



Oculum Ensaio

ISSN: 1519-7727

sbi.ne\_oculumensaios@puc-campinas.edu.br

Pontifícia Universidade Católica de Campinas

Brasil

DE ARAGÃO COSTA MARTINS, ANAMARIA  
A INFLUÊNCIA DA DIVISÃO DO SOLO NA TRANSFORMAÇÃO URBANA DAS PERIFERIAS  
INDUSTRIAL HISTÓRICAS

Oculum Ensaios, vol. 11, núm. 2, julio-diciembre, 2014, pp. 301-316

Pontifícia Universidade Católica de Campinas  
Campinas, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=351732474008>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais artigos
- ▶ Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe , Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# A INFLUÊNCIA DA DIVISÃO DO SOLO NA TRANSFORMAÇÃO URBANA DAS PERIFERIAS INDUSTRIAIS HISTÓRICAS

*THE INFLUENCE OF LAND DIVISION IN THE REDEVELOPMENT OF HISTORICAL INDUSTRIAL PERIPHERIES | LA INFLUENCIA DE LA PARCELACIÓN EN LA TRANSFORMACIÓN DE PERIFERIAS INDUSTRIALES HISTÓRICAS*

**ANAMARIA DE ARAGÃO COSTA MARTINS**

## RESUMO

Durante os últimos 30 anos, as periferias industriais históricas das grandes metrópoles vêm passando por transformações urbanas, aproveitando as oportunidades derivadas do processo de deslocalização industrial ocorrido na segunda metade do século XX. Projetos urbanos de grande envergadura têm sido desenvolvidos sobre antigos terrenos industriais, portuários e ferroviários, mudando as características dos bairros formados em finais do século XIX. A transformação urbana envolve ações de demolição que tendem a eliminar vestígios preexistentes nos terrenos. Entretanto, o estudo de diferentes casos permite reconhecer como alguns elementos podem influenciar significativamente as intervenções. Pequenos lotes com múltiplos proprietários e o traçado viário representam variáveis importantes para a transformação urbana. Este artigo explora, com base em exemplos de intervenções urbanas de Paris e Barcelona, a influência da divisão e da forma da propriedade do solo no desenho urbano final, assim como na definição das etapas da operação, demonstrando a relevância dos vestígios do passado no desenvolvimento dos projetos futuros de muitas cidades.

**PALAVRAS-CHAVE:** Desenho urbano. Parcelamento urbano. Periferias industriais. Preeexistências. Transformação urbana.

## ABSTRACT

*The historical industrial peripheries of large cities have been undergoing urban transformation over the past 30 years, leveraging opportunities derived from industrial relocation process throughout the second half of the twentieth century. Large scale urban projects are redeveloping old industrial sites, ports and railway areas, changing the characteristics of the neighborhoods established in the late 19th century. Urban transformation involves demolitions that tend to eliminate preexisting traces on the land. However, the study of different cases helps us recognize how preexisting elements may dramatically influence the redevelopment process. Small properties with different owners and existing roads represent a significant constraint for urban redevelopment. This paper, based on a study of redevelopment projects of Paris e Barcelona, explores the*

*influence of preexisting land division and land property in the final urban design as well as the stages of redevelopment to show the significance of traces of the past in the development of future city projects.*

**KEYWORDS:** *Urban design. Land division. Industrial peripheries. Pre-existence. Urban transformation.*

### **RESUMEN**

*Durante los últimos 30 años, las periferias industriales históricas de las grandes metrópolis están pasando por transformaciones urbanas, que aprovechan las oportunidades derivadas del proceso de deslocalización industrial ocurrido en la segunda mitad del siglo XX. Proyectos urbanos de gran envergadura se han desarrollado en antiguos terrenos industriales, portuarios y ferroviarios, cambiando las características de los barrios formados a finales del siglo XIX. La transformación urbana implica acciones de demolición que tienden a eliminar vestigios preexistentes en los terrenos. No obstante, el estudio de diferentes casos permite reconocer como algunos elementos pueden influenciar significativamente las intervenciones. Pequeñas parcelas con múltiples propietarios y el trazado viario representan importantes variables para la transformación urbana. Este artículo investiga, en base a ejemplos de intervenciones urbanas en París y Barcelona, la influencia de la parcelación y de la forma de la propiedad del suelo en el diseño urbano final, así como en la definición de etapas de la operación, demostrando la relevancia de los vestigios del pasado en el desarrollo de proyectos futuros de muchas ciudades.*

**PALABRAS CLAVE:** *Diseño urbano. Parcelación urbana. Periferias industriales. Preexistencias. Transformación urbana.*

### **INTRODUÇÃO**

Como manter preservado o espírito dos lugares ao longo dos anos, em face das inevitáveis transformações urbanas, é uma questão recorrente, ao se discutir o valor do patrimônio material e imaterial das nossas cidades. A partir dos anos 1970, as áreas consolidadas da cidade sofreram um processo crescente de revalorização por parte dos planejadores urbanos. A indústria cultural motivou grandes corporações, especialmente nos Estados Unidos, a investir em arte, história e no patrimônio cultural.

Esse processo desencadeou o debate sobre a preservação do patrimônio industrial, e as periferias industriais, formadas no século XIX, foram observadas a partir de um novo olhar. Os bairros, rejeitados durante o século XX como exemplo de insalubridade e má qualidade urbana pelos seguidores do movimento moderno, foram redescobertos. Revitalizadas, as instalações industriais do século XIX foram reconvertidas em residências e áreas comerciais. Assim, bairros inteiros sofreram um processo de revitalização, com mudança de atividades, população e conteúdos (Martins, 2012).

Nos últimos 30 anos, porém, outro tipo de intervenção foi adotado. O processo de desindustrialização desses bairros tornou obsoletos recintos industriais e diferentes edificações de seu entorno, permitindo transformações mais contundentes, que demoliram por completo os espaços industriais, realizando intervenções urbanas a partir de *tabulas rasas*.

Ao estudar o desenvolvimento de diferentes operações urbanas, contudo, observa-se que algumas preexistências influenciaram significativamente o processo de transformação, bem com o efeito do novo desenho urbano proposto para muitas áreas.

