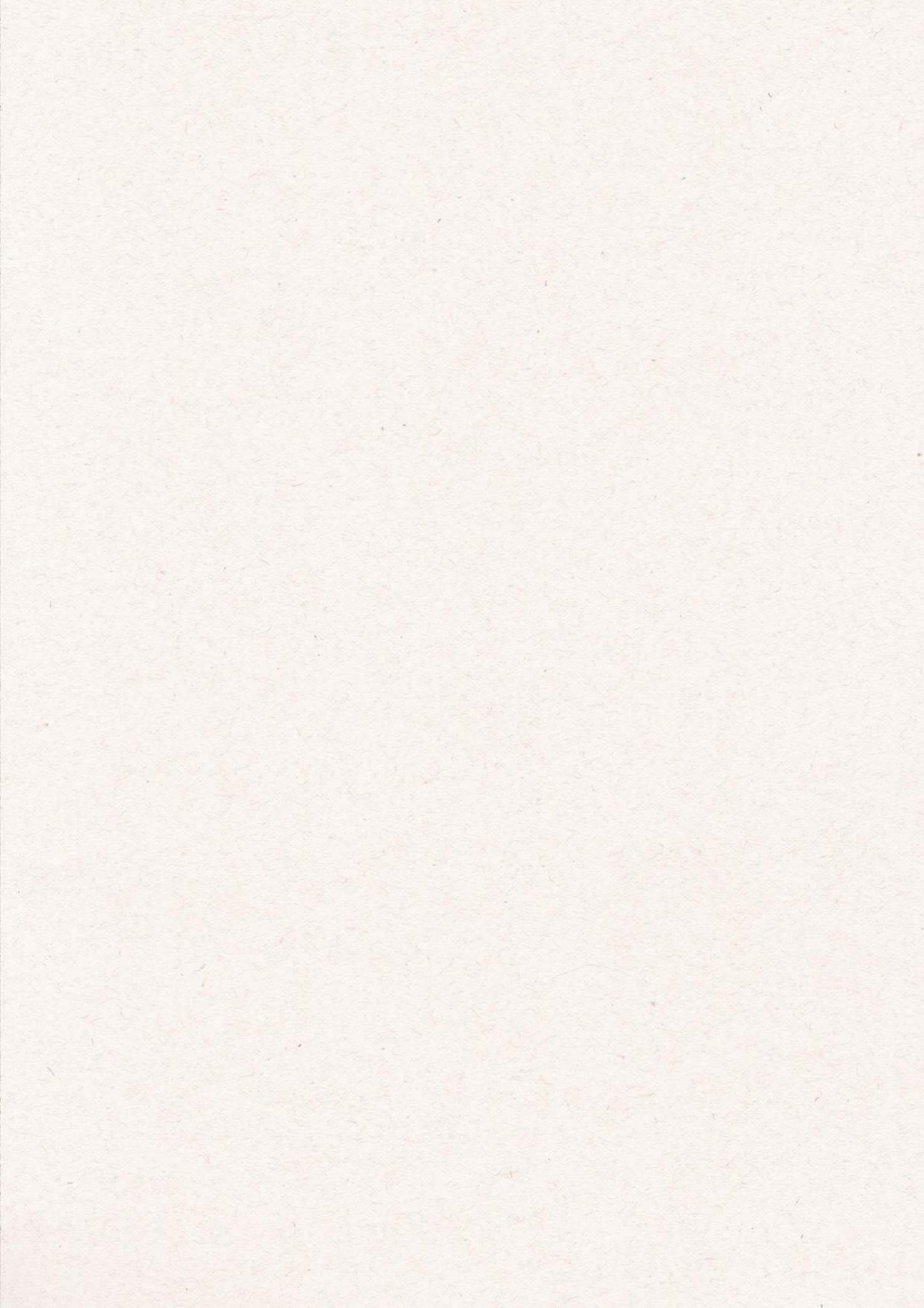




org.ânica



Universidade Federal do Ceará
Curso de Arquitetura e Urbanismo

Trabalho Final de Graduação

org.ânica

centro de agricultura familiar de Maranguape

Fernanda Marques de Sousa Ponte

Orientador
Romeu Duarte

Fernanda Marques de Sousa Ponte

org.ânica

centro de agricultura familiar de Maranguape

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Romeu Duarte Junior
Universidade Federal do Ceará

Prof. Daniel Ribeiro Cardoso
Universidade Federal do Ceará

Arquiteto Raimundo Marcelo Carvalho da Silva
Convidado

Fortaleza, 10 de dezembro de 2018

2018 conseguiu ser, de muitas formas, um ano simbólico. Além de questões públicas, veio a ser um ano catalizador e com muitos fortalecimentos, reafirmações e dedicação. A construção desse trabalho veio como uma consequência de tudo o que permiti crescer e de todas e todos aqueles que estiveram nas minhas redondezas. Tudo do modo mais simples e permeável possível.

à Bina, minha base e minha cara, pela atenção e cuidados silenciosos. pelas buscas de melhores oportunidades e por instigar meus sonhos, me abrir portas. por seu amor infinito e pelo companheirismo e apoio nessa caminhada.

ao Fred, pela presença, cuidado e suporte. pelos intervalos e recepções festivas junto de Mina e Gata ao longo desse trabalho, que tanto aliviaram meus momentos difíceis.

ao Gé, de longe minha pessoa favorita no mundo, meu companheiro de vida e minha família. pelos sonhos partilhados e compartilhados, pelos crescimentos e expansões de ideias e ideais, pelas metas de vida. pelo apoio e pelos caminhos traçados em paralelo.

à Fernanda e ao Rangel, pela torcida sempre presente. pela curiosidade sobre o projeto, sobre nossa semana, sobre nossa trajetória de vida e sobre nossos sonhos. pelo cuidado e pelo afeto.

ao Romeu e Daniel, pela soma de forças e amparo durante essa trajetória. pelas conversas, ajudas e trocas. pela luz no planejamento do meu futuro e visão sobre o que há por vir.

ao Fernando, pelas conversas gastronômicas, pela abertura de campos em Maranguape, pela busca de uma alimentação mais saudável e justa.

ao Marcelo, à SINTRAF e à Prefeitura de Maranguape, que mantiveram suas portas abertas sobre a pesquisa em Maranguape e a busca de informações. Pela ajuda em determinar as diretrizes do trabalho e fortalecer seus potenciais.

à Gabi, pela troca constante, pelas ajudas e apoios. pela sintonia e pela força de uma amizade que é por si só. pelos aprendizados e pelos caminhos compartilhados.

à Gabizinha, pela companhia e ajuda no trabalho e nos sábados de estudo, pelas felicidades compartilhadas, pelos nossos crescimentos e companhia sempre doce e levinha.

à Bibia, pelas sensibilidades compartilhadas e pela nossa busca em comum do nosso lugar no mundo. pela sintonia, pela busca do nosso bem e pelo ombro amigo sempre presente.

à Cla, pelos impulsos compartilhados, pelo respiro que é se ter presente e pelas andanças e companhias. pelas visões de mundo que tenho tanto prazer de ver e dividir.

ao Vinho, menino precioso. pela presença leve e feliz, pelo companheirismo, carinho e cuidados de sempre.

ao Thominhas, minha alma gêmea paulista, uma das sintonias mais instantâneas que já tive. pelas trocas arquitetônicas, ideológicas e de vida. pelo amparo.

à Jess, única roomie possível, pelas enormes diferenças que, no final das contas, se tornam irrelevantes. pela amizade e pelos os atendimentos à longa distância.

à todas as amigas e amigos que estão constantemente do meu lado, que crescem comigo, independente dos rumos e dos tempos. às meninas do Santa Cecília, minhas companheiras há mais de uma década. vocês são enormes. às meninas da minha vida, que tanto compartilho meu dia-a-dia e que tudo se torna uma festa.

aos professores, arquitetos e amigos que passaram durante esse trajeto e possibilitaram um crescimento acadêmico e profissional. às oportunidades consedidas e novas realidades apresentadas.

ao DAUD, espaço físico e social, o espaço que me construí como pessoa, profissional e ser social. pelas trocas ali retidas, pelas experiências proporcionadas e novas visões compartilhadas.

à TU/e, minha vida fora do Brasil, pela enorme possibilidade de ter estudado numa universidade que tanto me acrescentou, que tanto abriu minha cabeça e minha visão para a arquitetura e urbanismo. meu outro ponto no mundo.

Obrigada à vocês, por serem vocês!

Fernanda.

dedicado à Fernanda América, nascida 435 anos depois do
descobrimento das Américas;

à melhor torcedora que uma neta poderia ter.

RESUMO

O org.ânica, projeto elaborado em trabalho final de graduação, desenvolve-se no centro de Maranguape, Ceará. Apoiar-se em estudos a respeito da agricultura familiar com foco no estado do Ceará e nas cidades próximas da capital cearense, atrelando um embasamento teórico voltado para a economia local da cidade e a criação de um equipamento arquitetônico para a valorização do centro da cidade, resgate patrimonial e criação de um novo espaço livre a partir do aproveitamento de um vazio urbano. O equipamento conta com espaço de feira livre, mercado, restaurante popular e escola de gastronomia, funcionando em conjunto com as escolas municipais maranguapenses, buscando expandir as oportunidades de mercado e possibilitar uma profissionalização dos estudantes locais.

PALAVRAS-CHAVE:

Maranguape; mercado público; escola; restaurante popular; patrimônio; gastronomia.

ABSTRACT

The org.ânica, a project elaborated in final graduation project, is developed in the center of Maranguape, state of Ceará, Brazil. The project is based in studies on family agriculture on the state of Ceará and the cities near the state capital, Fortaleza, linking a theoretical basis for a local economy of the city and a creation of a architectonic mark for the valorization of the city center, patrimonial restoration and creation of a new open square. The equipment has an open market, a municipal market, a popular restaurant and a school of gastronomy, working in partnership with the municipal schools of Maranguape, seeking to expand market opportunities and make it possible to professionalize local students.

KEY WORDS:

Maranguape; public market; school; popular restaurant; patrimony; gastronomy.

INÍCIO [22]

justificativa
objetivo geral
objetivos específicos
metodologia

parte I
ALIMENTAÇÃO [26]

o alimento como ponto de partida
a alimentação no brasil e no mundo
o papel do mercado
o modo de produção agrícola
agricultura familiar como base
a inserção na economia local

parte II
MARANGUAPE [50]

panorama
formação histórica
agropecuária maranguapense
topografia, hidrografia e natureza
preservação do patrimônio edificado

parte III
REFERÊNCIAS [62]

proposta para um museu
mercado do Carandá
galeria tunga
reading between the lines
centro de documentação
restaurante futuro refeitório

parte IV
O TERRENO [78]

área de intervenção
bases

parte V
A ESTAÇÃO [88]

aspectos construtivos
estado de ocupação
o restauro
ações de restauro
adaptações

parte VI
PROPOSTA [108]

org.ânica

coletivo

agricultura

JUSTIFICATIVA

A proposta de um equipamento que englobasse uma temática alimentar na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) partiu da escassez de espaços públicos que incentivem o conhecimento e o aprofundamento sobre a agricultura cearense e o incentivo da economia rural e descentralizada da capital. Inicia-se então a busca de um município em que tivesse uma expressa população agrícola no estado e na RMF e uma vontade quanto aos moradores e agricultores locais para o surgimento de um projeto similar. A aproximação do movimento sindical dos trabalhadores agrícolas também foi pensada, a fim de que o trabalho pudesse ter um desenvolvimento no plano fortalecido na demanda dessa população, baseado na realidade e vivência dos mesmos.

Maranguape veio como uma cidade de forte participação na produção agrícola da região metropolitana, porém com a problemática de pouca visibilidade pelo próprio município, o que acarreta atualmente como uma dependência de equipamentos e venda no município de Fortaleza. A ausência de uma conexão interna do município do agricultor com o morador local acarreta a uma necessidade de venda no CEASA, por exemplo, ao passo de que o atual Mercado Municipal de Maranguape é abastecido pela compra dos produtos também do CEASA, por este ser um ponto de maior fluxo de vendas e reposição. O agricultor então não possui uma renda direta para a venda ao consumidor, e sim dando um direito à revenda de seu produto, sendo também uma margem de lucro que poderia ser mais bem aproveitada pelo produtor rural.

Dessa forma, o tema proposto vem da intenção de que Maranguape aplie seu campo econômico e fortaleça sua base agrícola do nível familiar, ampliando o território de interesse econômico na RMF e dando uma maior visibilidade turística e de interesse da população urbana do estado do Ceará.

OBJETIVO GERAL

Criação de um complexo agropecuário para a cidade de Maranguape, com um mercado público, restaurante popular e escola técnica de gastronomia.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Analisar o contexto em que Maranguape se insere na RMF;

Entender o fluxo de mercadorias agropecuárias no Ceará e os principais produtos de cada região e microclima;

Formar um embasamento teórico sobre o mercado público proposto, através do estudo da sua forma, funcionamento e abastecimento;

Resgatar a ideia do restaurante popular já proposto na cidade de Maranguape, contemplando a população e a realização do projeto de interesse público;

Criar um espaço de apropriação pública e fortalecimento da identidade da cidade, através da reafirmação do patrimônio e sua reapropriação e restauro;

Propor um espaço de praça com amplas possibilidades de uso e com equipamentos urbanos, conectando a edificação ao entorno imediato (no caso, a rodoviária do Centro de Maranguape, principal ponto de chegada e partida da cidade);

Projetar espaços de uso cotidiano da população, pensando no seu uso diário e do seu aproveitamento como equipamento urbano.

METODOLOGIA

A metodologia deste trabalho se divide em:

Referencial teórico, onde são apresentadas as revisões bibliográficas relevantes para o embasamento e a contextualização do tema trabalhado. São abordados os temas gerais do trabalho, começando pelo tópico de alimentação e partindo para a história do mercado, da agricultura familiar e do campo da economia criativa. É desenvolvido também um embasamento socioeconômico acerca de Maranguape, com foco na sua agropecuária, e apresentado referenciais projetuais arquitetônicos para a edificação proposta;

Diagnóstico, onde são apresentados dados específicos acerca do terreno e da edificação patrimonial do projeto. Busca-se ter uma base de informações consistente das problemáticas locais, possíveis potencialidades territoriais e características particulares do local, que possa somar na elaboração do projeto;

Patrimônio, onde são botados em foco o trabalho no edifício da estação ferroviária, com uma identificação dos principais problemas do local e as necessidades de readequação do espaço do edifício em estudo;

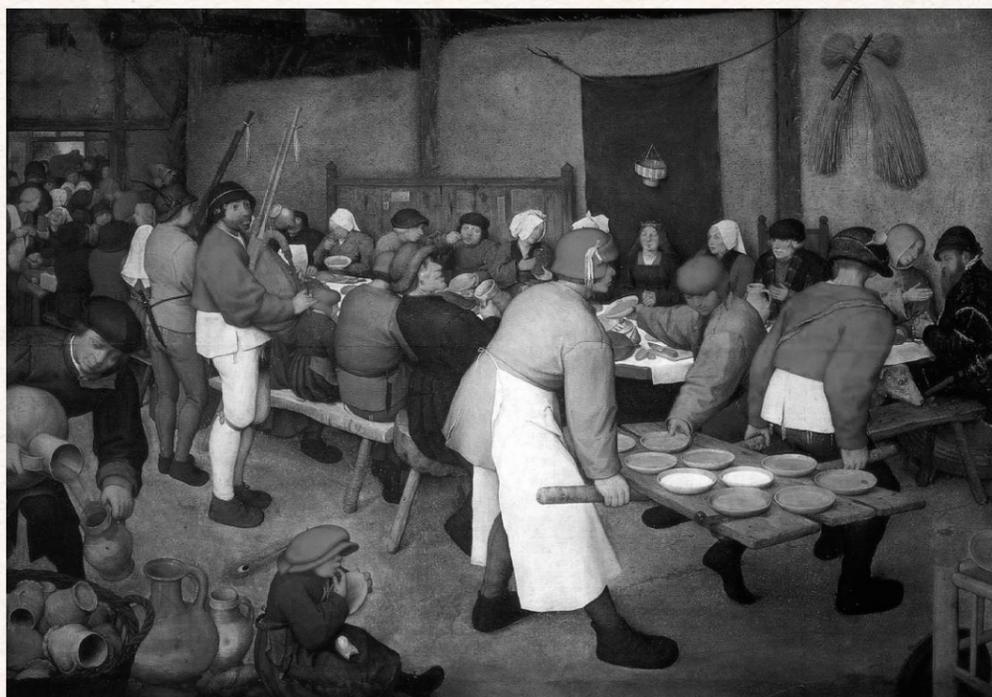
Proposta, onde apresenta-se as ideias elaboradas e seu desenvolvimento gradativo, contextualizando e sintetizando todos os processos anteriores. É o produto final do trabalho.

parte I
ALIMENTAÇÃO

O ALIMENTO COMO PONTO DE PARTIDA

Desde os primórdios da civilização, onde se traçou os primeiros desenhos de um aglomerado urbano definido como uma cidade, mesmo que inconscientemente, a presença da alimentação se torna um ponto de partida para todas as formas de troca, seja ela comercial ou social. A necessidade de abastecimento de alimentos numa sociedade independe de sua escala e por se tratar de uma necessidade diária, acarreta a criação de um processo de produção desse alimento ou, como no caso das cidades urbanas, de sua busca para consumo imediato.

Atualmente, a desconexão de todo o processo de produção alimentícia com seus consumidores, assim como desses com os produtores agrícolas, gera uma antipatia sobre as questões agrícolas, sem nenhum conhecimento sobre o alimento que está sendo consumido à mesa. A ilusão que



[01] Casamento de camponeses, de Pieter Bruegel, em 1567.

a vida na cidade urbana é independente e desconexa com os processos rurais é um fator presente no dia-a-dia urbano, que se fortalece com a falta de conscientização e a educação precária acerca do assunto.

Partindo do ponto de uma busca constante da necessidade de recapitulação desses laços entre a cidade e o campo, o tema aproxima a relação da RMF – Região Metropolitana de Fortaleza, com seus municípios produtores rurais. O destaque de Maranguape vem através da sua formação urbana atrelada a um vasto campo produtivo, primordialmente da agricultura familiar local.

