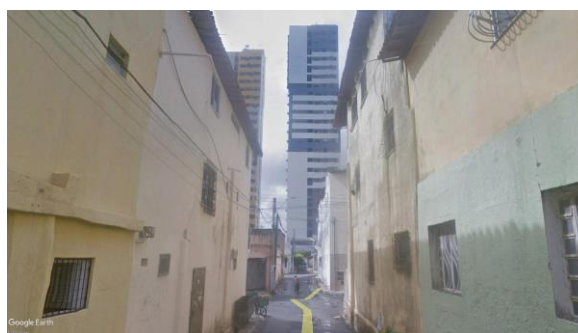


Figura 12 – Condomínio Matias Beck, bairro Jacarecanga, dezembro de 2016. Vila São José em primeiro plano.  
Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 13 – 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/GEBS%20-%20RJ/ce35402.jpg>>. Acesso em: abr. 2018.



Figura 14 – Navegantes Residencial, bairro Jacarecanga, ao longo da antiga Estrada de Ferro de Sobral, novembro de 2017.  
Fonte: *Google Earth Pro*.

<sup>12</sup> Este edifício fica no bairro Centro, porém, dada sua proximidade do bairro Jacarecanga e influência na configuração urbana deste, decidimos considerá-lo como constituinte de nosso recorte.

A verticalização mais recente, desta década, foi se espacializando nos bairros mais distantes e a oeste do Centro, também estruturados ao longo dos vetores rodoferroviários que conformaram a antiga periferia industrial oeste. Os empreendimentos nestes espaços têm aproveitado melhor os parâmetros generosos de gabarito e de Índice de Aproveitamento (IA) – 72m e máximo de 3,0, respectivamente – definidos para a quase totalidade destes bairros, além de serem produtos imobiliários de mais alto padrão. Isso acontece em bairros como a Vila Ellery, o São Gerardo e o Presidente Kennedy (Figura 10).

Nesse cenário, destacam-se empreendimentos como o Condomínio Vale Imperial (Figura 15) na Vila Ellery e os novos condomínios ao longo dos trechos recém-inaugurados do Parque Rachel de Queiroz<sup>13</sup> no São Gerardo, como o Varandas do Bosque (Figura 16). De porte ainda maior, o *Boulevard Shopping Residence*, no Presidente Kennedy, é um enorme condomínio de quatro torres residenciais associadas à construção do *shopping* RioMar Kennedy, do grupo João Carlos de Paes Mendonça (JCPM)<sup>14</sup> (Figura 17). O primeiro substituiu a fábrica Pompeu Têxtil S.A. e o segundo foi construído no lugar das instalações da Esplanada Confeções do Nordeste S.A./Esplanord.

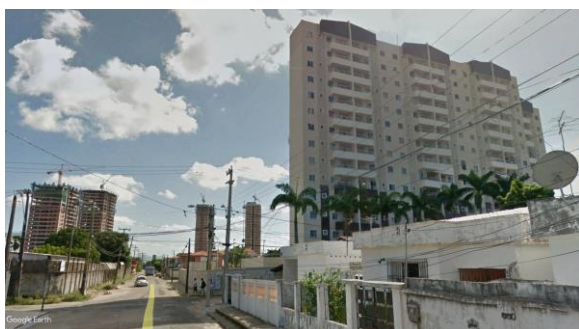


Figura 15 – Condomínio Vale Imperial, bairro Vila Ellery, maio de 2016. Empreendimento *Boulevard Shopping Residence* em construção ao fundo.  
Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 16 – 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*.



Figura 17 – Shopping RioMar Kennedy e torre comercial. Ao fundo, o empreendimento *Boulevard Shopping Residence*.  
Fonte: *Google Earth Pro*.

<sup>13</sup> Equipamento âncora da futura OUC Parque Rachel de Queiroz, atualmente em elaboração por parte da Prefeitura de Fortaleza.

<sup>14</sup> O Grupo JCPM inaugurou em 2014 seu primeiro *shopping* na cidade, o RioMar Fortaleza, no bairro Papicu, zona leste elitizada da cidade. Em curto espaço de tempo, em 2016, inaugurou o RioMar Kennedy.

