

FEIRA DA PARANGABA:  
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
CENTRO DE TECNOLOGIA  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO  
ORIENTADOR: JOAQUIM ARISTIDES

ROMÊNIA DE OLIVEIRA MEDINA SOARES  
FORTALEZA, JUNHO DE 2011.

ROMÊNIA DE OLIVEIRA MEDINA SOARES

Feira da Parangaba:

Proposta de Requalificação do Espaço Público

Orientador: Joaquim Aristides de Oliveira

Fortaleza-Ceará

2011

## **Agradecimentos**

A Deus por me dar forças para enfrentar todas as dificuldades e seguir em frente.

Ao meu orientador, professor Joaquim Aristides, pelo incentivo e apoio no desenvolvimento do trabalho.

Aos demais professores do Curso de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará por terem compartilhado seus conhecimentos e participado diretamente na minha formação.

Aos amigos que estiveram presente incentivando e ajudando.

A minha família e a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram nesta longa jornada.

## **Resumo**

Este Trabalho Final de Graduação consiste na elaboração de um projeto de requalificação de um espaço público que tem como principal atividade uma feira, a Feira dos Pássaros ou Feira da Parangaba, na cidade de Fortaleza, Ceará. A intervenção faz-se necessária por tratar-se de uma área com grande potencial paisagístico e urbano para a cidade, que se encontra em estado de abandono e sem condições adequadas para o desenvolvimento de atividades de lazer associada ao uso da feira. O desenvolvimento do trabalho baseou-se no estudo de casos semelhantes no Brasil, bem como um estudo específico sobre a área de intervenção. O resultado foi um projeto urbano e arquitetônico voltado para atender o mais variado público com o objetivo de gerar uma vitalidade permanente ao lugar.

**Palavras-chave:** Intervenção urbana, espaço público, comércio, feira, permeabilidade.

<b>1.Introdução.....</b>	<b>06</b>
<b>2. Justificativa do tema.....</b>	<b>07</b>
<b>3. O terciário e a arquitetura ao longo da história.....</b>	<b>08</b>
<b>3.1 Feiras livres.....</b>	<b>09</b>
<b>3.2 As feiras no Brasil e no Nordeste brasileiro.....</b>	<b>11</b>
<b>4. Casos de intervenções em feiras no Brasil.....</b>	<b>14</b>
<b>4.1 Feira de Ananindeua.....</b>	<b>14</b>
<b>4.2 Calçadão dos Mascates.....</b>	<b>16</b>
<b>4.3 Mercado Popular da Rocinha.....</b>	<b>19</b>
<b>5. Área de Intervenção.....</b>	<b>22</b>
<b>5.1 Fortaleza e o bairro da Parangaba.....</b>	<b>22</b>
<b>5.2 A Feira dos Pássaros e a feira de carros.....</b>	<b>26</b>
<b>5.3 Análise urbana da área e do entorno.....</b>	<b>31</b>
5.3.1 Aspectos naturais.....	31
5.3.2 Uso do solo.....	33

5.3.3 Aspectos históricos e culturais.....	35
5.3.4 Infra-estrutura.....	36
5.3.5 Circulação e áreas verdes.....	37
<b>5.4 A legislação.....</b>	<b>39</b>
<b>5.5 Diagnóstico conclusivo.....</b>	<b>40</b>
<b>6. A proposta.....</b>	<b>42</b>
6.1 Diretrizes do projeto.....	42
6.2 O programa.....	43
6.3 A materialização do programa – “O projeto”.....	49
<b>7. Conclusão.....</b>	<b>58</b>
<b>8.Referências bibliográficas.....</b>	<b>59</b>

## 1. Introdução

O presente trabalho tem como objetivo final propor uma reordenação da Feira da Parangaba e da própria praça onde a feira é realizada.

A Feira da Parangaba é uma das maiores e mais conhecidas da cidade, mas também é geratriz de muitos problemas na área como: poluição, com o lixo deixado na praça, nas ruas e na lagoa da Parangaba; transtorno no trânsito das avenidas José Bastos e Gomes Brasil; e obstrução da praça para outros usos simultâneos, uma vez que falta organização na distribuição das barracas e o número de feirantes cresce a cada ano.

Assim, o trabalho estrutura-se em quatro partes. A primeira parte trata da evolução histórica do varejo e suas variadas formas arquitetônicas como o Bazaar, a Ágora, o Forum Romano, as feiras livres e os edifícios de mercado. Bem como é feita uma análise histórica específica sobre a formação das feiras, a sua ligação

com o surgimento das cidades e a transição do feudalismo para a economia de mercado. Nesta parte, também, analisa-se a formação das feiras no Brasil e mais especificamente no Nordeste brasileiro ligada a comercialização de gado pelo interior.

A segunda parte aborda três casos brasileiros relacionados ao reordenamento do comércio informal, a Feira de Ananindeua, o Calçadão dos Mascates e o Mercado Popular da Rocinha, reforçando o entendimento do funcionamento das feiras e do comércio informal no Brasil, e demonstrando os acertos e erros dos projetos.

A terceira parte avalia a área da intervenção em quatro níveis: o bairro e sua evolução na cidade, a feira propriamente dita, a análise urbana e a legislação incidente. Com isso, podem-se perceber quais são as deficiências, as potencialidades e a importância da feira e do bairro para a cidade e para a população.

A quarta parte enfoca a proposta de intervenção propriamente dita.

## **2. Justificativa do tema**

A partir da observação direta e diária da cidade, deparamo-nos com as problemáticas existentes que necessitam de uma solução capaz de melhorar a qualidade de vida da população. Assim, através de projetos de requalificação, preservação e renovação, consegue-se promover e/ou recuperar os espaços livres da cidade como as praças, os parques, as ruas e avenidas e os edifícios de interesse histórico.

O pólo de lazer da Parangaba, atualmente, enfrenta problemas por estar ocupada por duas feiras que dominam o espaço, a Feira da Parangaba e a Feira de carros. Bem como por concentrar inúmeras construções irregulares de bares em alvenaria e cobertas em telhado fibrocimento para abrigar os carros a serem vendidos. A paisagem da praça apresenta um caráter de abandono e deterioração, evidenciando a falta de manutenção e de fiscalização, portanto de um plano de gestão para os espaços públicos da cidade.

O interesse de trabalhar com essa área surgiu pelo contato visual freqüente, pela proximidade da área com o meu percurso diário, pelo fato de já ter desenvolvido outros trabalho sobre o bairro durante o período acadêmico e pelo conseqüente vislumbre da possibilidade de propor uma solução enriquecedora para um problema na cidade. Além de envolver um importante bairro e uma importante feira da cidade como serão explicitados adiante.

### **3. O terciário e a arquitetura ao longo da história**

O comércio desenvolveu-se ao longo da história e, de acordo com as novas formas de produção e da civilização envolvida, os espaços onde essa atividade acontecia diferenciaram-se. A arquitetura de negócios, ou seja, o espaço destinado ao comércio, antes do século XIX, aconteceu nos bazaars, na ágora grega, nos mercados, nos fóruns romanos, nas praças medievais, nas feiras livres e nos edifícios de mercado.

**Bazaar:** Era o coração da cidade islâmica e espaço público por excelência. No bazaar, não aconteciam apenas a compra e a venda de mercadorias, mas também a troca de experiências e opiniões. As lojas eram estreitas com uma média de 2m<sup>2</sup> e abertas para a rua, algumas possuíam na parte de trás ou no andar superior escritórios e depósitos.

**Ágora:** Era o local de comércio na Grécia Antiga. O formato da ágora permaneceu irregular até o século V

a.C., depois começou a adotar uma forma mais retangular seguindo o traçado da malha viária. Adquire em seguida a forma de U com colunatas e lojas rodeando três lados e o quarto lado seria aberto para os acessos, permitindo uma maior permeabilidade ao espaço. Após a dominação romana, a ágora passou a ser fechada com colunatas e lojas nos quatro lados, intencionando gerar um espaço de tranquilidade e maior controle. Na Grécia Clássica, a ágora era também local de discussões políticas e de “bate-papo” entre as pessoas. Algumas partes eram cobertas por tendas e alpendres.

**Fóruns:** O Forum era um espaço público onde aconteciam atividades comerciais, religiosas e políticas. Caracterizava-se como um local aberto e rodeado por edifícios públicos. O comércio era realizado nas áreas descobertas, onde se armavam as bancas, e em lojas. O Forum mais importante foi o de Trajano.

**Praças de mercado:** Após a queda do Império romano, o comércio restringiu-se, pois o sistema econômico e político passou por uma transformação. O

feudalismo entrou em cena com sua economia de subsistência. Mas, a partir do século IX, o comércio começou a ganhar expressão e passou a desenvolver-se nas praças de mercado. Essas praças estavam nas áreas periféricas das zonas residenciais, preferencialmente nas bordas das vias de circulação, no encontro de vias e do lado externo das muralhas. A princípio eram periódicas e foram aos poucos se tornando permanentes.

Feiras livres: Estas serão tratadas no próximo tópico separadamente, pois é o enfoque do presente trabalho.

Edifícios de Mercado: Referem-se às construções comerciais cobertas. Eram galerias em volta de um recinto quadrado ou retangular ou um espaço alongado como grandes galpões.

Constata-se que existem muitas semelhanças entre os diversos locais onde o comércio se desenvolveu e se desenvolve atualmente. Por exemplo, os bazars, as feiras livres e os edifícios de mercado

ainda são muito comuns nas cidades. Em Fortaleza, podemos citar a presença de dois importantes mercados, o São Sebastião e o Central, e as feiras acontecem em alguns bairros semanalmente nas praças ou na própria via onde são armadas as barracas.

### **3.1 Feiras Livres**

Feira, do latim *feria*, significa festa de um santo ou dia santo em que não deveria se trabalhar. A feira é um fato urbano e social, e em seu início era acima de tudo o encontro dos mercadores vindos de longe para efetuarem a comercialização dos seus produtos (os excedentes da produção) e duravam várias semanas. Aconteciam em locais abertos, comumente em praças ou na própria via pública, não sendo diferente de atualmente. Esses locais eram de grande fluxo, normalmente onde rotas comerciais se cruzavam, locais de acontecimentos políticos ou religiosos, eventos esportivos e artísticos, pontos de passagem obrigatória, etc. Segundo Mumford (1998, p.85), o ideograma

sumeriano de mercado, um Y, talvez indicasse que a ideia de mercado como ponto de junção das rotas de comércio já era reconhecida.

Com o aumento crescente dos excedentes, as feiras tornaram-se constantes e ao seu redor começaram a fixar-se núcleos populacionais, ou seja, cidades começaram a se formar e a economia iniciou, assim, sua transição de essencialmente agrícola para mercantilista e a população de rural para urbana. Portanto, as feiras foram um elemento de fundamental importância para o Renascimento Urbano.