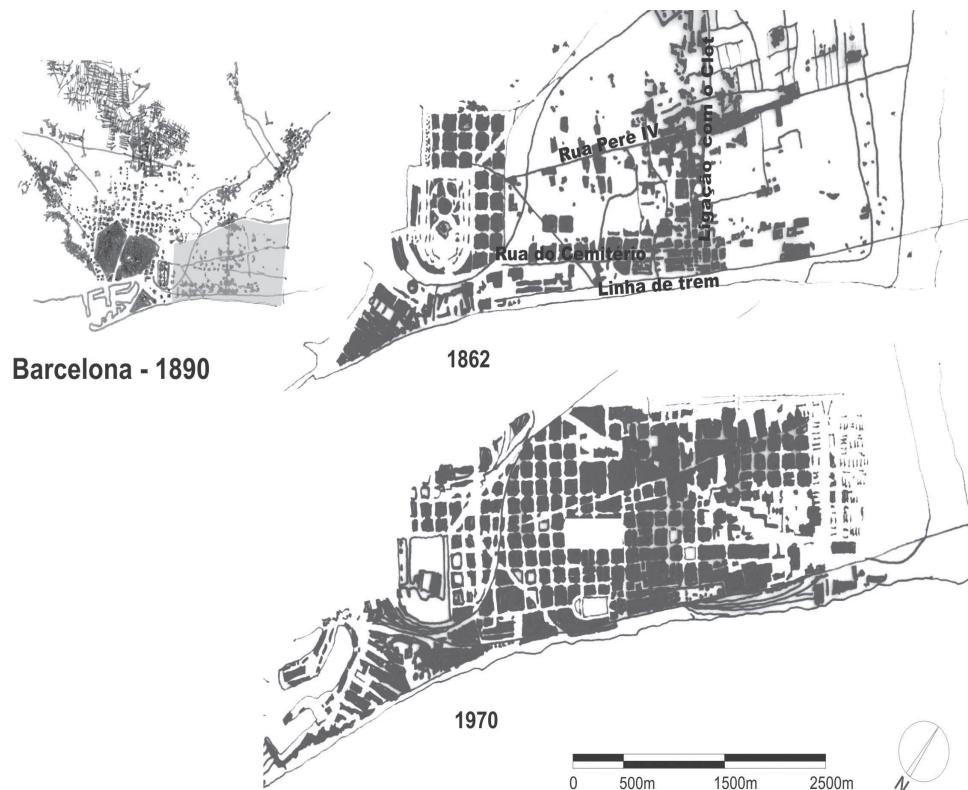
A pesquisa que subsidiou o presente artigo parte da hipótese de que o parcelamento, isto é, a divisão da propriedade do solo e os traçados viários dessa periferia industrial, vestígios menos visíveis e chamativos do que chaminés ou naves industriais, constituem a preexistência mais significativa da transformação urbana.

A investigação, de natureza exploratória, analisou o tecido industrial do *Poblenou*, em Barcelona, e a área do *Quartier de la Gare*, no 13<sup>ème</sup> de Paris, como exemplos das tentativas de transformação urbana durante o século XX e princípios do século XXI. No *Poblenou*, foram implantadas as intervenções para os Jogos Olímpicos de 1992, o Fórum 2004 das Culturas, a Operação de prolongamento da avenida Diagonal e recentemente o Programa 22@, todos destinados a transformar as características desse bairro industrial do século XIX. No *Quartier de la Gare*, foi implantada a principal intervenção do final do século XX em Paris, compreendendo a Biblioteca Nacional, a implantação da nova linha de metrô *Metéor*, um novo centro empresarial — a *Avenue de France* —, e novos bairros residenciais, *Tolbiac* e *Masséna*, este último regenerado com a criação de um *campus* da Universidade Paris VII.

Inicialmente, este artigo descreve o processo de formação do *Poblenou* e do *Quartier de la Gare*, destacando os elementos que caracterizam as periferias industriais históricas. Com base na descrição, delineia-se como a identidade marginal dos bairros levou a sua rejeição e às inúmeras tentativas de renovação urbana ao longo do século XX. Aponta-se de que modo determinadas preexistências dificultaram e retardaram a renovação mais profunda dos bairros, conduzindo a intervenções de menor escala. Em seguida, o artigo expõe o processo de desindustrialização e decadênci a dos bairros como chave para a renovação urbana dos últimos 30 anos. Finalmente, valendo-se da apresentação do processo de renovação urbana, identificam-se os principais elementos que influenciam a definição das etapas da intervenção urbana e o novo desenho dos bairros.

## A FORMAÇÃO DAS PERIFERIAS HISTÓRICAS

As periferias históricas são territórios formados a partir da segunda metade do século XIX, no segundo momento da industrialização. No primeiro momento, a localização das indústrias buscou áreas próximas à origem da energia (o vapor e os cursos de água) e à matéria-prima, construindo recintos industriais no campo; o segundo momento da industria-



**FIGURA 1** — Morfogénesis do *Poblenou* - Barcelona, Espanha.  
FONTE: Elaborado pelo autor (2004).

lização, por sua vez, valorizou a mão-de-obra como principal recurso ao desenvolvimento da atividade, trazendo a indústria para as cidades (Sica, 1981). Nelas, buscavam-se os terrenos de menor preço nas proximidades das linhas de trem e dos portos, locais favoráveis ao escoamento das mercadorias. Esses espaços converteram-se em polos de atração, originando numerosos bairros periféricos das metrópoles industriais da época.