A importância do consumidor nos processos de produção acarreta um apoio a uma forma de economia sustentável e local, além de uma alimentação mais saudável. Além dos próprios incentivos governamentais, essa ação deve ser feita entre a população, na busca de conhecimento sobre os

alimentos atualmente comercializados e saídas possíveis para uma vida mais saudável. A propagação da discussão sobre a nossa comida deve ser realizada, onde o conhecimento adquirido seja difundido – não somente no quesito alimentar, mas em todos os aspectos que podem proporcionar um aumento na qualidade de vida local. O incentivo ao uso da bicicleta e redução do uso de plásticos descartáveis, por exemplo, entram nesses fatores de mudança social.

Através da utilização da arquitetura como um fator de desenvolvimento social e urbano, somando-a com a questão alimentar da cidade e do comércio local, a possibilidade de mudança na qualidade de vida de pequenas cidades pode então ser vislumbrada através de uma conscientização do papel primordial do alimento a ser consumido. A aproximação do cidadão e do agricultor devem ser postas em questão a fim de que ocorra um levantamento de senso crítico da população sobre como se dá o consumo atual como um todo.

O tratamento da questão alimentícia se dá como um estopim para futuras questões de base fundamental para o desenvolvimento humano e da melhoria da vida social e econômica e, no caso, também a vida urbana.

A ALIMENTAÇÃO NO BRASIL E NO MUNDO

O crescimento de cidadelas e a sua relação com o campo é mais antiga do que os primeiros feudos. A ausência da necessidade de proteção das cidades, estas vistas como centro de riqueza e bens, proporcionava uma vida no campo mais simples, sem trocas comerciais. O baixo índice populacional dessas vilas garantia um controle igualitário pelos moradores, donos de suas terras, tanto de seus alimentos como de sua segurança, zelando também pela do vizinho, e vice versa.

Anteriormente, a relação das vilas com os campos tinha um estreitamento maior, onde os moradores eram os produtores de seus próprios alimentos e somente quando havia excedentes, estes eram então compartilhados. A ausência dos saqueamentos garantia uma cidade livre, sem delimitações físicas do seu território residencial. Com o crescimento da economia e surgimento do comércio veio também o acúmulo de riquezas, o que ocasionou a busca da proteção desses bens contra a possibilidade de saqueamentos e guerras, ocasionando então a construção dos muros, protegendo a cidade de quaisquer pessoas externas a ela.

O campo, entretanto, continuava sem muros, do lado externo da cidade e em todo o seu perímetro. Esse campo tinha o papel primordial de sustento alimentar da cidade e, com o aparecimento de danos às plantações, sejam naturais ou provenientes de saqueamentos, vinha a busca de novas terras, onde se pudesse obter alimentos e manter a cidade firme e crescente. Durante o Império Romano, por exemplo, a sua expansão ocasionou uma busca de necessidade do campo inicialmente em seus arredores e, após a dominação de subúrbios para a utilização de fazendas estritamente comerciais, buscou-se alimentos além de suas fronteiras

Se alguém deseja estimar o tamanho de Roma pelo tamanho de suas regiões suburbanas, será difícil determinar qual ponto ainda é cidade e qual termina a mesma, é muito estreita a ligação da cidade com o campo, dando a impressão de uma cidade se estendendo indefinidamente. [...]

Depois de mil anos de sua queda, a civilização urbana iria diminuir a Europa, como uma caça de culturas de restauro do conceito de floresta como um território de privilégio. [...] Disputas sobre territórios tomaram-se crescentemente comum como manifestação de vários poderes, incluindo de monastérios, tentaram assegurar direitos exclusivos sobre as florestas para eles mesmos. (STEEL, 2008, p. 19)

O solo local pobre e sem nutrientes não era a única razão de importação de alimentos. Roma, Londres, Antuérpia e Veneza tinham terras férteis, mas todos importavam comida do exterior. A razão para isso era que comida importada - como no caso de hoje - era mais barata que a local. [...] Mesmo que Roma fosse capaz de alimentar a si própria do seu campo, ainda era mais econômico importar grãos do norte da África. (STEEL, 2008, p. 73)

Como exemplo no Brasil, temos a cidade portuária de Belém do Pará, porta de entrada para a floresta amazônica e de exportação das drogas do sertão, com uma área portuária tombada e os mercados públicos concentrados nas margens da Baía do Guajará, que era porta de entrada para embarcações estrangeiras em busca de produtos provenientes da Amazônia. A procura de alimentos além do próprio território europeu veio como motivador e catalisador da busca de novos campos alimentícios no mundo inteiro, fortalecendo a colonização e a expansão do domínio territorial. Durante a revolução industrial o surgimento da ferrovia foi um fator importante na concepção da lógica da cidade e sua dependência estritamente marítima para a troca de alimentos e mercadorias. A presença dos trilhos ligando por terra as diversas localidades produz um novo traçado nas cidades, que agora crescem para distante do mar, trazendo uma intensificação do comércio e de possibilidades de troca de diferentes produtos entre os continentes.

Observa-se também uma transição entre a cultura alimentar européia, onde a produção alimentar é tomada como articuladora do funcionamento e estruturamento da cidade, para a lógica americana, onde põem-se de lado a necessidade de um vínculo com o campo e é então fortalecida a ideia do desenvolvimento urbano, da produção industrial e dos bens materiais, condicionada também pela presença de ferrovias no país inteiro, crescendo enormemente o fluxo de alimentos. Essa nova lógica passa então a ser replicada mundialmente e, paralelamente ao crescimento das cidades, a migração é intensificada do campo para elas, juntamente com a necessidade da criação de uma indústria agrícola que demande tal contingente populacional.

A partir dessa nova ordem mundial, soma-se também a crise pós-guerra de 1929, onde os EUA vêm com uma queda na economia e entram com medidas de racionalização de gastos no território americano. Dentre elas, o armazenamento e a estocagem de alimentos aparecem como medidas de retenção de gastos de maior influência até os dias atuais. A racionalização dos mercados juntou-se com o conceito de estocagem fazendo surgir os supermercados devido a busca de uma estocagem em grandes quantida-

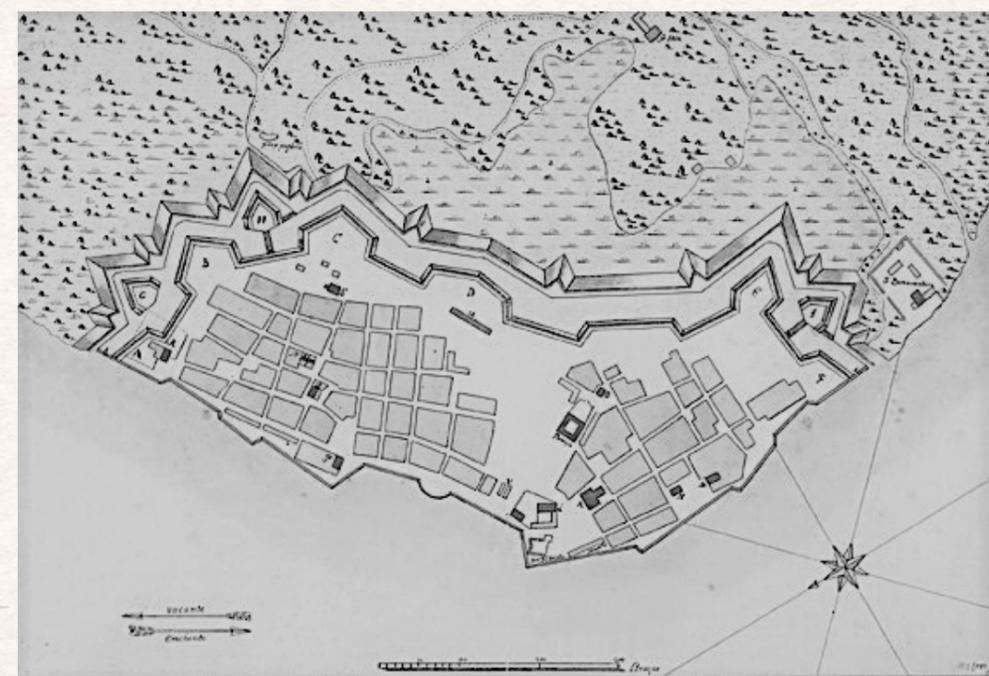
des. Dessa forma e para garantir uma vida útil maior aos produtos, são produzidos alimentos cada vez com mais conservantes e aditivos.

[02] Paço da Ribeira no início do século XVIII, em Lisboa, cidade que moldou-se em torno do comércio marítimo.



O modelo americano é então adotado em grandes centros urbanos rapidamente e com grande repercussão positiva. O tempo anteriormente dedicado à obtenção, produção e consumo de alimentos torna-se ínfimo em comparação ao que era antes. A quantidade de alimentos produzidos cresce enormemente, ao passo que seu preço e qualidade passam a cair em comparação aos anteriores.

Portanto, vale ressaltar, as justificativas do progresso fundadas na oferta de empregos e na ampliação da renda levam em consideração intenções e fatores abstratos, ao desconsiderarem o fato de que para aceder a tais bem-aventuranças, os candidatos



[03] Planta da cidade de Grampara, atual Belém, em 1773. Observa-se o traçado relacionado com a área portuária.

devem ser portadores de saberes, de formas de socialização, de conhecimentos específicos. Além disso, consideram que, para o outro a quem a bem-aventurança foi supostamente dirigida, a proletarização, a migração e o assalariamento são necessariamente melhores do que a reprodução sob a condição do agricultor familiar porque referenciada à tradição. (NEVES, 1998, p. 19)

A partir disso, a monocultura vem como principal tipologia agrícola e, com os transportes mais desenvolvidos, cada cidade desempenha um único papel diferente na produção agrícola. Elas passam então, além do foco limitado de produção de um único produto, a uma dependência dos transportes ferroviários. O progresso econômico é gradativamente reordenado e ocorre uma forte desfiguração do agricultor familiar.

O desenvolvimento político-econômico no governo de Juscelino Kubitschek, ao final da década de 1950, trouxe o incentivo e a implementação do rodoviário em território nacional, como uma consequência da busca de uma atuação do governo no centro-oeste do território nacional. Assim, veio também a criação da nova capital Brasília, além da criação dos eixos Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco e Cuiabá-Porto Velho, com intenção de promover o povoamento e urbanização de territórios brasileiros mais remotos e mais afastados do Centro-Oeste. Entretanto, o modo de urbanização que é inserido nas antigas e novas cidades, e desenvolvido dentro delas, destrói a lógica de funcionamento dessas cidades, desvalorizando o pedestre e outros modais de transporte em contrapartida ao crescimento do sistema rodoviário e do transporte privado. No Ceará, o desenvolvimento do transporte viário trouxe uma desvalorização do sistema ferroviário instalado pela Rede de Viação Cearense e que foi desativada em 1975.

Atualmente, a permanência do incentivo e desenvolvimento do sistema viário brasileiro gerou uma dependência do escoamento de produtos e mercadorias dentro do território nacional dos transportes rodoviários e uma ausência de planejamento urbano focado em outros modais, a fim de se ter um equilíbrio no uso de todos os meios de transporte possíveis.

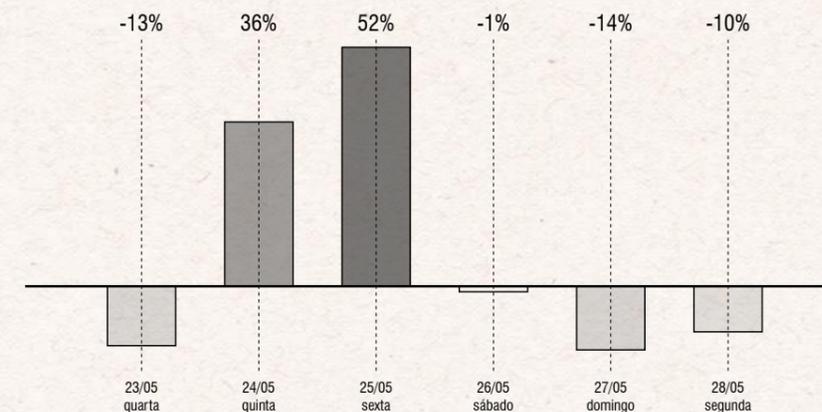


[04] Fila para obtenção de alimentos durante a crise de 1929. Ao fundo, propaganda com "O mais alto padrão de vida do mundo", referindo-se ao padrão de vida americano.

Com o recente episódio da greve dos caminhoneiros, observou-se a dependência que a economia brasileira tem do transporte rodoviário de carga, onde cerca de 60% de tudo o que o país produz e consome é transportado por caminhões nas rodovias e de como as cidades brasileiras dependem do escoamento constante desses produtos, trazendo o questionamento da procura por produtos locais. O aumento dos preços e a falta de alimentos é um tópico agravante visto que outros modais de transporte podem ser buscados em detrimento de um meio particular e viário.

EFEITO DOS ATOS NOS SUPERMERCADOS E HIPERMERCADOS

Comportamento das vendas no país em comparação a dia normal



[06] Caminhoneiros bloqueiam a Rodovia Washington Luis, na altura do município de Duque de Caxias, no estado de São Paulo, em maio de 2018.

[05]

Além da questão de transporte alimentar, outra área extremamente afetada com a falta de combustíveis nas cidades brasileiras resultou numa queda do uso do transporte privado, aumentando o fluxo de pessoas em transportes públicos, como ônibus e metrô.



O PAPEL DO MERCADO

A relação alimentar dentro da cidade, além de ser uma possibilidade de tratamento urbano e articulação dos centros de consumo e troca na escala do bairro, vem como um agente dependente da economia e dinâmica de trocas comerciais do local, levando o mercado a ser tratado como centralidade e condensador de fluxo (FILGUEIRAS, 2006). Assim, além do fluxo constante de alimentos e sua qualidade alimentar, a estruturação dessa troca também impacta o meio urbano e seu entorno, garantindo a articulação política, territorial e econômica da sua região de influência, prestando o papel de verdadeiras referências urbanas e de vitalidade nas cidades.

A lógica capitalista atualmente inserida nos meios urbanos brasileiros vem como uma extensão da ideia americana de mercado, que nega a relação de troca de alimentos como sendo uma base da relação social dentro do meio urbano, marginalizando elas a uma necessidade de barateamento do serviço, que envolve a redução da qualidade alimentar, a presença cada vez maior de conservantes e agrotóxicos e industrialização excessiva de alimentos.

O modo em que estamos inseridos atualmente no Brasil vem como consequência da influência da cultura americana sobre a América como um todo, o que levou a uma divergência dos métodos pré-estabelecidos pelo mercado europeu. Isso ocorre como consequência da revolução industrial e do crescimento econômico e tecnológico em prol da redução de gastos com bens de consumo básico e a alimentação. A continuação desse ciclo de dominância da indústria em detrimento da qualidade de serviços e da questão social ofertados na sociedade nos leva a ver que o mercado vem sofrendo consequências que afetam diretamente a qualidade de vida urbana e social das cidades. A relação contemporânea com os atuais comércios oferecidos e o meio que estão inseridos são de isolamento do campo de alimentação, onde este não é mais visto como um centro de trocas comerciais e sociais.

[07] Center Um, o primeiro shopping de Fortaleza, em 1974.



[08] Supermercado Disco Gigante, em Juiz de Fora-MG, em 06 de agosto de 1977.

A estruturação do supermercado e sua ideia de armazenamento de alimentos é visto como uma resposta à necessidade do progresso da indústria em detrimento da qualidade de vida da população em geral. O que antes era tomado como uma atividade estruturante do dia, seja no mercado ou no ato de cozinhar, é marginalizado e facilitado com a chegada da revolução industrial e da intensificação dos meios de transporte. Como consequência, desde a segunda metade do século XX, observa-se uma crise da vida social urbana.

Os impactos foram observados na paisagem urbana das metrópoles, onde seus principais sinais são, dentre outros, as barreiras físicas criadas, os vazios urbanos, o medo e a violência que se instaura (RIBEIRO, 2005). São então criados espaços privativos levados como exclusivos e com promessas de segurança e conforto, enquanto os ambientes públicos são tidos como degradados, perigosos e violentos, entrando num ciclo de mais esquecimento.

Atualmente, supermercados são estações de abastecimento individuais: pit stops pensadas para servir o curso da vida. Eles suportam estilos de vida individualistas, não a sociabilidade: uma característica que eles compartilham com iPods e computadores. (STEEL, 2008, p. 114)

O surgimento do supermercado vem também atrelado ao surgimento dos shoppings centers, onde são espaços voltados especialmente para o consumo, sem qualquer atrativo cultural ou social, onde não há necessidade de troca ou contato social. Mesmo assim, trazem consigo um sentimento falso de pertencimento pelo fato de ser um ambiente compartilhado, mesmo que segregador. Esses shoppings, apesar de estarem situados na cidade, ou fora de seus limites, eles não fazem parte dela porque não revelam nada da natureza da realidade cotidiana, não se inserem num contexto urbano e não tem relação com a sociedade além dos serviços ofertados.

Para a recriação desses espaços marginalizados por um fluxo de consumo da cidade, o mercado vem como um papel estruturante na formação de espaços públicos acessíveis à população, sendo levado como um catalisador de mudanças urbanas e uma concepção refinada do papel da mesma dentro da cidade. Para isso, são necessárias novas resoluções e ações sobre a vida nas cidades e como está se dando a construção das mesmas.