Resumindo, as feiras podem ser definidas como uma instituição destinada à troca comercial e tem sua origem relacionada ao renascimento do comércio na passagem da Idade Média para a Idade Moderna na Europa. Ou seja, quando a produção passou a exceder a necessidade de consumo, surgiram as trocas de produtos como meio de não desperdiçar a produção. Esse excedente torna-se regular e faz com que as trocas se fortaleçam e se expandam, fazendo surgir uma nova figura, o comerciante.

“No caso da sociedade européia, havia uma produção destinada quase que exclusivamente para o consumo. Só quando se fabricava ou se plantava acima das necessidades do grupo havia uma forte procura por produtos, caso contrário não havia produção de excedentes. Assim, as poucas relações de troca que se estabeleciam nestes locais se davam justamente na comercialização da produção, que, na sua totalidade realizava-se nos mercados semanais, as feiras.” (HUBERMAM, 1979 apud Dantas, 2008, p. 88).

As feiras mais importantes foram as de Champagne, nas cidades de Lagny, Provins, Bar-sur-Aube e Troyes que duraram quase dois séculos. O fluxo de caravanas era intenso devido à sua localização estratégica, segurança e incentivo fiscal. As mercadorias eram expostas em barracas e tendas (estruturas efêmeras) e os produtos comercializados eram os mais variados, como bebidas, alimentos, vestuário e ainda encontravam-se, nessa feira, locais para empréstimo de dinheiro e câmbio de moedas. Além disso, aconteciam festejos e apresentações de artistas para completar a total caracterização de um espaço

público por excelência e com intensa atividade social, cultural e econômica.

### **3.2 As feiras no Brasil e no Nordeste brasileiro**

Na América Latina, as feiras e os mercados surgiram de modo diferente e podem ser classificados em dois grupos de acordo com a sua origem: o primeiro formado pelos países que já possuíam praças de mercado antes da chegada dos colonizadores e o segundo onde as feiras e os mercados são considerados inovações pela população nativa. O Brasil encontra-se no segundo grupo, uma vez que o país era habitado por indígenas e os mesmos viviam da subsistência. Não havia motivo para a produção de excedentes e a acumulação de riquezas, e eles desconheciam a propriedade privada.

Em Portugal, a feira mais antiga data de 1125 e até o século XV surgiram mais 95 feiras em todo o Reino. Portanto, pode-se dizer que as feiras foram

trazidas e implantadas pelos portugueses no Brasil seguindo o modelo das já existentes em seu país.

As primeiras trocas comerciais no Brasil aconteceram entre os indígenas e os portugueses, os portugueses ofereciam adornos e ferramentas em troca dos produtos nativos, primeiramente animais, depois o pau-brasil que era o principal interesse.

A primeira feira relatada no Brasil data de 1548 quando o rei Dom João III enviou um Regimento ordenando que as vilas e povoados fizessem feira pelo menos um dia por semana. Esta medida foi tomada para que os nativos fossem vender seus produtos e comprar o que precisavam, mas o que estava envolvido neste pensamento era a possibilidade de exportação dos produtos da colônia. Outras referências à existência de feiras no Brasil no século XVIII e XIX estão ligadas ao comércio do gado e da farinha.

Este comércio só se estabeleceu, pois, como a atividade criatória foi a grande responsável pela ocupação do interior nordestino ainda no século XVII, inúmeros núcleos se estabeleceram ao longo dos “caminhos de gado”, o que influenciou a formação das praças de mercado e das feiras livres como conhecemos atualmente. (Dantas, 2008, p.91).

O gado foi o grande responsável pela conquista de terras e fixação da população no interior. Enquanto, a cana-de-açúcar foi responsável pelo povoamento do litoral. O gado destinava-se ao comércio interno e a cana ao comércio externo, justificando, portanto a condição de surgimento das feiras para a sua comercialização e, por conseguinte o surgimento de muitas cidades.

Assim, onde as primeiras estradas coincidiram com os “caminhos do gado”, inúmeras aglomerações se estabeleceram ao longo dos cursos fluviais, nos lugares em que estes ofereciam passagem às tropas e à beira do caminho nos locais onde as boiadas paravam para descansar. (Dantas, 2008, p. 94).

Tais aglomerações permitiram a emergência de ativos centros comerciais de gado, uma vez que os locais se consolidavam como paradas para as extensas viagens.

Observando a possibilidade atrativa de muitos compradores para a área, muitos produtores agrícolas afluíam para comercializar a sua produção, bem como alguns prestadores de serviço. Assim, estabeleceram-se as praças de mercado em cada uma dessas localidades e a partir delas surgiram as feiras livres, elementos de grande importância para o desenvolvimento das cidades. Portanto, as feiras livres atuais são descendentes diretas das antigas feiras de gado e algumas ainda continuam acontecendo pelo interior do Nordeste.

Os primeiros sinais da atividade comercial em torno da pecuária cearense unem as fazendas e os pequenos núcleos sertanejos cearenses com o seu litoral, com as feiras de gado da zona açucareira e com portos da Paraíba, Pernambuco e Bahia, de onde seguiam os couros em

cabelo, os atanados e as solas para as cidades do Rio de Janeiro, Porto e Lisboa. (Jucá Neto, p.79)

As feiras desenvolveram-se e muitos outros comerciantes estabeleceram-se para comercializar sua produção, então a grande praça comercial, a feira, tornou-se o maior acontecimento da cidade, onde se realizava e se realiza o encontro da vida rural com a vida urbana. É um local de reafirmação das relações entre campo e cidade.

Assim, a feira livre torna-se um “fenômeno socioeconômico de importância capital na vida nordestina” (CARDOSO, 1975, p. 169) que marca definitivamente a paisagem das cidades espalhadas pelo interior nordestino, sendo esta a principal forma de abastecimento para uma grande parcela da população. Ao mesmo tempo, é a expressão do próprio significado etimológico da palavra, ou seja, “o dia da festa”,... (Dantas, p. 96).

Atualmente, dadas as condições econômicas das cidades não mais diretamente ligadas ao comércio de animais, as feiras de gado persistentes encontram-se separadas das feiras livres, mas em alguns casos

observa-se ainda a prática de venda de animais os mais diversos nas feiras livres como é o caso da Feira da Parangaba ou, como é popularmente conhecida, Feira dos Pássaros localizada na cidade de Fortaleza, Ceará.

Portanto, observa-se que mesmo sendo um fato essencialmente urbano as feiras guardam relações muito próximas com o meio rural. Além do comércio de produtos agrícolas, de animais, do encontro do comerciante do meio rural com o comprador urbano, ou vice-versa, as feiras também se caracterizam como locus de resistência dos artesãos, dos violeiros, dos repentistas.

“Sendo a feira um dos centros que congregam mercadorias de origens agrícola, industrial e artesanal, como se completasse o ciclo de uma construção e recriação da sociedade...” (Silva, 2008, p.17).

## **4. Casos de intervenções em feiras no Brasil**

### **4.1 Feira de Ananindeua**

Antes espalhada por praças, vias públicas de grande circulação, e canteiro central de uma movimentada via de Belém, a feira era caracterizada por precárias lojas construídas em alvenaria, denotando um ato de privatização do espaço público. Apesar disso, a feira já estava consolidada como equipamento urbano, sendo importante tanto para o abastecimento da cidade como para a sobrevivência de inúmeros comerciantes.

“A tradicional e importante feira da cidade nova IV é o retrato do abandono das feiras e mercados do Município de Ananindeua nas últimas décadas. Equipamentos mal conservados, sujos e desordenados, não oferecendo as mínimas condições de segurança, conforto e higiene para os feirantes e consumidores. Esta situação afeta ainda o aspecto estético da Avenida Arterial XVIII e paisagístico da cidade, bem como dificulta o trânsito nas proximidades da feira. A feira da Cidade

Nova IV é completamente arcaica em todos os aspectos técnico, operacional, administrativo e mercadológico, decorrente da falta de um gerenciamento moderno e eficaz.” (Projeto Feira da Cidade, pp.01).

Para intervenção a ser realizada, higiene e segurança foram os princípios básicos acertados entre a prefeitura e os feirantes. Então, a solução adotada para o ordenamento da feira foi a construção de um pavilhão, uma estrutura coberta, em uma área próxima à antiga feira para garantir a aceitação da população.

O projeto teve como foco principal a fluidez da circulação e o acesso uniforme aos boxes. Quanto à escolha dos materiais, optou-se pela estrutura tensionada em conjunto com a estrutura metálica devido aos curtos prazos para entrega da obra e aos custos reduzidos que deveria ter. A execução e a montagem da estrutura efetuaram-se em 80 dias. Foram utilizadas membranas em fibra de poliéster revestida com PVC na cor branca e detalhes azuis, e a translucidez desta foi determinante para a sua escolha, uma vez que durante

o dia não é necessária a utilização de iluminação artificial.

“A iniciativa da Prefeitura de Ananindeua, em modernizar a estrutura física da feira do IV, com objetivo de oferecer amplas condições de conforto, segurança e higiene para feirantes e consumidores é extremamente importante para o sistema de abastecimento de gêneros alimentícios e demais artigos de uso doméstico.” (Feira Cidade, pp. 01).

O projeto contemplou um total de 354 pontos de venda distribuídos em quatro conformações: os boxes fechados com 38 unidades de 8m<sup>2</sup>, os boxes abertos com 46 unidades de área média de 4,25m<sup>2</sup>, dois espaços em ilha para comercialização de caranguejo e 254 bancas com áreas variando de 1,10m x 0,80m a 1,80m x 1,80m. O programa de necessidades ainda incluiu administração, gerência, depósitos, lixo, sala de medidores de energia elétrica, bicicletários e o ponto de táxi existente ganhou uma estrutura de apoio com box fechado e vagas para dez carros.

Como o projeto é basicamente composto pela cobertura, o seu dinamismo está presente tanto pelo

sistema de tensoestrutura com três tipos de elementos: cálice, umbrella e tenda cônica, dispostos em altura diferentes, como pelo formato do terreno em triângulo retângulo responsável direto pela escolha dos módulos da tensoestrutura. Além disso, essas alturas diferentes promovem uma renovação do ar no interior do pavilhão juntamente com 36 exaustores eólicos, potencializando a qualidade do ambiente que totaliza uma área de 3.127,15m<sup>2</sup>, onde o fluxo de pessoas é constante.

Os pontos positivos desse projeto encontram-se na questão da participação dos feirantes na decisão da escolha do local em que a feira ocuparia (um local próximo ao da antiga feira); a escolha da estrutura (metálica com estrutura tensionada) denotando uma leveza ao conjunto, bem como fazendo uma analogia com as lonas utilizadas nas feiras livres, devido à fácil e rápida montagem e desmontagem; as questões de aproveitamento da iluminação natural e ventilação também são muito importantes, uma vez que estamos cada vez mais motivados a praticar o desenvolvimento sustentável e estes são pontos fundamentais para o

alcance de uma arquitetura bem resolvida e integrada com seus diversos fatores.