Este último exemplo, junto com a verticalização, representa outra tendência de transformação dos vazios urbanos industriais através de grandes empreendimentos comerciais. Notadamente, estes empreendimentos são *shopping centers* e supermercados. Além do RioMar Kennedy, nas últimas duas décadas, podemos destacar o Centro Fashion Fortaleza<sup>15</sup> (Figura 18) construído no lugar da antiga Fábrica São José (Figura 8 acima), do ramo têxtil, e o supermercado Hiper Bompreço (Figura 19), construído no lugar da antiga Siqueira Gurgel, usina de beneficiamento de oleaginosas (Figura 20).

Estas duas fábricas eram exemplares arquitetônicos dos mais significativos da fase inicial de industrialização da cidade até meados do século XX. A Fábrica São José, notadamente, complexo industrial de grande porte, foi constituído inclusive por vila operária, homônima, ainda hoje existente, porém pressionada pela valorização do solo na região e conseqüente verticalização como antes abordado.



Figura 18 – Imagem aérea do Centro Fashion Fortaleza no lugar da antiga Fábrica São José.

Fonte: Jornal O Povo. Disponível em: [https://www.opovo.com.br/jornalimages/app/noticia\\_147507931171/2017/04/26/16486/2604ec1910.jpg](https://www.opovo.com.br/jornalimages/app/noticia_147507931171/2017/04/26/16486/2604ec1910.jpg). Acesso em: abr. 2018.



Figura 19 – Vista do Hiper Bompreço à esquerda.

Fonte: Google Earth Pro.



Figura 20 – Fábrica Siqueira Gurgel e os trilhos da antiga Estrada de Ferro de Baturité, s.d.

Fonte: blog História do Futebol. Disponível em: [http://cacellain.com.br/blog/wp-content/uploads/2014/12/Fabrica\\_Siqueira\\_Gurgel.jpg](http://cacellain.com.br/blog/wp-content/uploads/2014/12/Fabrica_Siqueira_Gurgel.jpg). Acesso em: abr. 2018.

<sup>15</sup> *Shopping* idealizado para absorver parte do comércio informal de artigos de confecções que se desenvolveu espontaneamente em áreas do Centro de Fortaleza.

Apesar de predominante, as intervenções de origem privada nos antigos vazios urbanos industriais de Fortaleza foram acompanhadas de importantes intervenções públicas, mesmo que raras. Algumas antigas fábricas deram lugar a conjuntos habitacionais, construídos tanto pelo governo estadual como pela prefeitura. A motivação destes conjuntos foi a relocação das populações afetadas pelo Projeto Vila do Mar<sup>16</sup> em execução na orla marítima próxima à periferia industrial oeste de Fortaleza.

Assim, por parte do governo do estado, foram construídos os conjuntos Dom Hélder Câmara e Alves de Lima (Figuras 21 e 22), no lugar das antigas fábricas Companhia Gasparian Industrial do Norte (óleos) e Grandes Curtumes Cearenses (couro). Já por parte da Prefeitura foram (ou estão sendo) construídos os conjuntos Vila do Mar I a IV, sendo os de número I (Figura 23) e III construídos nas antigas instalações da Esmaltec, indústria do ramo dos eletrodomésticos. Por fim, e ainda dentro do tema habitacional, identificamos uma transformação de antiga indústria, a Vilejack (têxtil), através de ocupação irregular, que adaptou tanto a edificação da fábrica abandonada para o uso residencial (Figura 24), como a totalidade de seu terreno para a construção de um assentamento informal.



Figura 21 – Vista do Conjunto Habitacional Dom Hélder Câmara.

Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 22 – Vista do Conjunto Habitacional Alves de Lima.

Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 23 – Vista dos blocos habitacionais Vila do Mar I (2017).

Fonte: *Google Earth Pro*.



Figura 24 – Antiga fábrica Vilejack e assentamento precário que a ocupou.

Fonte: Imagem *Google Earth Pro* modificada pelos autores.

<sup>16</sup> Primeiramente chamado Projeto Costa Oeste, de responsabilidade do governo do Estado, foi assumido pela prefeitura em 2006, estando ainda hoje em execução. Trata-se, essencialmente, de abertura de avenida à beira mar, na zona oeste da cidade, com obras de infraestrutura urbana e melhorias/reassentamento das famílias afetadas.

## CONCLUSÕES

Os vazios urbanos são parte constituinte da cidade contemporânea. Sua formação e posterior transformação têm aprofundado o debate sobre o papel destes espaços tanto no arruinamento de partes das cidades como na perspectiva de novas configurações urbanas a partir de sua readaptação/reconversão. Como crítica e contraponto às intervenções transformadoras e usos de caráter formal que são apoiados na normativa urbana e nos preceitos do projeto arquitetônico e urbano, estão presentes ocupações e usos informais que têm ampliado as perspectivas de significação e apropriação dos vazios urbanos.