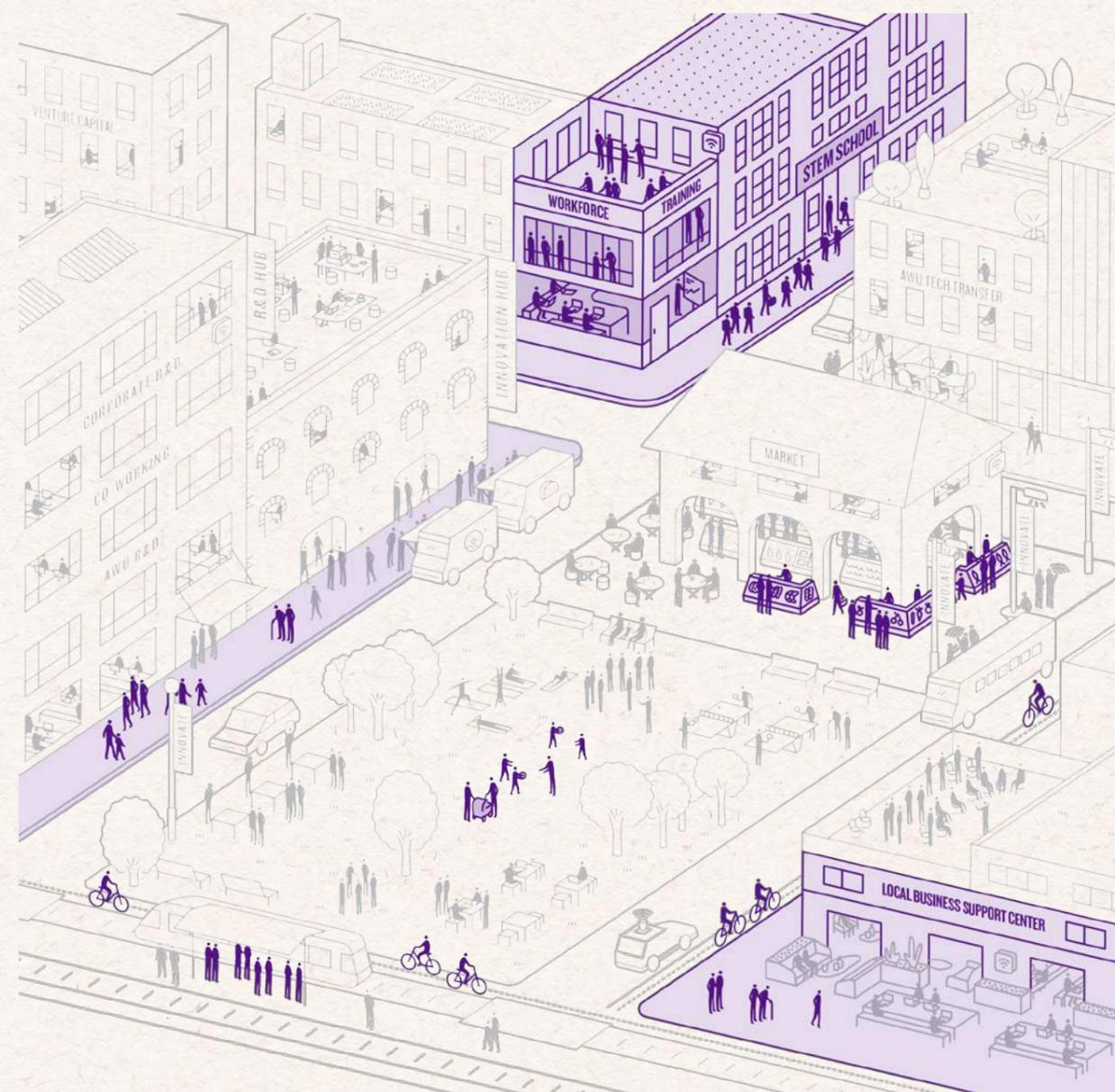
Depois de um século baseado em incentivo e descobrimento da globalização, da ampliação de conexões e possibilidades de disseminação de conhecimentos, inicia-se um ciclo de desdobramento interno da cidade, de descobrimento dos atributos urbanos e suas singularidades, reconhecimento histórico e apropriação da cultura local, da busca de conexões e valorização e crescimento da economia local. O incentivo por parte do reconhecimento de uma agricultura local, à ocupação da cidade, utilização do transporte público e consumo de produtos locais são de grande importância, associando-se também aos grupos culturais e regionais das cidades.

Considerando as atuais conjunturas e cultura de valorização extrema do capital estrangeiro, a valorização da cultura local vem com uma busca de grupos regionais e cooperativas sociais e, a partir do fortalecimento e incentivo das mesmas, inicia-se um gradativo reconhecimento através da disseminação de suas ideias e propostas. O conhecimento sobre a oferta de produtos oriundos da agricultura familiar e sua história são incentivos à história e economia local, estreitando laços com as conexões de sua cidade. A Associação de Criadores de Camarão do Icapuí (ACCI), no litoral cearense, é um exemplo local de um reconhecimento sobre o trabalho que, além de fortalecer a associação, incentiva a comercialização de produtores locais e rurais. O incentivo a esse novo mercado de produtos locais é então adotado, de modo que o produto local torna-se mais vislumbrado e buscado.

[09] Pescador da ACCI, em 2016, no Icapuí.



Assim como o produto orgânico, a consolidação de um mercado surge como uma necessidade de conexão com a cidade através de um ambiente de serviço e contemplação. Nesse novo equipamento, deve ser encontrado uma pluralidade de possibilidades de uso em que seja de fácil acesso de pedestres e com serviços de interesse da população, abrindo margem para uma apropriação do potencial cultural do mercado, adequando-se às diferentes necessidades de cada sociedade.



[10] Capacidade de inovação em centros urbanos. Assessing your innovation district A how-to guide.

O MODO DE PRODUÇÃO AGRÍCOLA

Considerando uma possibilidade de ruptura com os meios comerciais e produtores atualmente vigente, entender a formação da estrutura social e econômica é fundamental para sua migração e melhoria.

A formação e o crescimento de uma sociedade necessitam de uma reestruturação dos meios de produção alimentar e, com o desenvolvimento das cidades e dos meios urbanos, o crescimento da demanda de produtos primários para o consumo humano ocorreu de modo exponencial. Culminando com o desenvolvimento industrial, surge então a chamada Revolução Verde, que desencadeou novas resoluções e meios de obtenção dos produtos básicos para a manutenção da população.

Revolução Verde, 1950

Juntamente com a industrialização, o crescimento da população mundial acarreta a necessidade de uma produção exponencial alimentar, a fim de complementar a demanda de forma mais rápida e, sempre que possível, de modo mais prático. A Revolução Verde, iniciada no México na década de 1950 pelo agrônomo norte-americano Norman Borlaug, que é atrelada a iniciativas tecnológicas e práticas agrícolas, tem como principal objetivo o aumento da produção alimentícia no mundo. Para tal crescimento, são desenvolvidas pesquisas em fertilizantes, sementes e agrotóxicos, além da amplificação da mecanização no campo. Através do grupo Rockefeller, sediado em Nova Iorque nos Estados Unidos, iniciou-se a venda de insumos para o desenvolvimento agrícola e aumento da produção, oriundo do receio dos países em desenvolvimento não conseguirem produzir a demanda alimentar necessária para sua população através dos processos agrícolas de policultura e agricultura familiar e de subsistência.

[11] Norman Borlaug com o vice-presidente de Estados Unidos, Henry A. Wallace, o secretário de Agricultura do México Marte R. Gómez e do outro lado lado, o ex-presidente mexicano Lázaro Cárdenas, em 1944.



No Brasil, a vinda dos insumos e dos agrotóxicos para os plantios trouxe sérios malefícios para a natureza local, poluindo terras, águas e se propagando para seres vegetais e animais. Além disso, a possibilidade de expansão no campo de tais produtos faz com que somente grandes latifundiários obtenham renda adequada com a utilização de tais agrotóxicos e mecanismos, dando maior força à ideia do êxodo rural e, consequentemente, abrindo mais possibilidade de concentração de lucros para os grandes latifúndios.



[12] Norman Borlaug com o vice-presidente de Estados Unidos, Henry A. Wallace, o secretário de Agricultura do México Marte R. Gómez e do outro lado lado, o ex-presidente mexicano Lázaro Cárdenas, em 1944.



[13] Instituto Henfil, em 2012, em uma série de charges sobre o Rio+20.

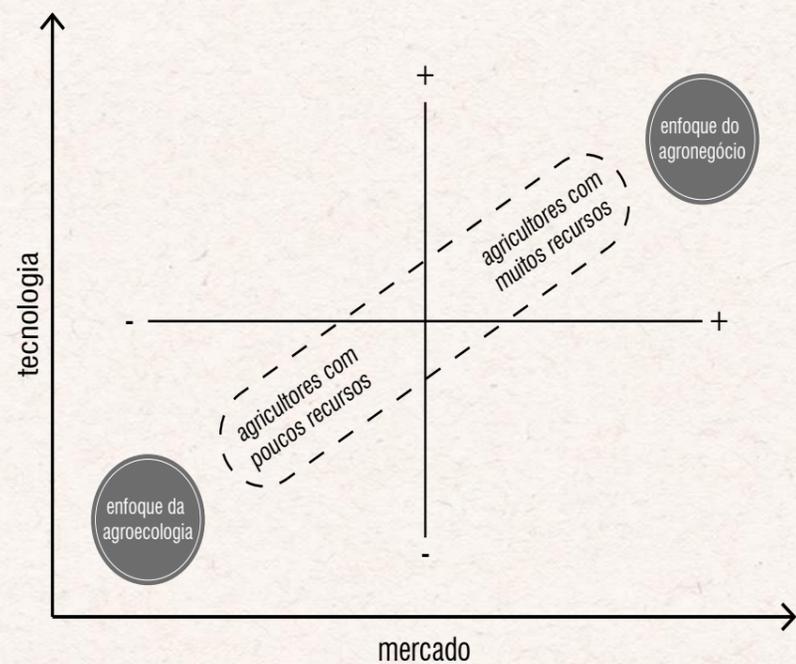
Agroecologia

A urgente necessidade de combater a miséria rural e regenerar a base de recursos das pequenas propriedades (ALTIERI, 2004) surge como um potencializador de pesquisas e busca de novos meios de produção e consumo pela população. Para isso, as pesquisas realizadas principalmente por ONGs – Organizações Não-Governamentais objetivam novas estratégias de desenvolvimento e pesquisa agrícola, onde busca-se abordagens sistemáticas de redução de uso de insumos, redução da dependência de máquinas, preservação do ecossistema e respeito à natureza local. Assim, surgem novos métodos agrícolas que, vinculados ao estudo da ecologia, trazem um novo panorama agroecológico.

A prática da agroecologia vem através de uma necessidade de redução dos impactos que a Revolução Verde trouxe nos últimos anos na produção alimentar do Brasil e dos países em desenvolvimento. Para isso, a agroecologia surge com uma base de desenvolvimento “de baixo para cima”, onde é priorizado o agricultor local que, além de ser um ponto forte de ligação entre o consumidor e o produto, possui o conhecimento necessário sobre a terra, o clima, as necessidades da vegetação e do ecossistema local, trazendo uma grande importância para a preservação e regeneração dos recursos já disponíveis e nativos de cada região.

A aproximação com as particularidades do ecossistema de cada localidade é um importante pilar para o desenvolvimento agroecológico. Através de estudo pormenorizado, deve-se manter a propriedade como sustentabilidade local, preservar a segurança alimentar, o equilíbrio ecológico e a oferta de recursos.

O foco da agroecologia é o agricultor com poucos recursos, isto é, aquele que tem o menor acesso aos insumos tecnológicos e poucas relações com o mercado. A agroecologia vê esses agricultores como o ponto de partida para uma estratégia de desenvolvimento rural sustentável. (ALTIERI, 2004, p.42)



[14]



[15] Plantação em campos de arroz em Hà Giang, Vietnam, em 2016.

O desenvolvimento da agroecologia possui um forte cunho econômico que visa descentralizar o grande latifúndio e dar margem ao crescimento do pequeno produtor que se torna então o centro da relação do campo com o consumidor e também da troca econômica, trazendo então uma economia realizada pela população de base com retorno direto para a mesma.

Com o desenvolvimento e crescimento constante, o estudo da inserção de novas tecnologias no campo, onde se favoreça a conservação das ideias agroecológicas, deve ser explorado a fim de conseguir um fortalecimento e uma consolidação da agricultura familiar local. Assim, deve-se garantir que a população rural tenha acesso a programas de educação que preservam e reforçam a racionalidade camponesa, auxiliando, simultaneamente, na transição para novas tecnologias, relações com o mercado e organização social.

O conhecimento camponês é aprendido na ligação heterogênea entre o grupo doméstico e o grupo de trabalho (ITURRA, 1993). Além disso, existe uma necessidade de adaptação econômica para o desenvolvimento do meio rural, dependendo primordialmente do modo em que o capitalismo está inserido e qual o valor dado ao alimento. Vemos que com a Revolução Verde, o trabalho arado dá espaço à mecanização, uma nova transformação do meio agrícola, que é consequência dos processos industriais e econômicos sofridos. A possibilidade de um novo tratamento econômico vem à tona de forma que as relações de troca modificam-se e surgem novas possibilidades de valorização do trabalho rural e novas relações entre o meio rural e urbano.

O conhecimento sobre a terra que será empregado os princípios agroecológicos é fundamental para uma melhor produção, equilíbrio do solo e menores custos, incluindo o de insumos externos. O desenvolvimento da agricultura africana, por exemplo, deu-se enormemente pela exploração europeia em diferentes regiões, cada uma com suas particularidades climáticas, de topografia e tipologias naturais. As indústrias agrícolas, entretanto, implementaram técnicas próprias e de uso internacional, desconsiderando as particularidades já conhecidas pelos produtores agrícolas nigerianos e seu conhecimento sobre o clima e a natureza local, que se encontra num território árido. Como resultado, o índice de produção foi abaixo do esperado, rendendo somente 11kg de milho por hectare de terra. Após a implementação da técnica nigeriana denominada de Tassa, que é um sistema de irrigação tradicional usada por séculos por agricultores locais, o rendimento da produção por hectare subiu para 553 kg.

[16] Técnica agrícola nigeriana de Tassa, onde cavam-se buracos cilíndricos de até 30cm de profundidade e, após a chuva, retém-se a água para uma distribuição gradativa entre a plantação, de acordo com a necessidade da plantação e do clima.



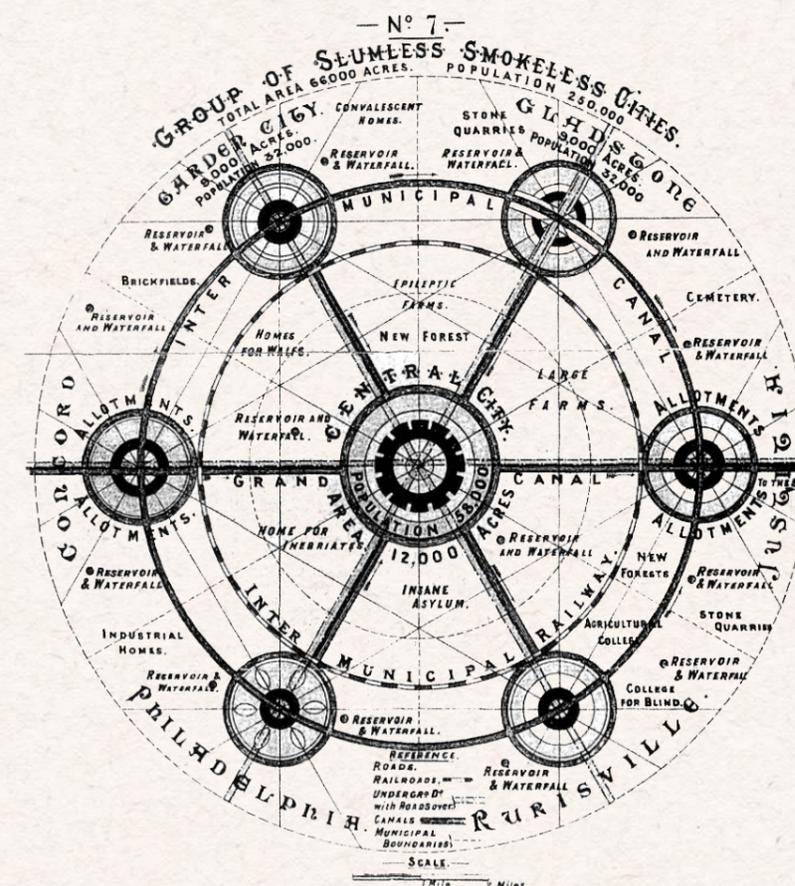
Entretanto, a definição econômica de uma economia sustentável é de pouca participação nas políticas econômicas de uma localidade, mesmo considerando sua notória importância de retorno socioambiental. Quase toda definição de agricultura sustentável encontra-se ancorada na manutenção da produtividade e lucratividade das unidades de produção agrícola, minimizando, ao mesmo tempo, impactos ambientais (ALTIERI, 2004).

AGRICULTURA FAMILIAR COMO BASE

A busca de alternativas e respostas para todas as problemáticas da atualidade, além de convergirem com o desenho moderno e contemporâneo das cidades atuais, vem também com uma necessidade de tratamento das questões agrícolas e com uma necessidade de incentivo a práticas menos agressivas ao meio ambiente e que tenham um retorno maior para a população. A agricultura familiar segue então como um fator que pode ser trabalhado em diversos panoramas e pode dar uma nova solução para tais problemas oriundos da concentração de renda, danos ambientais e inclusão social.

Através do histórico apresentado sobre a formação e estruturação alimentar ao longo dos séculos até o momento atual, a apresentação de teorias e estudos que reafirmam a importância da comunidade agrícola e do meio rural vem ganhando força desde o início do século XX, onde começa a surgir a concepção de cidades-jardins, proposta por Ebenezer Howard em 1902 com Gardens Cities of To-morrow, onde o britânico expunha ideias utópicas de formação de cidades modernas completas, dimensionadas e desenhadas.

[17] Ebenezer Howard, Conceito de Cidade-jardim em 1902, Inglaterra.



A proposta consistia numa cidade-jardim que poderia combinar os benefícios do espaço urbano e rural, enquanto neutralizava as desvantagens de ambos, onde ela estaria inserida num espaço de aproximadamente 24,5 km², onde o meio urbano comportaria em torno de 4 km². O domínio da população sobre a terra de cultivo garantiria seu lucro e alimentos total sobre ela, o que significaria que todos teriam benefícios sobre a agricultura e o cultivo local, não só poucos donos da terra de plantio.

