



CUCA PARREÃO



Universidade Federal do Ceará  
Departamento de Arquitetura e Urbanismo  
Trabalho de Conclusão de Curso

# CUCA PARREÃO

INTERVENÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO ENGENHEIRO JOÃO  
THOMÉ E A PROPOSIÇÃO DE NOVOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE  
CULTURA E LAZER

Isabel Martins Lemos

Fortaleza, 2020

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

L577c Lemos, Isabel.

CUCA Parreão : Intervenção na Rodoviária Engenheiro João Thomé e a proposição de novos espaços públicos de cultura e lazer / Isabel Lemos. – 2020.  
99 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Fortaleza, 2020.  
Orientação: Prof. Dr. Francisco Ricardo Fernandes.

1. CUCA. 2. Centro cultural. 3. Intervenção. I. Título.

CDD 720

---

Isabel Martins Lemos

# CUCA PARREÃO

INTERVENÇÃO NO TERMINAL RODOVIÁRIO ENGENHEIRO JOÃO  
THOMÉ E A PROPOSIÇÃO DE NOVOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE  
CULTURA E LAZER

## BANCA EXAMINADORA

Orientador: Francisco Ricardo Fernandes

Universidade Federal do Ceará

Solange Maria de Oliveira Schramm

Universidade Federal do Ceará

Fernanda Luiza Gonçalves Pereira

Convidada

1

## APRESENTAÇÃO

Justificativa

Objetivos

2

## REFERENCIAL TEÓRICO

Espaços públicos

Acesso à cultura

Interferência

3

## REFERENCIAL PROJETUAL

Sesc Guarulhos

Aud. Cláudio Santoro

Centro Cultural FIESP

Parque Urbano  
Guaíba

# 4

## DIAGNÓSTICO

Fátima e Parreão

Os Parques

A Rodoviária

Terreno e entorno

# 5

## PROJETO

Diretrizes

Programa

Partido

Projeto

# 6

## CONSIDERAÇÕES

Conclusão

Agradecimentos

Referências





# APRESENTAÇÃO

1

## JUSTIFICATIVA

A partir da vivência pessoal da área compreendida no limite dos bairros Fátima e Parreão bairros tradicionais da capital, entendeu-se a necessidade de equipamentos que entregassem cultura, esporte e lazer aos habitantes dos bairros, que não encontram equipamentos dessa natureza no seu raio de alcance.

A carência de equipamentos desse tipo aliada à falta de espaços públicos de qualidade ou não meramente contemplativos nesses bairros predominantemente residenciais, justifica um programa amplo que, em Fortaleza, assume a identidade de CUCA.

Ao mesmo tempo, a intervenção no edifício da atual Rodoviária parte da vontade de valorizar o edifício moderno de relevância na cidade. O peso desse edifício na história da arquitetura moderna cearense está escondido embaixo da falta de manutenção e de interferências que não o valorizam.

## OBJETIVOS

O principal objetivo deste trabalho é desenvolver um estudo para intervenção no edifício da atual rodoviária, valorizando-o com um programa rico de usos para uma parcela da população que demanda por espaços de cultura, esporte e lazer de qualidade.

Alinhados ao objetivo principal, os seguintes objetivos específicos:

- Requalificar espaços públicos e livres, oferecendo um espaço de conexão com a cidade e com a natureza;
- Apropriar-se do conceito de caminhabilidade para recuperação de parque urbano;
- Possibilitar melhor fruição da cidade no entorno próximo;
- Apropriar-se de conceitos de intervenção em edifício de relevância para a arquitetura modernista no Ceará, qualificando seu uso sem descaracterizar a edificação original.



# REFERENCIAL TEÓRICO

2

## ESPAÇOS PÚBLICOS

Muitas são as definições para espaços públicos. Para Jan Gehl (2006), “espaço público é o lugar que possibilita encontros”. Para Josef Maria Montaner (2010), espaço público é aquele onde se pode estar sem nenhuma pretensão ou obrigação, onde se pode “perder tempo”.

Independente da definição, espaços públicos geralmente são a alma das cidades, lugares onde as pessoas se encontram e convivem, espaços democráticos e sociais, pontos de conexão entre os edifícios que constroem uma cidade. Não apenas transitamos por eles diariamente, como também nos tornamos de fato cidadãos ao ocupá-los para nosso lazer, para expressão artística e para mobilização política.



Imagem 1:  
Marquise do  
Ibirapuera. Foto por  
Michael Schissel.

Gehl (2016) apresenta três diferentes tipos de atividades que se pode desenvolver no espaço público: atividades necessárias - relacionadas às necessidades diárias das pessoas, como ir ao trabalho, à escola, ao mercado, etc independente da vontade; atividades opcionais - relacionadas à vontade da pessoas em usar o espaço público, dependendo do tempo e da qualidade do espaço externo que ele se apresenta; e, por fim, atividades sociais - relacionadas a eventos ou práticas coletivas.

Ainda que a qualidade do entorno físico, do espaço público, da rua, parques, ou do “espaço entre edifícios” não influencie diretamente no número de atividades consideradas necessárias, o mesmo não ocorre com as demais. As atividades opcionais aumentam significativamente quando há boa qualidade no entorno físico, afetando positivamente as atividade sociais.

Espaços públicos de qualidade, porém, são raros por diversos fatores. Em grandes metrópoles percebe-se a frequente privatização desses espaços; o muro, elemento arquitetônico marcante nos edifícios, empobrece a qualidade espacial do meio urbano público, ao mesmo tempo que incentiva o medo.

Segundo Jacobs é a diversidade de usos de edifícios e equipamentos que torna um lugar mais atraente, trazendo pessoas. Um centro cultural estão surge para proporcionar uma série de atividades ou simplesmente um apoio físico que oferece segurança.

## ACESSO À CULTURA

De forma geral, o termo “cultura” é um conceito de difícil definição. Para Milton Santos (1983):

“Cultura está muito associada a estudo, educação, formação escolar. Por vezes se fala de cultura para se referir unicamente às manifestações artísticas, como o teatro, a música, a pintura, a escultura. Outras vezes, ao se falar na cultura da nossa época, ela é quase que identificada com os meios de comunicação de massa, tais como o rádio, o cinema, a televisão. Ou então cultura diz respeito às festas e cerimônias tradicionais, às lendas e crenças de um povo, ou a seu modo de se vestir, à sua comida, ao seu idioma. A lista pode ser ampliada”.

Em relatórios publicados pela UNESCO, encontramos que cultura engloba não somente as artes e a literatura, mas também os modos de vida, os sistemas de valores, as tradições e crença e os direitos fundamentais do ser humano, constituindo-se num conjunto de atributos simbólicos e materiais que caracterizam um grupo social.

Nesse contexto, os centros culturais são instituições criadas com o objetivo de se produzir, elaborar e disseminar práticas culturais e bens simbólicos; corresponde a um local de ocorrência de manifestações culturais diversas que dá aos indivíduos meios de conhecer, desenvolver e criar novos olhares sobre o mundo. Centros culturais podem ser



considerados como “locais de conhecer, de pensar, de elaborar, de criar; espaços de ação contínua e não-linear, não convencional, de fazer a cultura viva; espaço de fortalecer as individualidades para atuarem coletivamente, de maneira criativa, elaborando a cultura com as próprias mão”. (RAMOS, 2007).

Representam importante papel na inclusão social, oferecendo condições para que todos tenham acesso ao consumo das artes das diversas manifestações culturais. Ainda, com forte poder aglutinador de pessoas, captura pessoas para atividades de fruição estética ou mesmo de mera diversão desopilante nos intervalos das jornadas de trabalho ou estudo.

Os estudos sobre as origens dos centros culturais no mundo ainda se encontram no nível da especulação histórica, com teorias que remontam à Biblioteca de Alexandria ou mesmo à Agora, na Grécia Antiga. Alguns estudiosos defendem que o Centro Cultural Georges-Pompidou, inaugurado em 1975 em Paris, tenha sido a principal influência para a construção e desenvolvimento de vários centros culturais pelo mundo, inclusive no Brasil.



Imagem 2  
Centro Cultural  
Georges-Pompidou



Imagem 3  
Centro Cultural  
Jabaquara.



Imagem 4  
Centro Cultural de  
São Paulo.

.No Brasil, a história dos centros culturais é mais recente. Os primeiros centros de cultura brasileiros surgiram apenas na década de 80, na cidade de São Paulo, financiados pelo Estado: o Centro Cultural de Jabaquara e o Centro Cultural

São Paulo. Durante os anos 90, o Brasil viveu a época de maior desenvolvimento dos centros culturais, com destaque para os de iniciativa privada, devido à política de financiamento à cultura através de incentivos fiscais.

Em Fortaleza, a referência é o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, inaugurado em 1999, vinculado à Secretaria de Cultura do Estado do Ceará. Junto à ele, o Programa Espaço Mais Cultura, lançado pelo Governo Federal em outubro de 2007, voltado principalmente para a população de baixa renda, em especial para jovens socialmente vulneráveis, inaugura o primeiro Centro Urbano de Cultura, Arte e Esporte (CUCA) de Fortaleza em setembro de 2009.



Imagem 5  
Centro Dragão do Mar  
de Arte e Cultura

Compõem a Rede CUCA de Fortaleza o CUCA Barra, o CUCA Jangurussu e o CUCA Mondubim. Os CUCAs oferecem atividades de formação cultural e profissional, prática esportiva e assistência social para jovens de 15 a 29 anos. Os espaços seguem a orientação de estimular o respeito à diversidade socioeconômica, política, ideológica, cultural e sexual dos jovens, reconhecendo o pluralismo, as diferentes identidades e suas formas de expressão.



Imagem 6  
CUCA Mondubim



Imagem 7  
CUCA Jangurussu

## INTERFERÊNCIA

Maciel, em sua tese “Arquitetura como Infraestrutura” (2015), discorre sobre a problemática da obsolescência associada diretamente ao estímulo, ao consumo e à criação de novos desejos. A obsolescência funcional, isto é, quando a demanda funcional muda, ainda que o produto mantenha sua condição de responder à demanda original, é a mais recorrente na arquitetura.

“A aceleração das transformações, às vezes brutais, da nossa sociedade, desafia a arquitetura a incluir um princípio de auto-regeneração, tornando-se uma ação contínua” (PORTAS, 2005). A partir desse dilema, dentre as alternativas existentes, tese cita a adaptação de estruturas existentes e o estudo de estruturas flexíveis.

Maciel salienta a importância de diferenciar o conceito de adaptabilidade em relação ao de flexibilidade: enquanto a flexibilidade se relaciona à variação de diferentes arranjos físicos, questões de forma e técnica, a adaptabilidade diz respeito à capacidade de um espaço acomodar diferentes práticas sociais, ou usos.

“A questão da flexibilidade trata da ampliação da permanência das estruturas construídas através do incremento de seu potencial de uso através de estratégias de projeto relacionadas à transformação, em um primeiro momento sem alterar o aspecto formal do edifício, (...) ou

em soluções mais abertas, considerando o crescimento e a própria reconfiguração formal da edificação ao longo de sua vida.” (MACIEL, 2015)

Sobre adaptabilidade, aponta que, quanto mais especializado o desenho para o uso, mais rapidamente ele tende a se tornar obsoleto. A falácia do lema “a forma segue a função” se evidencia quando se compreende o caráter efêmero da própria função, se entendida como prática social, como aponta Henri Lefebvre:

“Todos sabem o que se quer dizer quando se fala de uma “sala” em um apartamento, a ‘esquina’ da rua, um ‘mercado, um ‘centro comercial ou cultural, e assim por diante. Esses termos do discurso cotidiano servem para distinguir, mas não isolar, espaços particulares, e em geral para descrever um espaço social. Eles correspondem a um uso específico daquele espaço, e portanto a uma prática social que eles expressam e constituem”.



Imagens 8 e 9  
Pinacoteca de São  
Paulo

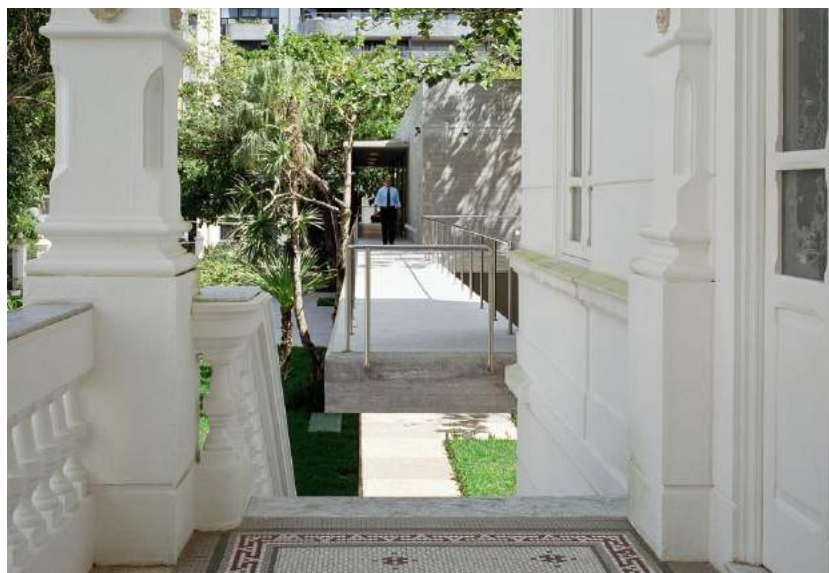


Se um uso, dentre vários possíveis, corresponde e por vezes descreve um espaço social, pode-se argumentar que não necessariamente determina uma forma construída. Segundo Friedman, “os usuários, uma vez que o edifício existe, aprendem as regras do jogo”.

Sob essa ótica recente, entramos no tema da preservação do patrimônio cultural através dos antigos estudiosos: Viollet-le-Duc foi um dos primeiros estudiosos que, ao pensar no conceito de restauração, tentou estabelecer princípios de intervenção em monumentos históricos e uma metodologia para esse trabalho. A obra de Viollet-le-Duc é atual em muitas de suas formulações e aplicável nas intervenções de restauro atuais.

Camilo Boito, arquiteto italiano, defendia que fosse mantida a distinção entre o novo e o antigo nos trabalhos de restauração. Esse modo de compreensão o problema, de certo modo intermediário entre as posições mais extremas de le Duc, consideram a continuidade da história, acatam as agregações integradas aos edifícios com o passar do tempo,





Imagens 10 e 11  
Museu Rodin

aceitam as mudanças de uso e concordam com o emprego de técnicas antigas e de técnicas novas.

Para a intenção de projeto do presente trabalho foi necessário o aprofundamento sobre a diferenciação de termos que podem se confundir. Primeiro, não enquadrar-se como restauro, visto que o restauro é uma intervenção feita em um patrimônio para preservar as características originais, mantendo a identidade e preservando a memória. Também não entende-se como retrofit, processo de modernização de um equipamento considerando ultrapassado ou forma de forma no que se refere à adicionar novas tecnologias ou alterar características de um sistema antigo, de instalações elétricos, por exemplo. Uma simples reforma também não seria o caso. E renovação? Glusberg explica que o termo renovar significa “fazer de novo”, sendo mais adequado, portanto, dizer-se inovar, no sentido de introduzir algo novo.



Optou-se pelo uso do termo intervenção, entendendo-o do objeto ao espaço urbano. Não se trata apenas da forma da edificação, da cidade e da infraestrutura da região, mas da cidade como um fenômeno social. Busca-se, assim, a atualização do edifício existente com a adequação ao novo uso pretendido e a preservação das características mais significativas da obra original.

Nos últimos anos, assistimos a muitos casos de intervenções em edifícios modernos, algumas bem sucedidas e outras que comprometeram o valor do bom. A sociedade ainda não consolidou a ideia de que a arquitetura moderna é um produto cultural e que deve ser protegida para as futuras gerações.

Na adaptação, reuso e renovação de edifícios de 30 ou 40 anos atrás, para que melhor sirvam às demandas de hoje, não podemos exigir criteriosas restaurações, como aquelas destinadas às obras-primas, mas também não podemos permitir que se destruam suas qualidades e valores. Um equilíbrio deve ser atingido pelos conservadores, proprietários e usuários. (ALLAN, 2007)

A conservação da arquitetura moderna acarreta uma série de desafios, relacionados aos aspectos internos (inerentes aos seus materiais e sistemas) e externos (falta de manutenção, não reconhecimento e mudanças de uso). É preciso encontrar um equilíbrio entre a autenticidade do espaço e o respeito pela autenticidade material.



# REFERENCIAL PROJETUAL

3

## SESC GUARULHOS

Projeto: Dal Pian Arquitetos

Localização: Garulhos/SP

Ano: 2019

Área construída: 34.200 m<sup>2</sup>



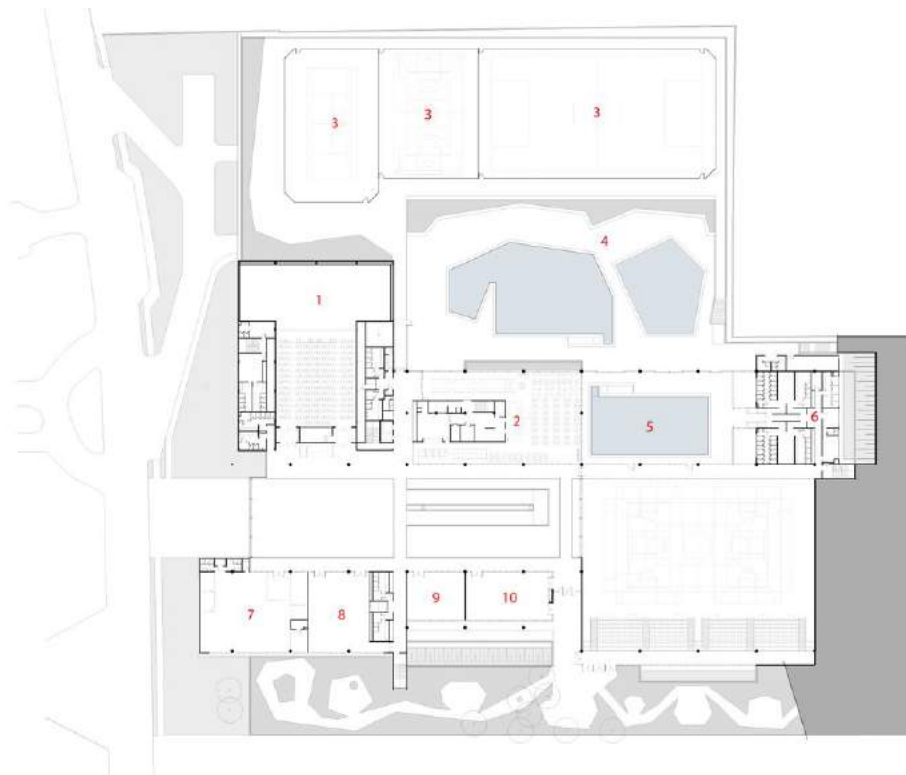
O edifício público reúne atividades culturais, esportivas, de ensino, de saúde, de recreação e de lazer. Situado numa área urbana em processo de crescimento e transformação, o SESC Guarulhos procura suscitar o encontro e a interação entre pessoas através da construção de um cenário urbano mais contínuo e unitário com a arquitetura proposta.

Distribuído em três pavimentos, seu programa se estrutura em volta de uma grande praça de convivência que recebe os fluxos externos e distribui as diversas atividades do complexo. O espaço transparente e permeável expõe o que acontece no edifício e incorpora a paisagem circundante a seus ambientes internos.