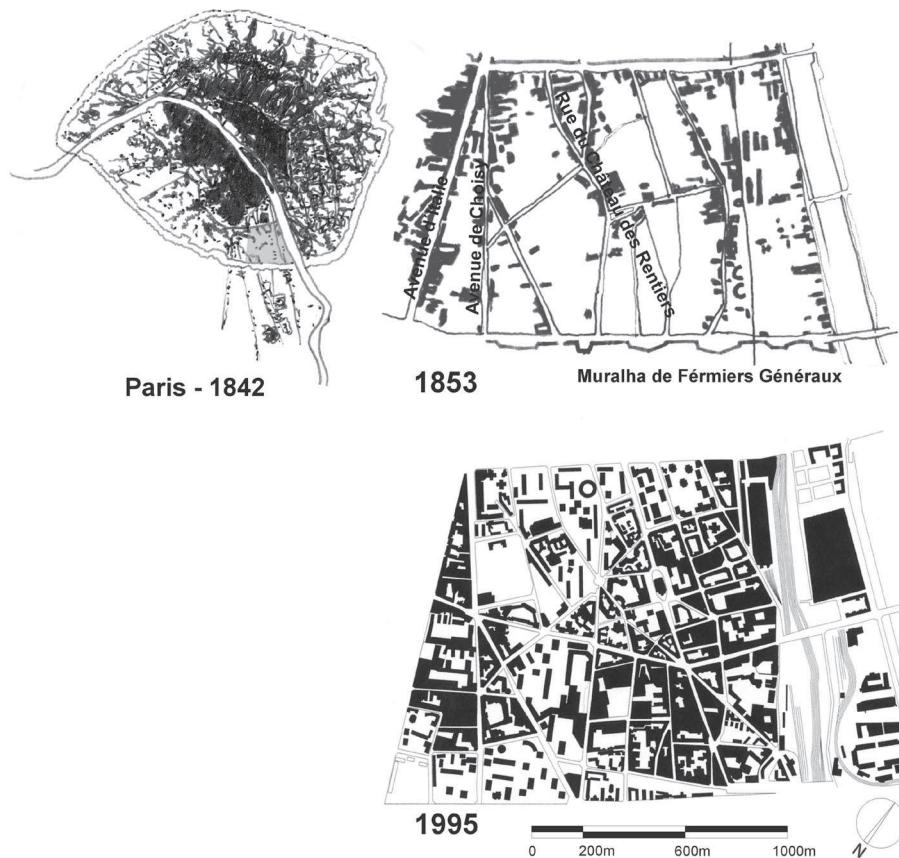
O embrião das primeiras periferias formou-se ao longo de certos caminhos e estradas que conectavam o núcleo consolidado a outras cidades e deu-se a partir da instalação não só de grandes recintos industriais, mas também de áreas residenciais. Esse primeiro estrato da ocupação urbana das periferias históricas evidencia-se até o presente. Nos territórios estudados, as estradas de conexão com o núcleo principal são ainda importantes eixos de estruturação dos bairros (Martins, 2012).

Em Barcelona, no bairro do *Poblenou*, a estrada de ligação com a França (atual rua *Pere IV*), a via de conexão do cemitério, o caminho de ligação com o bairro do *Clot*, a linha de trem Barcelona-Mataró e a rua *Taulat* (que conectava o bairro com o porto) constituem os eixos estruturadores do bairro (Figura 1), tendo permanecido como elementos de organização da trama urbana até o início dos anos 1980 (Nadal & Tafunell, 1992).

Em Paris, o *Quartier de la Gare* forma-se com base nos crescimentos urbanos ao longo da avenida *d'Italie* (antiga estrada para *Fontainebleau*) e da avenida de *Choisy* (antiga rota para *Lyon*) (Figura 2). Também a atual rua *Château des Rentiers*, antiga rota gaulesa, constituiu um embrião de crescimento, mantendo-se como eixo estruturador do bairro (Rouleau, 1985).

É importante lembrar que, mesmo antes da formação das primeiras periferias industriais, algumas edificações já ocupavam os espaços externos às muralhas, por serem consideradas atividades pouco urbanas, como os hospitais, os matadouros, alguns mercados e os quartéis. Esses equipamentos eram edifícios pontuais ao longo das vias de comunicação com o núcleo principal.

É o caso da ocupação em torno da rua *Nationale*, que constituiu o primeiro vestígio de urbanização do *Quartier de la Gare*, o “*Village de Austerlitz*”. Esta área formou-se como um dos muitos *faubourgs* externos à Muralha de *Fermiers-Généraux*. Tratava-se de área suburbana, com grandes propriedades. Nela localizaram-se os equipamentos típicos das zonas extramuros: o Hospital de *la Salpêtrière*, o matadouro de *Villejuif*, a *Usine à Gas*, a Refinaria *Say*, a fábrica *Panhard* e o terminal ferroviário de *Austerlitz* (Langlois, 1993).



**FIGURA 2** — Morfogénesis do *Quartier de la Gare* - Paris, França.  
FONTE: Elaborado pelo autor (2004).

No caso do *Poblenou*, de Barcelona, a zona extramuros estava ocupada pelo cemitério, pelo Mercado de Pescado, pela Prisão de Mulheres e pelos quartéis da rua *Wellington*.

Paralelamente, para facilitar o escoamento da produção industrial, foram introduzidas linhas de trem ao longo das quais se localizavam fábricas e recintos industriais. Tais recintos configuraram o principal tipo de preexistência edificada dos bairros periféricos. Ocuparam terrenos de grande dimensão e agregaram residências operárias em seu entorno.

O primeiro momento de crescimento das periferias históricas, polarizado em volta de infraestruturas de comunicação e recintos industriais, estruturou-se por meio da ocupação irregular e heterogênea do solo urbano, com intervalos não urbanizados. Sua lógica fundamental era a conexão com o núcleo consolidado, destino dos deslocamentos, o que gerou tecidos desconexos entre si e objetos dispersos pelo território (Martins, 2012).

O segundo momento do crescimento das primeiras periferias refere-se à fase de consolidação, quando os fragmentos urbanizados foram fortalecidos e tenderam a se fundir. Os fragmentos urbanos foram unidos por “enlaces viários aleatórios, por agregação sucessiva, combinados, posteriormente, como parcelamentos esquemáticos regulares” (Sica, 1981, p.40).

Em alguns casos, os planos de expansão dos núcleos principais funcionaram como elemento de organização desses fragmentos, como no caso de Barcelona. O *Plano do Ensanche*, de *Idelfons Cerdà*, estruturou os vazios urbanos do bairro do *Poblenou*, sem desconstruir a ordem estabelecida pelas vias de comunicação, devido às inúmeras dificuldades que serão mencionadas adiante.