A maneira como os vazios urbanos foram formados e, posteriormente, transformados marcou e tem marcado profundamente o ambiente construído da cidade contemporânea. Seja de forma negativa, quando o vazio urbano ainda é sinônimo de ruína e degradação, seja quando se abrem novas perspectivas/expectativas com sua transformação, esses espaços hoje assumem papel central nas grandes questões urbanas. Ícones arquitetônicos e de desenho urbano têm sido sistematicamente produzidos, nesses espaços, desde fins do século XX, para bem e para mal.

Nas últimas décadas, os vazios urbanos, alternativamente, têm sido objetos cada vez mais constantes de apropriações que os têm qualificado como espaços de fuga da rotina urbana e das atividades formais e vigiadas, bem como refúgios de interesse ecológico e substratos para intervenções artístico-culturais. Entretanto, não podemos perder de vista, especialmente em países como o Brasil, as dimensões legais oficiais comprometidas com a recuperação dos usos nestes espaços. No país, dados sobre suas cidades como o notório déficit habitacional pressionam estas áreas por usos mais comprometidos com os assentamentos habitacionais e/ou com os equipamentos comunitários.

A cobertura dada pela legislação nacional é a diretriz principal na questão dos vazios urbanos. O cumprimento da função social da cidade e da propriedade está no centro desta reflexão. No entanto, não devemos recorrer apenas a uma visão pragmática e achar que os vazios urbanos cumprem uma função social no momento em que passam a ser utilizados. Os novos usos devem apontar para a qualificação do espaço urbano, com foco nas áreas públicas e espaços livres e na preservação da paisagem urbana e ambiental e do patrimônio histórico associado.

No nosso estudo de caso, com recorte espacial na cidade de Fortaleza e centrado nos vazios urbanos industriais, pudemos perceber alguns entraves que têm comprometido o cumprimento de sua função social. Em nosso recorte, o cenário urbano onde estes espaços estão inseridos é de retenção especulativa do solo, de não regulamentação dos instrumentos urbanísticos previstos na lei, de pouco protagonismo da municipalidade e de muito protagonismo de iniciativas privadas.

A vacância ou subutilização do vazio urbano, que são medidas por um determinado período de tempo ou pelo aproveitamento do solo abaixo do mínimo são dados cruciais para a aplicação dos instrumentos urbanos e coibição da especulação imobiliária. Estes instrumentos, como o Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios (PEUC) devem

estar regulamentados para que o poder público municipal possa regular com maior capacidade os negócios imobiliários privados, hegemônicos, exigindo destes setores seu compromisso com o ônus da urbanização.

Na antiga periferia industrial oeste da capital cearense, o protagonismo dos empreendimentos privados tem oferecido novos usos, residenciais e comerciais de médio e médio-alto padrões econômicos, que contrastam com a estrutura urbana e com os usos tradicionais locais e pressionam os preços do solo para cima. As crescentes oportunidades de verticalização e de construção de grandes empreendimentos comerciais, como *shopping centers* e supermercados, têm apressado a transformação de uma área de pobreza e de numerosos assentamentos informais, horizontalizada e pontuada por tradicionais pequenos comércios de bairro.

Essas alterações no ambiente construído têm sinalizado para uma reconfiguração da paisagem urbana local, principalmente com a supressão do patrimônio industrial. As intervenções de que falamos, tanto públicas como privadas, não têm considerado o edificado histórico, suprimindo por completo antigas fábricas, depósitos, estações ferroviárias dentre outras edificações e/ou estruturas associadas à atividade industrial, esta última, cada vez mais pontual na área em questão.

Com a verticalização, em especial, na forma de condomínios residenciais verticalizados com cada vez maiores áreas privativas internas e com os grandes empreendimentos comerciais, os usos privados dos lotes, que assim já predominavam no tempo em que eram fábricas, continuam a ser privados. Além disso, as glebas em questão, notadamente, com grandes áreas<sup>17</sup>, permanecem como grandes barreiras físicas, gradeadas ou amuralhadas.