Fig. 1: Vista de cima, Feira de Ananindeua. Fonte: <http://www.tecnostaff.com.br>



Fig. 2: Feira de Ananindeua. Fonte: Acervo Ricardo Santos, <http://www.panoramio.com>.

## 4.2 Calçadão dos Mascates

O Calçadão dos Mascates compreendeu uma intervenção urbano-arquitetônica para organizar o mercado informal do centro de Recife. Esse mercado informal cresceu muito com a crise econômica da década de 1990. Os camelôs ocupavam diversas áreas do centro inclusive a Av. Dantas Barreto por conter imensos espaços ociosos. Essa ocupação espontânea dos ambulantes, que dividia espaço com estacionamentos, terminais de ônibus e intensa circulação de pessoas, contribuiu para degradação do espaço urbano.

O local escolhido pelos autores do projeto para implantação da proposta do Calçadão dos Mascates foi a Av. Dantas Barreto, no bairro de São José, área central de Recife, pois era um espaço grande e subutilizado. A Av. Dantas Barreto havia sido aberta na década de 1970 em uma operação urbana do tipo arrasa quarteirão, onde foram destruídas várias casas, a Igreja dos Martírios, o Pátio do Carmo e outras edificações de expressão histórica em prol da falsa

modernidade, uma vez que a via não ligou nada a lugar algum e não desempenhou o papel de via arterial que era a proposta inicial e justificativa para sua abertura.

O projeto, datado de 1994, tinha como objetivo principal a requalificação da área central de Recife, proporcionando organização, higiene e segurança para o trabalho dos ambulantes. Portanto, a proposta para o Calçadão é composta por seis módulos acomodados linearmente no sentido norte-sul da avenida e liga o pátio da Igreja Nossa Senhora do Carmo à Praça Sérgio Loreto. O projeto contempla, também, 168 quiosques distribuídos próximos a Igreja do Carmo e no início dos módulos. No total, o projeto previu a utilização do espaço por 1400 comerciantes.

Os princípios norteadores da proposta foram: restabelecer a escala histórica da rua, com a implantação dos módulos próximos à face da rua com as fachadas mais preservadas, e com os inícios e términos dos módulos coincidindo com as antigas “cabeças” de quadra da malha urbana original do bairro. A visibilidade dos momentos históricos do entorno, como

as torres da Igreja de São Pedro, foi outra preocupação dos arquitetos, e como forma de atrair um fluxo maior de pedestres, foram implantados pontos de ônibus ao longo do camelódromo.

Os módulos seriam verdadeiras galerias cobertas com lonas nas laterais e telhado metálico no centro, e no pavimento superior encontravam-se os depósitos para guarda de mercadorias dos vendedores.

A idéia era liberar o espaço térreo à noite para manifestações culturais e liberar a visualização do espaço circundante com seus edifícios históricos. Contudo, as lonas, que proporcionariam uma maior flexibilidade do espaço, foram reprovadas no dia da inauguração, pois houve uma forte chuva, as lonas não foram suficientes para proteger os comerciantes e uma delas se desprende quase causando um acidente.

A falta de prazo maior por questões político-eleitorais impossibilitou a realização de testes com as lonas, impedindo assim o transtorno da inauguração.

Por fim, foi necessária a substituição das lonas por telhado metálico.

Após mais de dez anos de funcionamento, o espaço enfrenta diversos problemas como o abandono da área, apenas 1/3 é utilizado, superlotação em outras zonas, falta de higiene e de segurança, e alguns trechos foram apropriados por outras atividades. A maioria dos comerciantes não se identifica com o local e prefere vender seus artigos nas ruas, afirmam que o fluxo maior de clientes acontece no primeiro módulo (próximo à Rua Tobias Barreto) ficando os últimos módulos ocupados apenas enquanto há embarque e desembarque de passageiros dos ônibus destinados às praias.

A maior causa do fracasso do equipamento foi a falta de participação dos atores diretamente afetados por essa intervenção nas decisões de projeto. Esse distanciamento das decisões dificultou todo o processo de apropriação e manutenção do espaço que tinha como premissas originais estabelecer conforto, higiene, segurança e reordenamento do comércio informal no centro de Recife.

Os espaços livres entre os módulos foram apropriados por outros vendedores com suas barracas e os três últimos módulos estavam praticamente abandonados, portanto o caos existente também foi ocasionado pela falta de fiscalização e de um plano de gestão.

“Torná-los fixos, presos a uma estrutura e sem movimento de compradores, é contrário a toda a filosofia de vida desses comerciantes.” (Costa, 2005, p.90).



Fig. 3: Vista aérea do Calçadão dos Macacates. Fonte: Google earth.



Fig. 4: Calçadão dos Mascates. Fonte: <http://www.recife.pe.gov.br>

### 4.3 Mercado Popular da Rocinha

A construção do Mercado popular da Rocinha fez parte de um programa de construção de mercados populares idealizado pela prefeitura do Rio de Janeiro que objetivava a criação de espaços organizados e padronizados para o funcionamento adequado do comércio dos ambulantes.

Segundo o arquiteto Rodrigo Azevedo responsável pelo projeto, foi estruturado um programa

social chamado “Preservação e Qualificação de Feiras e Mercados Populares”, após o desenvolvimento do projeto urbanístico, arquitetônico e de restauração do Mercado Ver-o-Peso em Belém do Pará (PA), que foi aplicado na elaboração do projeto para o Mercado da Rocinha.

“A solução adotada deveria organizar “sob um mesmo teto”, todas estas atividades e elementos, permitindo fluidez, permeabilidade visual e, principalmente, leveza. Entender o novo mercado como uma rua comercial coberta. Desta forma, deveríamos trabalhar com uma superfície única que encobrisse toda sua extensão, criando uma forma plasticamente forte e de fácil leitura e apreensão pelos usuários e transeuntes.” (Azevedo).

Algumas preocupações de projeto foram o escoamento das águas pluvias, que não poderiam ser despejadas diretamente na rua nem nos terrenos vizinhos, um bom aproveitamento da luz natural e conforto térmico. Para isso, o arquiteto recorreu ao uso da tensoestrutura, também usada no projeto de Belém. Através da utilização desse tipo de estrutura é possível atingir um nível de plasticidade e técnico que resolvem

os principais problemas. Portanto, o Mercado caracteriza-se como um espaço aberto e coberto destinado a ordenar as atividades comerciais desenvolvidas.

“O terreno para implantação da proposta era o mesmo já ocupado pelos ambulantes: uma calçada de cerca de 150 metros de extensão, com largura variável de seis a 20 metros, por onde transitam diariamente cerca de 50 mil pessoas. De um lado há um ponto de ônibus e peruas de lotação; do outro, uma subestação de energia e um templo.” (Projeto Design, 2005, edição 301).

O projeto contemplou espaço para 166 vendedores em módulos de estrutura metálica, além de um volume construído em alvenaria para comportar sanitários, administração e casa de máquinas. Para solucionar a questão da captação das águas pluviais foram utilizadas tubulações nos mastros de sustentação das lonas que recolhem e redirecionam as águas para a rede de captação pública através da drenagem pelo subsolo.

Entende-se o Mercado Popular da Rocinha como uma rua comercial coberta que em seu início em 2005 funcionava 24 horas e tornou-se uma referência urbana local. Referência porque reordenou um comércio, que se desenvolvia organicamente no espaço ocupando áreas indevidas como a própria via, através de uma estrutura leve, de fácil leitura para os transeuntes e de rica plasticidade, diferente das construções existentes no bairro.



Fig. 5: Mercado Popular da Rocinha. Fonte: <http://www.tensobras.com.br>



Fig. 6: Mercado Popular da Rocinha. Fonte: <http://obras.rio.rj.gov.br>.

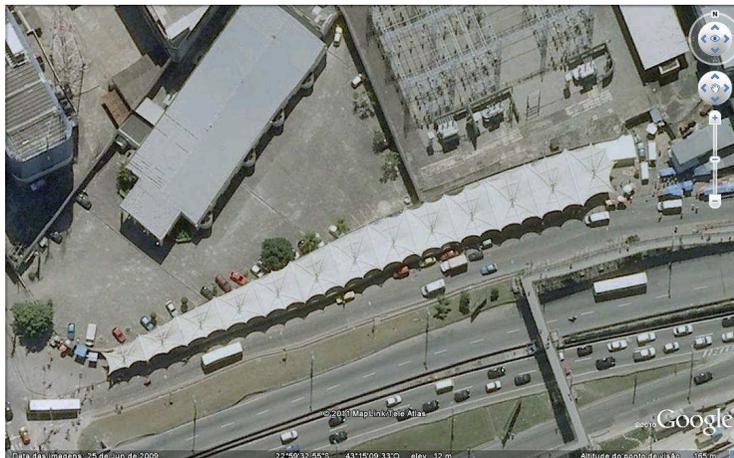


Fig 7: Vista aérea do Mercado Popular da Rocinha. Fonte: Google Earth.

## 5. Área de Intervenção:

A área de intervenção corresponde à praça localizada no entorno da Lagoa da Parangaba, mais precisamente onde acontece a Feira dos Pássaros aos domingos e a Feira de Carros todos os dias da semana. Essa área encontra-se no bairro da Parangaba na porção centro-oeste da cidade de Fortaleza.

### 5.1 Fortaleza e o bairro da Parangaba

Parangaba é um bairro da cidade de Fortaleza pertencente à Secretaria Executiva Regional IV (SER IV). A SER IV compreende 19 bairros, os principais são Parangaba, Montese, Aeroporto, Benfica e Fátima, e seu perfil socioeconômico é caracterizado por serviços, com uma das maiores e mais antigas feiras livres da cidade, a da Parangaba, além de vários corredores comerciais. A população da SER IV era de 273.681 habitantes e o bairro da Parangaba era o mais populoso

com 28.045 habitantes de acordo com o documento “Fortaleza em Números” de 2004.

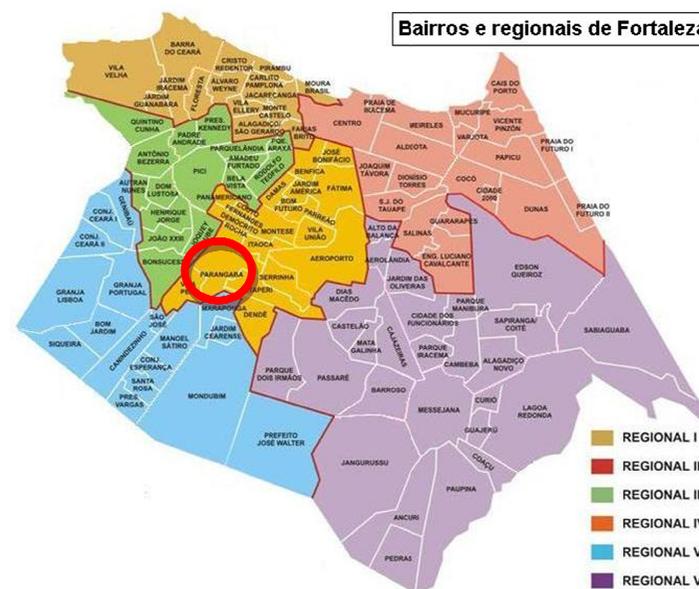


Fig.8: Fortaleza e suas Secretarias Regionais. (Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bairros\\_e\\_regionais\\_de\\_Fortaleza.png?uselang=fr](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bairros_e_regionais_de_Fortaleza.png?uselang=fr)).