Os laços estreitos entre a cidade e o campo garantiriam a prosperidade do estado agricultor, o que traria benefícios de um mercado seguro e estável para seu produto, assim como recebendo restos orgânicos da cidade para o tratamento e aumento da fertilidade do solo. (HOWARD, 1902)

Atualmente, o modo como Howard constrói a ideia de cidade-jardim e o de atuação não são vistos como possíveis, já que a realidade atual não é a de criação de cidades planejadas, e sim a de reformulação e adequação das já existentes para a melhor adequação da ocupação por pessoas. Durante seu desenvolvimento o movimento moderno e a revolução industrial deram a possibilidade do estudo de construção de novas cidades e embasamento teórico, o que pode ser considerado e estudado para a aplicação nos centros urbanos.

O caso de Detroit, EUA

A industrialização dos EUA e o crescimento industrial da Califórnia foram marcantes a partir dos anos 50, onde as terras eram baratas e propícias para o desenvolvimento industrial do estado e do país. A intensificação da estruturação de cidades, aplicando infraestrutura urbana e tornando o estado líder na indústria durante três décadas, foram consequência das políticas de incentivo ao capital industrial na área. Entretanto, com a queda do investimento nos anos finais da Guerra Fria e da ascensão do Leste Asiático, a cidade de Detroit, centro comercial e financeiro na época, foi abandonada e seu desenvolvimento decresceu.

A população local viu-se numa situação de baixo desenvolvimento econômico e índices de criminalidade e pobreza elevados. Ao perceber o centro urbano em que estavam inseridos e com toda a infraestrutura ainda presente no local, o desenvolvimento de agricultura urbana deu-se em Oakland com boa aceitação, com baixo investimento inicial em infraestrutura e com boas condições climáticas. A criação de projetos de agroecologia e plantação de alimentos ofertou a essa comunidade o aumento de consumo de alimentos orgânicos em detrimento de um incremento econômico, além da inserção de classes marginalizadas em atividades socioeducativas.

O Oakland Urban Farm é um dos projetos realizados na cidade onde a comunidade é uma organização dedicada ao cultivo de alimentos orgânicos, economia sustentável e atividades culturais locais. Ela vem como uma possibilidade de aproveitamento de lotes urbanizados para o cultivo de alimentos para a população de baixa renda, sendo tanto um consumo de subsistência e um incremento na economia local.



OAKLAND AVENUE URBAN FARM
DETROIT

[18] logo da associação
Oakland Avenue Urban
Farm, 2016.



[19] [20] [21]
Moradora e agricultora
de Oakland, Jerry He-
bron, em sua residência,
em 2016. Fotos de Nick
Hagen.

O caso cearense (e brasileiro)

A questão da agricultura orgânica e local brasileira se atrela fundamentalmente à agricultura familiar, onde o pequeno agricultor, além de sua subsistência, gera um lucro externo e complementa a renda familiar.

Entretanto, o pouco incentivo político e governamental atual no Brasil gera uma escassez de recursos para tais produtores, com um foco maior na demanda de grandes empresas e de um apoio à monocultura. Com isso, funde-se às consequências históricas do êxodo rural, produzindo desigualdades econômicas e sociais consideráveis.



[22] Colheita mecanizada de algodão no Cerrado Brasileiro.

Portanto, vale ressaltar, as justificativas do progresso fundadas na oferta de empregos e na ampliação da renda levam em consideração intenções e fatores abstratos, ao desconsiderarem o fato de que para aceder a tais bem-aventuranças, os candidatos devem ser portadores de saberes, de formas de socialização, de conhecimentos específicos. Além disso, consideram que, para o outro a quem a bem-aventurança foi supostamente dirigida, a proletarização, a migração e o assalariamento são necessariamente melhores do que a reprodução sob a condição do agricultor familiar porque referenciada à tradição. (NEVES, 1998, p. 19)

Atualmente, com os novos estudos e reconhecimentos de uma futura crise alimentar, onde existe uma resistência da agricultura familiar e a visão de sua importância, vemos as ações relacionadas ao campo atual crescendo quanto à valorização da cultura de compra dos produtores locais e sua importância na economia local, assim como preços mais acessíveis e melhoras na saúde local. O incentivo a tais atividades e projetos vem crescendo a partir da conscientização da população sobre seus direitos e questionamentos sobre a qualidade de vida imposta dentro das cidades e do campo. A valorização da economia local deve crescer, assim como o conhecimento da cultura regional.

A INSERÇÃO NA ECONOMIA LOCAL

A busca de alternativas no mundo contemporâneo para um consumo consciente de alimentos vem crescendo dentro dos principais centros urbanos e nas redes sociais, consequências da tomada de consciência da população na busca de uma vida mais saudável e equilibrada, tanto social como econômica.

Para essa formação tomar forma ao longo das últimas décadas, a busca de uma economia sustentável vem sendo delimitada e definida desde os anos 80, onde a discussão acerca do tema de sustentabilidade teve início.

A partir do final da década de 1980, no lastro do debate internacional sobre a questão ambiental, delineia-se o conceito de desenvolvimento sustentável [...] encontrando uma definição aparentemente simples, mas sólida: sustentável é o desenvolvimento que se apoia, de forma equilibrada, nos pilares econômico, social – e aí se inclua o cultural - e ambiental. (MACHADO, 2012)

A economia criativa, juntamente com o ponto de agroecologia e sustentabilidade, traz consigo uma ampla possibilidade de inserção no mercado atual. A busca de melhorias constantes na qualidade de vida e reformulação de antigos padrões pré-estabelecidos formaliza tais buscas na cidade atual.

Além do tratamento da sustentabilidade em si, a vertente de economia sustentável vem como um tratamento estritamente econômico, onde são utilizadas estratégias que permitam utilizar da melhor forma os recursos financeiros disponíveis, promovendo o uso desses recursos de modo eficiente e responsável, com benefícios a longo prazo.

Nos últimos anos, o crescimento do número de grupos e institutos que trabalham com o intuito dessa melhoria da alimentação nas cidades tem com uma base econômica sustentável, onde são visados melhores lucros para o agricultor, produtos de qualidade para o consumidor e a manutenção do espaço em que estão inseridos.

Dois espaços que vem trabalhando com diferentes finalidades sobre a economia criativa no meio da agroecologia são: O Instituto Feira Livre, em São Paulo, espaço formalizado por uma autogestão no centro da cidade sem fins lucrativos, que traz uma proposta de transparência sobre os preços e orçamentos do instituto em geral e sem utilização de agrotóxicos na produção; e a Associação Muda Meu Mundo, em Fortaleza, que traz feiras itinerantes semanais com uma proposta também de redução de preços e alimentos saudáveis, numa tentativa de aproximação do produtor rural de localidades próximas da capital, como os municípios de Caucaia, Aquiraz, Cascavel e Maranguape.

Além disso, a busca de uma economia sustentável cresce além da área de plantio. Um caso bastante exemplar na economia de faixa litorânea e com foco na produção equilibrada e sustentável é o da ACCI – Associação dos Criadores de Camarão de Icapuí. Ao contrário de grandes empresas cearenses, onde há uma concentração de produção ecologicamente incorreta, onde se produz com uma rentabilidade maior do que a recomendada, a ACCI mantém uma produção sustentável, onde é mantida a qualidade do ambiente aquático dos camarões e não há utilização de produtos químicos,

[23] [24] Logos das associações Instituto Feira Livre, em 2017, e Muda meu Mundo, em 2018.





por exemplo. Observou-se que a tipologia de produção rentável tinha consequências para os camarões e possibilidade maior de pragas, reduzindo a produção em torno de 60%. Isso trouxe um novo olhar para a ACCI, que manteve sua produção forte. Assim, a associação de pescadores ganhou um novo mercado, onde a consciência do consumidor é ampliada e por um preço similar ou até mais baixo do que o encontrado no mercado anterior, que apresentava qualidade reduzida.

Fortalecimento da economia cultural e sustentável

A busca de um fortalecimento econômico juntamente com o desenvolvimento social aparece como a resposta a um estímulo da produção da cultura local, atrelada a um desenvolvimento econômico de base. A possibilidade de readequação dos modos de estímulo econômico, focando no pequeno produtor e empreendedor em contrapartida ao grande latifundiário, por exemplo, é o primeiro passo para uma mudança social e relocação dos interesses públicos. Além da possibilidade de um estímulo econômico e fortalecimento do empreendedorismo de pequenos núcleos sociais e familiares, é também uma realocação dos interesses públicos e populacionais, descentralizando os lucros antes direcionados apenas aos grandes produtores.

Além disso, o estímulo do consumo local vem atrelado ao fortalecimento cultural, visto que o alimento produzido ou natural possui um significado histórico e de uma possibilidade gastronômica que traga um crescimento da identidade local e uma reafirmação e fundamentação da história de cada cultura. A singularidade de cada relação do indivíduo com sua culinária vem baseada em laços de identidade, fortalecimento da renda familiar e, conseqüentemente, fortalecimento e unidade da comunidade local.

Na produção alimentícia, tais fortalecimentos geram mais uma característica econômica local, que é em torno da sustentabilidade e rentabilidade para os núcleos familiares, melhoria da relação dos alimentos com sua produção – redução no uso de agrotóxicos, melhoria na qualidade da terra e, conseqüentemente, melhoria da qualidade do alimento produzido e redução de gastos.

O conhecimento detido pelos produtores locais é de grande escala onde a terra, o clima, a culinária, a cultura e a economia o tornam o centro do processo de fortalecimento da cultura local e o protagonista de um desenvolvimento econômico que possibilita mudanças na base da sociedade.

[25] Feira da Agromap, realizada em Ladeira Grande, Maranguape, em 2017.

parte II

MARANGUAPE

MARANGUAPE

PANORAMA

Maranguape encontra-se na região metropolitana de Fortaleza a 28 quilômetros de distância da capital e, assim como outros municípios localizados à zona sul da cidade, tem uma atividade pendular característica dos moradores, onde vão à capital para trabalho, serviços e lazer.

O município é dividido em 17 distritos sendo o distrito de Maranguape Sede o de estudo de caso, e que se interliga diretamente com os outros distritos através das vias da CE-065 e CE-455. Os eixos viários principais que dão acesso ao município são a CE-455 e a CE-354, em direção a Canindé e a Caucaia, a CE-065, em direção a Serra de Baturité, Palmácia e a capital Fortaleza.

Maranguape limita-se a norte com Caucaia e Maracanaú, ao sul com Palmácia, Caridade e Guaiúba, a leste com Maracanaú e Pacatuba e a oeste com Pentecoste e Caridade.

A organização político-administrativa do município está dividida em 17 distritos definidos como Maranguape (distrito - sede), Sapupara, Penedo, Ladeira Grande, Umarizeiras, Laje, Papara, Jubaia, Cachoeira, Tanques, Amanari, São João do Amanari, Manoel Guedes, Antônio Marques, Vertentes do Lajedo, Itapebussu e Lagoa do Juvenal. Os eixos viários principais que dão acesso ao município são a CE-455 e a CE-354, em direção a Canindé e a Caucaia, a CE-065, em direção a Serra de Baturité, Palmácia e a capital Fortaleza.

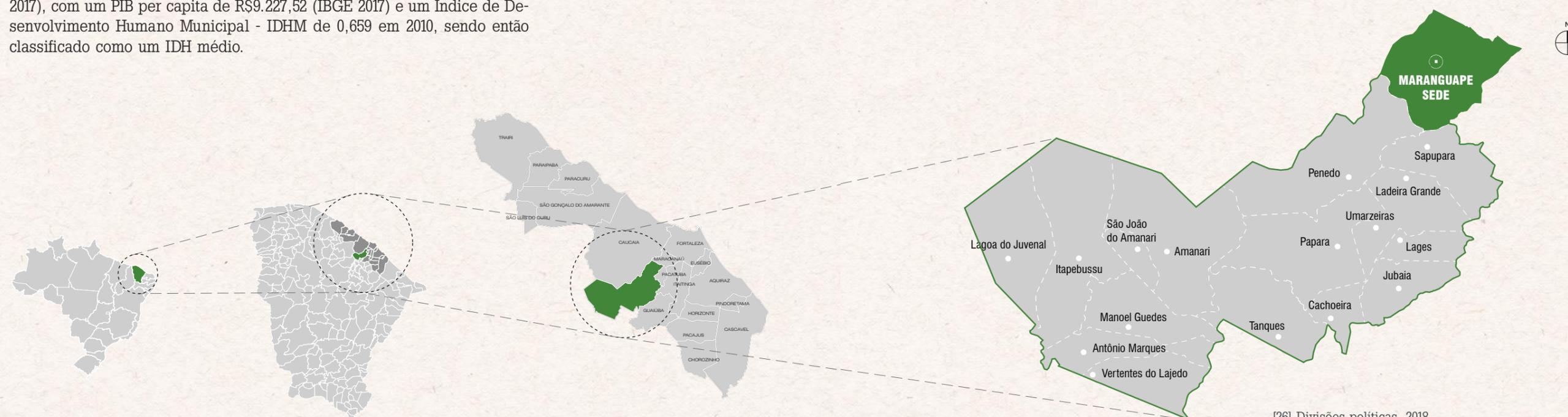
A população maranguapense gira em torno de 126 mil habitantes (IBGE 2017), com um PIB per capita de R\$9.227,52 (IBGE 2017) e um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM de 0,659 em 2010, sendo então classificado como um IDH médio.

Apesar de relativos bons índices sociais, Maranguape ainda depende muito de receitas de fontes externas à sua arrecadação municipal, girando em torno de 82,8% dos investimentos dependente de arrecadação pela prefeitura. Isso associa-se também ao fato de ainda se ver o município de Maranguape bastante dependente da capital cearense, assim como a ausência de investimento e incentivo na economia local.

População	População (1991)	% do total (1991)	População (2000)	% do total (2000)	População (2010)	% do total (2010)
Urbana	50.194	72,61	63.524	74,32	86.309	76,00
Rural	18.963	27,39	21.953	25,68	27.252	24,00

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

Sua população é considerada em maioria urbana, assim como todos os municípios da Região Metropolitana. Ainda assim, o número de propriedades privadas agropecuárias maranguapenses gira em torno de 43 mil lotes (IBGE, 2006). As famílias desses lotes trabalham tanto quanto agropecuária de subsistência como para venda na RMF.



[26] Divisões políticas, 2018.

FORMAÇÃO HISTÓRICA

A colonização de Maranguape iniciou-se com a chegada da frota holandesa, comandada por Matias Beck, no século XVII que, através do rio Pajeú, começou o desenvolvimento da penetração do homem branco em terras cearenses.

Com o intuito de chegada até o monte Itarema, na Serra de Aratanha, onde haviam sido informados por índios da existência de minas de prata, os holandeses tornam seu ponto base de exploração na serra de Maranguape, onde habitavam índios potiguaras, desde a extensão do atual Rio Grande do Norte, passando pelo Ceará e indo até o Piauí.

Entretanto, somente após a decisão de atuação do português Joaquim Lopes de Abreu, no século XIX, começou-se o desenvolvimento do centro de Maranguape, onde foi construída inicialmente a Igreja Matriz de Maranguape, com o intuito de atender as necessidades religiosas dos moradores da cidade, em que a principal função era de atividades agrícolas, principalmente no cultivo de café na serra de Maranguape, abastecendo grande parte da província no século XIX.

Além da formação histórica, Maranguape também possui nomes importantes em âmbito nacional. Capistrano de Abreu, historiador da época do Império, e Chico Anysio, humorista cearense, tiveram sua formação na cidade, condecorados em ambientes públicos da cidade.

[27] Casa de Chico Anysio,
no sítio Ipu, em 2013.



AGROPECUÁRIA MARANGUAPENSE

A consolidação do desenvolvimento da agricultura maranguapense iniciou-se com a colonização portuguesa através da produção do café na cidade. O crescimento da cidade veio com a apropriação dos diversos distritos próximos e com um potencial agrícola forte, dando a denominação clara de uma zona rural persistente, apesar da denominação de Maranguape como sendo urbana.

Atualmente, a agricultura familiar no interior do Ceará ainda persiste, sendo assim uma considerável parte da posse de terra pertencente ao pequeno e médio agricultor. Entretanto, ainda evidencia-se um perfil de concentração de posse de terra agrícola: os estabelecimentos no estado do Ceará com mais de 100 ha constituem 4,54% do total dos estabelecimentos e concebem 64,66% da área total (IPECE, 2007).

A produção agrícola cearense destaca-se com a produção de culturas de bananas, coco-da-baía, castanha de caju, mamão, maracujá e manga, essas permanentes. No quesito de culturas temporárias, tem-se cana-de-açúcar, mandioca, milho, feijão, melão, tomate e arroz.

Em Maranguape, encontramos uma grande produção de culturas permanentes e temporárias, que servem de abastecimento principal para o CEA-SA, na cidade de Fortaleza. O tamanho médio dos estabelecimentos rurais no município gira em torno de 15 a 25 hectares, sendo uma reafirmação da produção do pequeno e médio agricultor local.

Maiores produções agrícolas em Maranguape	Quantidade (em toneladas)
Banana	9000
Castanha de Caju	20
Côco-da-baía	453
Feijão em grão	441
Mandioca	640
Manga	350
Milho (em grão)	1135

Fonte: IPECE, 2007

A pecuária cearense, tem uma forte produção de carne bovina no sul do Ceará, na região do Crato, onde possui uma hidrografia, clima e terreno favoráveis. Em Maranguape, o desenvolvimento da produção de carne suína tem grande reconhecimento dentro do estado, sendo de uma qualidade notória. A produção de carne bovina também tem grande reconhecimento.

A produção de leite também vem crescendo consideravelmente, estando entre umas das mais fortes do estado do Ceará, trazendo indústrias de grande porte para o incentivo da produção, girando numa média de 18.000 litros por ano.

A produção do município de Maranguape tem caráter mediano, de agricultura familiar e um amplo mercado próprio, podendo trazer uma maior independência econômica da capital cearense. Buscando um fortalecimento desse mercado interno da cidade e valorizando os produtos locais que, além de serem de maior qualidade, possuiriam um preço reduzido, pode-



[28] Agricultores beneficiados pelo programa PAA, em 2015.

ria então fortalecer as diversas políticas públicas já empregadas no local e dando força aos sindicatos e cooperativas de agricultores do município.

O Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome (MDS), aplicou cerca de R\$ 1,2 milhão para a compra de produtos in natura e processados da Cooperativa Agroecológica da Agricultura Familiar do Caminho de Assis (Cooperfam), localizado em Maranguape, onde são focados os alimentos orgânicos produzidos pelos pequenos e médios agricultores. Com isso, atendem-se instituições de ensino, creches e entidades socioassistenciais da região de Maranguape e da capital cearense com a oferta livre de agrotóxicos. São 272 agricultores familiares nos municípios de Maracanaú, Maranguape, Palmácia, Paramoti, Caridade e Canindé.

O PAA apoia os agricultores familiares por meio da aquisição da sua produção agropecuária. Os alimentos, adquiridos individualmente ou por meio de associações ou cooperativas, são destinados às pessoas em situação de insegurança alimentar e nutricional atendidas pelas redes públicas de ensino, saúde e assistência social. (MDS, 2015)

A aproximação da produção local e do consumo pela população de Maranguape começa então a ser incentivada de forma direta, dentro das escolas e com uma possibilidade de abertura para os estudantes e jovens aprendizes. Assim, há um desvio do fluxo dos alimentos que são consumidos pela própria população local, sem a necessidade de dependência de outras cidades e mercados.

Topografia, hidrografia e natureza

O centro de Maranguape localiza-se na zona inferior da Serra de Maranguape, a qual pode ser vista na zona sudoeste da cidade. O terreno em estudo possui uma vista privilegiada da serra, assim como a edificação da estação ferroviária.

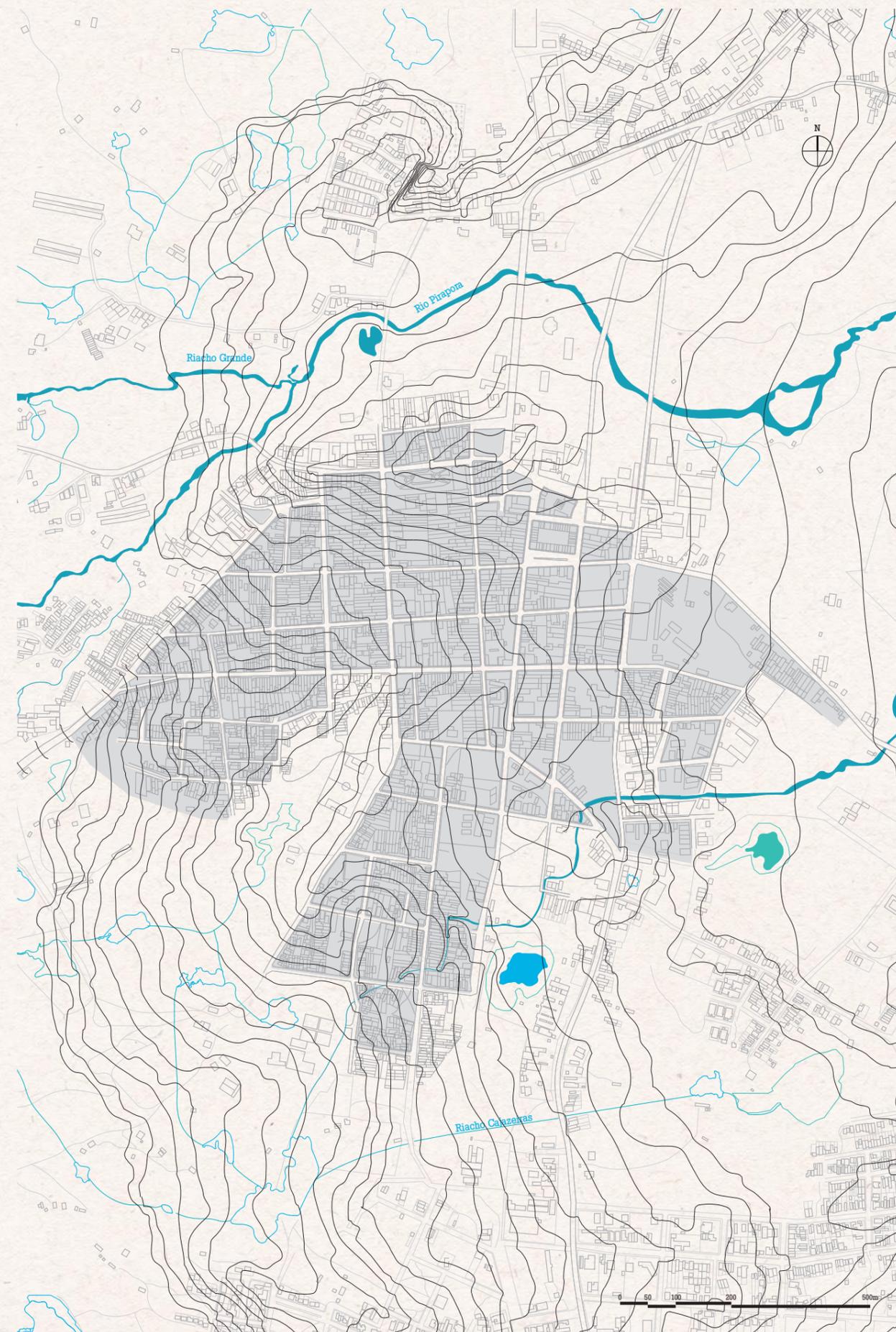
O clima predominante na região é o tropical quente úmido de elevado índice pluviométrico. A vegetação local é de mata úmida serrana e, com a aproximação da serra, é acentuada.

A hidrografia é também influenciada pela serra, que atua como elemento de separação das bacias do rio Ceará e do rio Maranguapinho

Apesar da proximidade com a serra, a núcleo urbano e comercial possui um desenvolvimento dissociado dela, sem um aproveitamento visual da mesma e do seu potencial paisagístico.



[29] Vista atual da serra de Maranguape do terreno, 2018.



[30] Mapa topográfico e hidrográfico de Maranguape, 2000. ▶

Preservação do Patrimônio Edificado

Maranguape tem um notável acervo patrimonial destacando-se em território cearense. O bairro Centro, onde as praças estão localizadas, além de ser o centro comercial de Maranguape, é também o centro histórico da cidade.

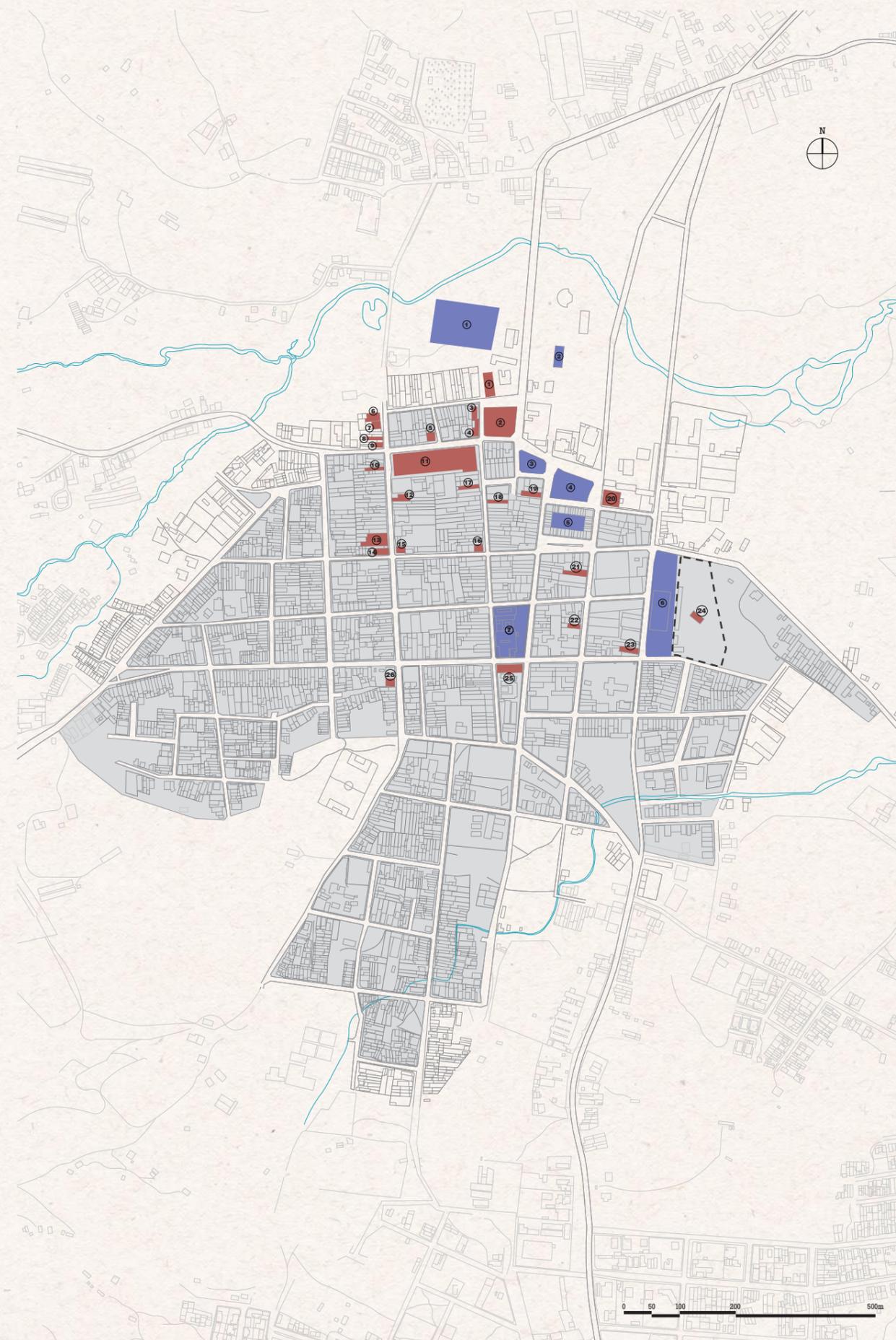
O patrimônio histórico do município é composto por notáveis edificações arquitetônicas que, devido ao valor histórico, cultural, arquitetônico, turístico e, também, devido ao valor afetivo para a população, foram tombados como bens imóveis a serem preservados, segundo a Lei nº1278/96 de 3 de Janeiro de 1996 pelo órgão municipal. A documentação das edificações foi realizada pelo IPHAN e se encontra em Fortaleza.

Além das edificações patrimoniais, existem equipamentos no centro da cidade que são de importante uso no dia-a-dia local, o que proporciona uma estruturação e maior fluxo de pedestres e automóveis em tais áreas.

A área em estudo apresenta uma proposta de tratamento da edificação da antiga estação ferroviária da cidade que se encontra documentada, porém sem um tratamento adequado e sem utilização pública.

- 1 Shopping (em construção)
- 2 Prefeitura
- 3 Praça Desembargador Pontes Vieira
- 4 Praça Coronel Joaquim Sombra
- 5 Mercado Municipal
- 6 Rodoviária
- 7 Maranguape Shopping Mall

- 1 Igreja Matriz Nossa Senhora da Penha
- 2 Praça Francisco Colares
- 3 Escola Vicentina
- 4 Solar dos Correia
- 5 Residência Sebastião Machado
- 6 Residência nº230
- 7 Engenho Família Hebster
- 8 Escola São José
- 9 Casa de Cultura Capistrano de Abreu
- 10 Residência nº314
- 11 Praça Capistrano de Abreu
- 12 Residência Sérgio Girão
- 13 Casas Azulejaria
- 14 Solar do Bonifácio
- 15 Sociedade Artística Maranguapense
- 16 Residência Jairo Façanha
- 17 Residência Sinésio Lima
- 18 Residência Francisco Lobo
- 19 Sobrado da Dona Tácia
- 20 Solar Família Sombra
- 21 Residência nº154
- 22 Residência da Família Hebster
- 23 Residência José Alencar Barbosa
- 24 Estação Ferroviária
- 25 Fórum Municipal
- 26 Cadeia Pública



[31] Mapa de edificações patrimoniais e relevantes de Maranguape, 2018. ▶

parte III

REFERÊNCIAS

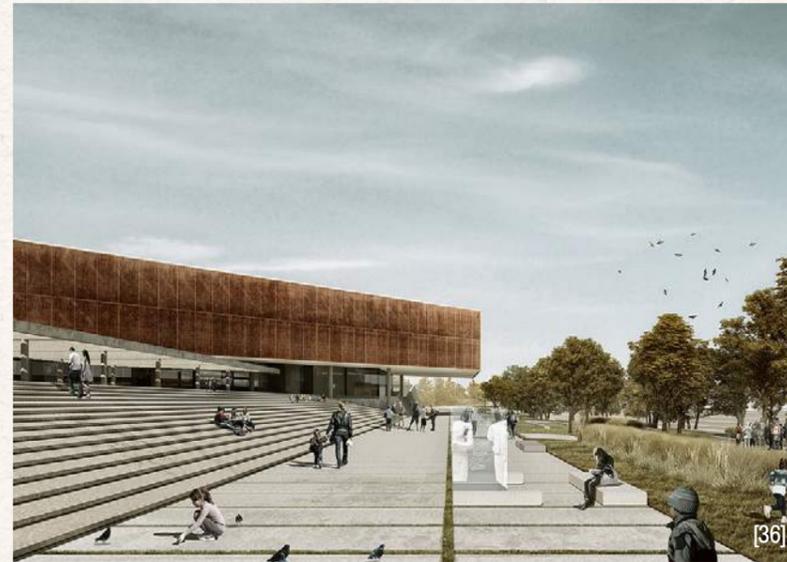
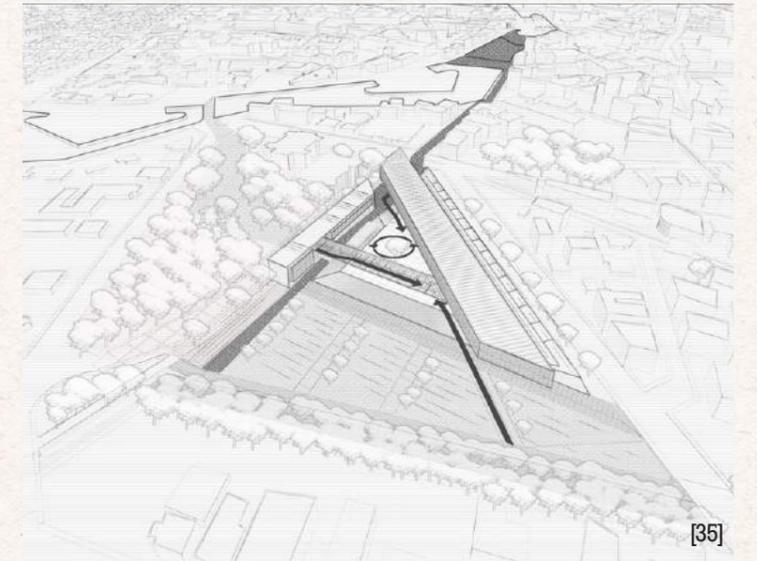
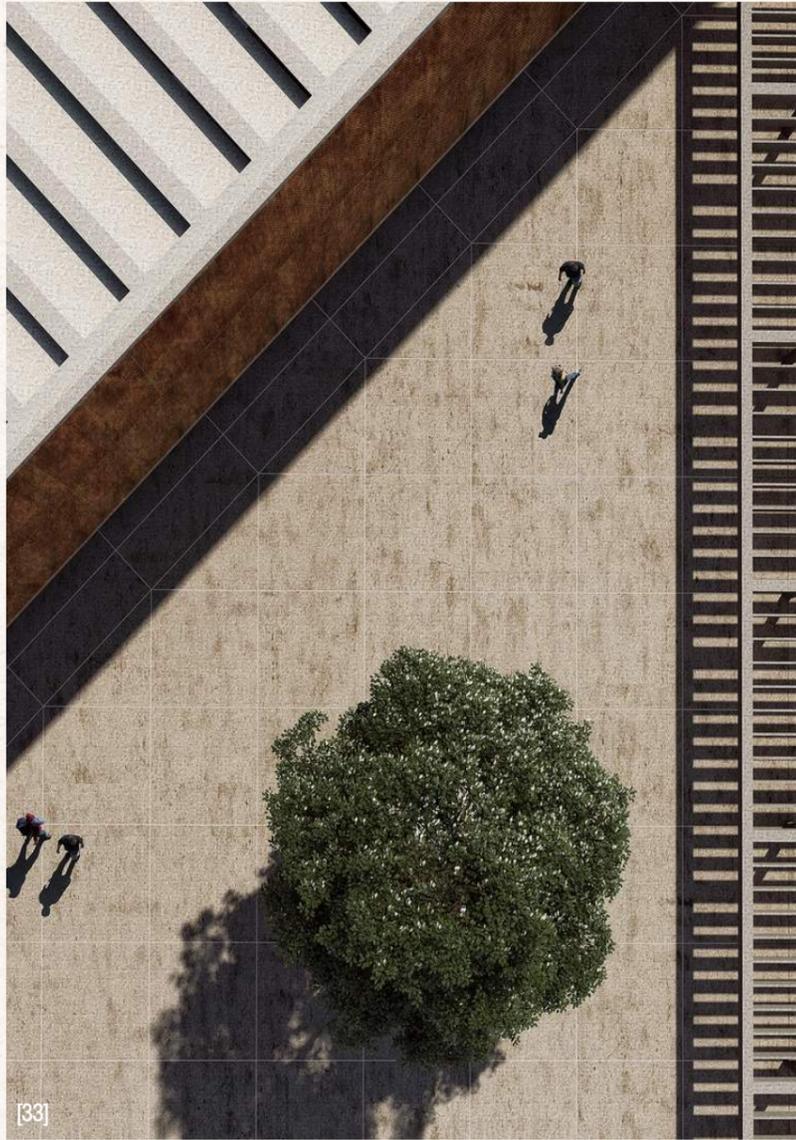
Proposta para um museu em Nicósia, Chipre // Alkiviadis Pyliotis e Evangelos Fokialis

Dentro da determinação do partido do orgânica, o estudo do entorno urbano juntamente com a composição de elementos arquitetônicos se fez necessário, a fim de que fosse tanto convidativo ao uso do equipamento, tendo comunicação com a edificação da rodoviária atualmente existente, assim como fosse de livre acesso ao pedestre, com pátio livre e acessível.