Outro procedimento observado no preenchimento dos vazios existentes nas periferias históricas refere-se à ocupação dos intervalos não urbanizados com tramas irregulares. É o caso das casas *di ringhiera*, observadas nos arredores das linhas de trem da cidade de Milão, cujos muros de fundos estão praticamente geminados aos muros da ferrovia.

À medida que se intensificava a ocupação dos territórios, os interstícios de recintos industriais, linhas de trem e armazéns portuários eram ocupados por tecidos residenciais fragmentários, interrompidos por elementos que acabaram por converter-se em obstáculos físicos (Demorgan *et al.*, 1974).

A morfologia desses obstáculos provocou diferentes efeitos de ruptura: as infraestruturas geradoras de cortes lineares no tecido urbano; os recintos industriais e os agrupamentos de parcelas industriais que configuraram enclaves urbanos de grande dimensão e elevado poder de segregação espacial; e vazios residuais, fábricas e equipamentos de menor dimensão, conformando pontos de inflexão das tramas urbanas das primeiras periferias.

Esse é o cenário das primeiras periferias: tramas heterogêneas e fragmentadas, instalações industriais de grande porte, linhas de trem que cortavam o tecido, residências e indústrias em convivência lado a lado, cemitérios, matadouros, prisões ou quartéis, e dificuldade de comunicação com as áreas centrais. Tais elementos marcaram a identidade

desses bairros durante o século XX, espaços marginais e periféricos, portanto inadequados à vida urbana. Não é de surpreender que, ao longo do século XX, várias tenham sido as ações destinadas a sanear, urbanizar e transformar tais bairros.

### TENTATIVAS DE TRANSFORMAÇÃO E AS PERMANÊNCIAS NAS PERIFERIAS HISTÓRICAS

Durante o século XX, as periferias históricas formadas com o processo de industrialização do século XIX foram alvo de inúmeras ações de saneamento. Nos bairros, a insalubridade, a convivência de usos considerados inadequados, como indústria e residência, e a má qualidade das edificações representavam os aspectos mais criticados pelos planejadores urbanos de princípios do século XX (Martins, 2012).

É importante ressaltar que a discussão sobre a preservação do patrimônio industrial é tendência bastante recente e deriva, principalmente, da forma como de fato se desenvolveram as operações de transformação das periferias históricas, eliminando edificações e expulsando a população original.

A ação de transformação sobre esses bairros, nos primeiros três quartos do século XX, foi principalmente pontual, agindo sobre um grande quarteirão ou pequenos conjuntos edificados, com o objetivo de reduzir a densidade urbana, e adotando os modelos preconizados pela arquitetura do movimento moderno (Martins, 2012). Nos casos de cidades afetadas pela Segunda Guerra Mundial, observam-se operações de transformação mais contundentes e de maior escala, pois os bombardeios eliminaram as preexistências. Na maioria dos casos, porém, a situação urbana das áreas, altamente consolidadas e ativas, serviu para freiar o processo de renovação urbana.

No caso do *Poblenou*, embora o Plano *Cerdà* impusesse a quadricula sobre o tecido preexistente, a presença da linha de trem ao longo da costa limitou a proposta e o Plano *Cerdà* foi adotado apenas parcialmente. A dificuldade de sua implantação deveu-se à existência de inúmeras construções e áreas urbanizadas que divergiam do Plano. Como não havia consenso sobre quais diretrizes urbanísticas adotar, não ocorreu a abertura e a urbanização de muitas ruas, tendo sido mantido um caráter precário para certas áreas. Os conflitos de propriedade na área orientaram a administração pública a implantar apenas diretrizes gerais de urbanização. Contrariamente ao Plano, eram aprovadas as autorizações de construção ao longo dos eixos embrionários, apesar de o Plano *Cerdà* não as manter. Também se aprovavam outras construções divergentes do Plano, caso o proprietário se comprometesse a derrubá-las no momento em que a administração pública tivesse de proceder à urbanização de acordo com o Plano, fato que acabou não acontecendo (Martins, 2012). Assim, permaneceu até finais do século XX a trama original do *Poblenou*, em meio ao *Ensanche* de Barcelona, demonstrando que a propriedade do solo e o traçado viário são elementos que limitam significativamente as ações de transformação urbana.

Diferentemente do *Poblenou*, as sucessivas mutações observadas no *Quartier de la Gare* produziram transformações dos traçados e das formas de ocupação dos quarteirões.

A abertura de dois importantes eixos viários como parte das operações *haussmannianas* rompeu a lógica dos *faubourgs*, que persistia na organização do bairro. Foram decisões importantes na estruturação global do bairro a abertura da rua *Jeanne D'Arc*, que conectou as duas muralhas que delimitavam o bairro (a de *Férmier Généraux* — atual Blvd. *Vicent Auriol*, e a dos “*Fortifs*” — atual Blvd. *Périphérique*) e da rua Tolbiac (que conectava a Av. *d'Italie* ao Sena) (Langlois, 1993).

Entre as décadas de 1960 e 1970, o *Quartier de la Gare* sofreu remodelações resultantes das políticas públicas de assentamento de imigrantes, especialmente no caso europeu, e, particularmente, no caso francês. A partir de 1960, a chegada de imigrantes asiáticos e africanos em Paris suscitou, no Plano Diretor de Urbanismo de Paris (PUD), de 1967, a criação de novas áreas para acomodar habitação social. Os IGH — *Immeubles à Grand Héteur* —, são exemplos da política que derivou na renovação de trechos de primeiras periferias com conjuntos de torres residenciais, que seguiam os princípios higienistas do movimento moderno. Tal remodelação afetou principalmente o interior dos quarteirões, e não as alterações de traçado e estrutura viária.