O atual bairro da Parangaba é originário de um aldeamento jesuítico. O objetivo dos aldeamentos era catequizar e educar os indígenas para servirem de mão-de-obra ou como guerreiros contra os índios ‘brabos’.

Por volta de 1694, havia seis aldeias jesuíticas no Siará Grande: Caucaia, Parangaba (Aldeia de Bom Jesus de Parangaba), Paupina, Panamirim e duas de índios Jaguariguaras.

No século XVIII, as aldeias foram transformadas em vilas e assim surgiu Arronches (antiga aldeia de Parangaba) e a Vila de Messejana. Arronches era um local de transição para os caminhos que ligavam a Capital da Província e o sertão, servia como lugar de passagem e descanso para os viajantes em seu longo e difícil trajeto.

Os principais agentes produtores do espaço no bairro foram a Igreja e o Estado. No século XIX, foram instalados equipamentos de importância para o bairro como: a via férrea Fortaleza – Baturité, a estação de trens, o Asilo dos Alienados e a linha de bonde Parangaba – Benfica.

A construção da estação e a proximidade com o antigo caminho de Arronches (hoje, Av. João Pessoa) fortaleceram o comércio de farinha, gado e couro na área, pois, em virtude de sua situação, ou seja, ponto de

convergência de estradas que se dirigiam às serras úmidas de Maranguape, Pacatuba e Baturité, a estação assumiu o papel de coletar parte da produção dos “roçados” de Fortaleza, contribuindo para o seu crescimento numa das saídas radiais da Cidade. (LOPES, 2006, p.61).

O século XIX foi marcado, na Parangaba, pelas feiras de gado que eram alternativas encontradas pelos comerciantes contra as taxas cobradas pelo poder público. A Câmara Municipal de Arronches ainda tentou instalar currais visando arrecadar os impostos, mas os comerciantes recusavam a utilizar. Apesar da atividade comercial intensa, a Vila era bastante pobre, assim entre fins do século XIX e começo do XX a área foi incorporada à Fortaleza.

Um dos maiores problemas enfrentados pela região, após a desativação da linha de bonde no início do XX, foi o transporte para o Centro que passou a ser realizado irregularmente por ônibus tipo lotação até 1927 com o surgimento da primeira empresa de transporte rodoviário em Fortaleza. Essa questão foi melhorada apenas na década de 1970 com o serviço de transporte ofertado por várias empresas, e assim Parangaba

passou a caracterizar-se como um ponto de convergência e conexão em Fortaleza. Por isso, na década de 1990, com a criação e implantação dos terminais de integração de transporte urbano de Fortaleza, o bairro ganhou o Terminal da Parangaba, um dos maiores e mais movimentados da cidade com 50 linhas de ônibus trafegando.

A linha férrea que cruza a Parangaba causou desvalorização da área e favoreceu a instalação de indústrias atraídas pelos baixos preços dos terrenos e facilidade de transporte das mercadorias, e conseqüentemente favoreceu a ocupação residencial do bairro pelos operários das indústrias.

As indústrias começaram a ser implantadas em Parangaba no início do século XX. Em 1926, instalou-se junto à estrada de ferro uma indústria de beneficiamento de gipsita (Chaves S/A), nas décadas de 1940/1950 localizou-se uma indústria têxtil (SARONORD), a maior da época, além de outros estabelecimentos de beneficiamentos de óleos vegetais (Usina Evereste). De 1950 a 1960, apenas 3 novos estabelecimentos, com 56 empregados, localizaram-se na zona. Na década de 1960, a zona de

Parangaba contava com 8 grandes fábricas, que ocupavam 1889 empregados. Com os incentivos fiscais e financeiros da SUDENE e do BNB, a partir dos anos de 1960, o Distrito da Parangaba apresentava-se como uma das quatro zonas industriais da Cidade (LOPES, 2006, p.68 e 69).

Portanto, na década de 1960, o bairro caracterizava-se como local de moradia operária de baixo padrão, com urbanização deficiente e falta de equipamentos de serviços. Com o Plano Diretor de 1963(Plano Hélio Modesto), o bairro seria beneficiado com a criação dos centros de bairros (áreas de uso misto semelhante à área central e consideradas como pólo de atração para o desenvolvimento do bairro). Este plano não foi posto em prática, mas o seguinte datado de 1970, PLANDIRF, propunha a criação dos pólos de adensamento, estes funcionariam para descentralizar a área central. Então, Parangaba e Messejana foram definidos como pólos por apresentarem condições favoráveis como alto índice populacional e concentração de atividades diversas (comércio, serviços, residências e industriais).

Complementarmente aos pólos, foram propostos os corredores de atividades com o objetivo de ligar os pólos à área Central da cidade ao longo do sistema viário. Foram três corredores: 1. Av. Bezerra de Menezes/Av. Domingos Olímpio/Av. Antonio Sales/ramal ferroviário até o Porto do Mucuripe, 2. Linha sul da ferrovia e 3. Av. Dom Manuel/Av. Aguanabi/BR116.

A década de 1970 foi importante para o crescimento econômico do bairro com a implantação de novos equipamentos comerciais e de serviços incentivados pelo PLANDIRF juntamente com o crescente fluxo de pessoas na área. Na década de 1980, o bairro passou por um processo de decadência com a saída das indústrias para a região metropolitana favorecidas pela política de isenção fiscal do Governo Estadual. Gerou-se, portanto, grandes vazios e áreas degradadas no bairro que perduram até os dias de hoje como a antiga Usina Everest na av. João Pessoa.



Fig. 9: Vista da antiga Usina Everest. Fonte: Acervo Claudio Lima (<http://www.panoramio.com>).

Contudo, ainda hoje o bairro caracteriza-se como uma centralidade dentro da cidade, uma vez que polariza diversas atividades: comércios, serviços, áreas institucionais, além de conter residências, edifícios de interesse histórico e possuir uma localização estratégica na cidade, podendo ser considerado um ponto nodal, ou seja, um bairro de grande articulação urbana norte/sul e leste/oeste em Fortaleza. Além disso, possui um importante recurso hídrico, a Lagoa da Parangaba, que

apresenta um dos maiores volume de água do município e em seu entorno acontece uma das maiores e mais antigas feira livre da cidade, a Feira da Parangaba popularmente conhecida como Feira dos Pássaros. Como afirmam Mesquita e Carneiro (2005, p. 23 apud Queiroz Filho) sobre a presença de lagoas no espaço urbano:

“...um papel preponderante na amenização dos microclimas e na valorização da paisagem urbana favorecendo a drenagem pluvial e contribuindo com isso para mitigar enchentes além de propiciar ambiente favorável ao convívio social, à recreação ativa e lazer das pessoas, a oportunidade da parada e do descanso em meio ao burburinho e à agitação da vida urbana.”

## **5.2 A Feira dos Pássaros e a feira de carros**

A Feira da Parangaba ou Feira dos Pássaros é a maior feira livre existente atualmente na cidade de

Fortaleza. Localiza-se a margem da Lagoa da Parangaba em uma praça na av. José Bastos.

É famosa pela diversidade de produtos. Segundo pesquisa de cadastro da prefeitura realizada pela Secretária Executiva Regional (SER) IV em 2006, a feira tinha aproximadamente 974 feirantes distribuídos em 57 ramos de atividades e, no fim de 2009, contabilizava um total de 2.108 feirantes, ou seja, em menos de três anos a feira aumentou 116%. Dentre as mercadorias comercializadas estão: roupas, alimentos, frutas e verduras, ferramentas e ferragens, lanches, CD's, DVD's, material eletro-eletrônico. Além das pessoas que comercializam animais como, por exemplo, pássaros, peixes (ornamentais e para alimentação), galinha, caranguejo, coelho, bode, jumento, cachorros, dentre outros.

A feira realiza-se todos os domingos e atraí uma média de duas mil pessoas. Além da compra, vários prestadores de serviços são encontrados no local, como cabeleireiros e manicures. Nos dias da semana no mesmo local, acontece a feira dos carros com uma

média de 700 feirantes. Aos domingos, a atividade comercial é bastante intensa e, além da apropriação do espaço da praça interferir na paisagem urbana e na sua relação com a lagoa da Parangaba, a feira invade ruas, calçadas e o canteiro central da Av. José Bastos, ocasionando lentidão no trânsito, acidentes e obstrução do livre caminhar dos pedestres.

“A cidade como produto social se apresenta como um conjunto de formas de apropriação do espaço. A diversidade de formas é a manifestação espacial da divisão técnica e social do trabalho num determinado momento da história. A lógica econômica é dominante na produção do espaço, visto como condição à realização da mercadoria. As localizações das áreas industriais, comércio, serviços e residências são orientadas por essa lógica. As indústrias se localizam onde possam diminuir os custos da produção, o comércio e os serviços em locais de fácil acesso que possam dar agilidade a troca e as áreas

residenciais materializam o lugar dos indivíduos na distribuição da riqueza gerada no processo da produção geral (CARLOS, 2003 apud Lopes, 2006, p.78).”

A apropriação do espaço público, no caso da feira, chegou a níveis alarmantes. Os espaços estão sendo vendidos, alugados ou transferidos por valores consideráveis, ou seja, está acontecendo um loteamento do espaço público.

“Essa grande procura acaba gerando um comércio paralelo, que não é de bens materiais, mas sim do espaço público. Os pontos nas feiras da Messejana e Parangaba são comercializados a preços que variam de R\$ 400,00 a R\$ 2 mil. Há até quem esteja pedindo R\$ 3 mil para transferir a barraca para um novo dono. Depois do espaço demarcado, montar a barraca é a coisa mais fácil, pois há pessoas que trabalham somente com o

aluguel de bancas de madeira e toldos de plástico.” (Diário do Nordeste, 01/09/08).

Outro grave problema ocasionado pela feira é o acúmulo de lixo que na maioria das vezes é jogado na lagoa, aumentando o nível de poluição das águas e degradando o meio ambiente, quando não, deixam o lixo na própria praça, nas calçadas e nas ruas, contribuindo negativamente para a imagem da feira e dos feirantes que não cuidam do próprio ambiente de trabalho e, portanto, da cidade.