A proposta do museu em Nicósia, capital do Chipre, vem com uma ideia de museu transparente, onde são predominantes espaços abertos e públicos e há uma delimitação clara do ambiente interno e do externo. As edificações são pensadas através de um traçado triangular rebatido do traçado do lote, onde também há um tratamento das fachadas de acordo com o alinhamento da quadra, dando uma referência e ligação entre as edificações e o terreno.

O estudo de fluxos desse projeto vem com uma criação de um núcleo central de circulação e um espaço de permanência. Além disso, o condicionamento ambiental da edificação também pode ser percebido através da presença de aberturas zenitais na cobertura de ambos os edifícios, onde são elementos que permitem a entrada de luz e de ventilação natural para todo o interior dos edifícios.





Mercado do Carandá , em Braga, Portugal // Souto de Moura

A obra de Souto de Moura, atualmente com a cobertura demolida por questões de salubridade do ambiente, é formada por uma estrutura de pavilhão de colunatas e uma cobertura de pé direito duplo. A alocação de outros equipamentos dá-se a forma de um circuito ao longo da edificação, onde o trajeto favorece a venda no mercado e traz uma linearidade ao circuito.

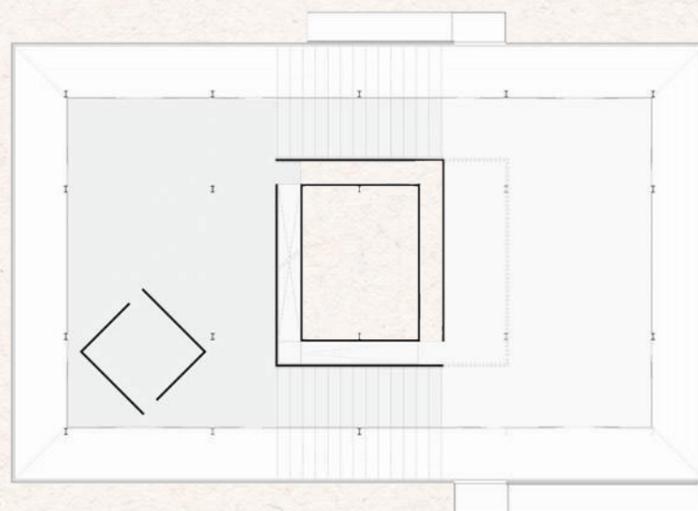
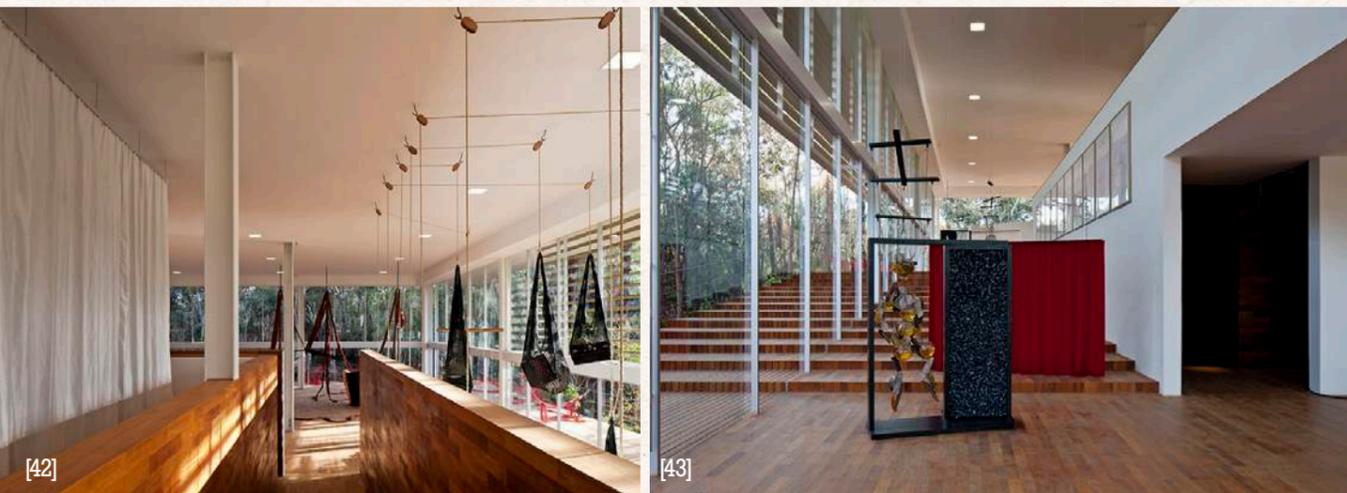
A modulação dos pilotis, juntamente com a cobertura, traz uma versatilidade de uso da estrutura, principalmente em espaços abertos e de transição. A utilização desse espaço casa-se com a complementação de novas estruturas modulares, a fim de criar novas possibilidades de ambientações e utilizações do espaço coberto.





Galeria Tunga, em Brumadinho - Brasil // Rizoma Arquitetura

A galeria presente no Inhotim, além de possuir grandes renomes artísticos, conta com um acervo arquitetônico com muitos elementos marcantes como, por exemplo, a planta livre, pilotis, painéis de vidro garantindo a permeabilidade visual, os brises que se tornam tanto elementos estéticos como de controle de luminosidade, e a escadaria, que vem como um elemento circundante da edificação e de tratamento de desnível.



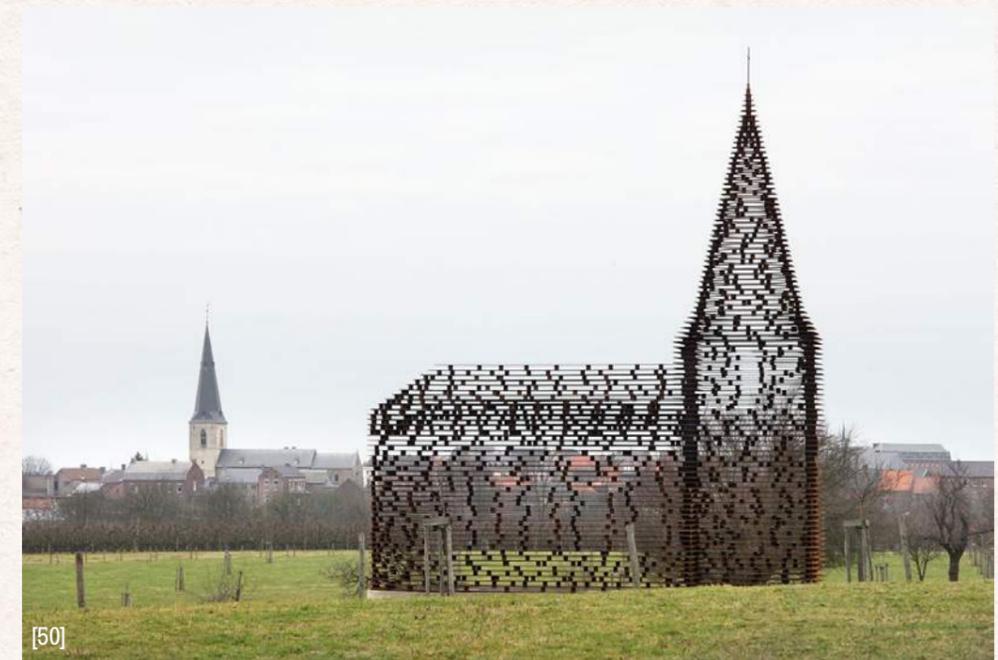
Reading Between the Lines, em Looz, Bélgica // Gijs Van Vaerenbergh

Instalado em uma região predominantemente rural, a instalação da dupla de arquitetos vem com um casamento entre arquitetura e instalação artística. A edificação projetada chapas metálicas e pequenos blocos cúbicos que, a partir de sua conexão, formam-se alinhamentos “dissolvidos” de pilares, reforçando uma desconstrução do volume.

No orgânica, a presença de brises reforçando anteriormente existentes e a ligação do externo com o ambiente interno são baseadas em tal obra, a fim de proporcionar uma visão interna do pavimento criado com o terreno e garantir uma proteção da irradiação solar.



[48]



Centro de Documentação e Informação, Palácio de Belém, em Lisboa, Portugal // Carrilho da Graça Arquitectos

A obra em estudo traz um tratamento de fachada contínua, dando uma volumetria e unidade características da edificação. A demarcação da entrada do edifício faz-se através de um rasgo na estrutura, que torna-se destaque no minimalismo da fachada. Além disso, a presença de espelhos d'água fazem uma delimitação do externo e da edificação.



Restaurante Futuro Refeitório, em São Paulo, Brasil // Felipe Hess

Utilizando-se de um antigo galpão no bairro de Pinheiros, o restaurante foi estruturado com elementos únicos que remetem a um restaurante de grande fluxo.



A ambientação também vem como um fator forte, visto que são priorizados elementos simples e de fácil aquisição. A área de mesas, por exemplo, é composta por diferentes tipologias e conta com mesas grandes, priorizando clientes individuais em mesas coletivas e com um considerável fluxo interno.

Além disso, a utilização da cozinha aberta, onde o cliente pode observar o preparo da sua comida, é um ponto importante para os restaurantes de orgânica, onde poderá ser aplicada tal método.





parte IV

O TERRENO

O TERRENO

A delimitação da área base do projeto veio a partir da busca do entorno imediato da estação rodoviária, onde a ocupação indevida por residências e comércios é comum, além de uso secundário de terrenos vazios.

A área de intervenção possível de uso inclui grande parte do entorno imediato da quadra e o atual terreno da SEINFRA. Entretanto, a escala e densidade do centro urbano de Maranguape propõe uma ideia de adensamento e continuidade. Assim sendo, é colocado um parcelamento da área, a fim de manter funções já existentes (especialmente residenciais e institucionais, já que não foram incluídas no programa de necessidades) e dar preferências aos lotes onde pode-se ter um maior aproveitamento em relação ao entorno imediato.

O terreno encontra-se em uma localização privilegiada, onde possui um intenso fluxo de pedestres vindos tanto do centro comercial como da rodoviária, e do eixo principal do trajeto dos automóveis vindos tanto de Fortaleza como de outros distritos.



[58] Terreno de estudo em situação, no centro de Maranguape.

Área de intervenção

A análise do terreno de estudo dá-se de forma estritamente relacionada com seu entorno imediato. A presença da estação rodoviária proporciona um intenso fluxo de passageiros e pedestres na região, além da proximidade existente com o centro comercial da cidade. Como consequência, o ponto de conflito entre passageiros e pedestres se dá no cruzamento da Rua Chico Anísio e da Rua Coronel Afro Campos, onde é o principal corredor de pedestres no caminho para a rodoviária. A Rua Coronel Afro Campos continua na Rua João Barbosa, que tem relação direta com a CE-065, sendo também uma possibilidade de desafogo do trânsito local e rua importante para a chegada de transportes privados.

A presença de edificações no terreno da atual SEINFRA dá-se de forma irregular e um grande terreno em subutilização. Ao norte, as edificações feitas de forma irregular compõem um conjunto de restaurantes e pequenos comércios, que vem dentro da proposta de readequação desses comerciantes. Além disso, o terreno possui uma grande quantidade de árvores de médio porte, o intuito de mantê-las é reafirmado ao longo do projeto.

Além do fluxo de pedestres, a rodoviária vem como um equipamento de relação volumétrica também imediata. Assim, a altura da edificação proposta traz reforça essa ligação entre os dois equipamentos, mantendo assim a ambiência da quadra e dando uma ideia de permeabilidade e abertura entre os dois ambientes. A materialidade também se faz presente, visto que a rodoviária vem com um projeto modernista e com o uso de concreto aparente, também trabalhado na edificação proposta.



[59] Rodoviária de Maranguape, em 1983.

- retirada
- permanência
- árvores
- áreas verdes/descampadas
- fluxo intenso de automóveis
- fluxo intenso de pedestre
- - - limites
- ↔ sentido das vias
- conflito pedestre x automóvel

[60] Mapa de diagnóstico do terreno em estudo, 2018.



BASES

ZONEAMENTO E A ZONA DE ATUAÇÃO

O terreno em estudo, além de possuir uma grande área de disponibilidade e contar com uma edificação histórica, precisando de seus devidos tratamentos perante as leis patrimoniais, localiza-se em uma ZRU - Zona de Requalificação Urbana, de acordo com a lei N°1.220/2000, onde são estabelecidos indicadores urbanos de uso e ocupação do solo das zonas estabelecidas.

Para a aplicação da ZRU é tomado como referência os dados em relação à altura da edificação, que além de dentro dos parâmetros estabelecidos, deve ter um respeito ao gabarito urbano e suas densidades estabelecidas, a fim de se tornar uma obra de extensão do urbano já existente e estabelecendo

Sobre ZRU, temos:

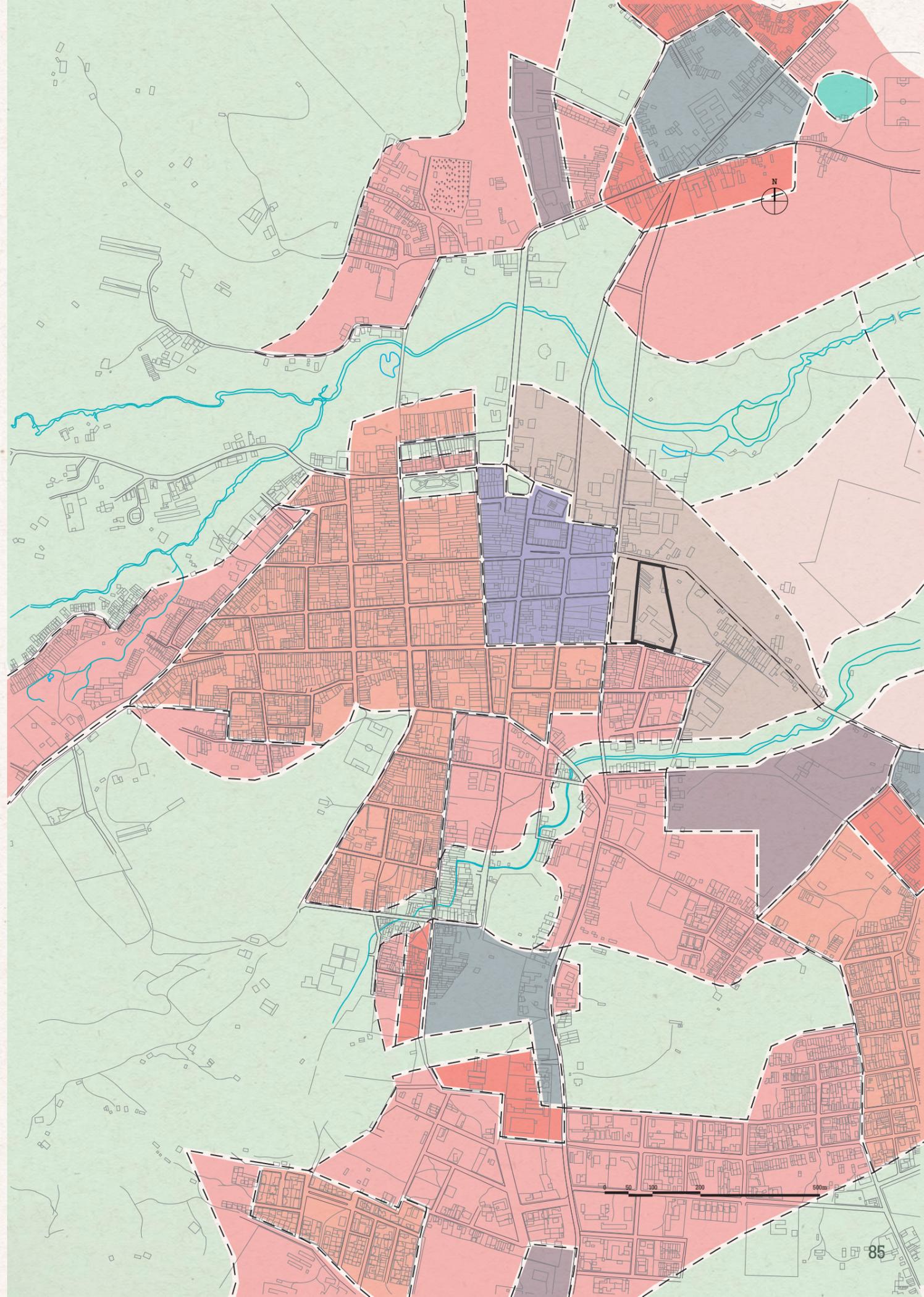
ZRU

USO	TAXA DE PERMEABILIDADE (%)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (IA)	ALTURA MÁX DA EDIFICAÇÃO (m)	RECUOS (m)			ÁREA DO LOTE (m²)
					FRENTE	FUNDO	LATERAL	
Residencial unifamiliar	30	50	1,0	9	3	1,5	1,5	250
Residencial multifamiliar	35	50	1,5	18	5	3	1,5	300
Comercial varejista, serviços em geral, equipamentos, indústrias de pequeno e médio porte não poluentes	20	60	1,5	18	0	3	1,5	125
Meios de hospedagem	35	50	1,5	18	5	3	1,5	300
Equipamentos âncoras	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, 2017

- Zona Residencial de Baixa Densidade (40hab/ha)
- Zona Residencial de Baixa Densidade (100hab/ha)
- Zona Residencial de Média Densidade (250hab/ha)
- Zona Residencial de Alta Densidade (500hab/ha)
- Zona Comercial
- Zona Industrial
- Zona de Renovação Urbana
- Zonas Especiais - Parques e áreas verdes
- CEUV - Centro da Unidade de Vizinhança
- UPA - Unidade de Preservação Ambiental

[6] Mapa de zoneamento de Maranguape, PDDU 2000. ▶





[62] Mapa de Sistema Viário, PDDU 2000.