Isso demonstra que, uma vez resolvidos os problemas de propriedade, a presença de grandes terrenos, em geral ocupados por recintos industriais, facilita o processo de transformação urbana. A demolição de edifícios não constitui um obstáculo tão grande à remodelação urbana quanto à desapropriação ou ao remembramento de lotes, necessários às transformações mais estruturais sobre um território.

## DESLOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL ABRINDO NOVAS OPORTUNIDADES PARA AS PRIMEIRAS PERIFERIAS

A partir da segunda metade do século XX, as atividades industriais buscaram novas localizações, mais distantes do centro, onde poderiam ser adquiridos terrenos de maior dimensão e de menor valor (Dipasquale & Wheaton, 1996). A presença de uma rede rodoviária dispersa, que se consolidou na segunda metade do século XX, permitiu que as novas áreas apresentassem igual ou maior acessibilidade à distribuição e ao escoamento dos insumos do que aquelas da cidade central. Com isso, recintos industriais obsoletos e terrenos abandonados proliferaram nas antigas periferias industriais.

Esse fato pode ser observado tanto no contexto do *Poblenou*, em Barcelona, como no *Quartier de la Gare*, em Paris.

O *Poblenou* entrou em decadência a partir de 1950, com a criação da Zona Franca, a nova área portuária, que levou a grande indústria e parte dos serviços para a desembocadura do Rio *Llobregat* (Nadal & Tafunell, 1992). Assim, entre 1970 e 1980, de 80 a 130 indústrias desapareceram do *Poblenou*, marcando seu processo de desindustrialização. Contribuiu para esse processo, o fato de o *Poblenou* estar historicamente segregado do restante de Barcelona, devido aos inúmeros obstáculos encontrados nos limites entre o bairro e a área central — o cemitério e as linhas de trens de Mataró e de Granollers.

No caso do *Quartier de la Gare*, o principal motor do processo de transformação urbana do bairro foi a redução das atividades fluviais do Sena. A desindustrialização pode ser observada com a desativação da estação de mercadorias — *Gare des Gobelins*, dando lugar a um conjunto habitacional, bem como o abandono de inúmeras fábricas.

A decadência das primeiras periferias industriais permitiu que projetos de envergadura para muitas cidades, vinculados a eventos internacionais, pudessem tomar forma nesses territórios.

No caso do *Poblenou*, as transformações urbanas inserem-se no contexto do Plano Geral Metropolitano de 1976, como parte do Projeto de Áreas de Nova Centralidade planejado pela Prefeitura de Barcelona em 1989 e das operações para a Olimpíada de 1992. Em 1986, foi assinado o acordo para soterramento da linha de trem, gerando os 400 mil m<sup>2</sup> de terreno da primeira grande operação de transformação do bairro — a Villa Olímpica.

No caso do *Quartier de la Gare*, com o *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la Ville de Paris* de 1977, explicita-se intenção de reutilizar os terrenos ferroviários da estação de *Austerlitz*. Além disso, a Exposição Universal de 1989 e a candidatura de Paris para a Olimpíada de 1992 (em que Paris perdeu para Barcelona) motivaram a transformação do bairro. Tais propostas foram desenvolvidas na década de 1980 e serviram de base para os projetos finalmente desenvolvidos na década de 1990.

Diante dessas condições, os bairros iniciaram um processo de transformação profunda, que atuou prioritariamente sobre a eliminação daqueles vestígios tão característicos das periferias industriais históricas: o enterramento das linhas de trem, eliminando os obstáculos urbanos, a articulação com as redes de metrô, reduzindo a segregação física dos bairros, a demolição de recintos industriais e a revisão do parcelamento do solo.

No processo de desenvolvimento das intervenções, fica clara a influência do parcelamento e da forma de propriedade do solo urbano sobre a definição das etapas da intervenção e o desenho urbano dos bairros.

## **PREEXISTÊNCIAS QUE INFLUENCIAM AS ETAPAS DAS INTERVENÇÕES E O DESENHO URBANO DAS ÁREAS EX NOVO**

Da mesma forma que as infraestruturas ferroviárias e os grandes recintos industriais — lotes de grande dimensão e um único proprietário —, permitem o desenvolvimento das primeiras etapas de várias intervenções urbanas do cenário internacional, as pequenas propriedades, em uma malha urbana interrompida, apresentam-se como significativo entrave ao desenvolvimento completo da transformação urbana (Martins, 2012).

No caso de Barcelona, o prolongamento da avenida Diagonal afetou um aglomerado de terrenos com alta densidade construtiva alinhados com a rua Pere IV (Nordeste-Sudoeste), orientação diferente da diretriz norte-sul do Plano Cerdà. Com isso, poucos quarteirões seriam aproveitados na remodelação. Por esse motivo, a operação requereu

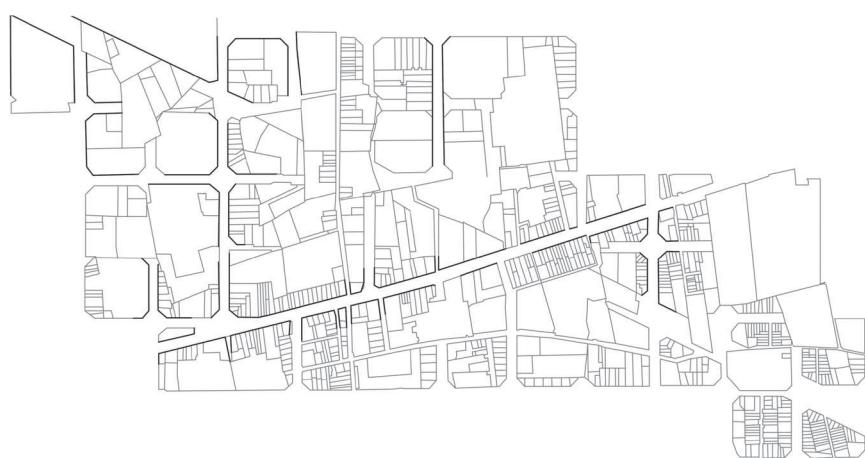
a desapropriação de 730 residências e 500 áreas de comércio e serviços, o que significou um processo complexo para a administração pública, tanto em termos financeiros quanto judiciais (Figura 3). Isso explica o longo tempo entre as primeiras propostas e o início efetivo da operação, em 1999.