Do ponto de vista do planejamento e das intervenções através de projetos urbanos, as alterações ainda são raras. No entanto, há uma priorização recente que abre possibilidades futuras de intervenções, por parte da Prefeitura, através dos instrumentos mais alinhados com os negócios imobiliários e com a intensificação dos usos do solo ao longo do sistema viário principal. Como exemplo, duas grandes OUCs estão previstas para a área, compreendendo um significativo número de vazios urbanos industriais. A julgar pela trajetória recente deste instrumento, que não tem conseguido as inversões coletivas que dele se exigem, o cenário de futuro não parece promissor.

À parte as iniciativas de maior porte, ainda em perspectiva de implantação, intervenções públicas pontuais, na forma de conjuntos habitacionais, que merecem destaque, aconteceram em alguns dos vazios industriais em questão. O impacto na estrutura urbana local destes empreendimentos, raras possibilidades do uso destes espaços para habitação de interesse social, é sentido principalmente pela implantação horizontalizada, porém aberta, diferentemente dos condomínios fechados mencionados ao longo de nossa reflexão.

Por fim, mais raras ainda são as intervenções que podemos enquadrar como *squatting*, estando ausentes ocupações comuns e já tradicionais como as que ocorrem na Europa e nos Estados Unidos, com foco em usos artísticos, recreativos e de interesse ecológico. À exceção

---

<sup>17</sup> A área média dos vazios urbanos industriais constatada em nosso universo de análise foi de 46.688,50m<sup>2</sup>.

do assentamento informal a ocupar ainda hoje a antiga fábrica abandonada da Vilejack, a tendência que observamos é a de que os vazios urbanos industriais em nosso recorte não têm sido alvo de ocupações nem de usos alternativos consentidos pelos proprietários, têm sido desmontados/demolidos à medida em que são avaliadas perspectivas de um novo empreendimento ou hospedam algum uso, permanecendo subutilizados por algum período.

## REFERÊNCIAS

- AMORA, Zenilde Baima. Indústria e espaço no Ceará. (367-381). In: SILVA, José Borzacchiello. da; CAVALCANTE, Tércia; DANTAS, Eustógio Wanderley (orgs.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2005.
- \_\_\_\_\_. Aspectos históricos da industrialização do Ceará. (121-128). In: SOUZA, Simone de (coord.). *História do Ceará*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1994.
- BARRON, Patrick; MARIANI, Manuela. *Terrain Vague: interstices at the edge*. Nova York: Routledge, 2014.
- 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.
- BORDE, Andréa de Lacerda P. *Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas*. 2006. Tese (Doutorado em Urbanismo)-Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos*. Brasília: Centro de Documentação e Informação/Coordenação de Publicações, 2001.
- CASTILHO, Ana Luísa Howard de; VARGAS, Heliana Comin. *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006.
- EDENSOR, Tim. *Industrial ruins: space, aesthetics and materiality*. Oxford: Nova York: Berg, 2005.
- CAVALCANTI, Emanuel R. *Cidades vacantes, cidades expectantes: produção e transformação dos vazios urbanos em Fortaleza (2000-2018)*. 2018. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.
- \_\_\_\_\_. *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.
- FORTALEZA. IPLANFOR. *Plano Fortaleza 2040*. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 2016.

- \_\_\_\_\_. 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.
- JONAS, Marieluise; RAHMANN, Heike. *Tokyo void: possibilities in absence*. Berlim: Jovis, 2014.
- MARTINS, Anamaria de Aragão C. *Transformação urbana: projetando novos bairros em antigas periferias*. Brasília: Thesaurus, 2012.
- PEQUENO, Luís Renato Bezerra (org.). *Como anda Fortaleza*. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Cidades, 2009.
- PORTAS, Nuno. El surgimiento del proyecto urbano. *Perspectiva urbanas/Urban perspectives*, n.3, 1-11, 2003. Disponível em: <<http://www.etsav.upc.es/urbpersp/num03/index.htm>>. Acesso em: nov. de 2018.
- SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Editora Argos, 2010.
- SÃO PAULO. Lei no 13.430, de 13 de setembro de 2002. *Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo*. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/infraestrutura/sp\\_obras/arquivos/plano\\_diretor\\_estrategico.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/infraestrutura/sp_obras/arquivos/plano_diretor_estrategico.pdf)>. Acesso em: 12 nov. 2018.
- SECCHI, Bernardo. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Ignasi de. Terrain vague. (181-193). In: Solà-Morales Rubió, Ignasi de. *Territórios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.