SISTEMA VIÁRIO

O entorno da edificação é composto de diversas tipologias viárias, onde a via troncal recebe um grande fluxo de automóveis privados e de transporte coletivo por ser a via que dá continuidade à CE-065, recebendo a frota de veículos vindo de outros distritos de Maranguape. A via coletora é a de conexão com o centro comercial e as vias locais são em sua maioria de mão dupla, sem fluxos muito intensos e em algumas vias sem asfaltamento.

A presença de trajetos de pedestres é indicada tanto em vias sem um fluxo permanente de carros como em caminhos traçados pelo fluxo de pessoas dentro dos lotes.

- via troncal
- via coletora
- via local
- - - trajeto pedestres



[63] Mapa de Uso e Ocupação, PDDU 2000.

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Em vias de tráfego local e de pedestre, observa-se que a maior parte das edificações são residenciais, enquanto nas vias de maior fluxo de veículos há uma maior multiplicidade de usos. Observa-se também a presença de áreas verdes à frente do terreno.

As edificações localizadas no terreno de atuação são tanto de âmbito institucional, comercial como misto. Isso se deve ao fato de, apesar de ser um terreno de domínio público, ele foi ocupado e parcelado ao longo do tempo.

- residencial
- comércio
- misto
- históricos
- institucional
- serviços
- industrial
- campo de futebol

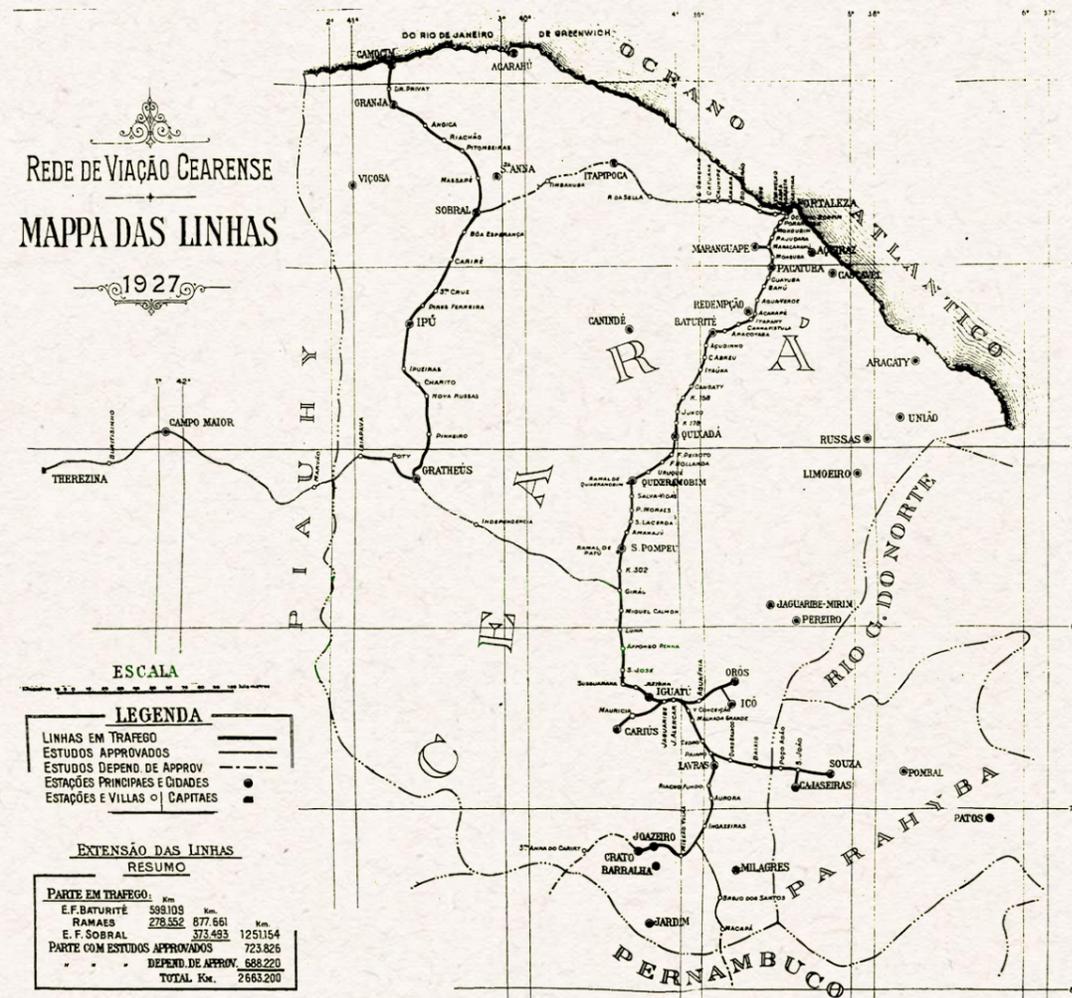
parte V
A ESTAÇÃO

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MARANGUAPE

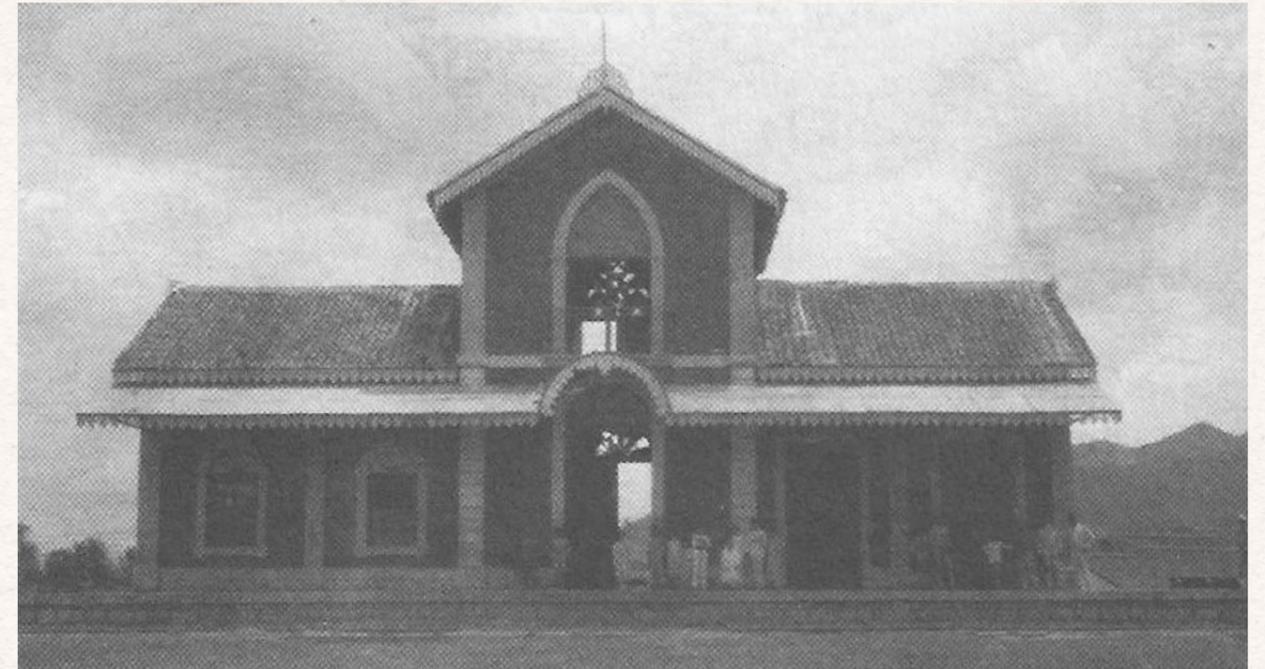
O surgimento da estrada de ferro no Ceará inicia-se ainda no século XIX onde são criadas algumas linhas e ramais de transporte ferroviário pela Rede de Viação Cearense, que teve sua extensão prolongada do centro de Fortaleza até o Crato.

Aberta em 1875, a estrada de ferro conta com um ramal curto, ligando a estação de Maranguape até Maracanaú onde se integra na linha sul da ferrovia, essa sendo a mais longa do Ceará. Ela se encontrava em um loteamento com um balão, onde as ferrovias poderiam dar a volta para retornar à linha. O surgimento da estação rodoviária, construída em Maranguape na década de 80, veio a partir do parcelamento do terreno da antiga estação ferroviária.

Atualmente, a estação encontra-se em estado de abandono e degradação, com elementos desfalcados (a torre central e algumas esquadrias), desgastes e diversos outros tipos de danos.



[64] Linha Sul da Rede Ferroviária Cearense em 1927.



[65] Vista da estação ferroviária de Maranguape dos trilhos, em 1920.



[66] Projeção da antiga linha dos trilhos da estação de Maranguape.

ASPECTOS CONSTRUTIVOS

A solução plástica do edifício segue o estilo Eclético, comum no início do século XX no Ceará. A planta conta com uma sala central e duas laterais, delimitadas pelas pilastras aparentes em ambas as fachadas. A alvenaria central de ambas as fachadas é bem avantajada, trazendo uma fachada central em destaque.

A estrutura do edifício é autoportante, com uma cobertura estruturada por terças e tesouras de madeiramento.

Da descrição realizada pela 4ª Superintendência do IPHAN, após vistoria do edifício em 1998, tem-se:

De planta simples, a edificação apresenta de maneira reduzida uma das tipologias arquitetônicas mais empregadas no Estado, no tempo em que operava a Rede Ferroviária Fortaleza- Baturité. Mesmo desativada e com o desgaste de sua original constituição decorrente de tal estado de abandono, a estação exibe o excelente nível de construção, que é marca característica dos imóveis da Rede. Prova disso são os trabalhos de massa e cantaria, bem como os realizados para a confecção das esquadrias em madeira. As paredes são em alvenaria portante de tijolos e a cobertura em madeira e amianto, que substitui, com prejuízo evidente, o original telhado em telha cerâmica marselha.

ESTADO DE OCUPAÇÃO

O prédio da estação encontra-se atualmente em um terreno murado, do lado leste da estação rodoviária. No local, encontra-se grande quantidade de entulhos, objetos em desuso e ervas daninhas. O espaço do prédio é utilizado como depósito em dois ambientes. No antigo ambiente de depósito, ocorre periodicamente aulas ministradas por uma professora de uma escola municipal.

Do lado externo, o ambiente é utilizado para retorno de caminhões de grande carga, considerando que o espaço das vias de entrada são bastante restritas.



[67] Estação ferroviária de Maranguape, em 2018.

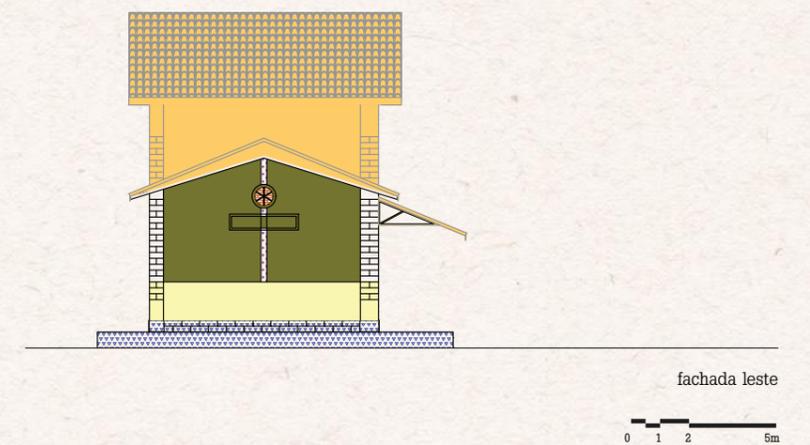
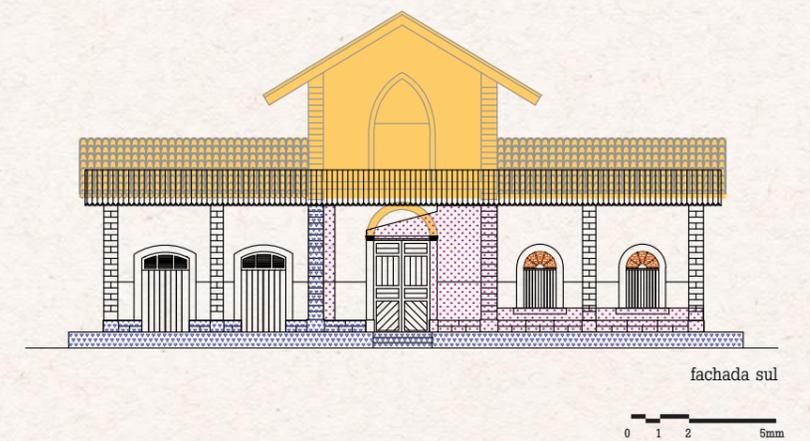
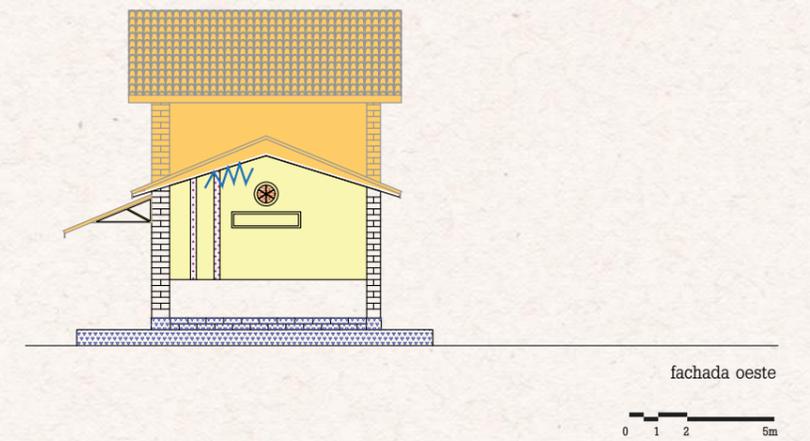
Fachadas



[68] [69] [70] [71]

LEGENDA DE PATOLOGIAS

- Desagregação de camadas de pintura
- Desagregação de camadas de reboco
- Desagregação de reboco com exposição da alvenaria constituinte
- Deposição de pátina
- Deposição de sujidades
- Entaipamento de vãos
- Infiltração
- Perda de elementos arquitetônicos - ENTIDADES
- Presença de vegetação
- Perda de elementos arquitetônicos - VOLUMES



[72]

Pavimento térreo e cobertura

PISO

- cimentado em bom estado de conservação;
- lioz em regular estado de conservação.

PAREDE

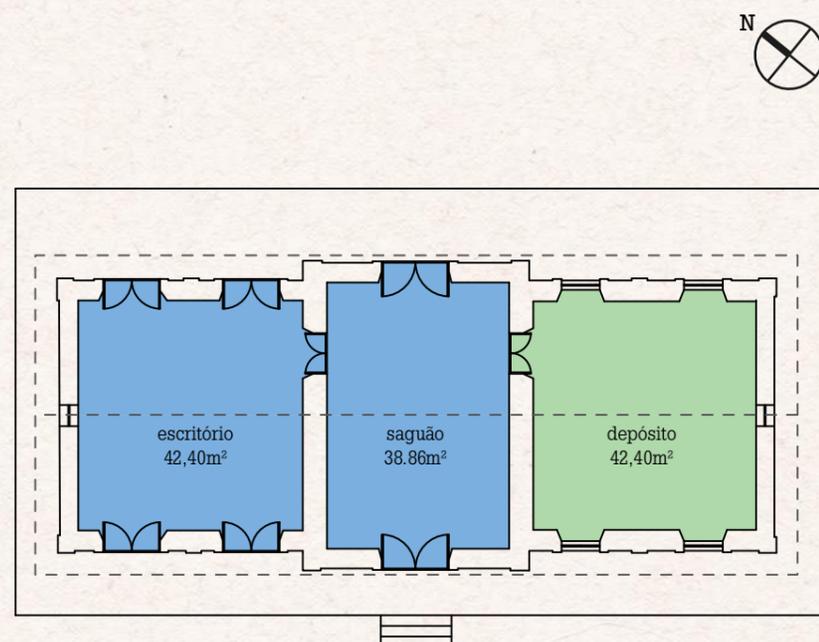
- desagregação da camada de reboco;
- desagregação da camada de pintura;
- infiltração;
- sujidades;
- ação de térmitas (cupins);
- bolor e mofo.

TETO/TELHADO

- complementação com telha de amianto em regular estado de conservação;
- caibros e madeiramento com ação de térmitas;
- aberturas/rasgos na telha provocados na falta de manutenção sujeitos à ação de condicionantes naturais;
- tesouras de madeira com ação de térmitas.

ESQUADRIAS

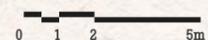
- entaipamento de vãos;
- portas em regular estado de conservação;
- sujidades;
- perda de peças decorativas.



 Piso de lioz 25x50cm em regular estado de conservação

 Piso de mosaico hidráulico

pavimento térreo (+0,80)



[73]



[74] [75] [76] [77] [78]

O RESTAURO

Guiando-se o início do processo de restauração pelo artigo 4º da Carta de Restauro de 1972, temos:

[...] entende-se por restauração qualquer intervenção destinada a manter em funcionamento, a facilitar a leitura e a transmitir integralmente ao futuro as obras [...].

E tomando como base a Carta de Veneza (1964), orientada pela finalidade citada no artigo 3º, onde tem-se que “A conservação e restauração dos monumentos visam a salvaguardar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico”, propõe-se então o restauro da antiga estação ferroviária de Maranguape, caracterizada pela necessidade de restauro nas suas fachadas, nos espaços internos e reconstrução da antiga torre da nave central.

Para o tratamento do último tópico, a Carta de Burra (1980), onde delimita sobre reconstrução que, segundo o artigo 20º do documento:

“A reconstrução só é apropriada quando um sítio estiver incompleto em consequência de danos ou de alterações, e apenas quando existir evidência suficiente de um anterior estado da fábrica. Em casos raros, a reconstrução pode ser apropriada como parte de um uso ou de uma prática que retenha o significado cultural de um sítio.”

“A reconstrução deve ser identificável por observação próxima ou através de interpretação adicional.”