Dentre as várias atividades que ocorrem no espaço muitas são ilegais como a venda de animais silvestres, a existência de um abatedouro de galinhas e de patos a céu aberto sem a mínima condição de higiene, a venda de entorpecentes, produtos de receptação e de falsificação, jogos de azar e prostituição na Barraca do Índio, barraca esta construída em alvenaria no meio da praça e que também isolava uma área e cobrava taxa de entrada em meio a um local público. Atualmente, esta barraca encontra-se fechada pelo controle urbano. Revela-se, portanto, a falta de um

controle e uma fiscalização eficaz por parte dos órgãos públicos, e também de um bom planejamento urbano.

Falta estacionamento para os frequentadores da feira, os existentes são privados e não são suficientes. Então, aos domingos, o caos urbano é formado no entorno da feira com carros estacionados em locais proibidos, pessoas transitando e vendendo na própria avenida. No mínimo uma faixa da Av, Gomes Brasil é ocupada indevidamente gerando complicações ao livre fluxo do trânsito e ao fluxo de ônibus no terminal da Lagoa em frente a praça.

Apesar dos vários conflitos da feira com o espaço público, esta é um fato urbano consolidado na cidade, são mais de dezoito anos de sua existência e ela tornou-se referência para muitas pessoas, seja pela variedade de produtos, pela comercialização de animais, de objetos roubados, pelo preço, pelo bom atendimento. A questão é como pode ter se originado essa feira tão emblemática para a cidade? E como todos esses problemas podem ser solucionados?

Uma possível explicação para a origem da feira está na história de formação da cidade e, por conseguinte do bairro da Parangaba que inicialmente era uma vila independente. Parangaba foi uma importante feira de gado do século XIX.

“O comércio de gado em Parangaba surgiu como alternativa aos criadores, que precisavam vender os seus animais em Fortaleza, mas não queriam pagar as licenças exigidas pelo Poder Público.” (Lopes, 2006, pp.62)

Como medida para não perder a arrecadação fiscal advinda deste comércio, a Câmara Municipal de Arronches (antigo nome da vila, atual bairro da Parangaba) implantou os currais, contudo os criadores recusavam à sua utilização. Com isso, os comerciantes passavam a percorrer caminhos clandestinos para entrar em Fortaleza ou comercializavam na vila mais próxima da capital, no caso Arronches.

Ou seja, desde o princípio o comércio na área baseou-se na informalidade e na ilegalidade. A existência das feiras de gado explicaria também a

questão da comercialização de animais persistir até hoje na feira, uma vez que tais feiras acabavam atraindo comerciantes de outros animais e de outros produtos.

Observa-se, portanto, o caráter rural que a feira guarda, reafirmando as relações entre campo e cidade tanto pelos produtos comercializados (animais, gêneros agrícolas, artesanato) como pelas relações sociais existentes entre comerciante e comprador, relações de confiança, amizade e descontração.

Outros fatores foram decisivos, também, para a consolidação da feira. Parangaba fazia parte da rota do comércio pesado que vinha de trem do interior com destino ao consumo na capital ou ao porto para exportação, e era na Parangaba o primeiro ponto de chegada na cidade de Fortaleza de quem vinha do sertão ou de outros estados, ou seja, possuía a primeira estação de chegada na cidade.

“A principal função do bairro da Parangaba é a de grande articulação urbana, em virtude da sua localização, situada entre o sul e o Centro, entre o leste e o oeste.” (Lopes, 2006, pp. 78).

O segundo questionamento, sobre qual solução poderia ser dada a feira como medida de ordenamento, é mais difícil de ser respondido. Propostas para a Feira da Parangaba já foram feitas, contudo nenhuma foi posta em prática e segundo matéria do jornal Diário do Nordeste, os barraqueiros não querem sair. Eles preferem que seja feita uma reorganização do espaço ocupado.



Fig. 10: Feira da Parangaba.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2010.



Fig. 11: Feira da Parangaba.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2010.



Fig. 12: Feira da Parangaba.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2010.



Fig. 13: Feira da Parangaba.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2010.



Fig. 14: Feira de carros.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2010.

### 5.3 Análise urbana da área e do entorno

A análise urbana da área e do entorno é essencial para entendermos melhor como o espaço está estruturado, quais as deficiências, as potencialidades e como solucionar da melhor forma os problemas detectados. A seguir apresento a análise estruturada no roteiro presente no Manual de Arquitetura Paisagística (2007, p.176).

#### 5.3.1 Aspectos Naturais

- Relevo: o local da intervenção possui uma largura máxima média de 80m e apresenta um declive de 3m, ou seja, possui uma inclinação suave de 3,75% em direção à lagoa. Essa inclinação permitirá a composição de planos, taludes e rampas no projeto.

- Hidrografia: a praça é limitada ao leste pela lagoa da Parangaba, a maior lagoa em volume da

cidade e pertencente à Bacia do Maranguapinho. A proximidade com a lagoa favorece a existência de um microclima agradável para a permanência dos usuários, valoriza o ambiente e gera uma diversidade positiva na paisagem urbana tão densa e caótica. Contudo, as águas encontram-se bastante poluídas pela ação antropomórfica.

- Vegetação: a área apresenta uma quantidade considerável de árvores de médio e grande porte, favorecendo a existência de regiões sombreadas e de um microclima positivo juntamente com a lagoa e sua típica vegetação lacustre.

- Clima: devido a presença da lagoa e da vegetação existente, a sensação térmica é bastante agradável. A ventilação é constante vindo da lagoa em direção à praça.

- Poluição: a poluição é um fator presente na região em suas diversas formas, ar, água, sonora e

visual. A poluição do ar e a sonora são causadas pelo intenso fluxo de veículos nas avenidas adjacentes e pela presença do Terminal Lagoa de ônibus municipal.

As águas da lagoa apresentam altos índices de poluição, pois existe esgotamento sanitário em sua direção e a população, os feirantes e freqüentadores da feira descartam muito lixo nas águas.

A poluição visual é ocasionada pelas precárias e mal conservada construções, pelos entulhos e pela falta de ordenamento existente neste espaço público.



Fig. 15: Desnível e vegetação da praça.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2010.



Fig. 16: Lixo jogado na Av. José Bastos.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2010.



Fig. 17: Lagoa da Parangaba.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2010.

### 5.3.2 Uso do solo

O uso do solo no entorno da área é bem diversificado, encontramos áreas residenciais,

institucionais, espaços públicos, vazios urbanos, áreas subutilizadas e principalmente comércios e serviços concentrados nas Av. José Bastos, conhecida pela presença de muitas lojas de revenda de carros e outros comércios ligados a veículos, e Av. Gomes Brasil.

No entorno imediato à praça, faz-se presente alguns equipamentos de grande importância, verdadeiros marcos urbanos. São eles: o Habib's, o supermercado Extra e o Terminal Lagoa de ônibus municipal. No bairro, encontramos ainda o ginásio poliesportivo, o Sesi da Parangaba, o Hospital São Vicente de Paula, o Hospital Distrital Maria José Barroso de Oliveira (conhecido como Frotinha da Parangaba), o Cemitério São José, o Terminal da Parangaba de ônibus municipal e a Igreja Bom Jesus dos Aflitos.

Devido a sua localização e a presença de vários e diversificados equipamentos o bairro possui um intenso fluxo de pessoas e uma importância chave na cidade.

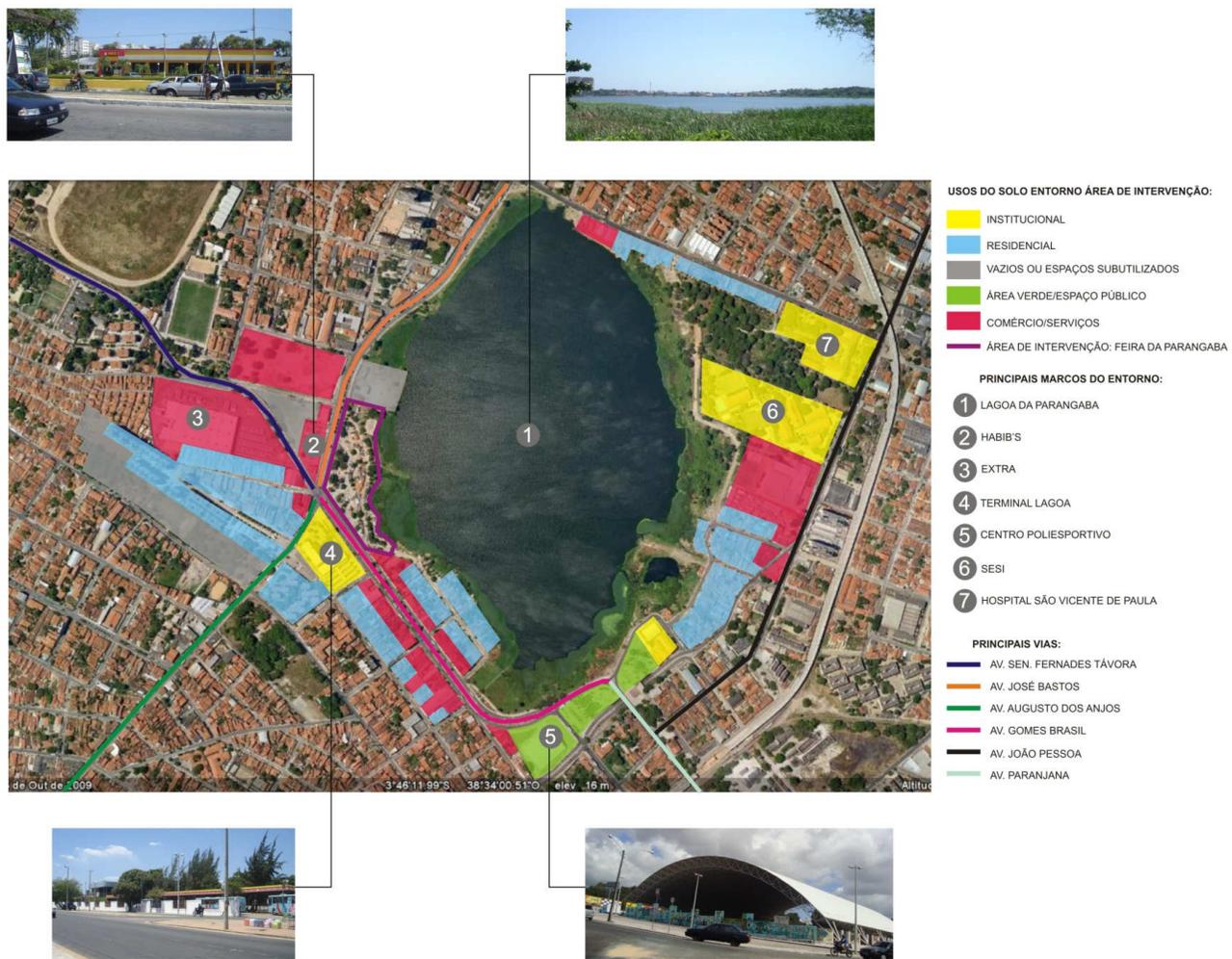


Fig. 18: Uso do solo no entorno da Lagoa da Parangaba. Fonte: Autora.