Imagens 12 e 13

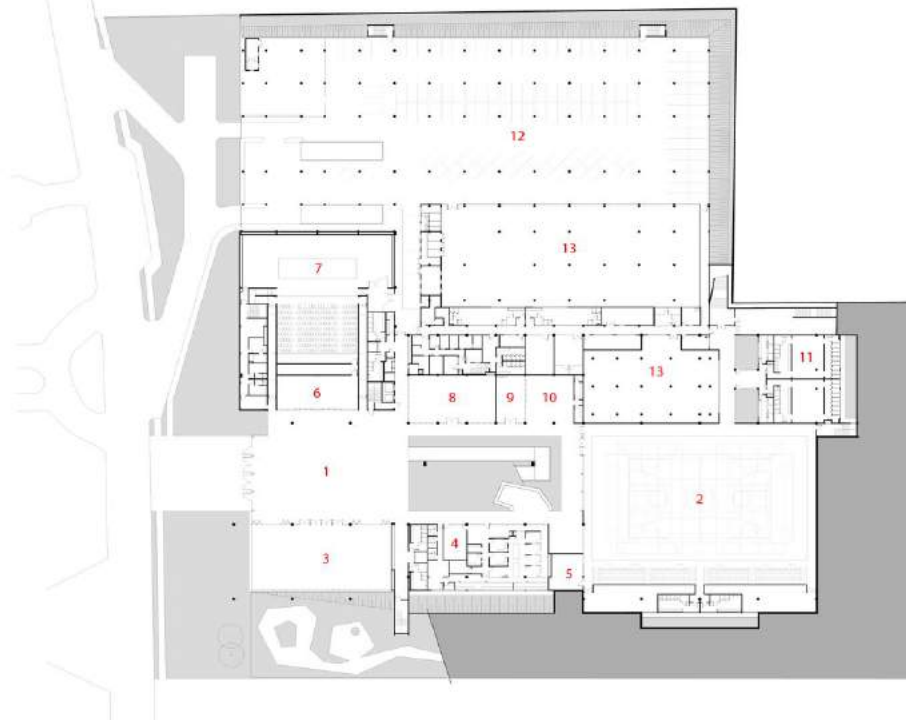
Fotos do SESC

Guarulhos



**PAVIMENTO INTERMEDIÁRIO**

- 1-Teatro
- 2-Conexões
- 3-Quatros
- 4-Cajunho Aquático Externo
- 5-Piscina Coberta
- 6-Vestibulo
- 7-Administracao
- 8-Biblioteca
- 9-Sala Multiuso
- 10-Centro de Educacao Ambiental



**PAVIMENTO TERREO**

- 1-Plaza de Consciencia
- 2-Ginásio
- 3-Exposicoes
- 4-Oficina/ogio
- 5-Sacristias
- 6-Central de Atendimento
- 7-Teatro
- 8-Espaco de Tecnologia e Artes
- 9-Curandm
- 10-Espaco de Brincar
- 11-Vestibulos
- 12-Estacionamento
- 13-Apoio/Áreas Técnicas

## AUDITÓRIO CLÁUDIO SANTORO

Projeto: Gian Carlo Gasperini, Plínio Croce, Roberto Aflalo  
Localização: Campos do Jordão/SP  
Ano: 1979

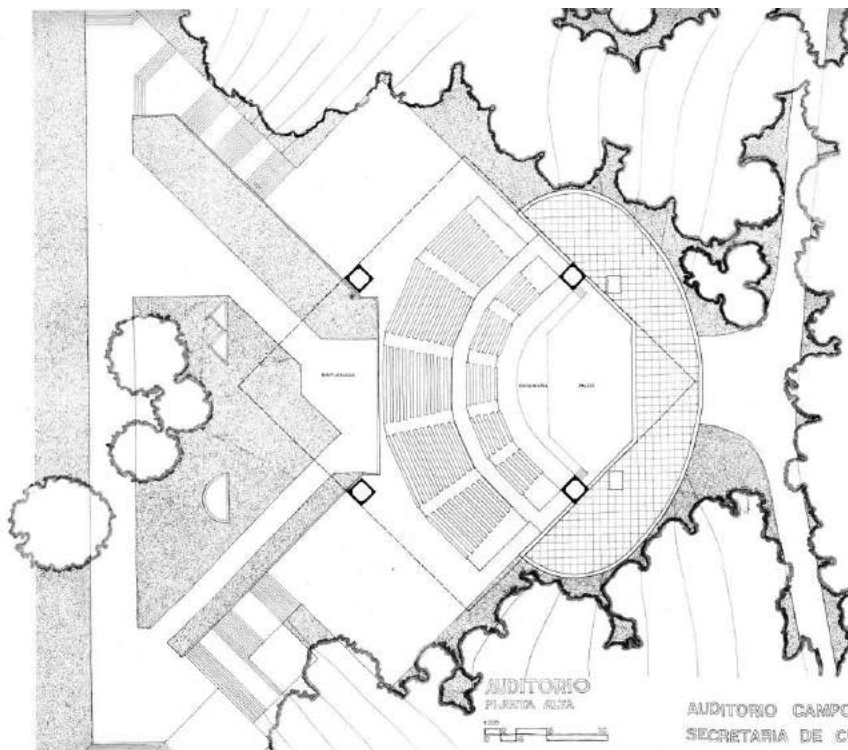


O auditório é um dos principais espaços culturais da cidade. Sua sala, em formato de anfiteatro, utiliza o desnível natural do terreno para a colocação da platéia, garantindo uma excelente visibilidade de todos os lugares. Somado à isso, o fechamento lateral em vidro permite integração e contemplação da natureza ao redor durante as apresentações.

Imagens 14 Foto  
interna do Auditório  
Cláudio Santoro

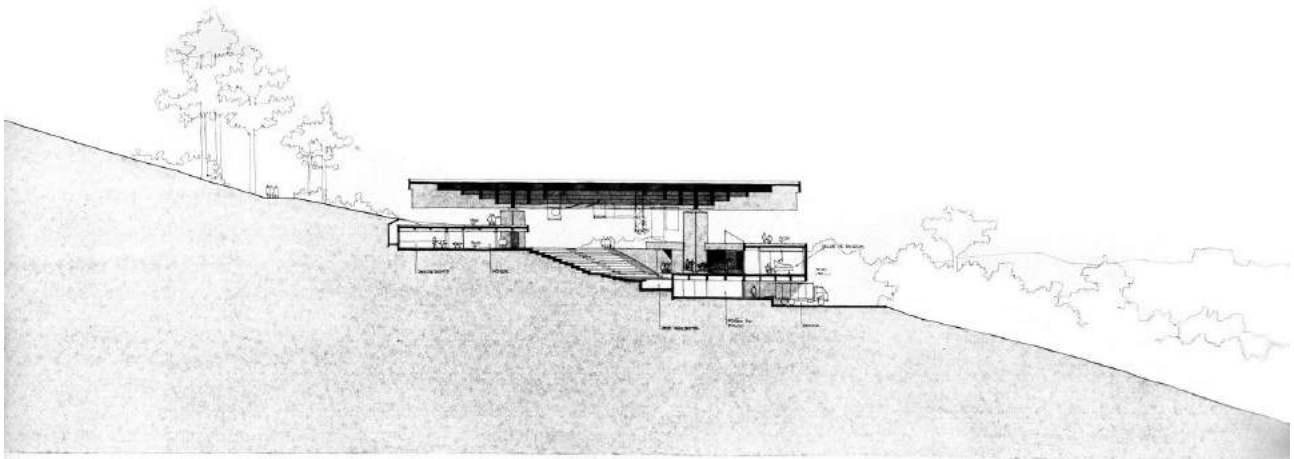


Imagem 15 Croqui do  
projeto feito pelos  
arquitetos



AUDITORIO  
PLANTA ALTA

AUDITORIO CAMPOS DO JORDÃO  
SECRETARIA DE CULTURA, CIENCIA E TECNOLOGIA



CORTA AA

AUDITORIO CAMPOS DO JORDÃO  
SECRETARIA DE CULTURA, CIENCIA E TECNOLOGIA



## CENTRO CULTURAL FIESP

Projeto: Paulo Mendes da Rocha e MMBB

Localização: São Paulo/SP

Ano: 1996



A proposta de intervenção para o edifício assinado pelo escritório Rino Levi é a reformulação total do espaço térreo com a remoção de parte de sua estrutura e a inserção de uma nova construção que organiza novos programas.

Muito mais do que a implantação de um novo programa cultural, esse projeto organiza o acesso do edifício por meio de um corte na laje da antiga praça, ampliando o passeio público. Nesse sentido, a demolição é parte essencial da intervenção.

A intervenção é resolvida por estrutura em aço com fechamento em vidro, diferindo-se enquanto linguagem do existente.



Imagens 16, 17 e 18  
Fotos externa e  
interna da  
interferência  
adicionada ao prédio  
da FIESP, na Av.  
Paulista



## PONTOS DE REFERÊNCIA



SESC GUARULHOS

Setorização do programa no terreno;  
A praça de convivência que recebe e distribui.



AUDITÓRIO CLÁUDIO SANTORO

Aproveitamento do desnível do terreno;  
Contemplação da natureza ao redor.



CENTRO CULTURAL FIESP

Materiais construtivos;  
Apoio na estrutura existente;  
Diferença enquanto linguagem.

Panorama sobre o lugar onde se insere a intervenção, da escala do bairro ao edifício, passando pelo parque urbano. Breve histórico sobre o Terminal Rodoviário Eng. João Thomé e análise do entorno próximo.

# DIAGNÓSTICO

4

## TRADIÇÃO E RELIGIOSIDADE

A área de atuação do presente trabalho está inserida, no contexto da cidade, no limite do bairro de Fátima com o bairro Parreão, ambos bairros pertencentes à Regional IV.

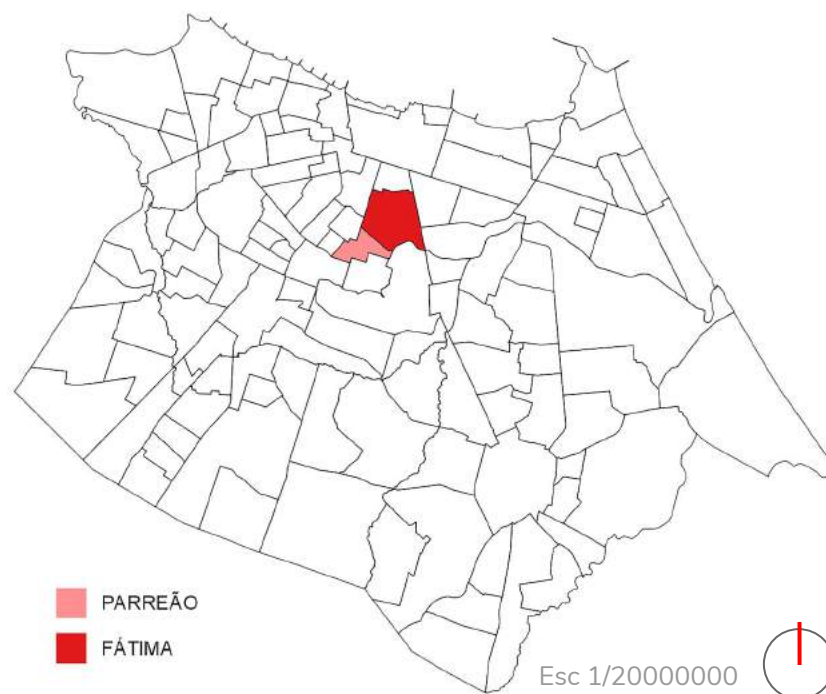


Imagem 19  
Mapa de Fortaleza e  
seus bairros  
Fátima e Parreão.

O bairro de Fátima é um bairro tradicional da cidade, ocupado pela elite de Fortaleza na década de 50. Atualmente, com cerca de 23 mil habitantes, caracteriza-se pelo forte aspecto religioso devido ao marco que é a Igreja de Fátima. Além deste, o bairro também é lembrado pelo 23º Batalhão, os hospitais da Unimed e Antônio Prudente e Rodoviária Engenheiro João Tomé, tema do presente trabalho.

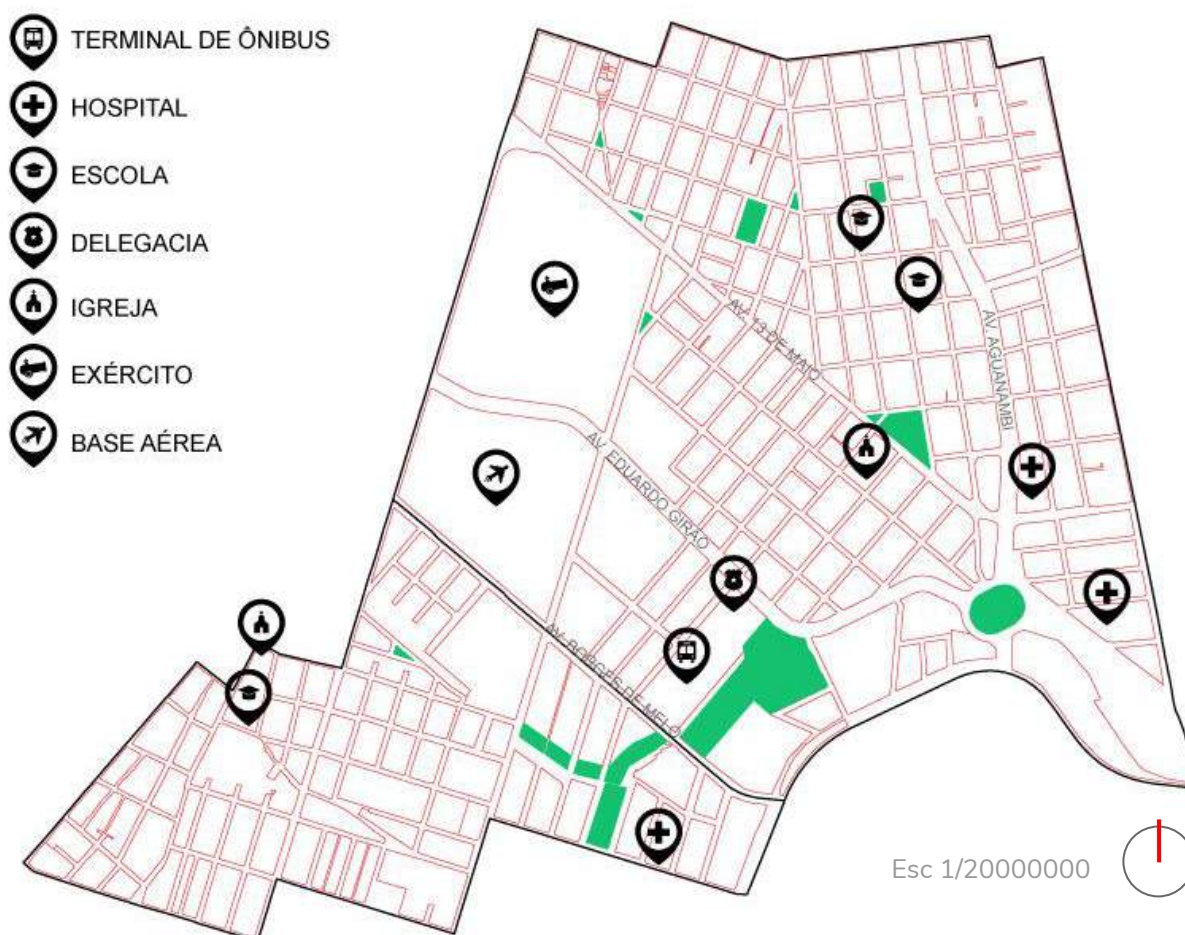
O bairro é um misto de residencial com comercial e, nos últimos tempos, vem sofrendo constantes intervenções por parte do mercado imobiliário, encontrando-se em processo de verticalização. Possui também muitas áreas verdes; são ao todo 12 praças e 1 parque, o parque Parreão.

Como pontos fracos destacam-se a precariedade da mobilidade urbana para pedestres e problemas de entupimentos na rede de esgoto provocando transbordamentos.

Seu vizinho, o bairro Parreão, com um pouco menos da metade da área e aproximadamente 11 mil habitantes, é predominantemente residencial. Criado na década de 60, sua história se relaciona com a dos moradores que se instalaram no entorno da Igreja de Nazaré e ajudaram a construir um dos poucos bairros onde a população ainda mantém o hábito de se sentar nas calçadas no fim do dia, embora essa calma esteja sendo desestabilizada pelo aumento de assaltos e furtos noturnos.

Marcado também pelo tradicional Colégio Padre João Piamarta e pelo corredor comercial da Av. Gomes de Matos. Assim como o bairro de Fátima, é banhado pelo Riacho Parreão, riacho que deu seu nome.

Percebem-se algumas familiaridades entre os dois bairros. Ambos têm forte vocação comercial, proximidade com o centro da cidade, clima familiar e religioso. Dividem entre si



o riacho Parreão e dois parques de mesmo nome. Sofrem também com problemas parecidos. Assaltos e furtos, falta de espaços de lazer, esporte, cidadania e socialização que atendam às demandas dos bairros. O lazer no bairro de Fátima ocorre nas praças e parques que carecem de manutenção e sofrem com a criminalidade. No Parreão as oportunidades são ainda mais escassas, restringindo-se ao Parque Parreão II que sofre com os mesmos problemas de manutenção e segurança. Nenhum dos bairros conta com teatro, cinema, biblioteca, centro de convivência e nem mesmo assistência social.

Imagem 20  
Mapa Bairro de Fátima e seus equipamentos em destaque

## OS PARQUES

O Parque Parreão I, o Parque Parreão II e o Parque Parreão 3 formam, juntos, um conjunto de parques localizados nos bairros Fátima e Parreão.



O primeiro, Parque Parreão I, está situado entre as avenidas Borges de Melo e Eduardo Girão, ao lado do terreno da Rodoviária. Possui uma área de 31.582 m<sup>2</sup> e um riacho com o mesmo nome, que corre por toda sua extensão. Até o ano de 2014 o parque se encontrava em estado de abandono, quando a Prefeitura de Fortaleza contemplou o local com uma requalificação urbana e ambiental, dotando o espaço de lixeiras, placas de sinalização, iluminação, pavimento intertravado, piso tátil de alerta e direcional, além de reformar o anfiteatro, a casa de apoio e o coreto.

Imagem 21  
Mapa de  
localização dos  
Parques Parreão  
I, II e III

O Parque é bastante frequentado, principalmente por idosos e famílias com crianças. A Associação do parque, ASSOPRI, é ativa e responsável por diversas atividades que acontecem lá.

Contudo a limpeza do local e a poda das árvores, que é de responsabilidade da Autarquia de Paisagismo e Urbanismo de Fortaleza (URBFor), acontece com menor frequência do que deveria, sendo observado, durante visita ao local, grande volume de mato alto junto ao riacho.

Os equipamentos encontram-se em boa situação de conservação, mas não são bem aproveitados: o coreto que, durante alguns dias na semana abriga aulas de dança com mulheres da comunidade, em outros serve de dormitório para moradores de rua; o anfiteatro, pouco acessível pela falta de pavimentação, recebe esporadicamente reuniões da associação, mas normalmente desocupado.

A apropriação do parque é bastante dividida entre lado leste/oeste. O lado leste, próximo aos edifícios residenciais, é onde acontecem atividades esportivas, onde é possível encontrar famílias com crianças no parquinho, é o lado apropriado pela população.

Imagens 22 e 23

Em ordem,  
anfiteatro, coreto  
e academia ao ar  
livre do Parque  
Parreão II





O lado oeste, pelo contrário, é o lado em interface direta com o rodoviária, margeado de uma ponta a outra por um muro alto que divide o parque do terminal. Isso, somado à um percurso mais estreito, torna esse lado mais hostil e evitado pela população.

Numa situação parecida, o Parque Parreão II, situa-se entre as ruas João Araripe, Francisco Lorda e Edgar Pinto Filho, já dentro do bairro Parreão. Os riachos Tauape e Parreão se cruzam nesse parque. É bastante arborizado e dota de uma quadra de areia, um espaço multiuso e equipamentos de ginástica ao ar livre. Destaca-se a apropriação ocorrida pela comunidade que criou uma associação, a ASCOPA, em conjunto com um colégio particular do entorno para zelar por ele. Infelizmente o riacho encontra-se em situação de abandono, exalando mau cheiro, e o corte do mato e podaço das árvores não ocorre na frequência adequada, causando uma sensação de abandono. Além disso o calçamento não é adequado como o do Parque Parreão I, irregular e sem sinalizações táteis e direcionais.

Numa situação bastante crítica, o Parque Parreão III, localizado próximo à Avenida Luciano Carneiro e cortado pelo riacho Tauape, nunca recebeu um projeto e encontra-se completamente abandonado. Propostas de implantação de uma praça ainda estão em fase de discussão na câmara dos vereadores.



Nas imagens podemos visualizar o denso volume de áreas presente no parque. Também, o mato crescido próximo ao riacho



No lado leste do parque, apesar de ser o lado mais ocupado com atividades pela população, um muro alto divide o parque os edifícios residenciais





Algumas regiões do parque são mais escassas de vegetação, com areia e folhas secas no lugares de grama



Do parque conseguimos ver a cobertura imponente da rodoviária, mas o contato com o edifício acaba aí em razão do muro alto que os dividem



## A RODOVIÁRIA

A Rodoviária de Fortaleza, também conhecida como Terminal Rodoviário Engenheiro João Thomé, faz parte de um grupo de obras públicas de cunho modernistas na cidade de Fortaleza na década de 70, de autoria do arquiteto Luciano Marrocos Aragão, e objeto principal desse ensaio.

### CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

No final da década de 50, Fortaleza registrou a maior taxa de crescimento populacional de sua história, ultrapassando a quantidade de meio milhão de habitantes. Esse foi o cenário para o “Plano Diretor da Cidade de Fortaleza”, de autoria do arquiteto carioca Hélio Modesto, em 1962. Segundo Fernandes (2004, pag. 50):

“Considerando o porte da cidade e o ritmo lento de renovação urbana no centro [...], Hélio Modesto propõe intervenções físicas que partem da supressão de alguns



Imagem 30  
Terminal Rodoviário  
Engenheiro João  
Thomé na época da  
sua inauguração, na  
década de 50

edifícios por ele considerados inadequados como o Mercado Central, o comércio atacadista, a Santa Casa, a penitenciário, o Cemitério [São] João Batista e a Estação João Felipe e seu parque ferroviário. Disponibilizadas essas áreas e remodeladas as principais praças do centro, promover-se-ia sua articulação com as áreas marginais do Riacho Pajeú e com a zona do Poço da Draga de modo a restabelecer o equilíbrio entre espaços construídos e espaços livres numa escala adequada à dimensão da cidade e à sua condição de influência regional.”