A operação tomou forma diante das constatações do Plano Geral Metropolitano de 1976, sobre a necessidade de prover o *Poblenou* de mais áreas livres e equipamentos coletivos, para o qual seria necessária a reformulação do bairro, criando a possibilidade de implantação da via. Apenas em 1988 iniciou-se a redação do Plano Especial de Reforma Interior, aprovado em 1993, que orientaria as intervenções sobre o bairro.

O tempo decorrido significou uma vantagem para a administração pública. Por um lado, com a expectativa da transformação, as atividades instaladas que não integrariam a proposta foram perdendo seu valor, de tal modo que as desapropriações foram realizadas sobre terrenos mais baratos. Por outro lado, os novos terrenos vendidos depois da operação alcançaram altos preços, compensando o custo do investimento público.

Esse intervalo de tempo também desencadeou uma série de demolições parciais, gerando vazios ao longo da futura avenida. Mesmo assim, esses vazios não foram suficientes para que se eliminassesem todas as preexistências.

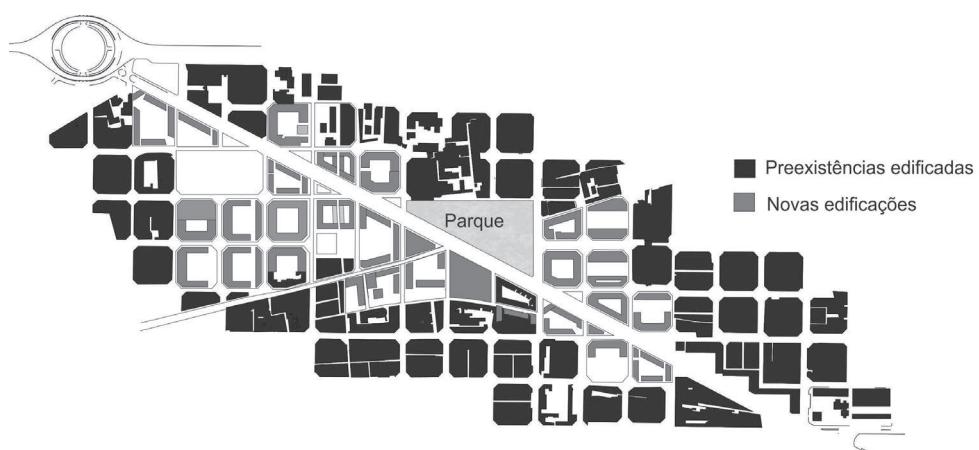
Em termos de gestão, a divisão do solo, a fragmentação da propriedade, e a decorrente dificuldade em desapropriar os terrenos influenciaram a necessidade de dividir a área em 16 unidades, com tempos de implantação e empreendedores diferenciados. Em seis unidades de atuação com gestão pública, todos os terrenos foram desapropriados, por serem destinados à habitação social, e entregues a uma concessária que executaria a operação (Ajuntament de Barcelona, 1992). Em três unidades, por se tratar de edificações de proteção oficial (designadas “patrimônio histórico”),



**FIGURA 3** — Processo de transformação urbana no *Poblenou* - Projeto de Reforma Interior (PERI) Diagonal.  
**FONTE:** Elaborado pelo autor (2004).

a gestão foi pública, mediante a desapropriação dos imóveis. Outras sete unidades foram entregues à gestão privada e ficaram sujeitas às regras de mercado (Ajuntament de Barcelona, 1992).

No que se refere ao desenho urbano, a divisão do solo e da fragmentação da propriedade influenciaram a decisão do projeto vencedor de compatibilizar a ortogonalidade da malha Cerdà e a orientação em diagonal da avenida, com o traçado da antiga rua Pere IV. A proposta mescla as referências e, no ponto de encontro das diferentes tramas, cria-se um parque de 4.4ha (Figura 4).



**FIGURA 4** — Projeto de Reforma Interior (PERI) Diagonal.

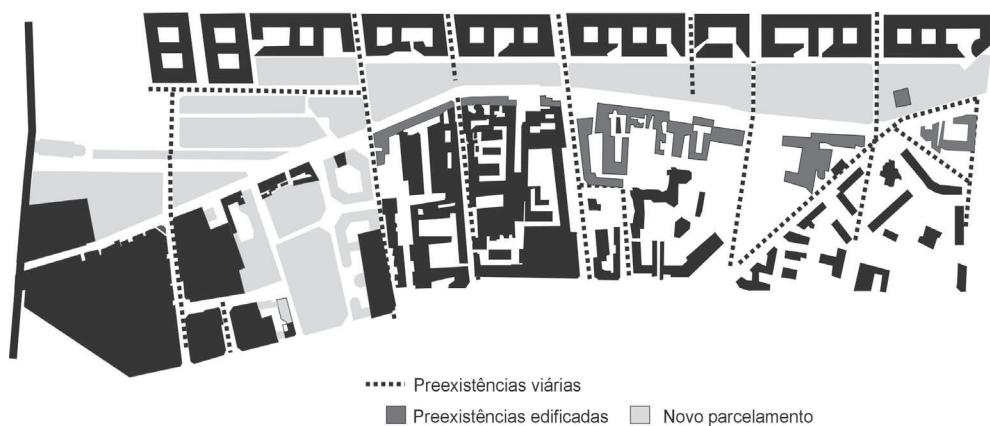
**FONTE:** Elaborado pelo autor (2004).

No caso de Paris, encontram-se duas situações: por um lado, a operação *Seine Rive Gauche*, que dependeu de inúmeras negociações com os terrenos ferroviários da *Société Nationale des Chemins de fer Français* (SNCF), retardando o processo de transformação urbana; por outro lado, a intervenção da *Zones d'Aménagement Concerté* (ZAC) *Chatelau des Rentiers*, em que a múltipla propriedade dos terrenos implicou na estratégia de intervenção fragmentada e complexa.