### 5.3.3 Aspectos históricos e culturais

O bairro apresenta um conjunto de edifícios históricos de relevância. Podemos destacar a presença de dois importantes prédios tombados, a Igreja Bom Jesus dos Aflitos e a Estação Ferroviária da Parangaba, além de outras construções que preservam boa parte de suas características construtivas originais. Por isso, uma área do bairro foi classificada pelo PDP-FOR como Zona Especial de Preservação do Patrimônio Paisagístico, Histórico, Cultural e Arqueológico (ZEPH) com o objetivo de preservar, valorizar, monitorar e proteger o patrimônio existente.

A condição de conservação desses edifícios não são as melhores, com exceção da Igreja e da Estação, e através de ações do governo juntamente com o reforço do Plano Diretor isso poderá ser revertido e o bairro terá mais um atrativo para ser freqüentado.

Recentemente, a Estação passou por um procedimento de rebaixamento para passagem da linha elevada do metrô e, atualmente, está sendo concluída sua obra de restauração.

Quanto às manifestações culturais existentes no bairro, destaca-se a Festa dos Cablocos ou Festejos da Coroa do Bom Jesus dos Aflitos organizada pela Igreja todo ano de setembro a janeiro.



Fig. 19: Estação da Parangaba antes do rebaixamento.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.



Fig. 20: Igreja Bom Jesus dos Aflitos.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2008.

#### 5.3.4 Infra-estrutura

A área é provida de abastecimento de água, energia elétrica e coleta de lixo. Embora a praça tenha postes de iluminação pública e fornecimento de energia, poucos postes possuem luminárias ou lâmpadas, contribuindo para aumentar a sensação de insegurança no local durante o período noturno.

O lixo é outro problema, mesmo a coleta acontecendo, muito lixo é descartado na lagoa ou é deixado na própria praça principalmente aos domingos (dia em que a feira é realizada). A lagoa é alvo também das ligações clandestinas de esgotamento sanitário, pois o bairro não é integralmente assistido pelo saneamento. Essas ações contribuem para um ambiente urbano fétido e sem qualidade, ou seja, desagradável para o uso efetivo e freqüente.

Quanto ao sistema viário, a praça localiza-se no cruzamento de importantes avenidas da cidade: Av. José Bastos, Av. Gomes Brasil, Av. Augusto dos Anjos e Av. Senador Fernandes Távora. Todas classificadas, segundo Lei de Uso e Ocupação do Solo, como arterial, ou seja, vias destinadas a absorver substancial volume de tráfego de passagem de média e longa distância, a ligar pólos de atividades, a alimentar vias expressas e estações de transbordo e carga, conciliando estas funções com a

de atender ao tráfego local, com bom padrão de fluidez.

Essa região é bem servida de transporte público, pois localiza-se vizinha ao Terminal da Lagoa e próxima ao Terminal da Parangaba. Nas adjacências dos terminais, encontramos pontos de táxi e mototáxi que complementam o serviço. O bairro também é atravessado pela antiga linha ferroviária Fortaleza-Baturité que está sendo substituída pelo transporte metroviário. Essa linha terá como destino final o centro comercial da cidade e início em Maranguape.

#### 5.3.5 Circulação e áreas livres

- **Acessibilidade:** A acessibilidade universal é um item essencial nos espaços públicos atualmente e refere-se ao emprego do desenho universal, ou seja, ao emprego de soluções arquitetônicas ou não que alcance o maior número de pessoas independente de

sua condição física e sensorial, por exemplo, grávidas (mobilidade reduzida temporariamente), pessoas com mobilidade reduzida permanente e com necessidades especiais. Na Praça da Parangaba, a acessibilidade é um fator inexistente e, portanto, será um dos conceitos empregados no projeto, aumentando assim o público e tornando o espaço mais democrático.

- **Pavimentação:** As vias principais que circundam o terreno são pavimentadas com asfalto e precisam de constante manutenção, pois o tráfego de veículos leves e pesados (caminhões e ônibus) é intenso, e o serviço de pavimentação não é de boa qualidade. A idéia será, em volta da praça, propor uma pavimentação diferenciada com paralelepípedo ou bloco intertravado para demarcar, evidenciar e ajudar na construção de uma forte identidade para o local. Além de melhorar as condições de permeabilidade do solo e absorver menos calor que o asfalto.

A praça é pavimentada com ladrilho hidráulico e encontra-se em péssimas condições. Os canteiros também estão sem manutenção, vêm-se apenas areia.

- Estacionamento: Não existe estacionamento para os usuários da praça, gerando uma enorme complicação no tráfego de veículos principalmente aos domingos, dia em que acontece a feira, pois as vias e os canteiros centrais são usados para estacionar. Além dos carros na via, muitos pedestres transitam pela rua, pois a feira ocupa toda área periférica da praça, causando um verdadeiro transtorno para quem passa de carro naquela região aos domingos. Observa-se, portanto, que a área precisa de uma urgente intervenção para sanar todas as problemáticas existentes.

- Paisagem das vias e da praça: A paisagem urbana é composta pela sinalização, fachadas, arborização, iluminação pública e mobiliário urbano.

Na área em análise, constatou-se que a sinalização nas vias existe e é suficiente, as fachadas que compõem o entorno da praça não possuem boa qualidade estética, a arborização é razoável nos canteiros centrais das Av. Gomes Brasil e José Bastos, a iluminação pública das vias são suficientes, mas na praça é quase inexistente como comentado anteriormente, o mobiliário urbano presente nas vias é basicamente composto por postes de iluminação pública e na praça a carência é total, faltam lixeiras, bancos, quiosques adequados, bicicletários, comunicação visual, playground. Os únicos elementos presentes são 3 cabines de telefone público, 2 contêineres de lixo e 2 sanitários bem precários. Existe também uma quadra na praça que está abandonada, a Associação dos Feirantes de Parangaba e a Associação dos Feirantes de Veículos Usados, ambas encontravam-se fechadas no dia da visita.



Fig. 21: Ocupação da via por feirantes e pedestres.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2010.



Fig. 22: Pavimentação da praça e da Av. Gomes Brasil.  
Fonte: Arquivo pessoal, 2010.

#### 5.4 A legislação

Segundo a Lei complementar nº62, de 02 de fevereiro de 2009, que institui o Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza, a área de intervenção localiza-se na Zona de Recuperação Ambiental (ZRA) e faz limite com uma Zona de Preservação Ambiental (ZPA), especificamente ZPA1-faixa de preservação permanente dos recursos hídricos referente à Lagoa da Parangaba.

Os parâmetros definidos pelo Plano Diretor para ZRA são:

- Índice de aproveitamento básico: 0,6;
- Índice de aproveitamento máximo: 0,6;
- Índice de aproveitamento mínimo: 0,0;
- Taxa de permeabilidade: 50%;
- Taxa de ocupação: 33%;
- Taxa de ocupação do subsolo: 33%;
- Altura máxima da edificação: 15m.



“Quanto mais a cidade conseguir mesclar a diversidade de usos e usuários do dia-a-dia nas ruas, mais a população conseguirá animar e sustentar com sucesso e naturalidade (e também economicamente) os parques bem-localizados, que assim poderão dar em troca à vizinhança prazer e alegria, em vez de sensação de vazio.” (Jacobs, 2007, pp. 121)

Portanto, a solução será manter as feiras na praça com uma infra-estrutura adequada como os próprios feirantes desejam e propor novas atividades, equipamentos e mobiliário urbano para atrair usuários em diferentes horários e dias.

## **6. A proposta**

### **6.1 Diretrizes do projeto**

O projeto baseia-se na idéia de requalificação do espaço existente. A requalificação, como o próprio nome diz, consiste em restituir a vitalidade de um espaço urbano que entrou em decadência formal e informal. Esta decadência formal e informal é visível no Pólo de Lazer da Parangaba, uma vez que o espaço foi apropriado diferentemente do proposto, uma área de lazer que se transformou em um verdadeiro “centro comercial” com diversos problemas como explicado anteriormente.

Então, a requalificação proposta tem como diretriz principal manter a feira no mesmo local, mas adequando o espaço ao uso, assim como foi realizado no Mercado Popular da Rocinha e assim como os próprios comerciantes desejam e deixam claro quando questionados pela imprensa.

Outras diretrizes seguidas pelo projeto foram a permeabilidade e a fluidez tanto do espaço público

como dos elementos construídos propostos. Na dimensão urbana, começamos pela desapropriação dos quarteirões contíguos ao pólo de lazer para liberar visualmente toda a margem oeste da lagoa e aproveitá-los na intervenção. Essa desapropriação é possível, pois o bairro apresenta vários vazios urbanos e terrenos subutilizados. A organização da feira também contempla uma boa permeabilidade nos fluxos, se a paginação de piso for obedecida (pisos intertravados para circulação dos pedestres e concregrama para os feirantes).

A acessibilidade foi mais uma diretriz seguida, em virtude de ampliar a variedade de usuários na área e por ser um item de suma importância nos espaços públicos atualmente. Foram propostas rampas de acesso para vencer os desníveis existentes, quase todas com inclinação inferior a 10%, foram destinadas vagas de estacionamento exclusivas para portadores de necessidades especiais (PNE), todo conjunto de sanitários inclui um box acessível e o único bloco com pavimento

superior, o administrativo, possui uma plataforma de elevatória.

Por fim, a diversidade de usos e de usuários, tratada muito bem por Jane Jacobs em Morte e Vida de Grandes Cidades, foi a diretriz chave do projeto. Atualmente, a área é freqüentada apenas por três motivos: utilização dos bares construídos ilegalmente e que se encontram em estado de deterioração, compra e venda de carros usados e compra de artigos comercializados na Feira aos domingos, dia de maior movimentação e maior variedade de usuários. O único outro atrativo que a área tem é um quadra de esportes que se encontra abandonada e, raramente, é utilizada apenas pelos funcionários da EMLURB (Empresa Municipal de Limpeza e Urbanização) que na trabalham na região. Então o projeto contemplará novos usos com a implantação de uma pista de skate, um campo gramado, espaço para prática de ginástica, playgrounds, calçadão e ciclopista nas margens da lagoa, abrangendo a maior

variedade de usuários em busca de diversas atividades.

## **6.2 O programa**

O programa está dividido em três setores referentes à implantação.