Até este momento não havia nenhum terminal rodoviário de passageiros na cidade. A grande maioria das empresas de ônibus encontrava-se na Praça da Estação, onde realizavam-se embarques e desembarques junto aos escritórios das empresas. A ideia de construir uma rodoviária para a cidade estava presente no plano de Hélio e, uma vez que o plano indicava outros usos para aquela região, era necessário tirar todas aquelas empresas da Praça da Estação.

O mesmo plano diretor orientou a localização ideal para o novo terminal rodoviário: junto à Avenida Treze de Maio, por ter ligação fácil com as BR-116 e BR-222.

No final do ano de 1969, quando prestava serviço como arquiteto para a prefeitura, o cearense Marrocos Aragão foi convidado para idealizar e projetar o primeiro terminal rodoviário de Fortaleza. Formado Universidade Federal do

Rio de Janeiro (UFRJ), fez parte do grupo de primeiros arquitetos atuantes na capital cearense.

Inaugurada em 1974, o partido arquitetônico do terminal foi baseado na proposta de um projeto em modulação, cujos módulos poderiam ser acrescidos aos já construídos sempre que necessária alguma expansão. A obra foi projetada em três planos que compreendem térreo, mezanino, plataformas de embarque e desembarque, subsolo e dois jardins internos.

A fachada e o acesso principal da rodoviária ficaram na orientação oeste, junto à Av. Dep. Oswaldo Studart. No espaço interno, chegava-se de imediato no saguão e havia logo a percepção de todo o espaço construído do terminal, uma vez que o programa distribuía-se predominantemente periférico, e pela presença do amplo pé-direito. Dois mezaninos foram propostos, um em cada lado da edificação, de um lado o setor administrado e do outro um restaurante; no mezanino também estava a área prevista para expansões futuras.

A solução estrutural e ao mesmo tempo solução de cobertura chama atenção pela forma. Os hiperbolóides agem como se fossem grandes “árvores” que abrigam todo o espaço do terminal rodoviário, e tiveram inspiração nos bosques de mangueiras presentes na infância do arquiteta, na cidade de Ipu, no interior do estado.



Imagens 31 a 33:  
Registros do recém  
inaugurado Terminal  
Rodoviário  
Engenheiro João  
Thomé

A solução da fachada nada mais é que uma parede predominantemente inclinada, servindo de vedação periférica aos ambientes propostos no saguão, simples e de baixo custo. Contém planos de paredes em planos alternados, ora opaco ora com grelhas fechadas com bacias de acrílico colorido. O material predominante na edificação é o concreto aparente, utilizado não só na estrutura quanto na fachada e vedação de alguns ambientes.

Em 1999, a Rodoviária passou a ser administrada pela empresa SOSICAM. A partir daí a Rodoviária passou por uma ampla reforma. Segundo informações retiradas na página eletrônica da SOCICAM, diversas foram as intervenções realizadas no terminal:

“Imediatamente foram iniciadas as reformas e obras de adequação ao terminal, compreendendo melhorias na área de embarque e desembarque, para dar maior conforto aos usuários; realocação das bilheterias e construção de novas instalações; reformulação e modernização do comércio existente, com a abertura de novas opções de alimentação, serviços e produtos; aumento das vagas e a informatização do estacionamento. As obras civis abrangeram a restauração das estruturas e instalações elétrica e hidráulica, impermeabilização das lajes, projeto de paisagismo e jardinagem, implantação de rampas de acesso para deficientes físicos, adequação das plataformas e vias de acesso ao terminal, melhora das condições de segurança.”



### A RODOVIÁRIA HOJE

A obra está implantada no limite do bairro de Fátima com o bairro Parreão, circundada pelo Parque Parreão I e pelas avenidas Borges de Melo, Eduardo Girão e Deputado Oswaldo Studart, importantes vias de penetração urbana da cidade.



Imagem 34  
Foto Terminal  
Rodoviário  
Engenheiro João  
Thomé nos dias  
atuais

Numa visão geral, sob o ponto de vista das áreas externas, a fachada se manteve inalterada ao longo desses anos e houve uma considerável requalificação das áreas livres a partir de projetos de paisagismo e de um novo desenho de vias internas.

As intervenções mais significativas na verdade estão no espaço interno do Terminal, com a construção de dois blocos de comércio e serviços paralelos à fachada principal



Imagem 35  
Imagem da época da  
inauguração onde é  
possível visualizar as  
antigas passarelas  
antes da instalação  
das novas



Imagem 36 e 37  
Nessas duas imagens  
são vistas as novas  
rampas incorporadas  
para aumentar o pé  
direito livre para os  
ônibus



Imagem 38  
Imagem da época da  
inauguração onde é  
possível visualizar as  
áreas de espera dos  
passageiros e  
visitantes



Imagem 39 e 40  
Observar as  
interferências visuais  
adicionadas ao piso  
térreo. Lojas e  
quiosques criam uma  
barreira à  
contemplação do  
parque ao fundo

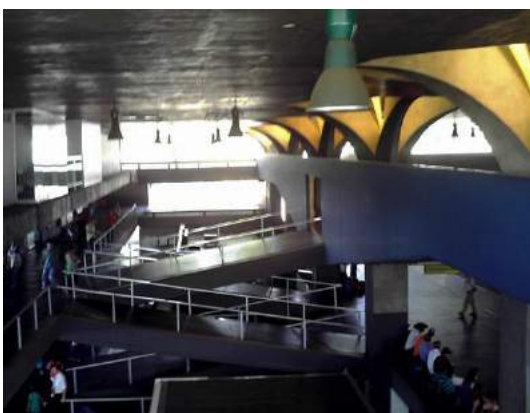
e a demolição das três passarelas de concreto originais da época da construção, substituindo-a por uma única passarela metálica central, após o surgimento dos primeiros ônibus mais modernos, naturalmente mais altos. Houve ainda a ampliação prevista no mezanino, porém este encontra-se praticamente desocupado.

O Terminal apresenta boa aparência, mas revela algumas falhas, entre elas falta de pintura e manutenção e descuido com os jardins. Os espaços internos mantêm uma certa desordem, apesar do projeto de sinalização, devido à falta de fiscalização ou exigência de padronização dos estabelecimentos.

Com 35 anos de história, poucos são os que sabem o valor arquitetônico que a Rodoviária possui na história da arquitetura moderna de Fortaleza. É um ponto alto na história da cidade que vem sendo estudado e reverenciado em diversos estudos arquitetônicos, reconhecido pela originalidade da concepção.

Em paralelo, cita-se a Rodoviária de Jáu, obra de 1976 do arquiteto Vilanova Artigas, com programa e solução semelhante, uma grande praça coberta sustentada por pilares. Hoje, tombada pelo patrimônio histórico.

A proposição deste trabalho almeja valorizar o edifício como a obra de arte que é, dando um uso nobre para um edifício igualmente nobre. (complementar)



Imagens 41 e 42  
Rodoviária de Jáu

## O TERRENO E SEU ENTORNO

No presente trabalho há a compreensão da necessidade de uma intervenção que vá além dos limites do objeto arquitetônico, adquirindo uma escala que requalifique também o espaço urbano. Dentro do bairro de Fátima, a área de intervenção compreende o edifício da Rodoviária e seu terreno conectado com o potencial natural e urbano do bairro, o Parque Parreão I.



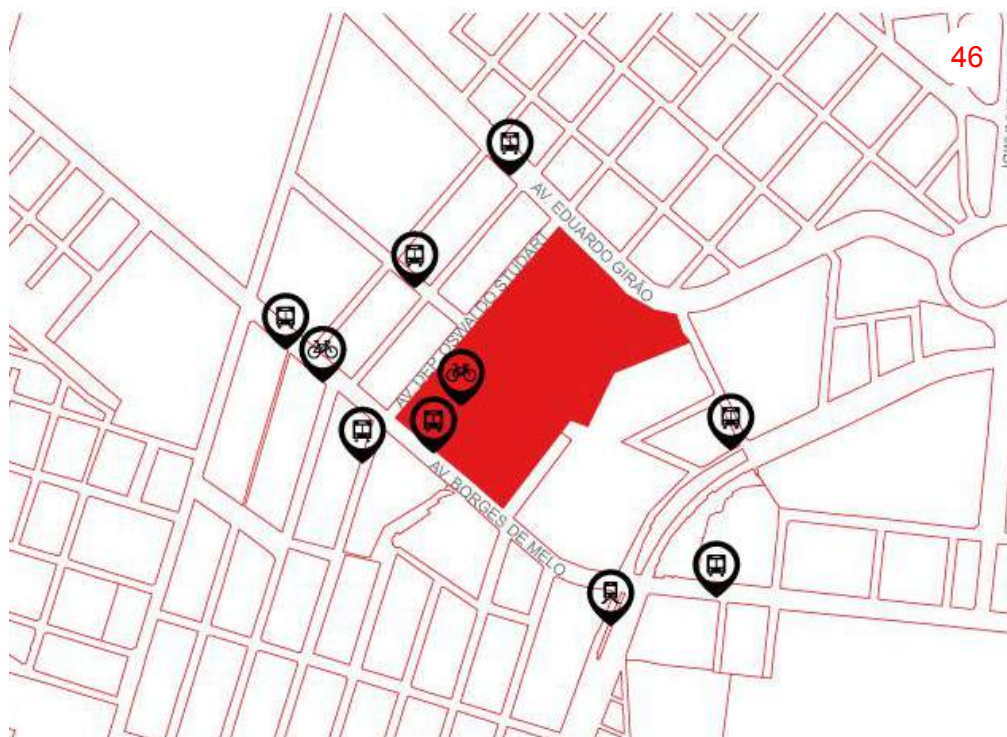
Serão analisados aspectos gerais referentes à área de estudo e seu entorno, como sistema viário, mobilidade urbana, uso do solo e recursos naturais.

Imagem 43  
Imagem aérea do  
terreno da  
intervenção

## SISTEMA VIÁRIO E MOBILIDADE URBANA

O entorno imediato do terreno é marcado por três importantes avenidas do bairro, a Av. Borges de Melo, a Av. Eduardo Girão e a Av. Dep. Oswaldo Studart. As três assumem, dentro da dinâmica da cidade, importante papel de vias de articulação e de ligação do leste com o oeste da cidade, principalmente pelo fácil acesso à BR-116.

Por possuírem forte caráter de passagem, o entorno da área de intervenção não se desenvolveu para permanência de quem passa por lá de carro, ônibus ou bicicleta, sendo também pouco convidativo à passagem de pedestres devido às vias largas e de fluxo rápido.



Esc 1/50000000



- PONTO DE ÔNIBUS
- ESTAÇÃO BICICLETAR
- ESTAÇÃO DE METRÔ

Imagem 44

Mapa de localização  
da oferta meios de  
transporte público

Pelas três avenidas circulam linhas de ônibus que ligam o bairro à diversas zonas da cidade, inclusive à seis dos sete terminais de ônibus da cidade (Parangaba, Papicu, Antônio Bezerra, Conjunto Ceará, Lagoa e Siqueira) e também aos terminais abertos, Praça Coração de Jesus e Praça da Estação. Reforça-se o caráter de conexão na cidade.

Apesar de possuir duas estações do Bicicletar ligeiramente próximas, uma da Av. Oswaldo Studart e outra na Av. Borges de Melo, nenhuma das três avenidas é dotada de ciclofaixas ou ciclovias. (complementar)

Um marco recente de mobilidade é a estação do VLT (Veículo Leve sob Trilhos). Dentre as estações que fazem parte do Ramal Parangaba-Mucuripe, no cruzamento da Av. Borges de Melo com a rua Bartolomeu Gusmão, encontra-se a Estação Borges de Melo, que opera ainda em fase de testes. O investimento previa a desapropriação de cerca de 2.600 imóveis em toda sua extensão, a maioria comunidades social e economicamente vulneráveis.

Percebe-se, assim, um entorno bastante favorecido pela oferta de diferentes transportes públicos, mas a experiência de caminhar por ele é muitas vezes dificultada justamente pela priorização de uma infraestrutura pensada para veículos particulares e públicos. A intenção do projeto de intervenção urbana é possibilitar a passagem e a fruição da cidade pelo pedestre entre a Eduardo Girão e a Borges de Melo através da requalificação do parque Parreão

## USO DO SOLO

A área de intervenção encontra-se em um núcleo marcada por serviços e comércios, como o Hotel Amuarama, supermercados, um Centro Comercial a pouco ativado e a própria Rodoviária. Mais à frente, ainda na Av. Borges de Melo, o prédio de uma companhia telefônica gera grande tráfego de pessoas diariamente. Periféricamente a esse núcleo, o uso predominante é residencial de variadas tipologias: condomínios residenciais, comunidades e casas antigas.

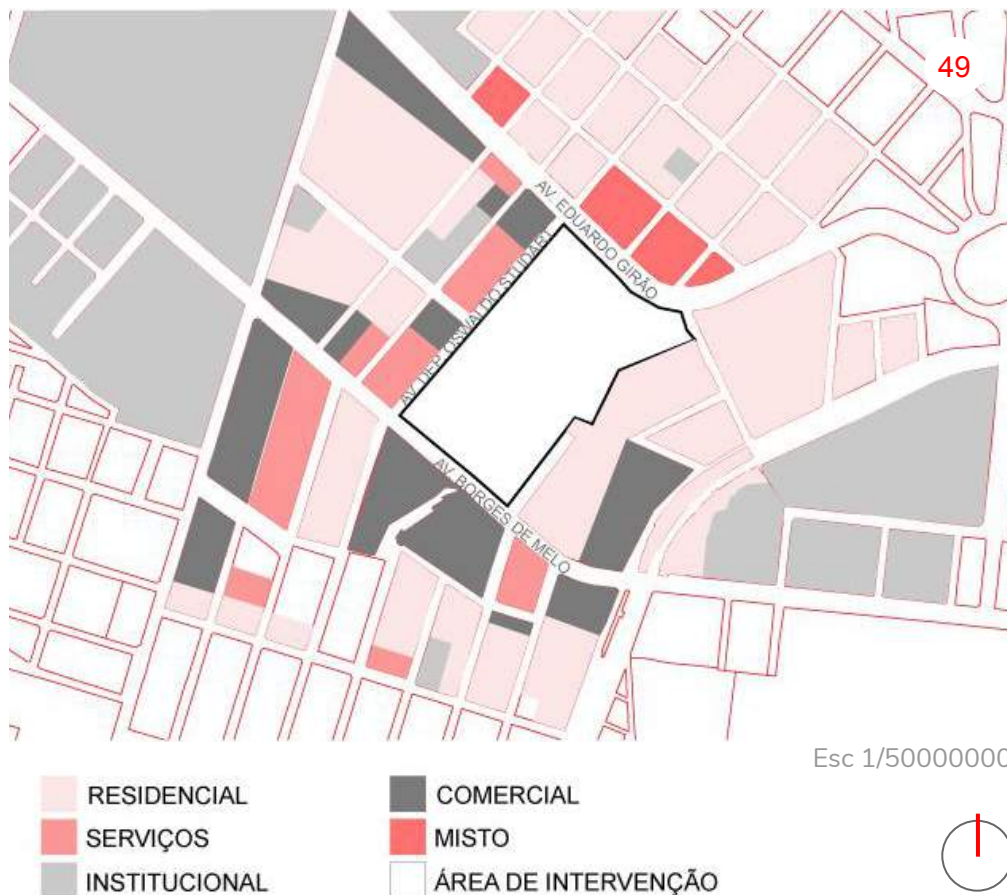
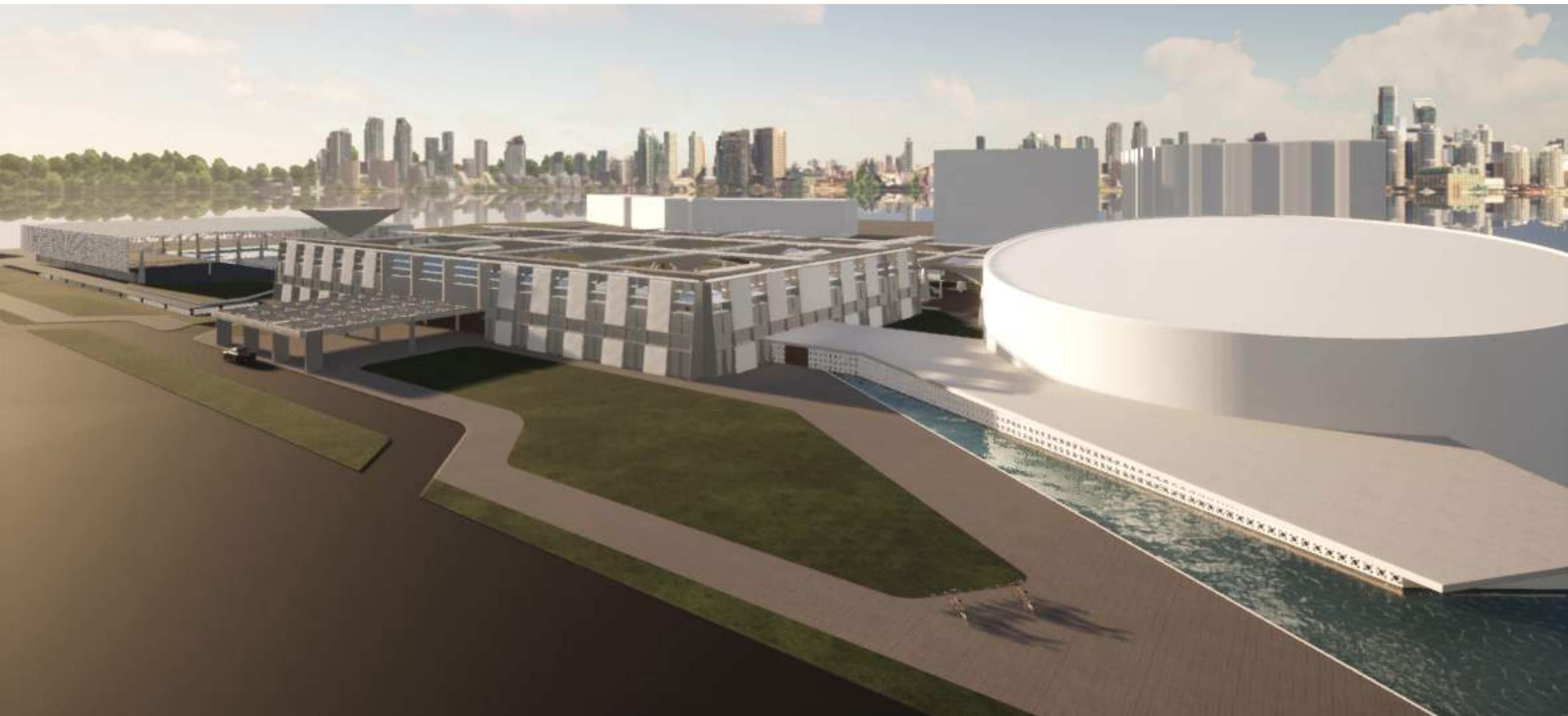


Imagem 45  
Mapa de uso do solo  
do entorno



Proposta final sobre o edifício existente, seus anexos e o terreno. Reforça-se a condição de experimentação.

# PROJETO



## DIRETRIZES PROJETUAIS

### RESPEITO À EDIFICAÇÃO ORIGINAL

O conceito mais forte a guiar o projeto foi o respeito ao edifício original a partir de uma proposta de intervenção sem agressão e descaracterização do patrimônio moderno, modificando seu uso utilizando dos conceitos de adaptabilidade e flexibilidade.

Nesse ponto, tomou-se bastante cuidado com as alturas e o distanciando dos novos edifícios em relação à Rodoviária, de forma que qualquer nova adição ao terreno não a ofuscasse.

A topografia também foi um ponto norteador, visto à grande extensão do terreno e a necessidade de comportar outros programas, explorando uma implantação suave de respeito ao terreno e ao entorno.

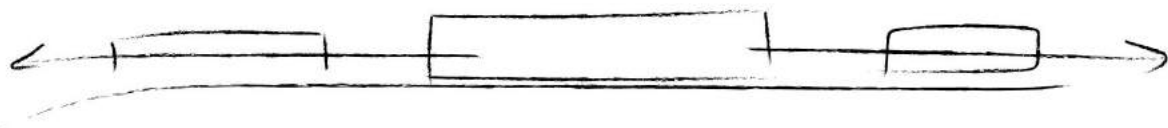


Imagem 46  
Croqui do esquema  
de alturas de  
distâncias dos novos  
edifícios

### **O VAZIO COMO ENCONTRO**

O programa com ênfase na comunidade, juntamente com a possibilidade de grandes espaços livres no terreno, norteou o projeto para a exploração forte do espaço público como lugar de criação, inclusão e encontro, atraindo a comunidade pelas múltiplas possibilidades.