A operação *Seine Rive Gauche* foi concebida nos anos de 1970, mas as primeiras alternativas foram aprovadas em 1988. As dificuldades na negociação sobre o recobrimento da linha de trem atrasaram a operação. A primeira fase da operação, uma vez finalizada a negociação com a SNCF, diz respeito à construção da Biblioteca Nacional, entretanto o início efetivo da intervenção urbana ocorreu em 1994, quando começaram a ser construídos os primeiros edifícios em torno da Biblioteca Nacional.

Outro passo importante para a operação foi a aquisição de quantidade significativa de terrenos, além dos 6 mil m<sup>2</sup> já pertencentes ao Estado, o que garantiu a execução de outro trecho da operação, a implantação da ZAC *Chevaleret-Jeanne d'Arc* (Figura 5).

Nessa ZAC, conservam-se vários edifícios da rua de *Chevaleret* e no número 32 da rua *Dunois*. Além disso, conserva-se a passagem *Chanvin*, perpendicular à rua de *Chevaleret*, e o traçado das ruas *Duchefdelaville* e *Gourdault*, que, entretanto, tem sua seção ampliada. A nova rua *Louis Weiss* foi criada no alinhamento de antigos armazéns da estação de mercadorias de Tolbiac, demonstrando que as edificações de grande porte, mesmo quando demolidas, definem traçados que influenciam o desenho urbano final da operação. Principalmente, a permanência dos traçados das ruas constitui um condicionante importante ao desenho urbano. Na estrutura final da intervenção na ZAC *Chevaleret—Jeanne d'Arc*, percebe-se que as novas vias dão continuidade às existentes, que estavam interrompidas por um aglomerado de lotes de pequena dimensão. Desse modo, reconhece-se a importância das vias preexistentes como diretriz de projeto (Figura 5).



**FIGURA 5** — Processo de transformação urbana no *Quartier de la Gare* ZAC *Chevaleret - Jeanne d'Arc*.  
FONTE: Elaborado pelo autor (2004).

Ainda como parte da operação *Seine Rive Gauche*, a ZAC *Masséna* representa um exemplo de intervenção em que se preservam importantes edificações que constituem significativos elementos no novo desenho urbano. Os armazéns dos *Grands Moulins*, que datam de 1920, e a *Halle aux Farines* são integrados ao projeto da universidade, criada como parte da intervenção (Quartier, 2000). As ruas limítrofes — rua *Watt*, rua *Jean Antoine de Baïf* e rua *Thomas Mann* — também foram mantidas. A usina de ar comprimido denominada *Sudac* (de 1891) está em processo de renovação. Os armazéns dos antigos frigoríficos *Frigos* permanecem fechados desde 1971 e utilizados desde então como espaço de criação e produção artística, e estão em processo de reabilitação (Figura 6).

Além do projeto *Seine Rive Gauche*, outra intervenção no *Quartier de la Gare* que merece destaque é a ZAC *Chatéau des Rentiers*, realizada no marco da recomposição dos setores afetados pelas renovações urbanas dos anos de 1960 e 1970, em Paris. Trata-se de uma operação iniciada em 1985. Os estudos contaram com a colaboração dos residentes



**FIGURA 6** — ZAC Masséna - Novas edificações e os armazéns Frigo (2004).

**FONTE:** Arquivo Pessoal.

e de associações, resultando em um longo processo de experimentação de diferentes alternativas de desenho urbano. Buscava-se maior acessibilidade para os quarteirões afeitados, cuja malha viária seguia, ainda, o traçado dos recintos industriais, com ruas interrompidas e *culs-de-sac*. Além disso, a intervenção urbana buscava criar um novo espaço livre público, justamente para reduzir a densidade construída que marca as periferias industriais históricas (Figura 7).



**NOTA:** ----- Preexistências viárias

**FIGURA 7** — Processo de transformação da ZAC Chatêau des Rentiers.

**FONTE:** Elaborado pelo autor (2004).

As *Zones d'Aménagement Concerte* (ZAC), como instrumento de planejamento e gestão, partem da delimitação de fragmentos urbanos, com perímetros precisos de atuação que resguardam o entorno imediato à área de projeto. No caso da ZAC *Chatéau des Rentiers*, o processo de participação da comunidade implicou na preservação de numerosas preexistências, o que definiu um perímetro fragmentário e descontínuo, gerando diferentes unidades de atuação. Igualmente, como apenas 1/3 da área em intervenção era de propriedade pública, foi necessária a desapropriação por partes e uma operação lote a lote. Oficinas e garagens existentes, muito ativas, foram incluídas na intervenção, mas não integraram a primeira fase da operação. Isso indica que, além das preexistências materiais, os vestígios imateriais como os usos e a vitalidade de certas áreas significam importante condicionante na transformação urbana.

Observa-se, como consequência da influência da divisão do solo, da fragmentação da propriedade e da vitalidade de certas instalações, que o desenho urbano final da ZAC *Chatéau des Rentiers* manteve a configuração típica das primeiras periferias. O projeto de 1985 estabelece uma trama que complementa a preexistente, propondo algumas aberturas de vias que reduzem a segregação de alguns quarteirões, criando mais conexões leste-oeste (Figura 7). Permanece a diretriz norte-sul da estrutura agrária de princípios do século XX.

## CONCLUSÃO

As tentativas de transformação das primeiras periferias industriais ao longo do século XX demonstram de que maneira a fragmentação da propriedade e a forma de divisão do solo que caracterizam tais territórios e, principalmente, como a vitalidade das atividades constituíram um empecilho à transformação urbana completa. O estudo demonstrou que as intervenções ocorridas incidiram sobre algumas fábricas, terminais ferroviários ou quarteirões — quase sempre fragmentos do tecido urbano. Foi necessário o processo de deslocalização industrial, proporcionado pela expansão da rede rodoviária e pelo crescimento urbano das metrópoles, para que a transformação urbana ocorresse de modo acentuado sobre as primeiras periferias industriais.

Os numerosos projetos de transformação urbana desenvolvidos nos últimos 30 anos procuraram eliminar as características das periferias industriais históricas, manifestadas na estrutura viária segregada, na presença dos obstáculos em que se converteram as instalações industriais, ferroviárias e portuárias, e na aglomeração residencial em torno dos polos econômicos.