O primeiro setor possui uma área de 17.245,12m<sup>2</sup> e contempla os espaços cobertos para realização da feira, áreas de carga e descarga, uma alameda principal, uma praça de alimentação, um quiosque de apoio às atividades esportivas (quiosque do atleta), estacionamentos, áreas de playground, ginástica, calçadão e ciclopista nas margens da lagoa.

A área destinada a feira está dividida em duas porções, a norte menor com 1.431,44m<sup>2</sup> e a sul maior com 3.161,61m<sup>2</sup> ambas possuem um pátio de carga e descarga para as mercadorias, e poderá atender uma demanda média de 480 feirantes se cada módulo coberto for ocupado por 16 feirantes (4 feirantes com espaço de exposição de 3,60m x 1,20m e 12 com

espaço de 2,40m x 1,20m). O módulo coberto corresponde a uma estrutura tensionada semipermeável e translúcida, a escolha desse tipo de cobertura foi feita por duas razões: a leveza que ela denota não agredindo o espaço urbano e a referência que a mesma tem com as antigas tendas efêmeras utilizadas pelas comerciantes, que ainda hoje utilizam este artifício como observado na própria Feira da Parangaba. Além de contrastar com o entorno constituído basicamente de construções em alvenaria, reforçando a identidade da Feira. A idéia não é fixar a feira e sim dar melhores condições para o seu desenvolvimento, criando assim o chamado ‘terceiro espaço’ que está entre o formal e o informal.

*“Dado que o território do comércio ‘informal’ é a calçada ou a rua, seria prudente que a dita reterritorialização (em postos móveis, semi-fixos ou fixos) não implique em expulsão, mas que atenda a duas condições básicas: o uso racional pelos ambulantes da calçada e da rua – se fosse necessário*

*redesenhando esses espaços e a garantia de lugares estratégicos de venda (terminais urbanos, pontos de concentração pública, etc).” (Dios, 2004).*

E quando a feira não estiver acontecendo a praça ganha um grande espaço multiuso sombreado.

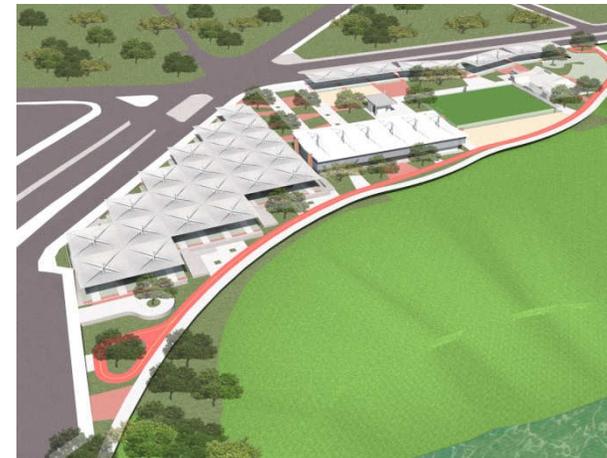


Fig.24: Disposição da Feira dos Pássaros no terreno.  
Fonte: Maquete da autora e Bruno Clemente.

A alameda principal localiza-se entre as porções norte e sul da feira, mais precisamente em

frente ao cruzamento das Av. José Bastos com av. Prof. Gomes Brasil e possui uma função primordial nos dias em que a feira estiver acontecendo, pois a partir dela você poderá acessar todos os lugares da praça sem necessitar transitar pela feira, contribuindo assim para os diversos usos acontecerem simultaneamente. Ela é composta por calçadas largas e bem arborizada.



Fig 25: Alameda Principal e Praça de Alimentação ao fundo. Fonte: Maquete da autora e Bruno Clemente.

Com o intuito de organizar as construções de bares e lanchonetes existentes, foi proposta uma praça de alimentação, com 10 lanchonetes de

20,80m<sup>2</sup> cada e 2 conjuntos de sanitários, coberta com uma estrutura inspirada em um pássaro de asas abertas. Essa estrutura é composta por um conjunto de pilares centrais em que as vigas metálicas da coberta são atirantadas e fixadas. Como a coberta atinge uma altura de 5,50m foram utilizados brises metálicos até a altura de 2,50m em todo o seu perímetro para proteger o interior da incidência solar. É uma edificação, que apesar de sua grande dimensão, transparece leveza, não obstrui a vista da lagoa, servindo como um elo entre a alameda principal e a lagoa da Parangaba.

O quiosque do atleta, assim chamado porque é um quiosque de apoio às atividades esportivas e localiza-se próximo ao campo e à área de ginástica, segue uma linguagem semelhante à da Praça de Alimentação e aos módulos da feira com a coberta atirantada para conferir leveza e reforçar a identidade do conjunto construído.

O estacionamento foi localizado nas extremidades do terreno com a intenção de não se

criar uma imensa área hostil e desagradável, e para distribuir melhor os usuários de acordo com o objetivo de cada um naquele espaço. Portanto, os dois estacionamentos totalizam 43 vagas.

As áreas de playground e o Espaço Boa Forma (ginástica) localizam-se próximas ao campo gramado, possuem áreas de 497,59m<sup>2</sup> e 469,11m<sup>2</sup> respectivamente e serão pavimentados com pisoleve, um material produzido com borracha de pneu reciclado, é um piso permeável, não necessita de cola para sua instalação e oferece um caminhar macio, de baixo impacto e antiderrapante. O calçadão terá uma largura de 2,50m e a ciclopista de 2,40m, ambos estão localizados na área mais agradável e sombreada da praça, a margem da lagoa, e serão pavimentados com blocos intertravados.

Muitas árvores presentes neste setor foram consideradas no projeto, outras remanejadas e novas indicadas, contribuindo para aumentar as áreas sombreadas.

O segundo setor com 4.592,88m<sup>2</sup> funciona como um espaço de transição entre a Feira dos Pássaros e a Feira dos Carros localizada no setor 3. Por isso, esta área foi escolhida para a implantação do bloco administrativo e do posto policial.



Fig. 26: Vista setor 2 e setor 3. Fonte: Maquete da autora e Bruno Clemente.

O bloco administrativo foi implantado em uma posição favorável ao fluxo das pessoas entre os setores 1 e 3, paralelo à Av. José Bastos. Este bloco compõe-se de subsolo com o depósito para as mesas expositoras dos feirantes; térreo com posto do DETRAN e correspondente bancário para agilizar a

comercialização de veículos, ambulatório, sala para vacinação de animais, recepção/estar, depósito de material de limpeza urbana, bicicletário e vestiários para os funcionários da EMLURB que atualmente possuem uma pequena sede na própria praça; no pavimento superior temos uma sala para administração da Feira dos Pássaros, uma sala para administração da Feira dos Carros, uma sala de reuniões e uma lanchonete com um conjunto de sanitários. O acesso a esse pavimento é feito através de escada ou no caso de uma pessoa portadora de necessidades especiais (PNE) através da plataforma elevatória. Buscou-se neste bloco uma arquitetura permeável através de aberturas tanto no térreo quanto no pavimento superior e da utilização de um espaço avarandado no pavimento superior, elemento característico da nossa arquitetura cearense. A suave inclinação da laje de cobertura, além de quebrar um pouco a horizontalidade do bloco, também se refere aos telhados inclinados da arquitetura cearense, bem como dialoga com a linguagem formal da Praça de

Alimentação. Para proteger o interior da incidência solar, foi proposta a utilização de brises metálicos. Outro elemento, que reforça a linguagem buscada em todo o conjunto da intervenção, presente neste bloco é a marquise atirantada para cobrir a área destinada à vistoria de veículos pelo DETRAN.

O posto policial segue a mesma linguagem formal dos outros blocos propostos com a presença da cobertura atirantada e a presença de brises metálicos para proteger parte do painel de blindex. Esse posto é constituído por uma sala de atendimento, um WC e uma pequena copa. Encontrase implantado na esquina do terreno, uma localização estratégica com visualização para todos os lados do espaço público.

Neste setor, ainda temos duas zonas de estacionamento totalizando 34 vagas e estão localizadas em lados opostos do terreno para descentralizar a presença dos mesmos.

O terceiro setor é onde a Feira de carros passará a ser realizada, uma grande área de 5.596,54m<sup>2</sup> com capacidade para 180 carros. Este setor também pode ser utilizado como estacionamento caso os feirantes não ocupem todo o lugar. Possui também um módulo coberto igual ao da Feira dos Pássaros localizado no centro do terreno, onde as negociações poderão ser realizadas. A decisão por separar as feiras partiu da observação de que apenas o espaço ocupado atualmente não é suficiente para acomodá-las adequadamente e ainda oferecer novas atividades para a população. Contudo, acredito na importância das duas feiras estarem próximas uma da outra, tanto pela tradição quanto pela maior quantidade de pessoas circulando pela área. Fluxo de pessoas é o que se deseja em qualquer espaço público e principalmente onde há comércio.



Fig. 27: Vista setor 2 e setor 3. Fonte: Maquete da autora e Bruno Clemente.

**6.2 A materialização do programa –  
“O projeto”**



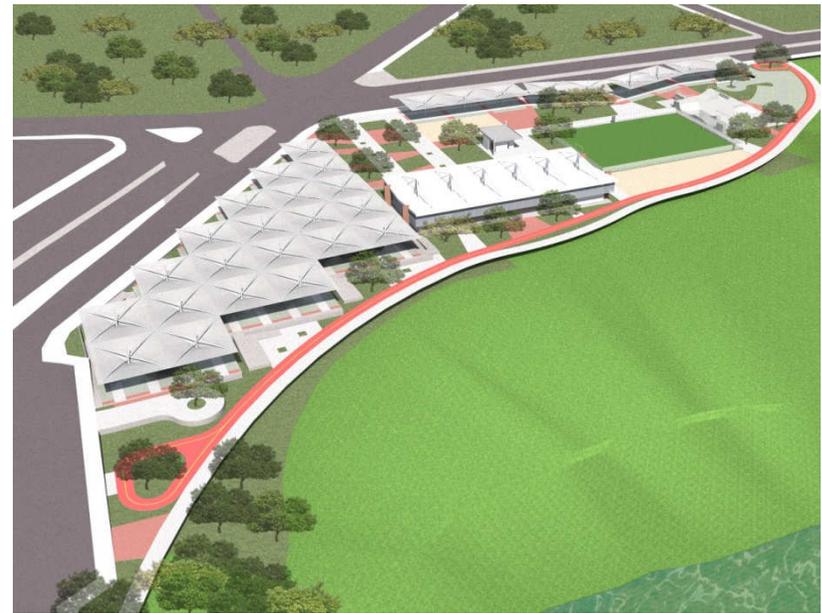
Implantação Geral.



Implantação geral.



Setor 3 – Feira de Carros.



Setor 1 – Feira da Parangaba.