Assim, o conjunto arquitetônico procura ser o mais aberto possível à comunidade através de escolhas projetista nos campos da pavimentação, dos acessos e do desenho de paisagismo.

## O PROJETO

O projeto consiste em umas das sedes da Rede Cuca de Fortaleza. A definição do programa foi realizada através do estudo dos programas da Rede Cuca e do atendimento às demandas locais. O edifício deveria possibilitar acesso à cultura, educação, esporte e lazer e servir também como apoio à comunidade do entorno.

Diante disso, o programa se subdivide em 4 núcleos edificadas, um deles o edifício existente da atual rodoviária e os outros três edifícios novos anexos.

<b>NÚCLEO 1</b>	<b>NÚCLEO 2</b>	<b>NÚCLEO 3</b>	<b>NÚCLEO 4</b>
Educação	Lazer	Cultura	Esporte
.....			
Edifício existente		Anexos	

Os núcleos se especializaram no terreno priorizando a topografia e o aproveitamento do extenso espaço disponível. Parte do terreno foi doado ao Parque Parreão, de modo que se ganhasse um acesso pela avenida Oswaldo Studart, garantindo, assim, maior permeabilidade e caminhabilidade.

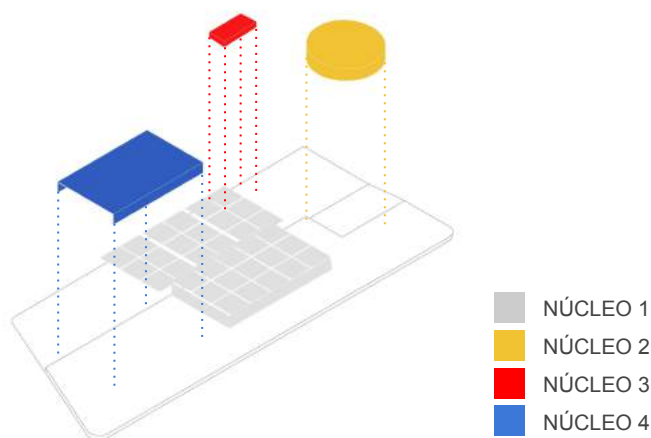


Imagem 47  
Esquema de distribuição do programa no terreno através dos núcleos

Os fluxos foram pensados de forma que o usuário seja distribuído aos núcleos anexos através do núcleo de acesso principal, o edifício antigo. Os acessos, por outro lado, distribuísssem ao longo de todo o perímetro do terreno, sendo quatro para pedestres e um para carro.

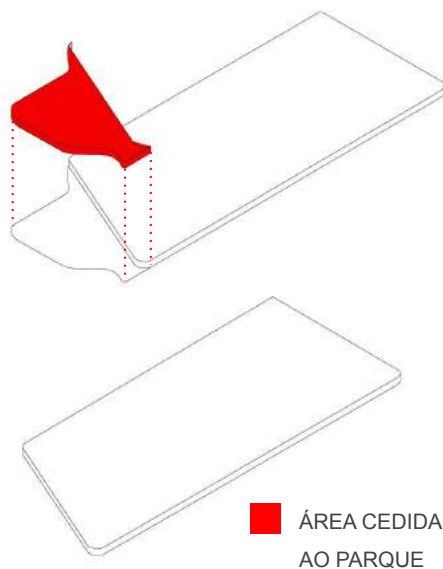


Imagem 48  
Esquema de área do terreno cedida ao Parque Parreão I

## PROGRAMA

**NÚCLEO 1**

Educação

**NÚCLEO 2**

Lazer

**NÚCLEO 3**

Cultura

**NÚCLEO 4**

Esporte

Sala de artes plásticas

Sala de artes cênicas

Sala de música

Salas multiuso

Lab de informática

Cine Cuca

Dentista

Psicólogo

Assistente social

Enfermaria

**ADMINISTRAÇÃO**

Recepção

Almoxarifado

Sala diretoria

Sala reunião

Copa/Estar

**CRECHE**

Recepção

Sala de aula

Sala de recreação

Fraldário

Banheiros

Restaurante

Café

Lojas

Banheiros

TEATRO

Palco

Plateia

Foyer

Banheiros

Sala de ensaio

Camarins

Cabine técnica

Casa de máquinas

Depósitos

BIBLIOTECA

Recepção

Guarda volumes

Acervo

Sala de leitura

Sala de leitura grupo

Arquivo

LIVRARIA

Café

Loja

Quadra poliesportiva

Piscina semi olímpica

Pista de skate

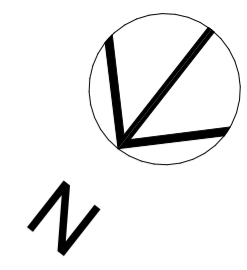
Vestiários

Estacionamento

Áreas técnicas

Caixa d'água





RUA MARTINHO RODRIGUES

PARQUE PARREÃO

ACESSO PEDESTRE 257,62

ACESSO PEDESTRE

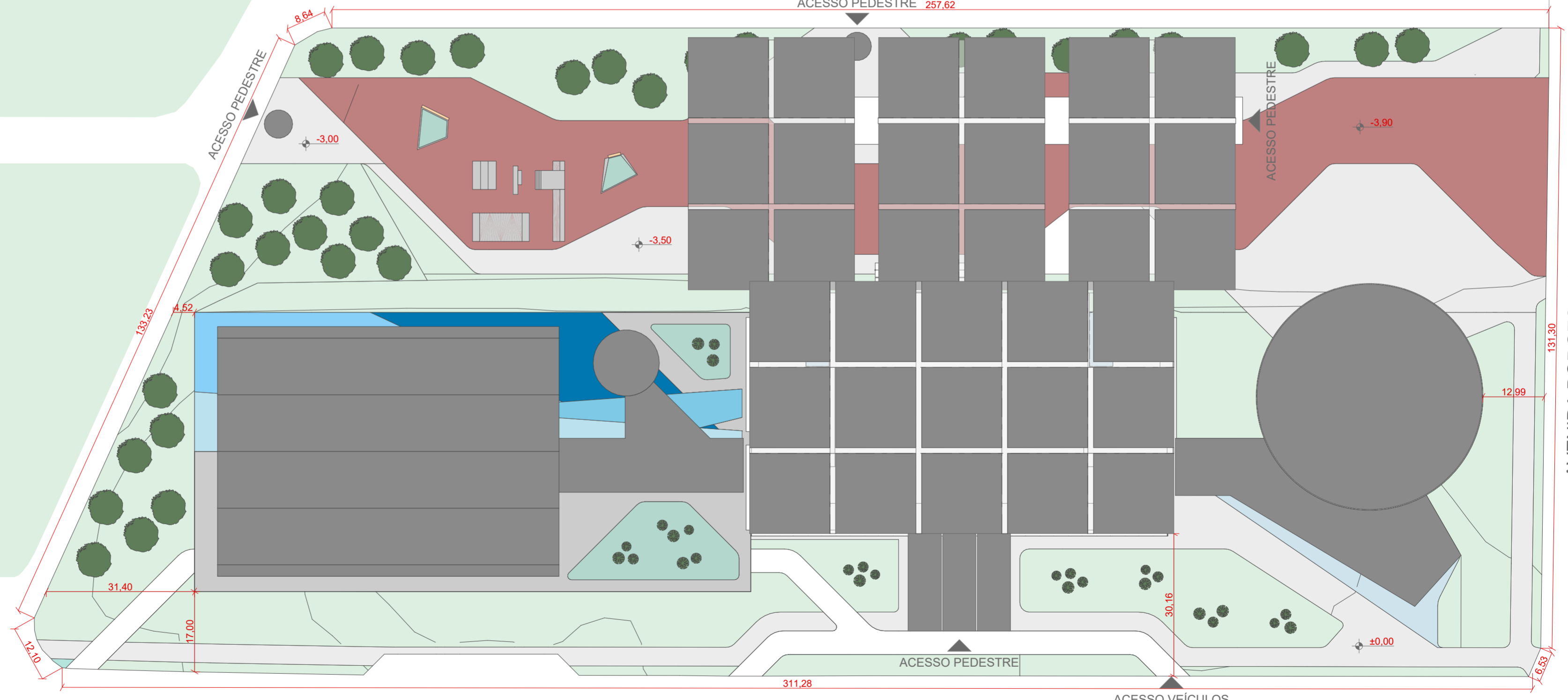
ACESSO PEDESTRE

AVENIDA EDUARDO GIRÃO

AVENIDA BORGES DE MELO

DENARC

AVENIDA DEPUTADO OSWALDO STUDART

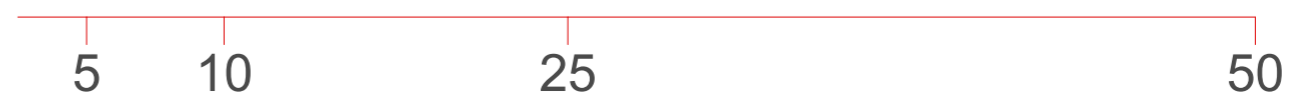
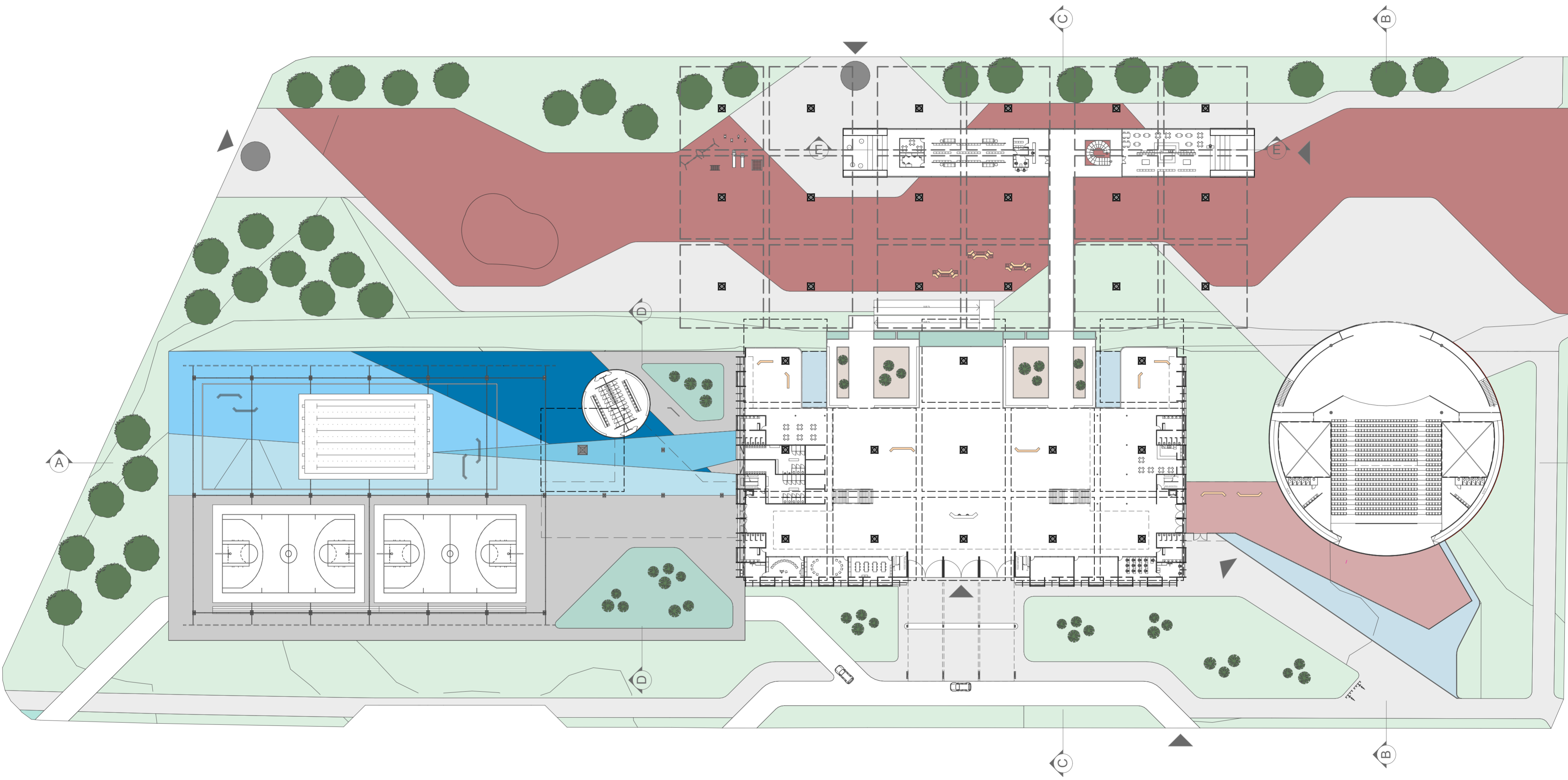
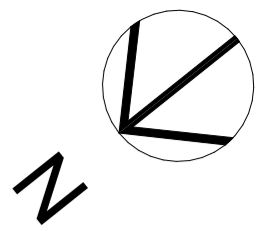


O edifício do rodoviária foi escolhido para receber os núcleos de administrativo, de educação, de comunidade e parte do apoio, em razão de serem programas mais compartimentados; os núcleos esportivo e cultural assumiram papel de destaque no complexo, a partir da adição de edifícios anexos: o teatro, a biblioteca e o complexo de quadras e piscinas; abaixo deste último, aproveitando das condições da topografia, foi inserido o núcleo de estacionamento.

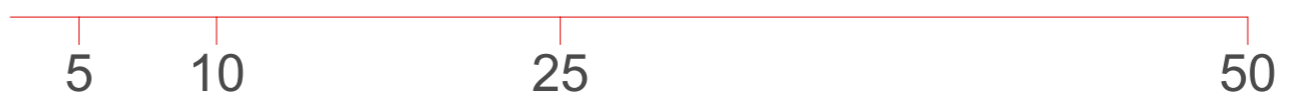
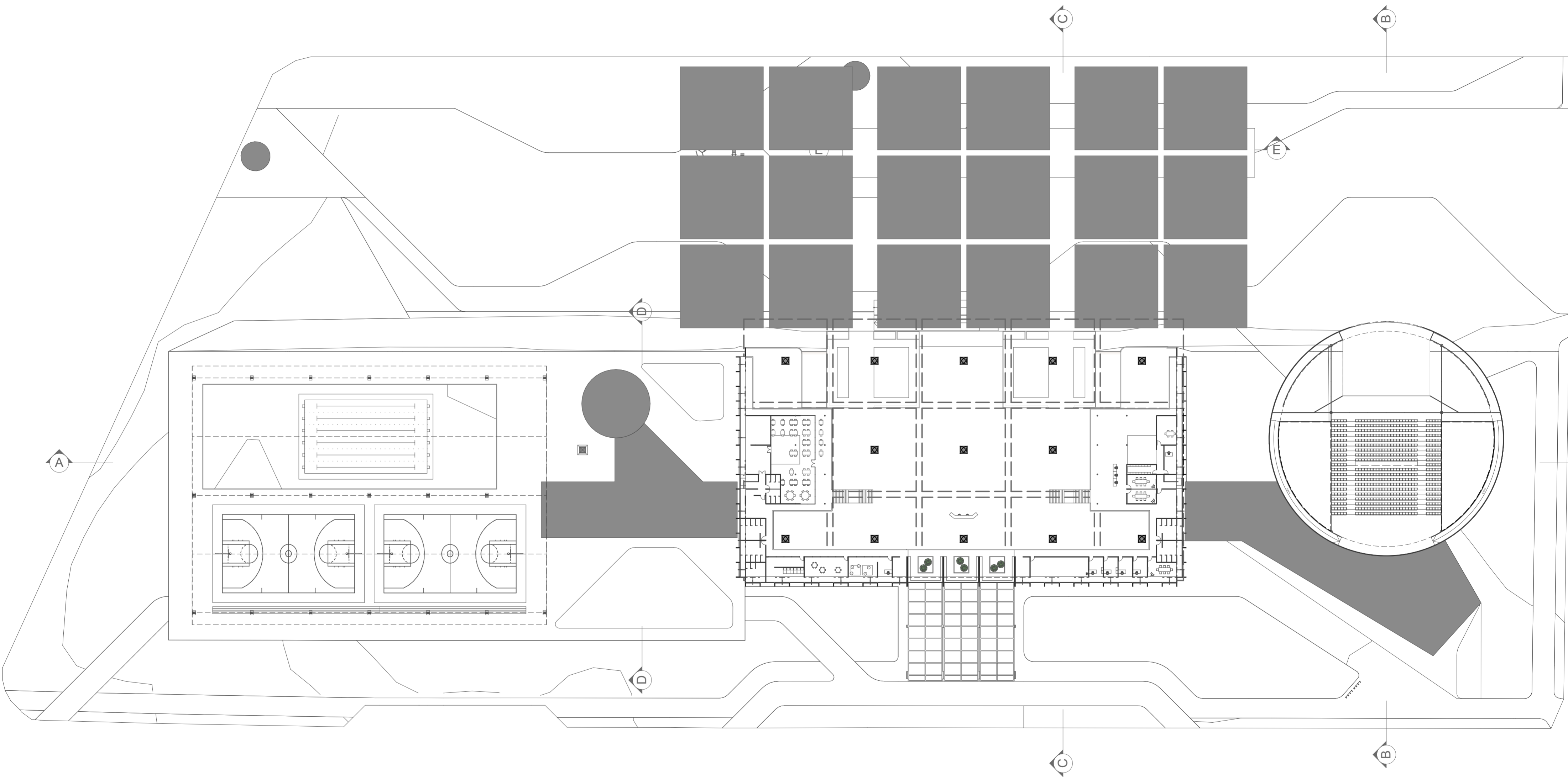
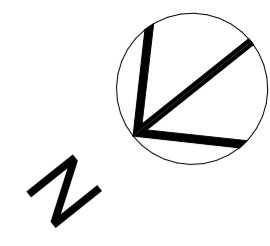
A área de embarque e desembarque foi tratada com uma grande praça coberta, área de convivência que acolhe os visitantes. O vazio, na forma de uma grande praça que cruza de uma ponta a outra do terreno, é valorizado como possibilidade de inúmeras atividades, funcionamento junto com o parque também como um convite para o usufruto da cidade.

Essa configuração proporcionou uma interação dinâmica entre os diversos programas do equipamento na medida em que se adapta à topografia do terreno, enriquecendo os fluxos entre equipamento, parque, avenidas e cidade.