Entretanto, como demonstrado no presente artigo, a influência da fragmentação da propriedade e dos traçados viários, portanto da estrutura do parcelamento das periferias industriais, definiram diretrizes fundamentais ao desenvolvimento das intervenções. Dependendo da quantidade de preexistências mantidas, definiram-se terrenos mais contínuos ou fragmentários para a nova intervenção.

A dimensão dos terrenos de intervenção limita as possibilidades de configuração espacial e orienta o tipo de estratégia compositiva que será empregada no projeto urbano. Terrenos demasiado estreitos permitem apenas formas simples de configuração de um tecido urbano, isto é, uma rua e um conjunto de lotes ou edificações em cada lado. Terrenos muito pequenos limitam a possibilidade de repetição dos elementos de um tecido urbano. Considerando que o ritmo de um tecido urbano é percebido a partir das semelhanças nos elementos construídos e nos intervalos não construídos, em áreas muito pequenas, eventualmente pode-se constituir apenas um quarteirão e algumas edificações. Nesses casos, não se percebe a configuração de um novo tecido urbano, mas apenas intervenções pontuais em uma área consolidada.

Outra questão diz respeito ao desenvolvimento da intervenção em unidades operativas. As unidades operativas correspondem àqueles trechos da intervenção a serem implantados em diferentes etapas, em razão das limitações próprias dos terrenos de intervenção, tais como a existência de preexistências, a dificuldade de desapropriação de terrenos, demolições etc. Para cada unidade, podem-se definir diferentes operadores (arquitetos responsáveis pelo projeto urbano, empreendedores, construtoras) e diferentes diretrizes. Independentemente de quem regula o processo de elaboração do projeto (a administração pública ou os incorporadores), a divisão em unidades de projeto facilita o processo de implantação da intervenção urbana. Se os terrenos configuram-se de forma fragmentada, adotam-se múltiplas unidades de projeto e de gestão. Isso significa definir diferentes arquitetos para cada unidade de projeto e diferentes empreendedores para as unidades de gestão. Em tais casos, a fragmentação dos terrenos de intervenção propõe o desafio projetual de se estabelecer unidade em uma atuação fragmentária em termos de planejamento, projeto e gestão urbana.

Por outro lado, a fragmentação das unidades operativas, como resultado da influência do parcelamento preexistente, permite a aproximação do processo de transformação urbana ao processo de construção natural das cidades. Em geral, nas operações de transformação urbana, não há como repetir a natural diversidade gerada pelos diferentes tempos em que o espaço urbano da cidade tradicional é construído, modificado ou renovado. Os aspectos que marcam a “pátina” do tempo sobre a cidade são o resultado de diferentes normas edilícias e estilos arquitetônicos. Na transformação urbana do último quarto do século XX, cada promotor gerencia a construção de fragmentos urbanos em um período de tempo mais curto do que o da construção da cidade tradicional. Em geral, isso se deve aos instrumentos de gestão adotados em tais intervenções, motivados especialmente pela descentralização do processo de gestão. Nesse sentido, a agilidade no processo de construção dos fragmentos urbanos tornou-se vital para o negócio imobiliário. Áreas urbanas cuja construção, no passado, poderia durar várias décadas passaram a ser construídas em uma só. Nesse sentido, quando a gestão do empreendimento implica a ação em períodos distintos, por atores diferentes, no âmbito do projeto e da incorporação, acaba-se por reproduzir algo da diversidade presente nas cidades.

Por isso, a influência do parcelamento do solo da periferia industrial representa variável significativa no desenvolvimento da transformação urbana: influencia as estratégias de projeto, implica a organização da gestão dos empreendimentos e, finalmente, define o ritmo da transformação urbana.

Cada vez mais encontra-se na transformação urbana o mecanismo de crescimento, como alternativa à expansão da mancha urbana. A transformação das periferias industriais históricas oferece novos espaços para moradia, comércio e serviços da cidade contemporânea, em áreas relativamente centrais no contexto metropolitano. Compreender os elementos que definirão o resultado da transformação urbana representa importante ferramenta para os planejadores urbanos, que poderão antecipar estratégias de condução do processo e definir objetivos compositivos, tanto na escala do projeto urbano, como na administração das operações.

## REFERÊNCIAS

- AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Pla especial de reforma interior diagonal Poblenou*: Barcelona 1994: Memoria 1991-1994. Barcelona: Imprenta Municipal, 1992.
- DEMORGON, M. et al. *Elements d'analyse urbaine*. Bruxelles: Archives d'Architecture Moderne, 1974.
- DiPASQUALE, D.; WHEATON, W. *Urban economics and real estate markets*. New Jersey: Prentice Hall, 1996.
- QUARTIER des Logements-Paris Rive Gauche: naissance d'un centre urbain. *Techniques et Architecture*, n.446, p.28-40, 2000. (Dossier)
- LANGLOIS, G.A. (Org.). *13ème arrondissement: une ville dans Paris*. Paris: Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, 1993.
- MARTINS, A.A.C. *Transformação urbana: projetando novos bairros em antigas periferias*. Brasília: Thesaurus, 2012.
- NADAL, J.; TAFUNELL, X. *Sant Martí de Provençals*: pulmón industrial de Barcelona (1847-1992). Barcelona: Columna Edicions, 1992.
- SICA, P. *Historia del urbanismo: el siglo XIX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.
- ROULEAU, B. *Villages et faubourgs de l'ancien Paris*: histoire d'un espace urbain. Paris: Editions du Seuil, 1985.

Recebido em  
29/4/2013,  
reapresentado  
em 27/8/2013  
e aprovado em  
19/12/2013.

**ANAMARIA DE ARAGÃO COSTA MARTINS** Centro Universitário de Brasília | Faculdade de Tecnologia e Ciências Sociais Aplicadas | Campus Asa Norte, SEPN 707/907, Bloco 7, 70790-075, Brasília, DF, Brasil | E-mail: <aragao.anamaria@gmail.com>.