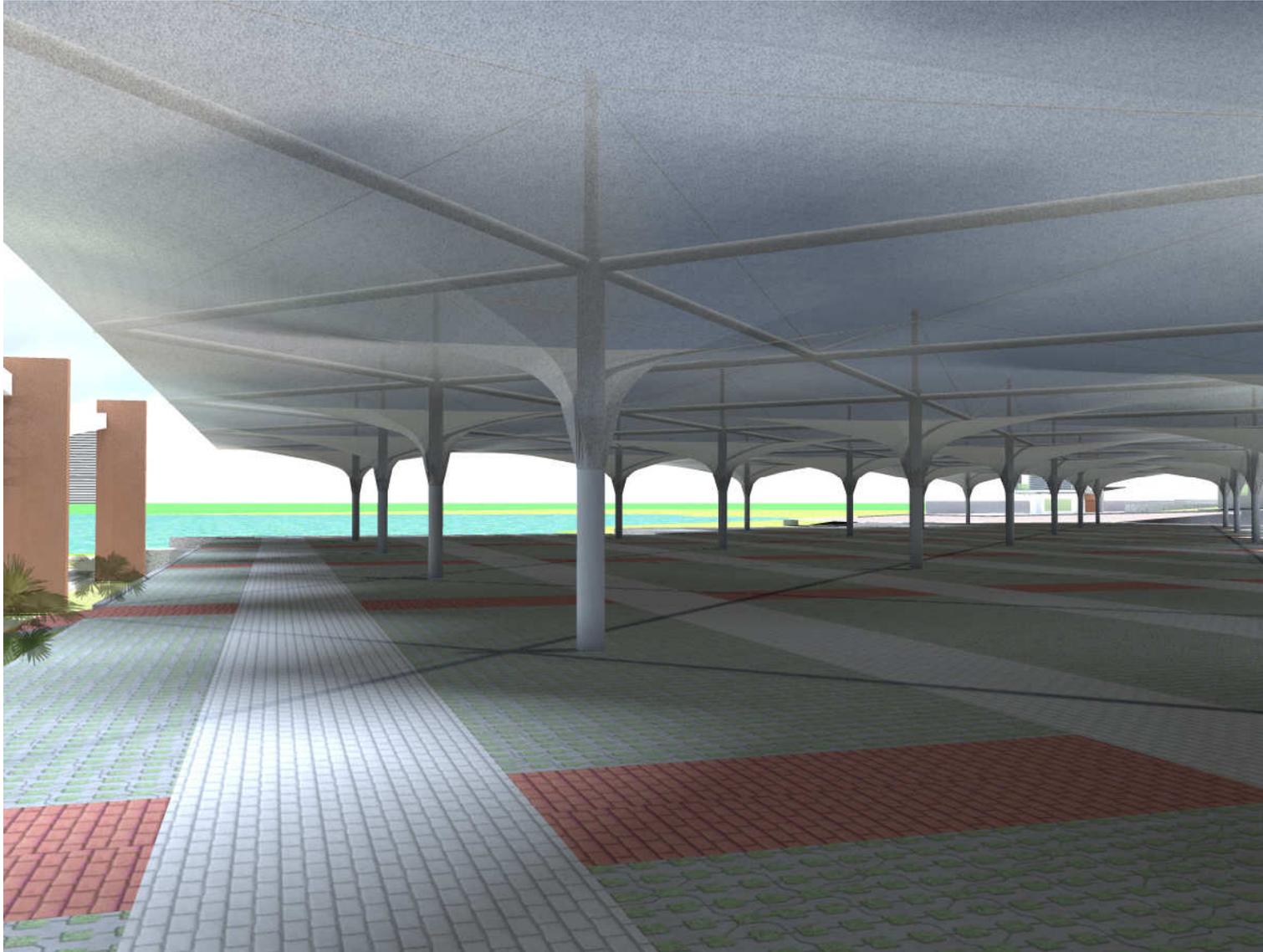
Alameda Principal.



Vista da Praça de Alimentação para porção norte da feira.



Quiosque do Atleta.



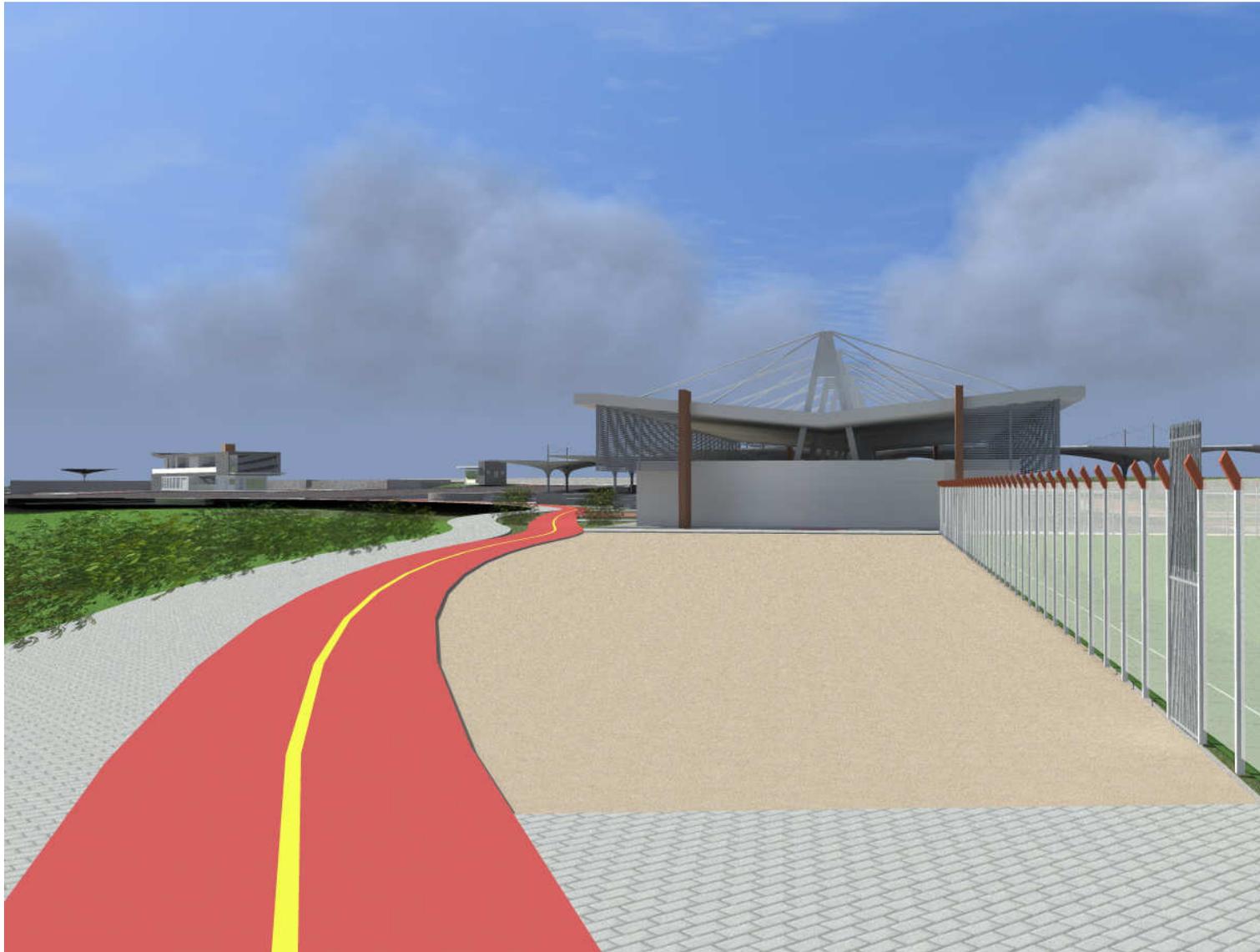
Feira porção sul.



Quiosque policial.



Bloco Administrativo.



Apreensão do espaço a partir da ciclovia.

## **7. Conclusão**

Este trabalho surgiu como um desafio, pois propor uma requalificação de um espaço público ocupado pelo comércio informal é um tema bastante controverso e difícil de ser tratado. Porém, é um tema muito interessante de ser estudado, principalmente pela ligação que o comércio tem com o desenvolvimento das cidades ao longo da história.

Então, através deste projeto pude explorar bem a estreita relação entre urbanismo e arquitetura, e conceber uma proposta baseada em conceitos importantes para toda cidade: permeabilidade e diversidade de usos.

## 8.Referências bibliográficas

- Alex, Sun. **Projeto da praça: convívio e exclusão no espaço público**. São Paulo: Editora Senac, 2008.
- BEZERRA, Ricardo Figueiredo. **Manual de Arquitetura Paisagística**. 6ª Edição. Fortaleza: [s.e.], 2007.
- Costa, Ana Maria da. **Calçadão dos Mascates: promessas e desilusões de uma intervenção urbana: o olhar dos comerciantes informais**. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.
- Costa, Ana Maria da. **Representações sociais e intervenções do desenho urbano**. Universidade Católica de Pernambuco, Revista Symposium, Ano 9, nº 2, Recife, 2005.
- Dantas, Geovany Pachelly Galdino. **Feiras no Nordeste**. Mercator - Revista de Geografia da UFC, ano 07, nº13, 2008.
- Dios, Jorge Ramos. **O gato e o rato. Ambulantes urbanos e poder municipal**. Arqutexto nº 046, 2004. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/04.046/598/pt> acessado às 15.23 dia 17.02.11
- Fortaleza em Números**. Fortaleza: Secretaria Municipal de Planejamento e Orçamento (SEPLA), 2004.
- Jacobs, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- Jucá Neto, Clovis Ramiro. **Primórdios da rede urbana cearense**. Mercator- Revista de Geografia da UFC, ano 08, nº16, 2009.
- Lopes, Francisco Clébio Rodrigues. **A centralidade da Parangaba como produto da fragmentação de Fortaleza (CE)**. Dissertação (mestrado), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2006.
- Lynch, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- Mumford, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. 4.ed. São Paulo: Martins Fontes,2004.
- \_\_\_\_\_. **Plano Diretor da cidade de Fortaleza (Lei no 2128, de 20 de março de1963)**. Fortaleza: P.M.F., 1963.
- Prinz, Dieter. **Urbanismo II: Configuração Urbana**. Lisboa: Editorial Presença, 1980.
- Programa Parque Vivo**. <http://www.oktiva.net/oktiva.net/1364> acessado às 10:32 dia 26.01.11.

-Queiroz filho, Antônio Carlos. **Meio ambiente urbano e desigualdades sócio-espaciais: trajetórias de um estudo de caso(Lagoa da Parangaba-Fortaleza-CE)**. Dissertação (mestrado), Universidade estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP, 2005.

**-Revista AU 183. Junho 2009.**

-Silva, Maria das Graças. **Feira de São Bento em Cascavel – Ce (Festa a céu aberto)**. Dissertação de Mestrado em Sociologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

-Sindifeira. Projeto feira da Cidade – Ananindeua, Pará.

-Vargas, Heliana Comim. **Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.