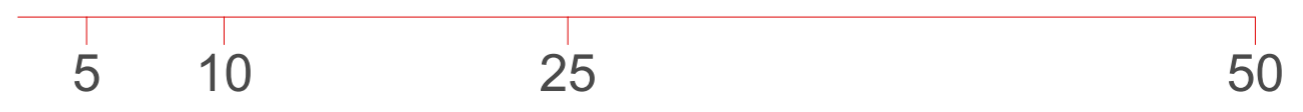
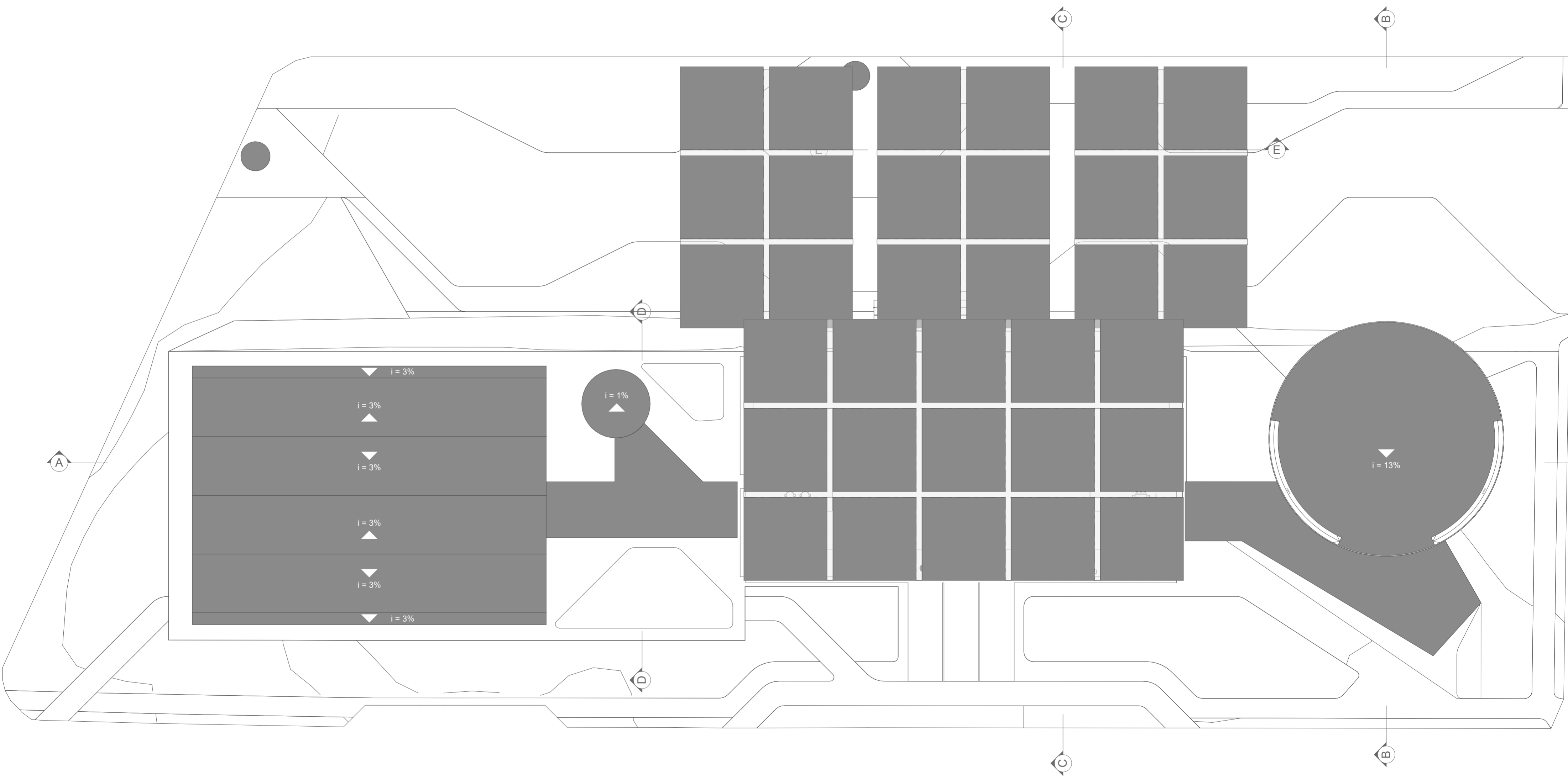
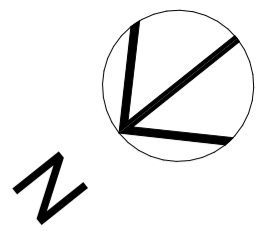




PLANTA TÉRREO



PLANTA PRIMEIRA PAVIMENTO



PLANTA DE COBERTA



## O NOVO NO ANTIGO

A valorização da estrutura original original foi o farol desde o princípio. Buscou-se devolver ao ambiente construído interno a valorização dos visuais que foi perdida após os inúmeros acréscimos de lojas e quiosques, reforçando as estruturas de hiperbolóides e revelando a natureza ao fundo.

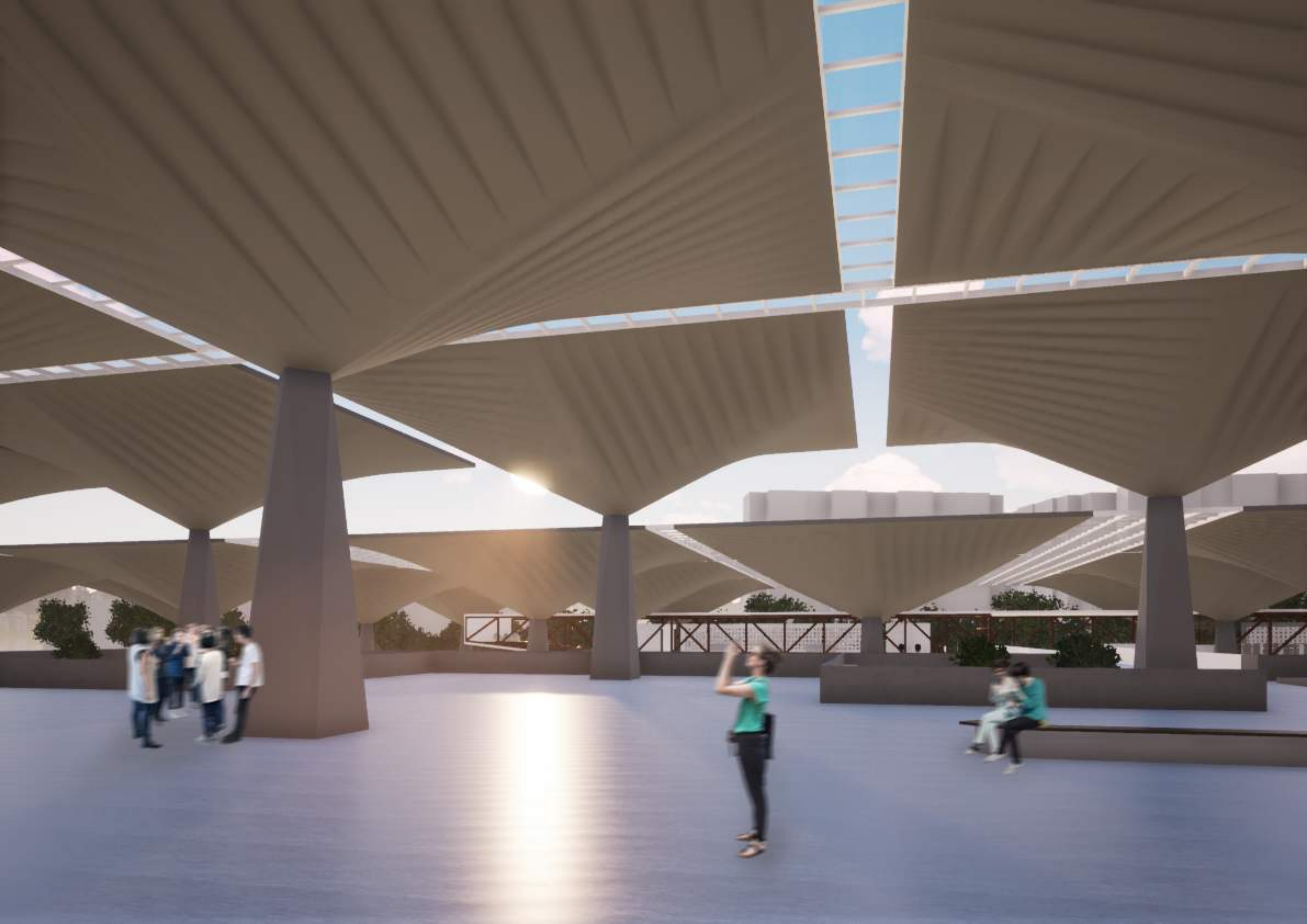
Ao salão principal propõe-se a retirada das estruturas de lojas e quiosques, para que o mesmo assuma a função de centralidade e de distribuidor dos visitantes dentro do equipamento, além de receber exposições de variados tipos e proporções.

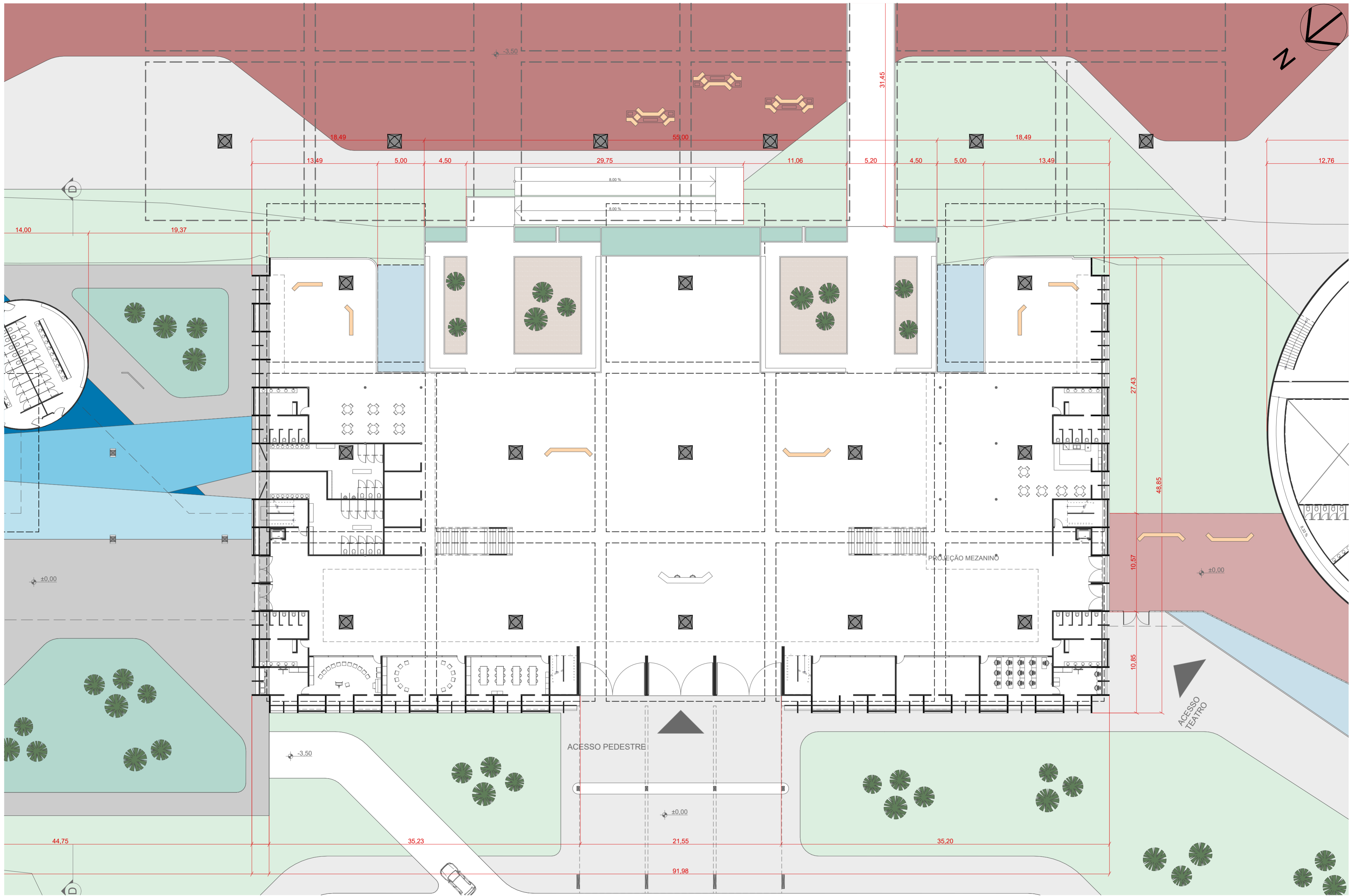
No térreo concentrou-se o núcleo de educação, distribuído na periferia do salão central com os devidos ajustes de posição de divisórias, como parte do programa de apoio (banheiros, balcão de informações, lojas e lanchonete). As saídas laterais originais foi realocadas, saindo do eixo das escadas do mezanino; uma para o núcleo esportivo e a outra para o teatro.

No mezanino, mantiveram-se nas posições originais o núcleo administrativo e o restaurante com algumas alterações de planta, e o resto do programa do núcleo foi distribuído no restante da área.

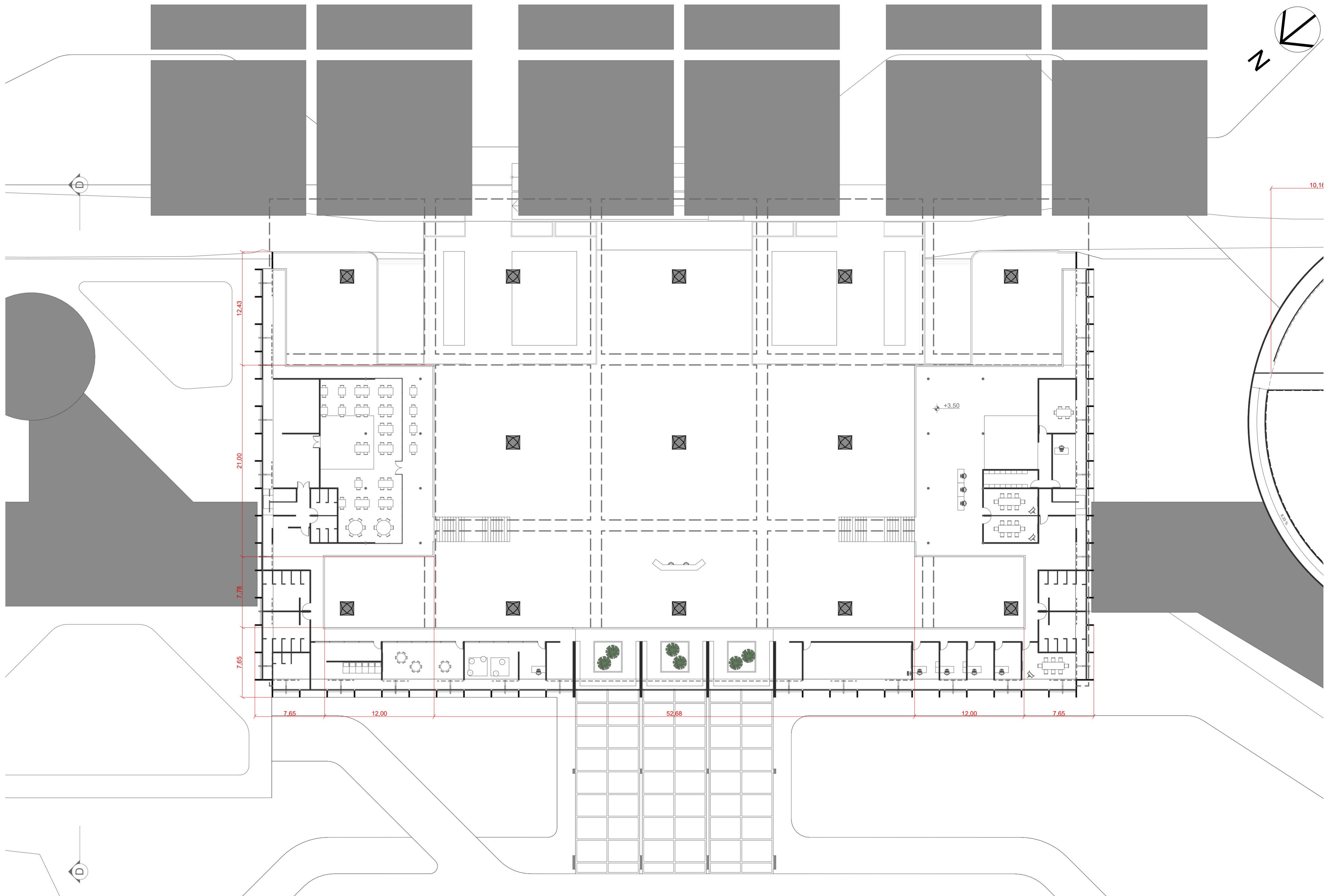
As esquadrias receberam tratamento diferenciado e contrastante com a estrutura original, aço corten e vidro. As clarabóias de proteção entre os hiperbolóides receberam nova cara; assim como a passarela que vai até a biblioteca e a rampa que desce para a praça externa, ambas estruturas novas, as clarabóias seguiram a materialidade do metal. aqui pintado de branco, e do vidro.







RODOVIÁRIA - PLANTA TÉRREO

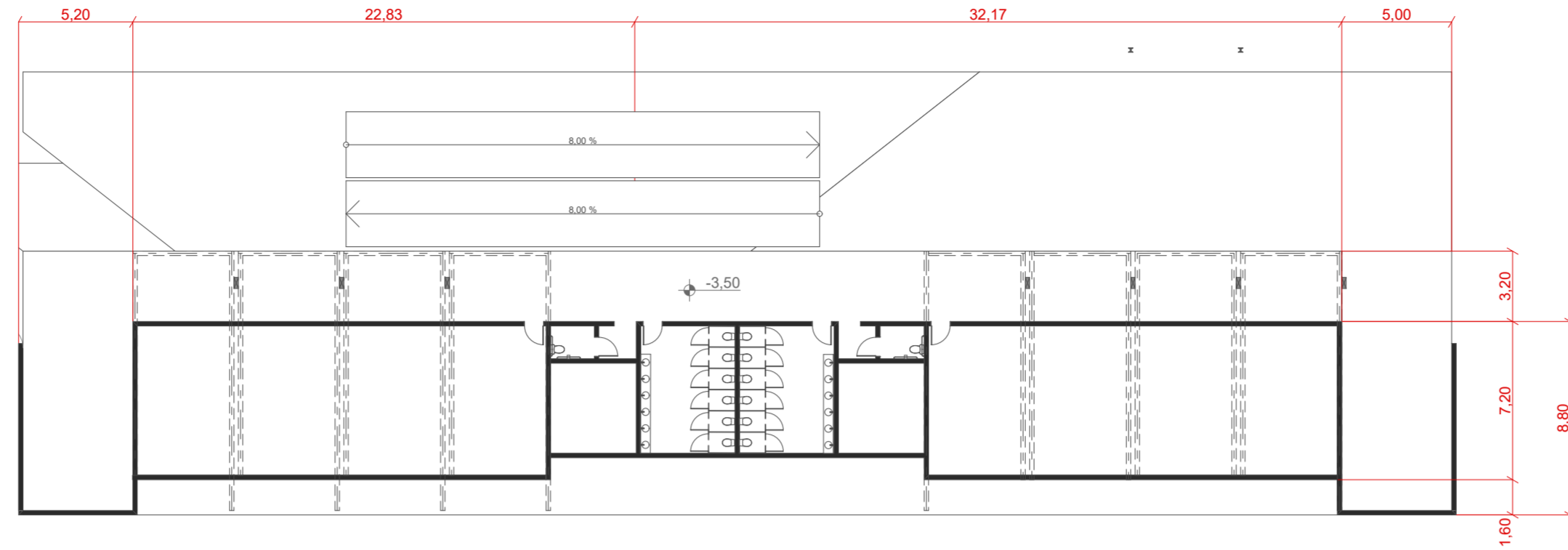
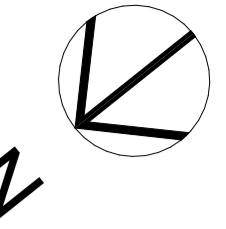


RODOVIÁRIA - PLANTA MEZANINO

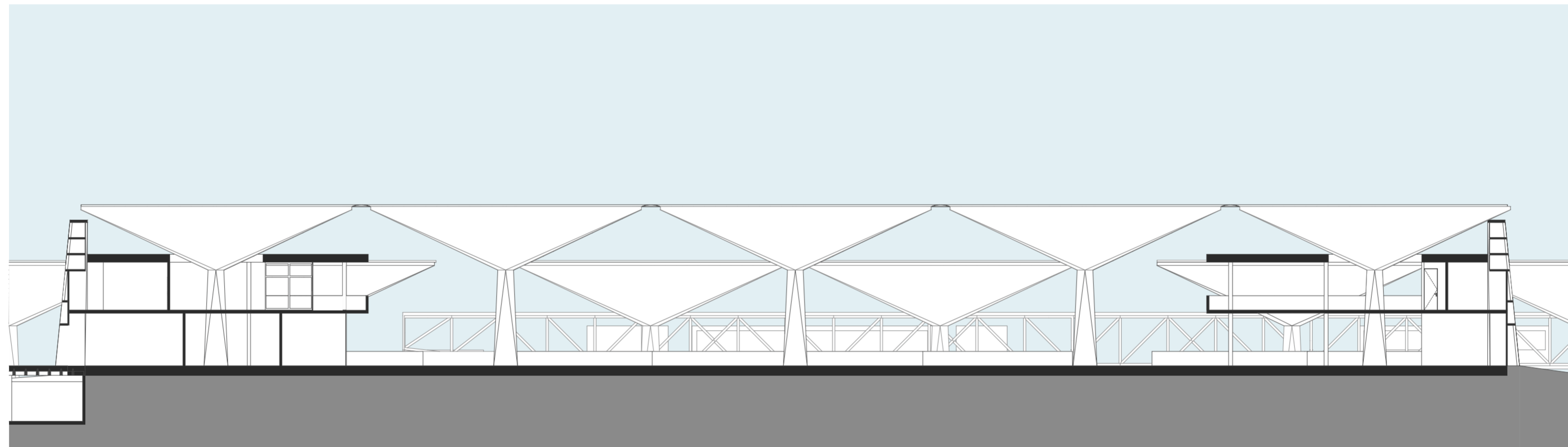
5

10

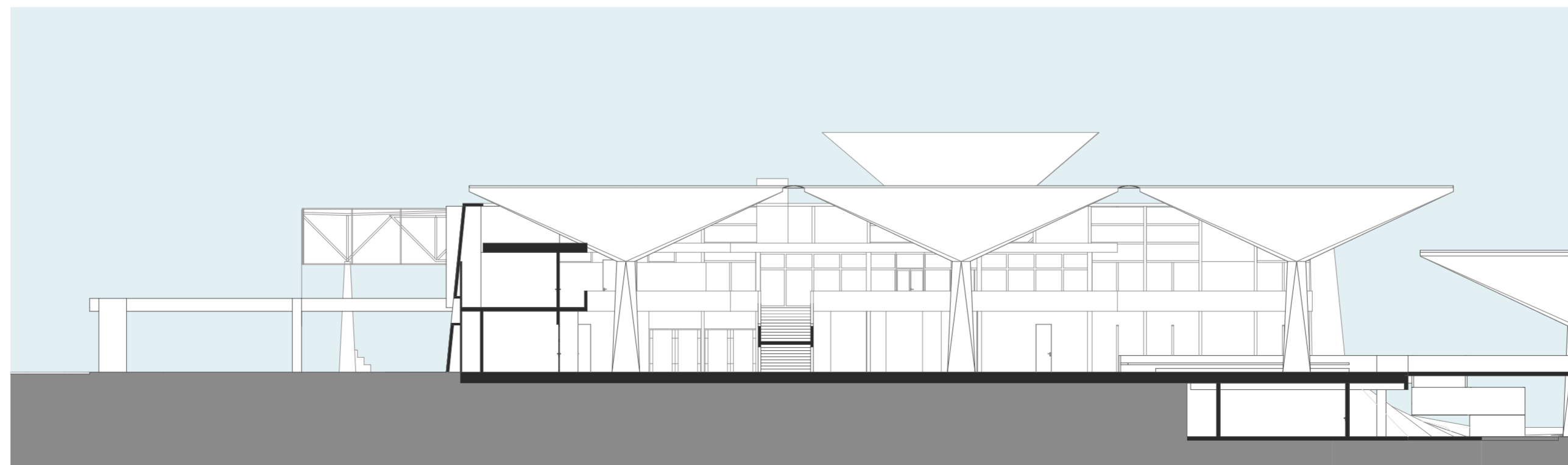
25



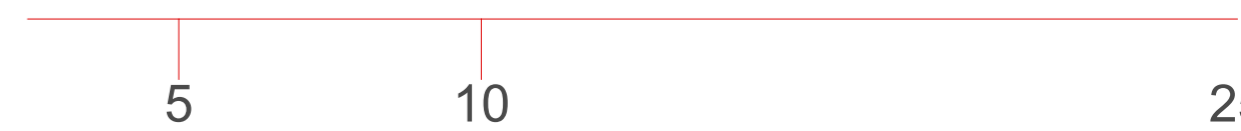
RODOVIÁRIA - PLANTA SUBSOLO



RODOVIÁRIA - CORTE A



RODOVIÁRIA - CORTE C



## O TEATRO

Para o teatro, aproveitou-se o desnível natural do terreno para acomodar a plateia e desenvolver o restante do programa. No nível térreo estão banheiros e sala de controle, abaixo do palco estão sala de ensaio, camarins, depósitos e casa de máquinas.

Chega-se nele de duas formas, através da saída lateral do edifício principal, onde uma marquise leva o usuário num percurso que é o próprio foyer, com fechamento de cobogós que servem de anteparo à incidência solar; ou pode ainda ser acessado pelo externo, no início desse mesmo percurso. Um espelho d'água torna o espaço mais privado, apesar de estar inserido num contexto de livre percurso público.

A forma circular foi escolhida para diminuir o impacto no contexto urbano, visto que o edifício situa-se na esquina de duas avenidas. O objetivo era oferecer uma experiência de percurso suave pelo pedestre que caminha lá perto. A altura também foi amenizada por uma inclinação da coberta.

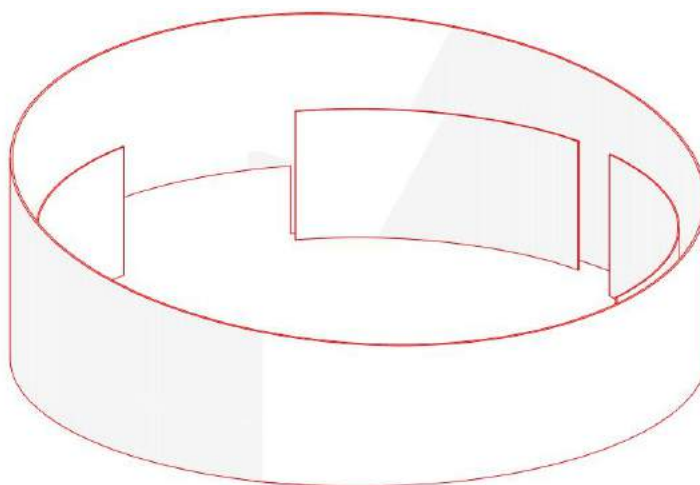


Imagem 49  
Esquema das cascas  
que delimitam o  
edifício

O edifício se resolve com uma casca circular dentro de outra. Entre essas duas cascas situa-se circulações (rampas e escadas) e algumas infra estruturas. Estruturalmente a solução se dá por duas treliças planas que seguem a inclinação da cobertura, e outra paralela, apoiadas em pilares. Uma viga calha percorre toda a circunferência.

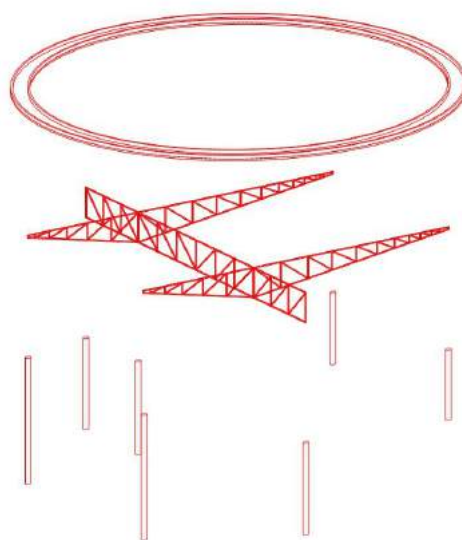
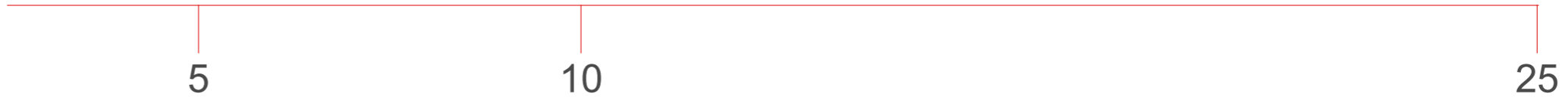
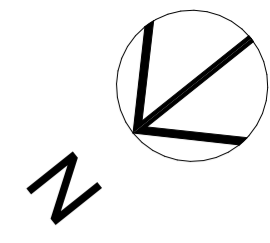
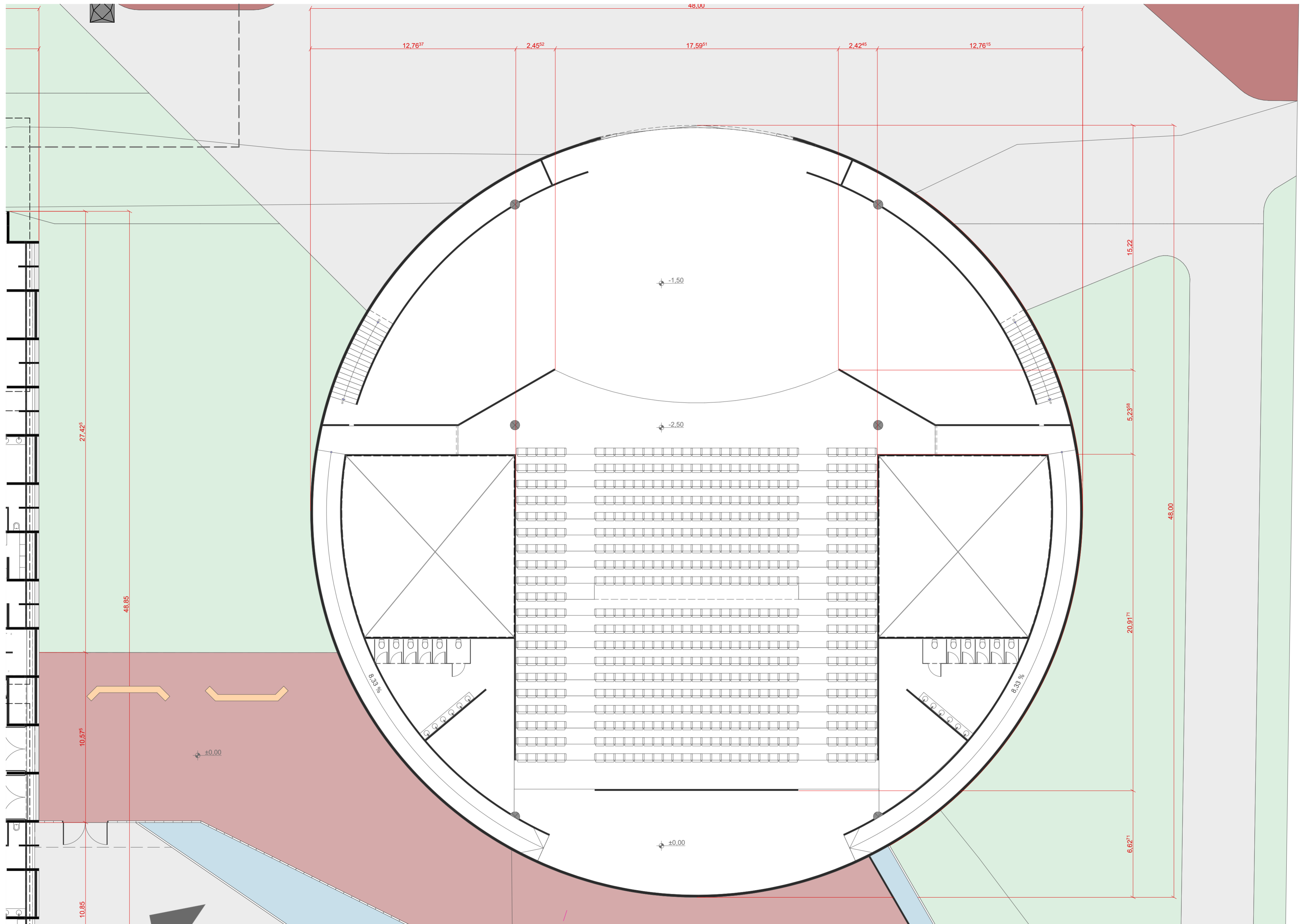


Imagem 50  
Esquema estrutural do  
teatro

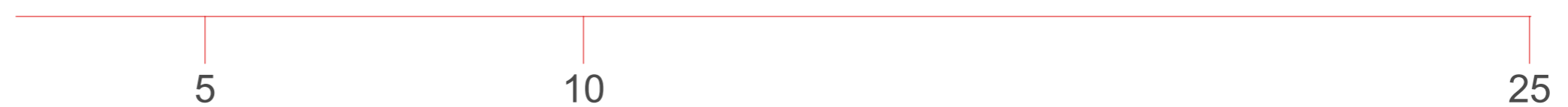
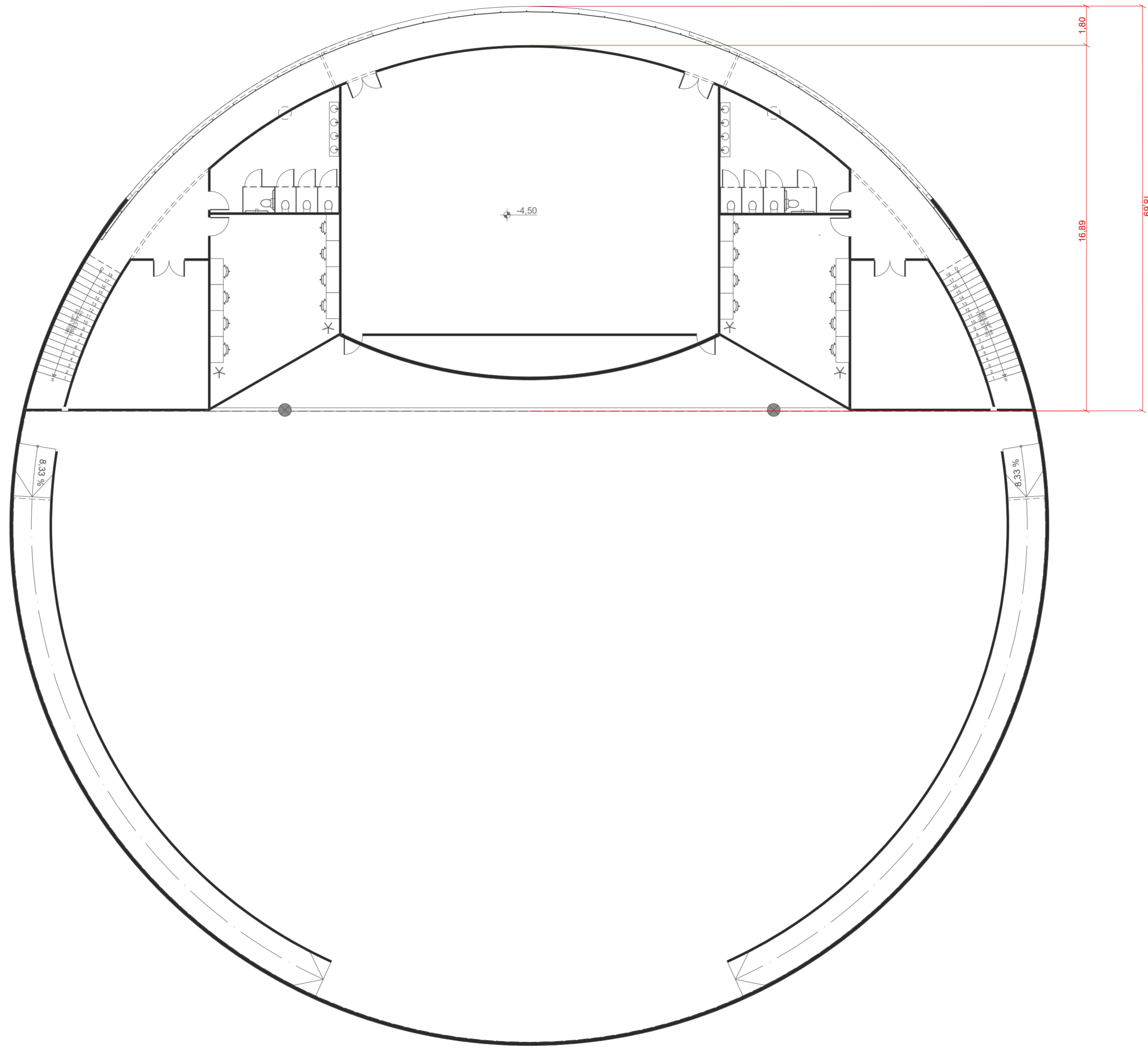
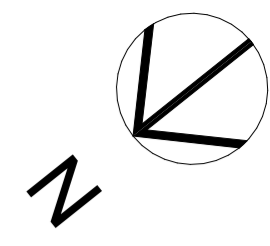
Seu palco é reversível, abrindo-se para a grande praça externa, sendo possível utilizá-lo para apresentações menos robustas. Fecha-se por um portão curvo que sobe e desce dentro da sub-casca, esse portão segue um padrão de painel que se repete abaixo, como anteparo entre o corredor de acesso às áreas técnicas e o externo.



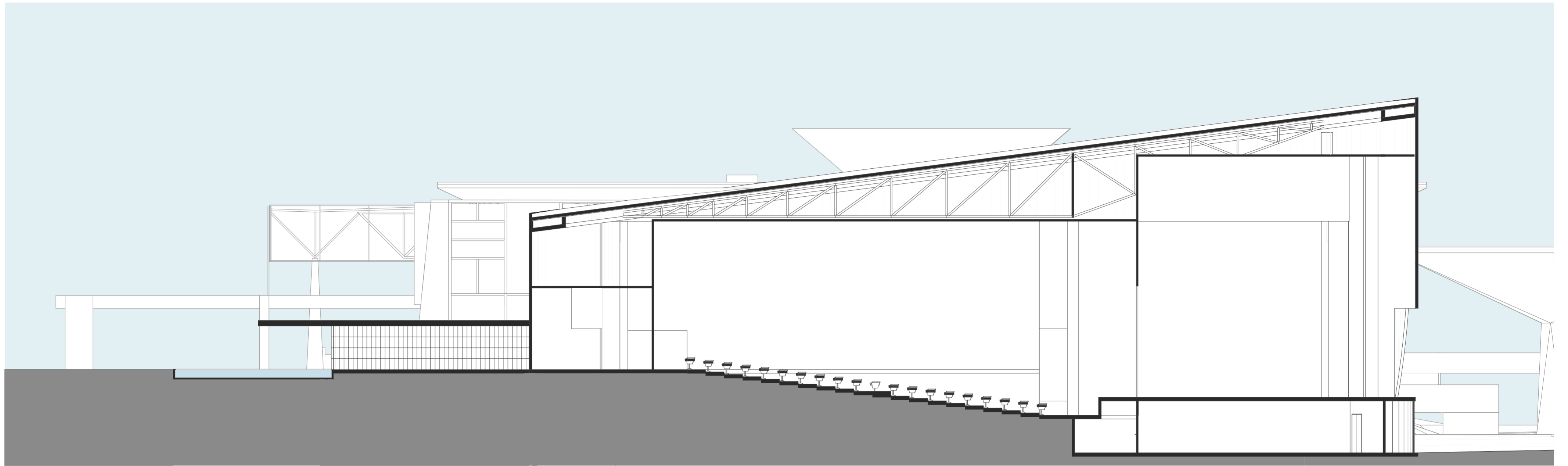


TEATRO - PLANTA TÉRREO

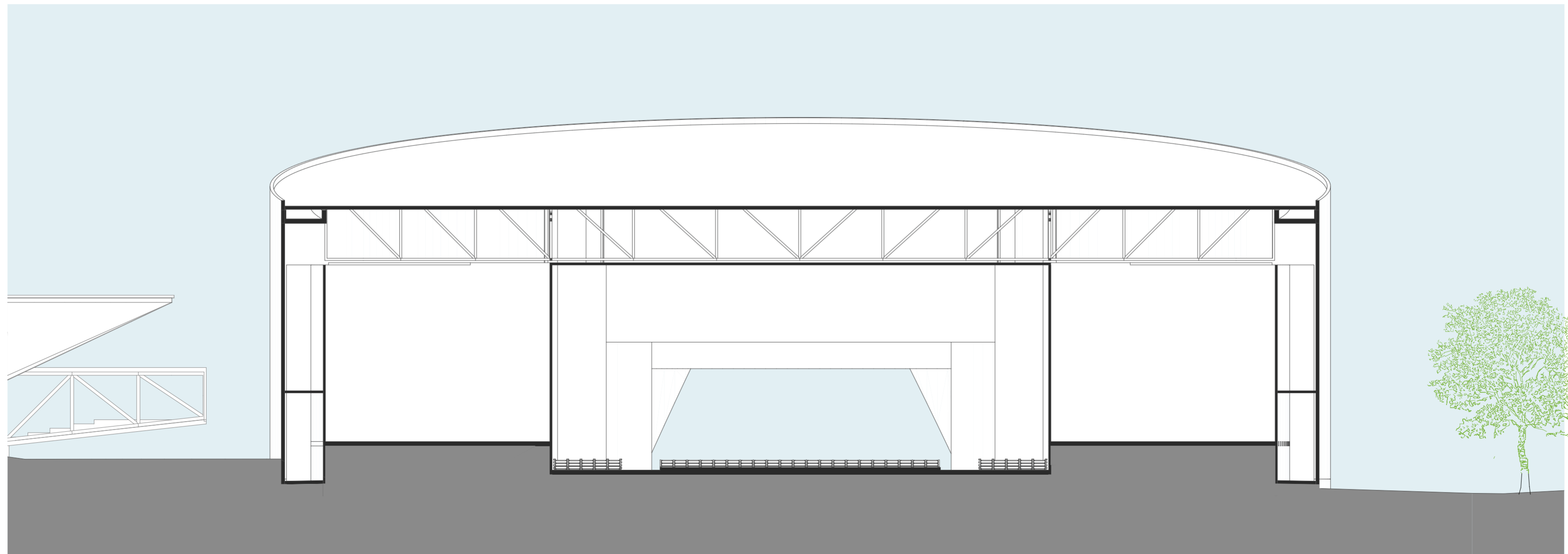




TEATRO - PLANTA SUBSOLO



TEATRO - CORTE B



TEATRO - CORTE A







## O NÚCLEO ESPORTIVO

Esse núcleo situa-se na outra ponta da rodoviária, espelho ao teatro, acessado unicamente através do edifício principal. Compõem ele, no nível térreo, duas quadras poliesportivas, uma piscina semi olímpica, um bloco solto de vestiários e a caixa d'água original; abaixo, foi posicionado o estacionamento coberto, com capacidade para 200 carros, e as áreas técnicas do complexo.

Os equipamentos esportivos, quadras e piscina, estão inseridos embaixo de uma grande cobertura metálica, fechada de dois lados por uma “pele” que serve de anteparo ao sol além de garantir a privacidade das atividades realizadas lá dentro, Chega-se embaixo dessa cobertura por uma marquise que sai do edifício principal, que leva também com segurança ao bloco de vestiários.

Essa cobertura é sustentada por pilares que nascem do estacionamento coberto. Neles se sustentam treliças planas de uma ponta a outra nos dois sentidos. A pele, por sua vez, é sustentada por essa estrutura de treliças. A laje do piso é uma laje nervurada, no estacionamento os pilares em capitéis entre as nervuras.

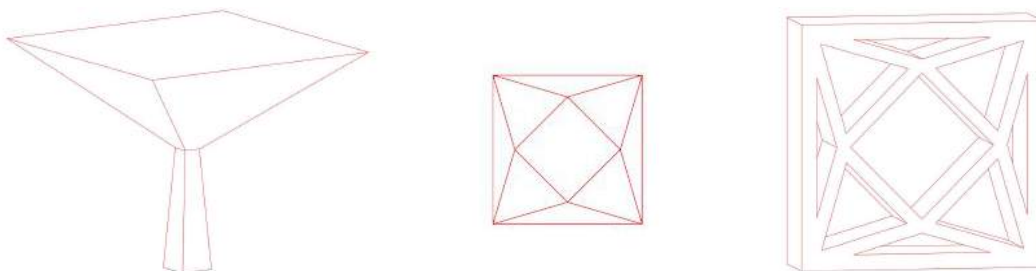
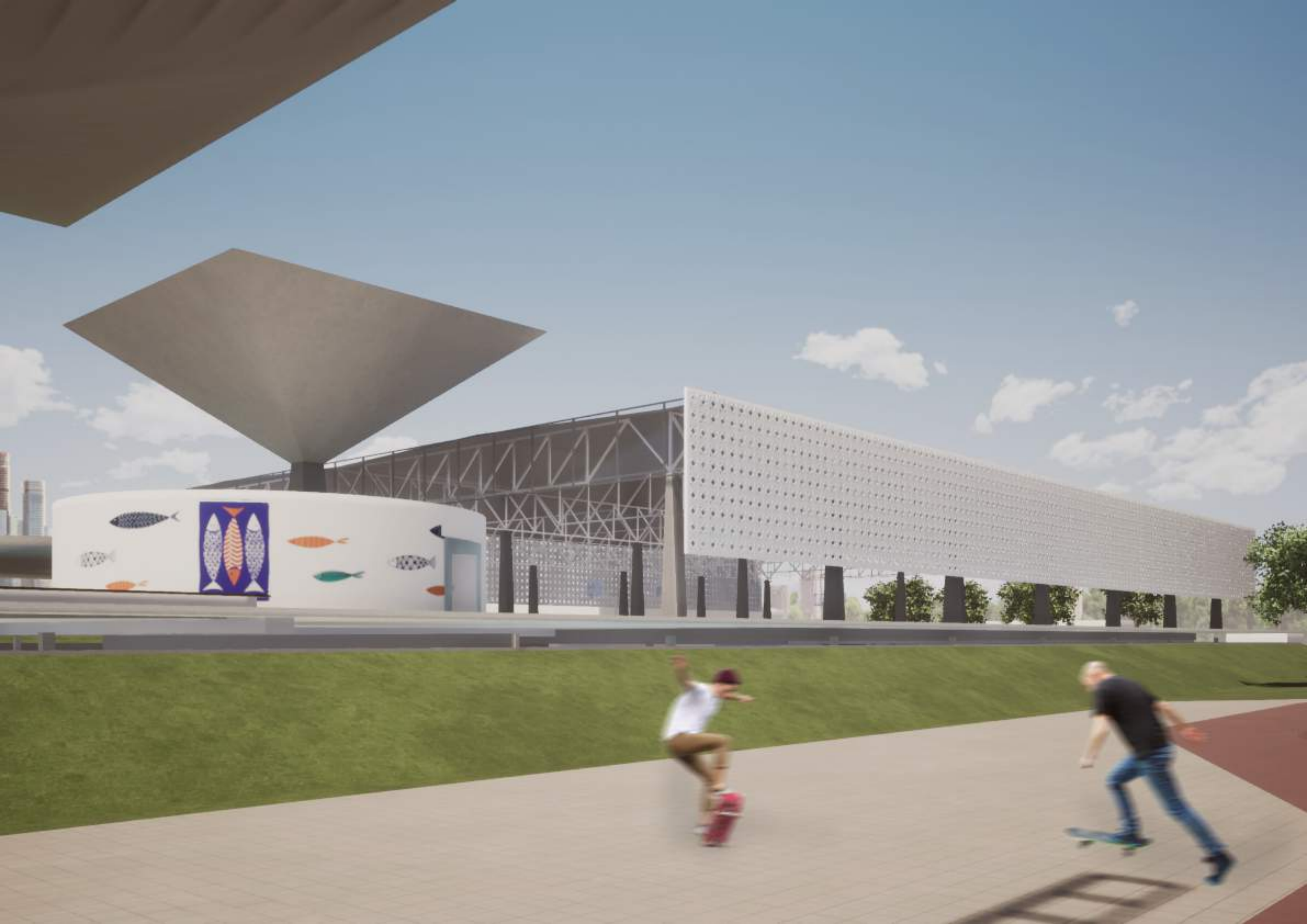
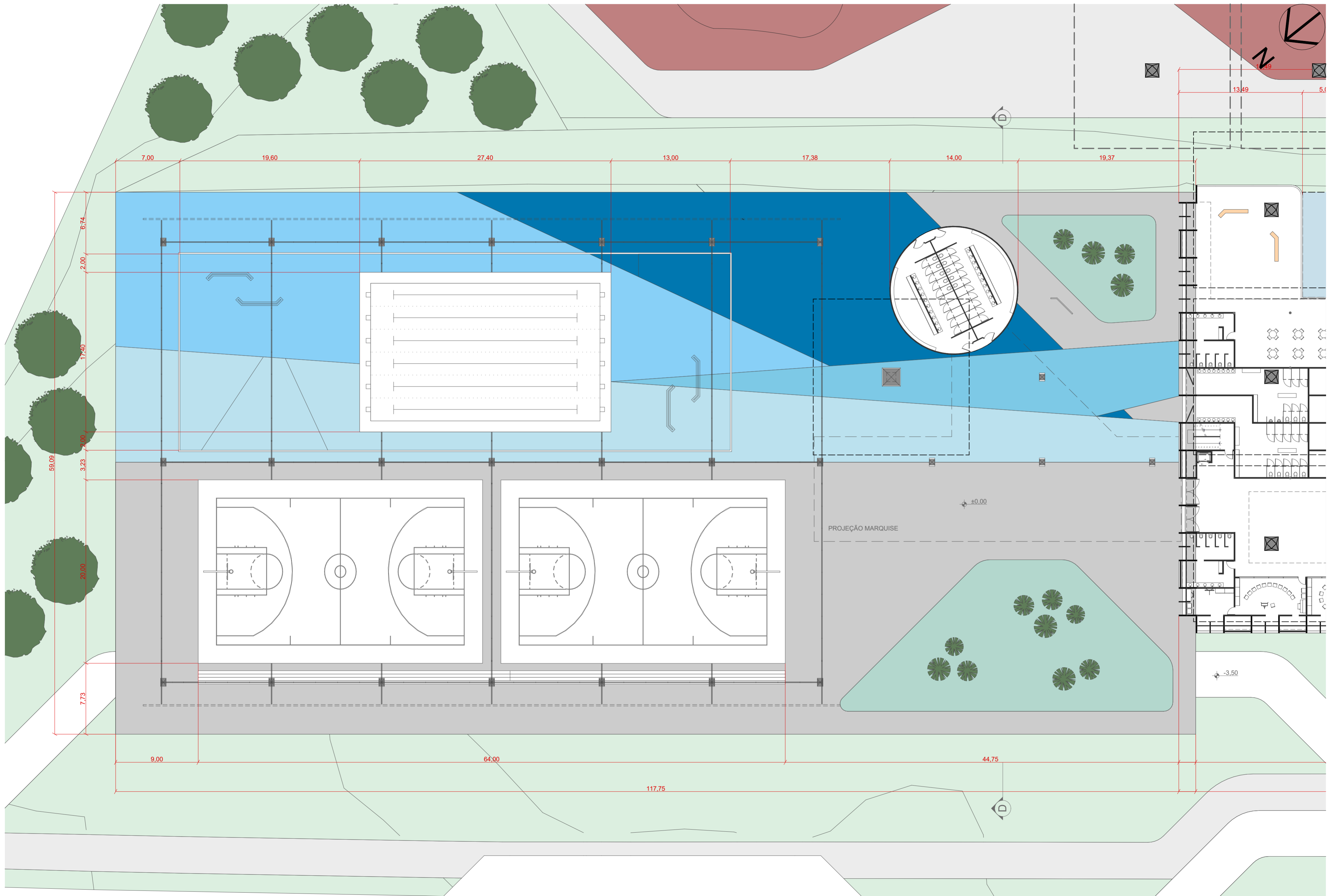


Imagem 51  
Conceito formal  
do cobogó

A pele, ao não tocar o piso de circulação, confere à interferência a leveza necessária enquanto permite que o usuário continue a ter acesso visual ao parque ao redor.

Essa pele é formada por cobogós metálicos que se sustentam numa grelha também metálica.. O desenho desse cobogó foi tirada da vista superior dos pilares dos hiperbolóides originais, conforme imagem 51.





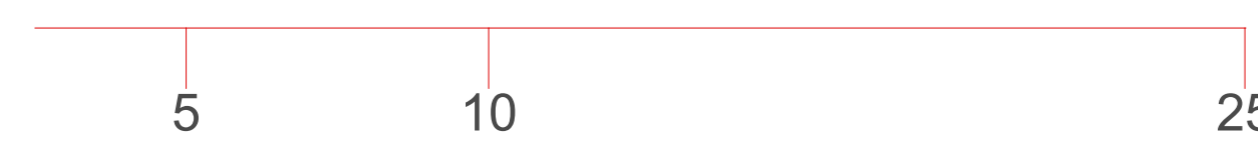
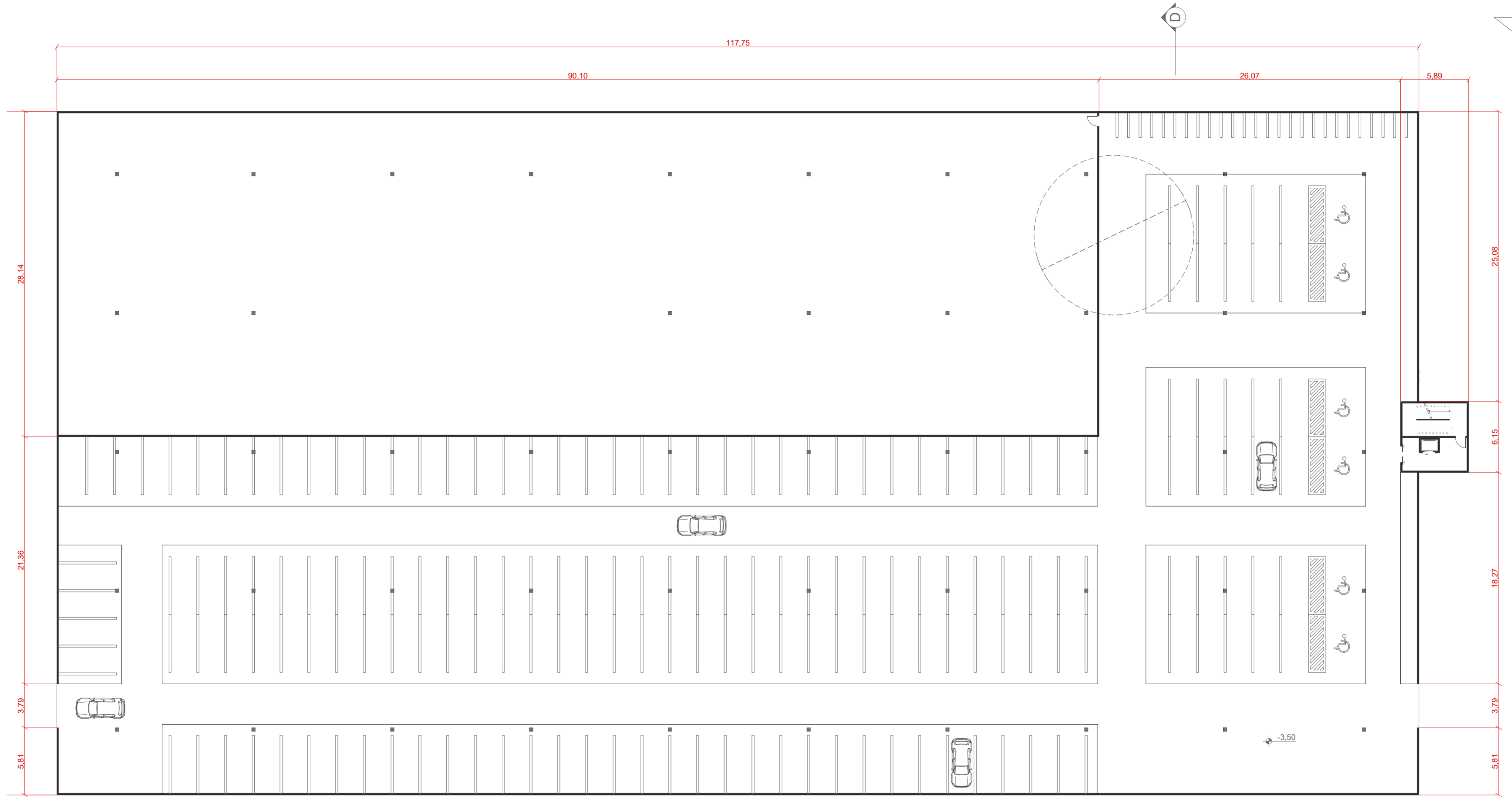
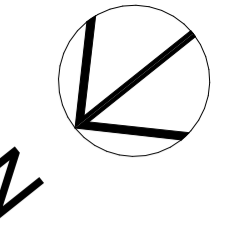
NÚCLEO ESPORTIVO - PLANTA TÉRREO

5

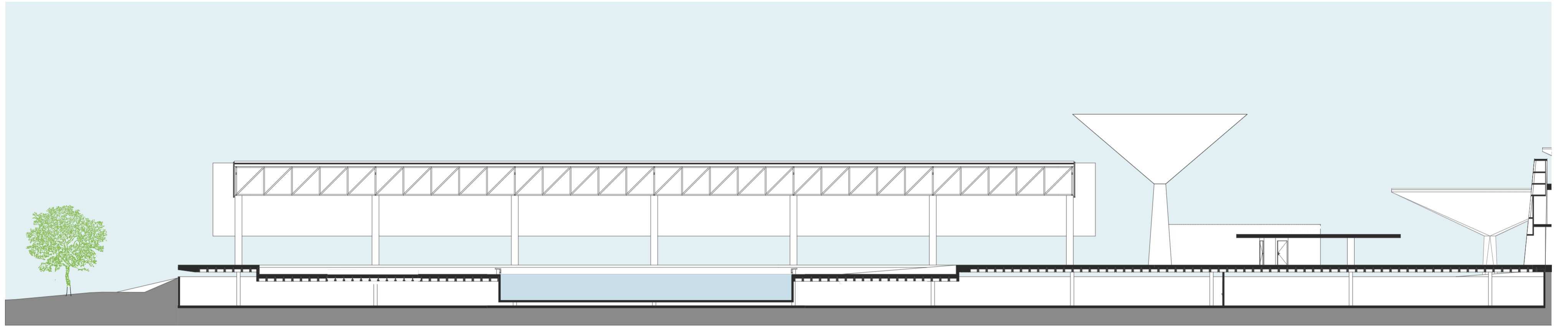
10

25

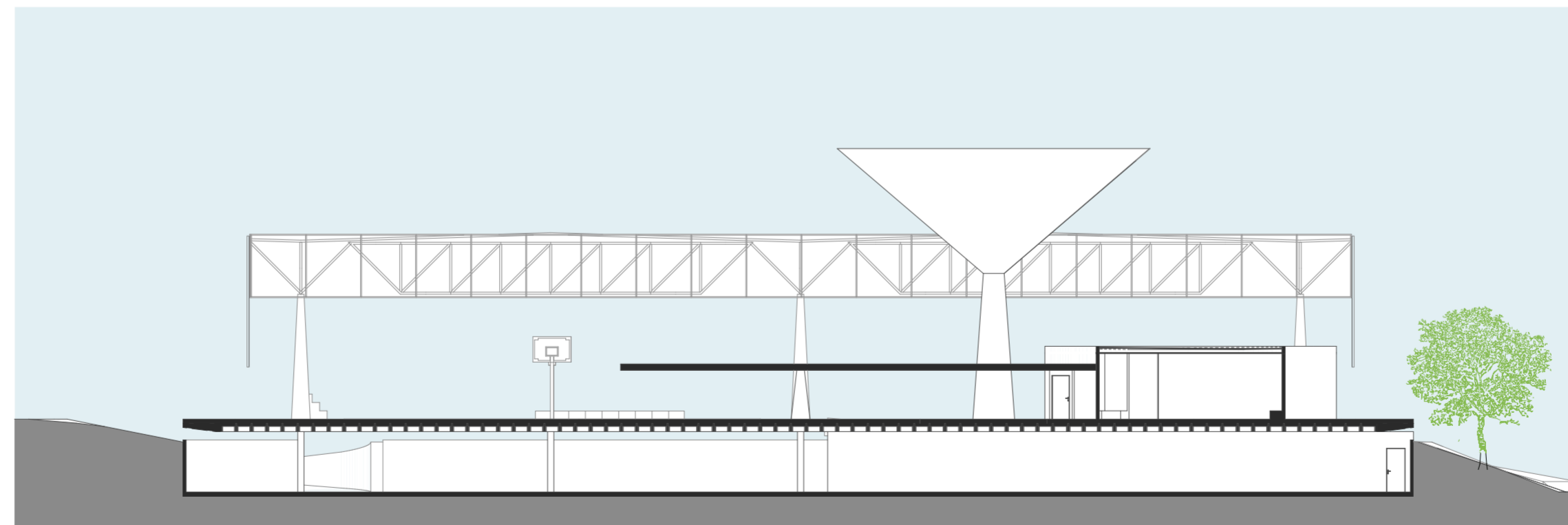




NÚCLEO ESPORTIVO - SUBSOLO



NÚCLEO ESPORTIVO - CORTE A



NÚCLEO ESPORTIVO - CORTE D



## A BIBLIOTECA

A biblioteca é núcleo suspenso que mistura-se aos hiperbolóides da praça externa, elevando-se ao nível do pavimento térreo, chegando-se nela através de uma passarela que sai do edifício principal. Além da biblioteca, compõem o programa uma pequena livraria e um café.

Esse bloco é formado por nada mais que duas grandes treliças vierendeel paralelas, compondo a estrutura com pilares metálicos e uma laje steel deck. A passarela que leva o usuário também é metálica.

O percurso do edifício principal até a biblioteca, pela passarela, termina num átrio de distribuição, onde para um lado acessa-se a biblioteca propriamente dita, para o outro a livraria e o café, e à frente olha-se, como dentro de uma moldura, o parque. O visual para o parque é um privilégio de quem utiliza o equipamento. Buscou-se reforçar esse aspecto através da permeabilidade visual obtida utilizando vidro por toda a extensão das duas faces longitudinais.

Nas duas pontas do edifício, a laje de piso inclina-se levemente para cima, formando chanfro. Dentro do edifício, essa inclinação é utilizada como arquibancadas de leitura e estar. Por fora, de um dos lados, marca um dos acessos ao complexo.

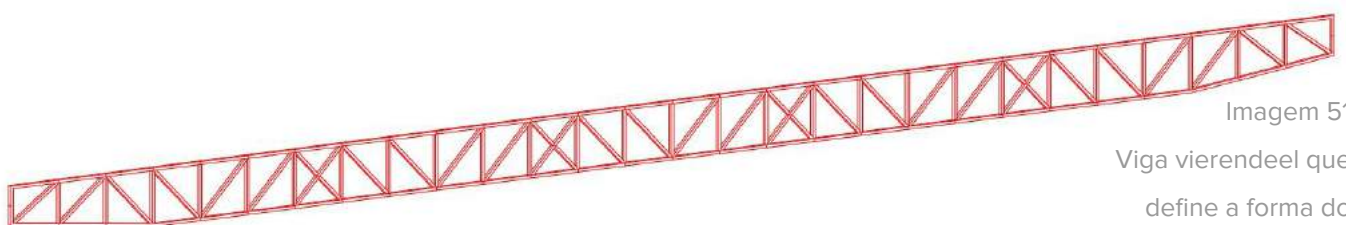
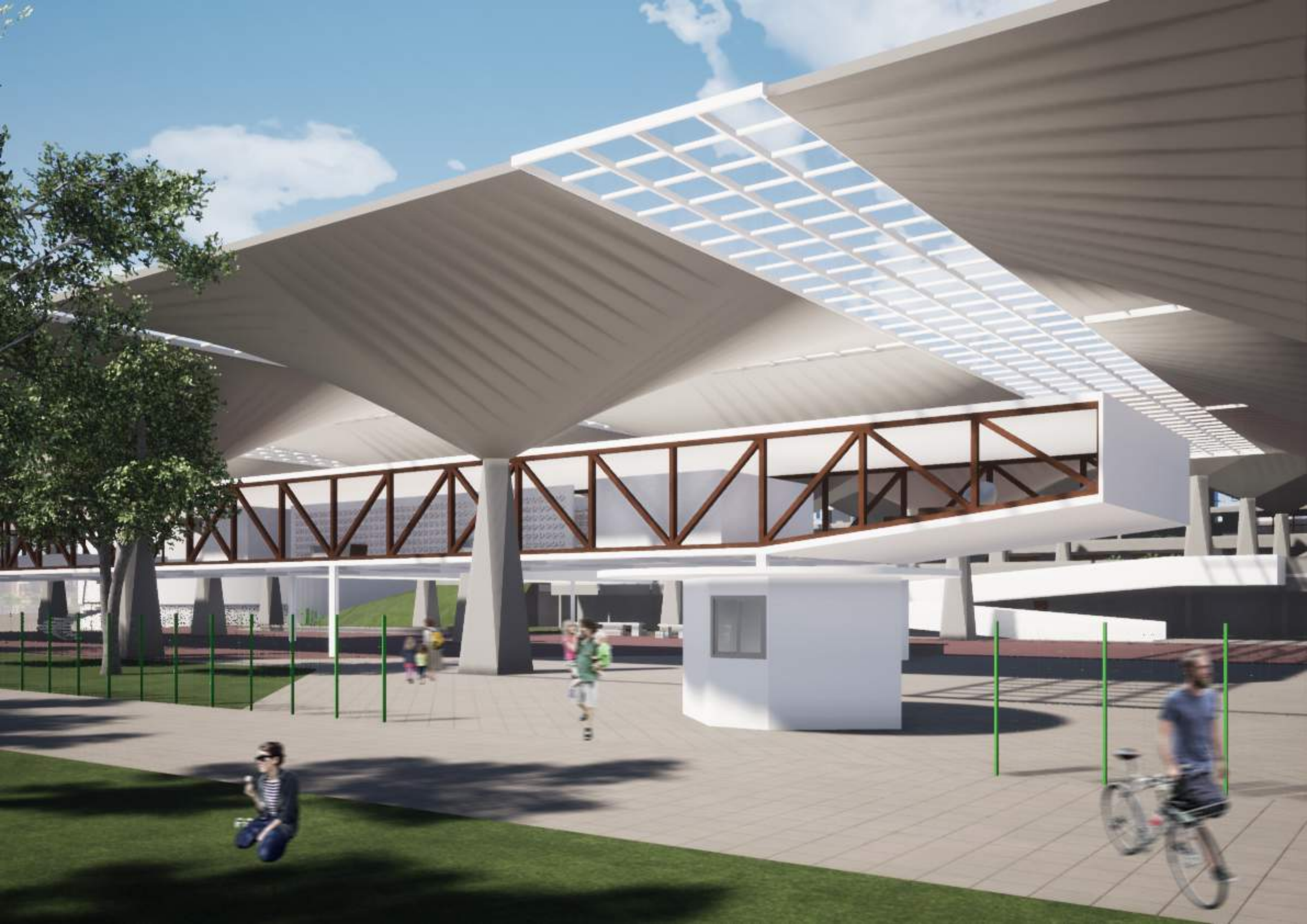
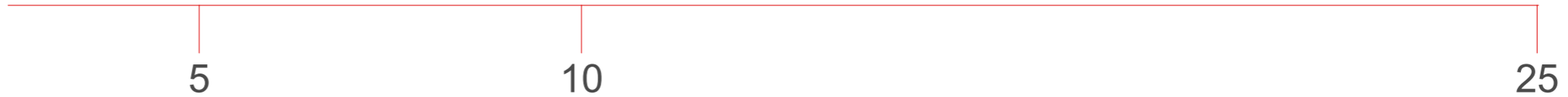
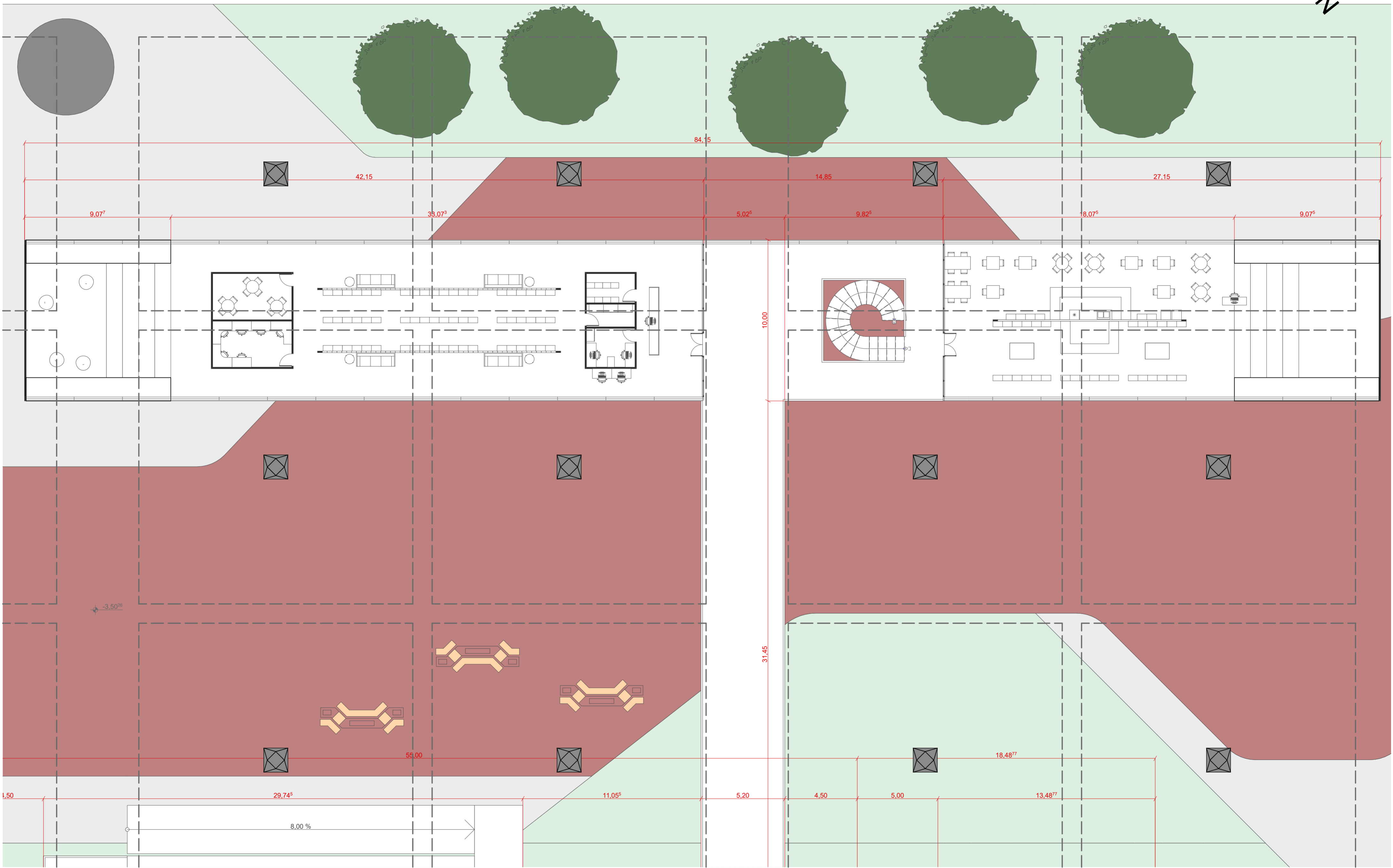
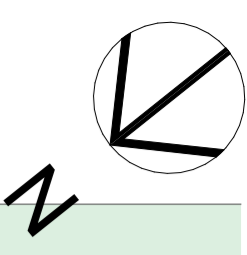
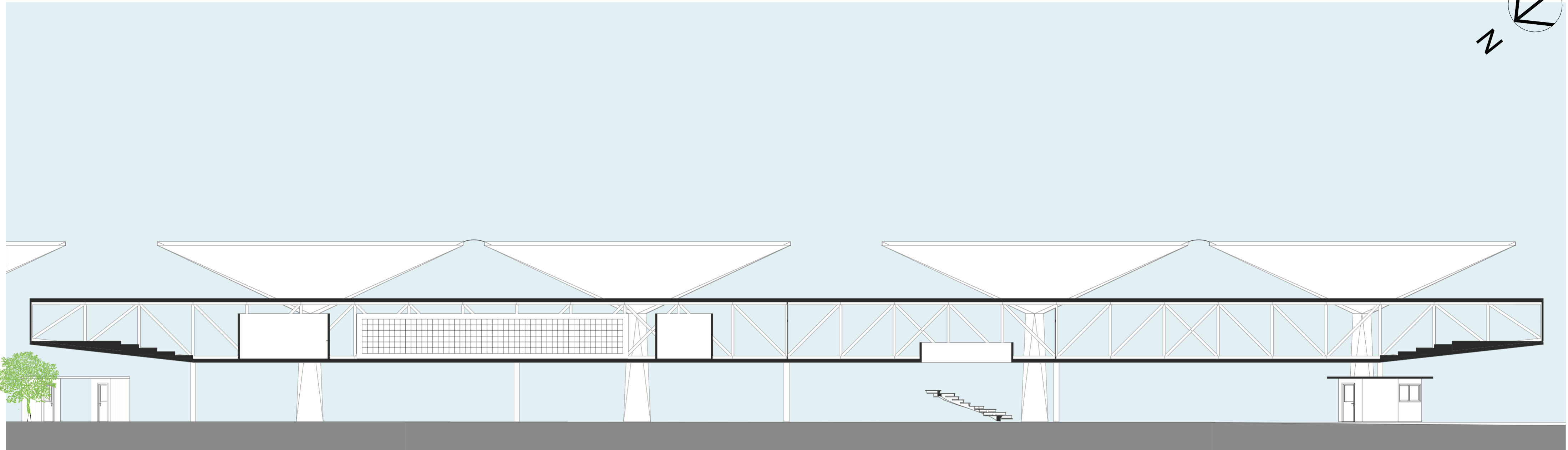
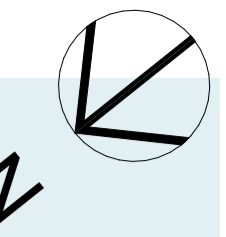


Imagem 51  
Viga vierendeel que  
define a forma do  
edifício

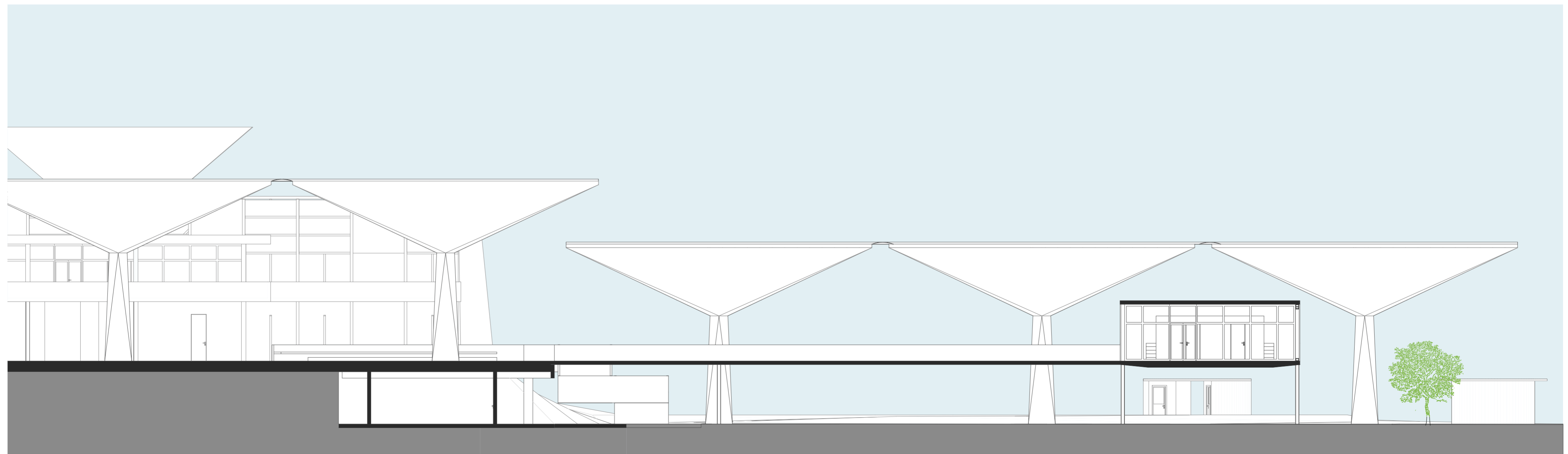




BIBLIOTECA - PLANTA TÉRREO

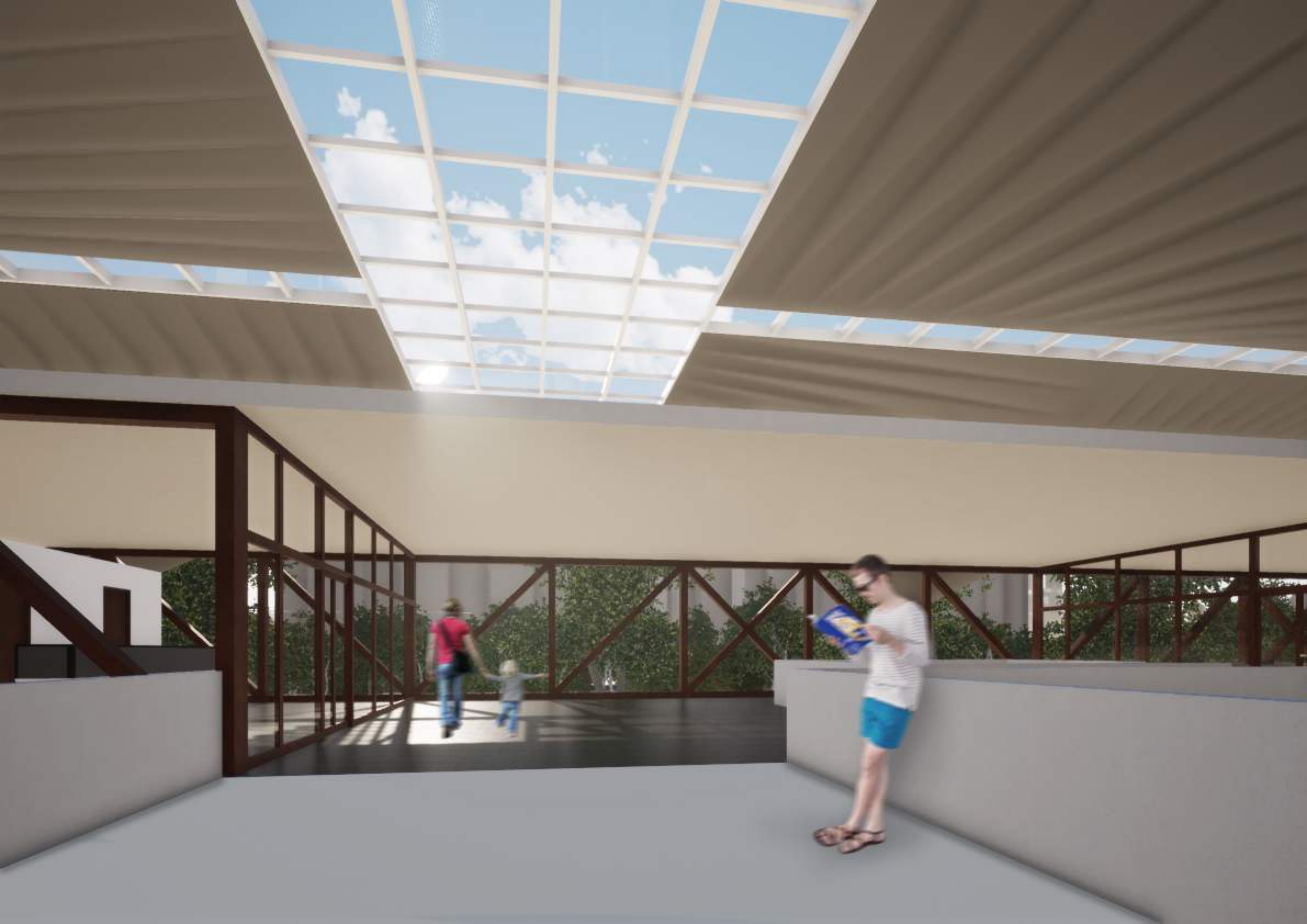


BIBLIOTECA - CORTE E



BIBLIOTECA - CORTE C







“Os projetos de arquitetura são uma obra de arte, marcam a cultura e o momento”. João Filgueiras Lima

# CONSIDERAÇÕES

## CONCLUSÃO

Com o desenvolvimento deste trabalho, o resultado obtido foi um ensaio sobre as possibilidades de qualificação dos equipamentos públicos a partir da valorização de um edifício de representativa formal e histórica na cidade. Nesse contexto, propor uma solução que não agredisse o edifício original e que pudesse comportar o novo programa foi o principal desafio observado no projeto.

Assim, a proposta de intervenção na Rodoviária, nomeada CUCA Parreão, nada mais é do que uma proposta arquitetônica que projeta o espaço para o usuário, um local de encontro, mas também de passagem, que reúne e constrói possibilidades.

A magnitude desse ensaio, que perpassa por diversos tópicos de estudo da arquitetura, foi desafiador, mas profundamente enriquecedor.

## AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, que sempre incentivaram a entregar o meu melhor e compartilham o gosto por grandes desafios. Essas conquistas são para vocês.

Aos meus colegas e amigos de faculdade que compartilharam noites mal ou não dormidas, trocas incríveis de ideias e valores. É lindo ver quem fomos e quem somos hoje e sentir orgulho de todos nós.

Aos meus professores que, ao longo desses 5 anos, compartilharam conhecimento, referências e, o mais incrível, o amor e a empolgação pela arte que fazemos. À todos os funcionários que cuidam da minha outra casa chamada DAU.

Entrar e finalizar esse curso foi uma grande aventura. Conquistei sensibilidade, resiliência e empatia. Saio uma pessoa melhor, pronta para novas.

## REFERÊNCIAS

### BIBLIOGRAFIA

SANTOS, José Luís. **O que é cultura**. 6ª edição. São Paulo: Editora Brasiliense s.a, 1987

COELHO, Teixeira. **Dicionário Crítico de Política Nacional**. São Paulo: Editora Iluminuras LTDA, 1997

RAMOS, Luciene Borges. **O centro cultural como equipamento disseminador de informação: um estudo sobre o Galpão Cine Horto**. Belo Horizonte: Escola de Ciência da Informação da UFMG. Maio; 2008

MACIEL, Carlos Alberto Batista. **Arquitetura como infraestrutura**. Belo Horizonte: UFMG, Centro de Tecnologia, Departamento de Arquitetura, Curso de Arquitetura e Urbanismo. 2015.

LINS, Deborah Martins de Oliveira. **Terminal Rodoviário Engº João Thomé: Uma Avaliação Técnico Funcional Da Rodoviária De Fortaleza**

PEIXOTO, Nara Gabriela de Mesquita. **Complexo Cultural Parangaba**. Monografia (graduação), Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Departamento de Arquitetura, Curso de Arquitetura e Urbanismo. Fortaleza, 2015.

### SITES

<http://www.dalpian.arq.br/pt-BR/projetos/nova-sede-sesc-guarulhos>

<https://www.archdaily.com.br/br/907892/parque-urbano-da-orla-do-guaiba-jaime-lerner-arquitetos-associados>

<https://www.archdaily.com.br/br/890214/classicos-da-arquitetura-auditorio-claudio-santoro-gian-carlo-gasperini-plinio-croce-e-roberto-aflalo>

<https://juventude.fortaleza.ce.gov.br/rede-cuca>

<https://mapas.fortaleza.ce.gov.br/#/>

<http://www.marrocosaragao.com.br/2015/09/rodoviaria-de-fortaleza/>