A proposta de reconstrução, correspondendo a carta de Burra, baseia-se na recomposição volumétrica da estação a fim de remeter ao antigo histórico da edificação, distinguindo a manutenção atual da antiga, sendo assim uma intervenção de caráter contemporâneo. A busca dos materiais utilizados na época de ativação da estação também são reafirmados, resgatando os antigos revestimentos do local e compondo a edificação existente.

Ações de restauro

Detnro dos levantamentos realizados, coloca-se como necessário a possibilidade de restauro nos seguintes pontos:

PISO

- recuperação do ladrinho hidráulico atualmente revestido pelo piso cimentado, com a recolocação de peças semelhantes em forma, textura e dimensões semelhantes às existentes anteriormente;
- recuperação de pedra lioz, no ambiente externo e externo.

PAREDE

- reconstrução do reboco das alvenarias internas e externas conforme o traço original;

- nivelamento e preenchimento das imperfeições detectadas;
- proteção das alvenarias sujeitas à umidade e/ou infiltração através do processo de impermeabilização.

TETO/TELHADO

- recolocação de telhas cerâmicas marselha, retirando a atual telha de amianto;
- substituição das antigas tesouras, caibros e madeiramento do telhado por estruturas metálicas, a fim de garantir uma distinguibilidade do novo e antigo.

ESQUADRIAS

- colocação de novas esquadrias com volumetria e aberturas semelhantes às de madeira presente;
- recuperação de molduras de fachada externa.

Adaptações

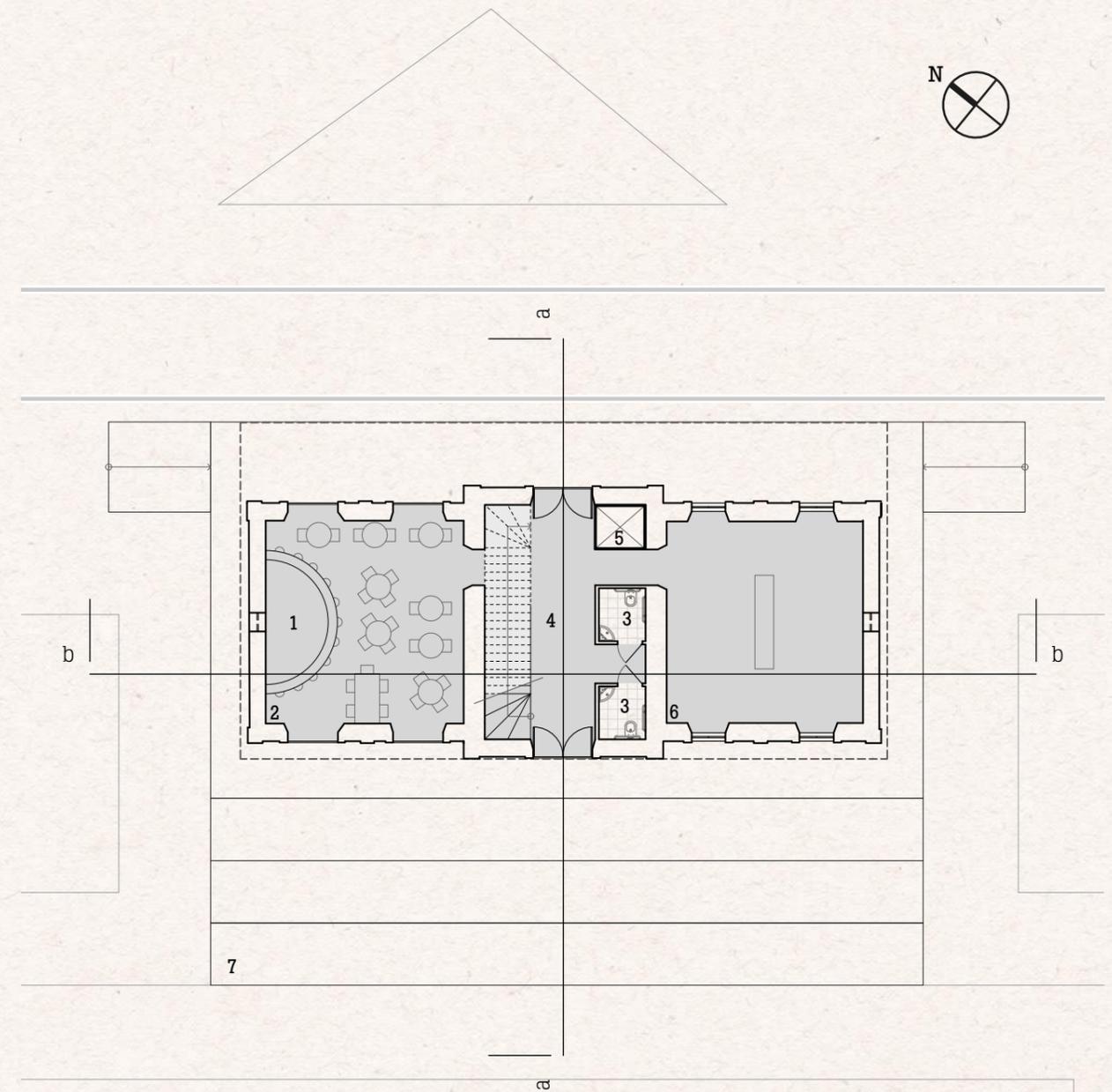
Algumas alterações mostraram-se necessárias ao longo do processo projetual, levando em consideração a mudança de uso da edificação da estação.

Propôs-se a retirada das esquadrias de madeira presentes em toda a edificação para sua substituição por janelas de alumínio e vidro, garantindo assim um melhor adequação e aproveitamento da iluminação e ventilação externa dentro dos ambientes de café e exposição previstos para o interior do edifício.

Para recuperar a volumetria da edificação anterior que foi demolida, a torre localizada no centro do edifício, foi necessária a construção de uma estrutura “fantasma”, que remete à antiga volumetria com uma materialização contemporânea, formada por estruturas de brise em aço corten, garantindo uma proteção pela insolação no local, e recuperação do telhado com telhas metálicas termoacústicas sanduíche, na mesma materialidade do aço corten. Além da camada de brises, também coloca-se uma fachada de aberturas de vidro basculantes, dando um controle dos usuários do pavimento superior contra possíveis intempéries.

Para o acesso ao pavimento superior, coloca-se uma escada e uma plataforma de acesso universal, garantindo assim o total acesso ao pavimento superior. São colocados também dois blocos de banheiro acessível no vão principal e a instalação de uma bancada para o funcionamento do café.

Considerando a falta de informações detalhadas acerca da pintura externa e interna da estação, somente com uma foto indicando uma pintura externa de tom escuro, levou-se em consideração a temporalidade da edificação e a tipologia de construção da época, indicando um tom vermelho escuro, anteriormente denominado vermelho sangue, nas fachadas e branco internamente.

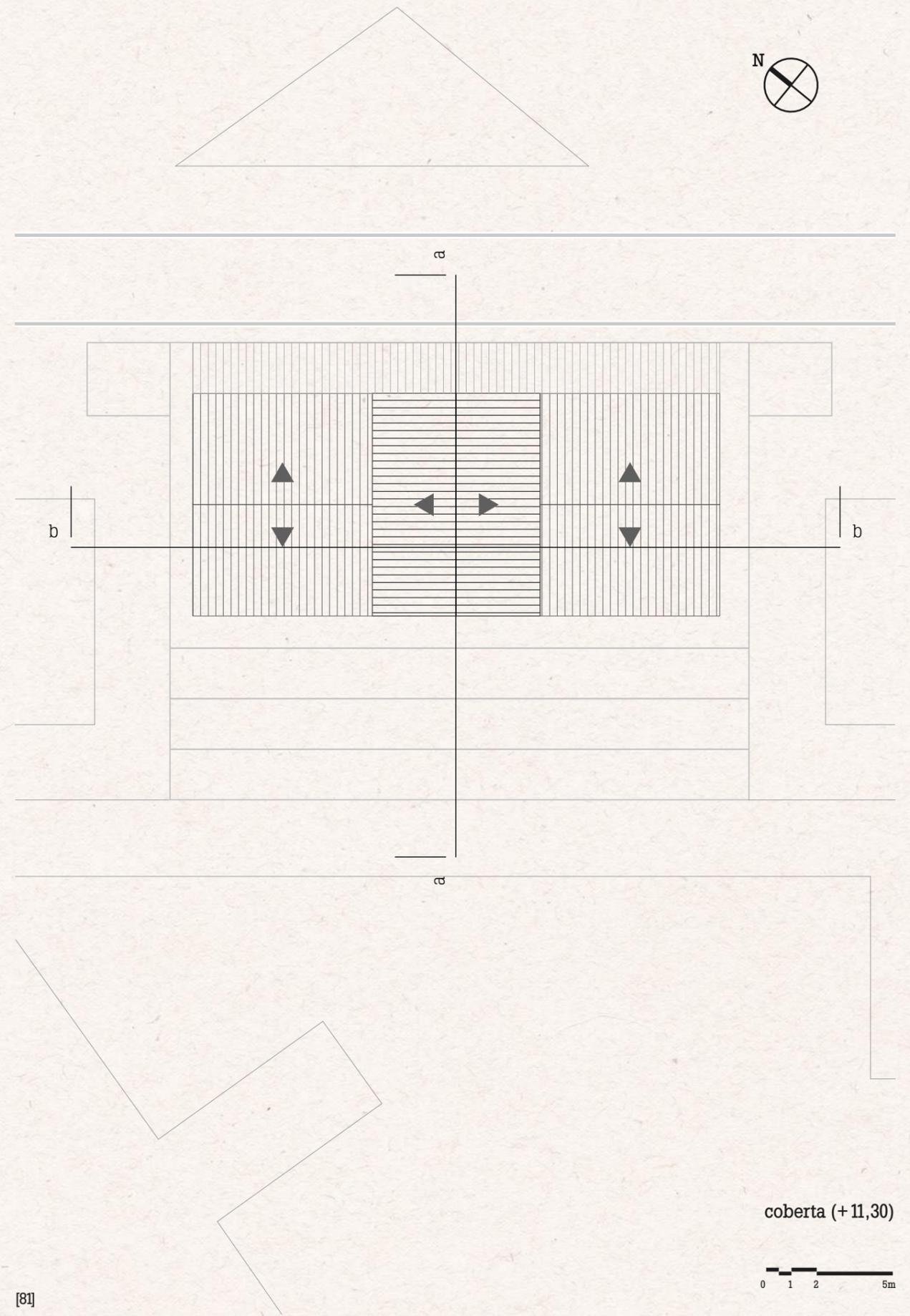
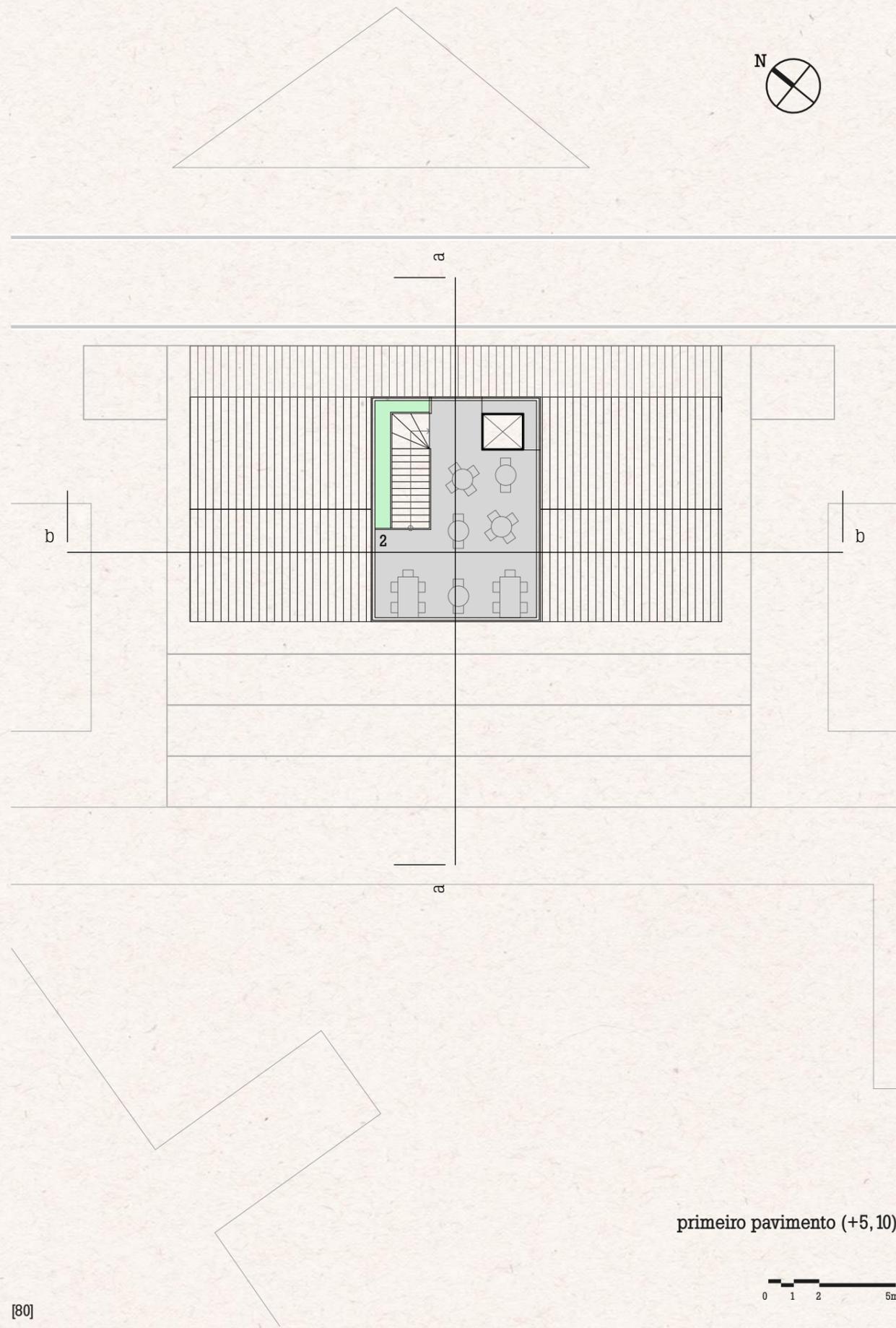


[79]

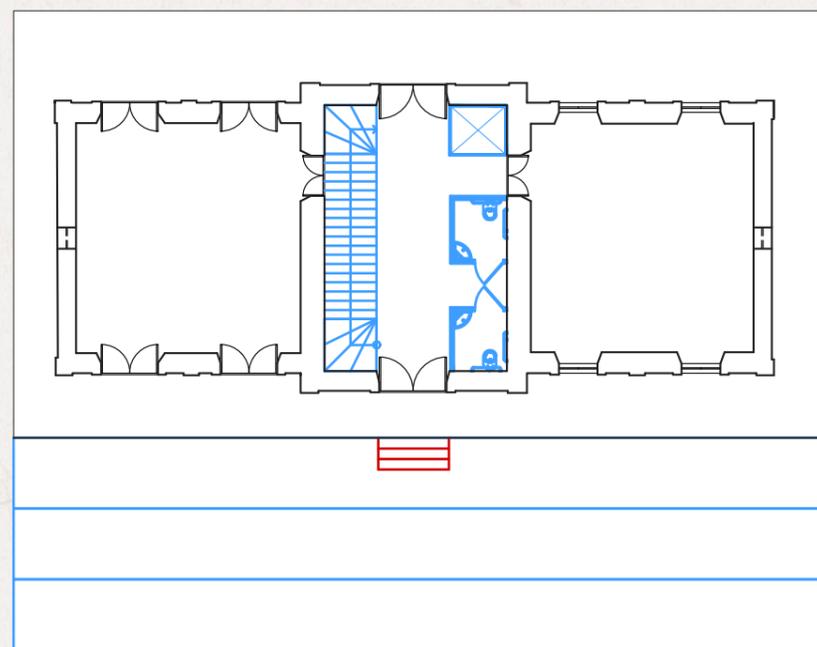
- 1 café
- 2 área de mesas
- 3 wc's m/f acessíveis
- 4 hall de entrada
- 5 plataforma
- 6 área de exposição
- 7 escadaria

pavimento térreo (+0,80)



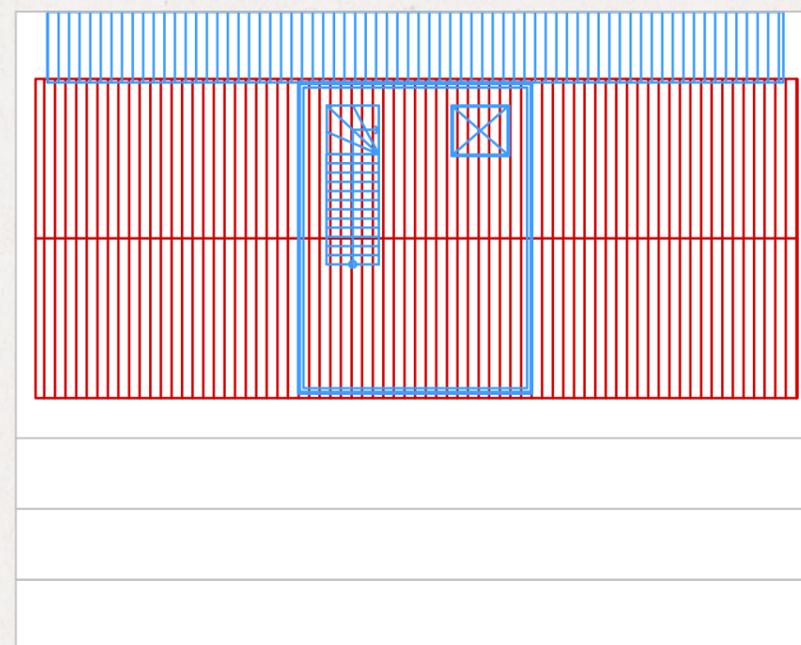
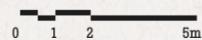


Plantas de demolir e construir



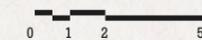
- demolido
- construído

pavimento térreo



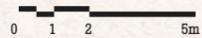
- demolido
- construído

coberta





corte aa

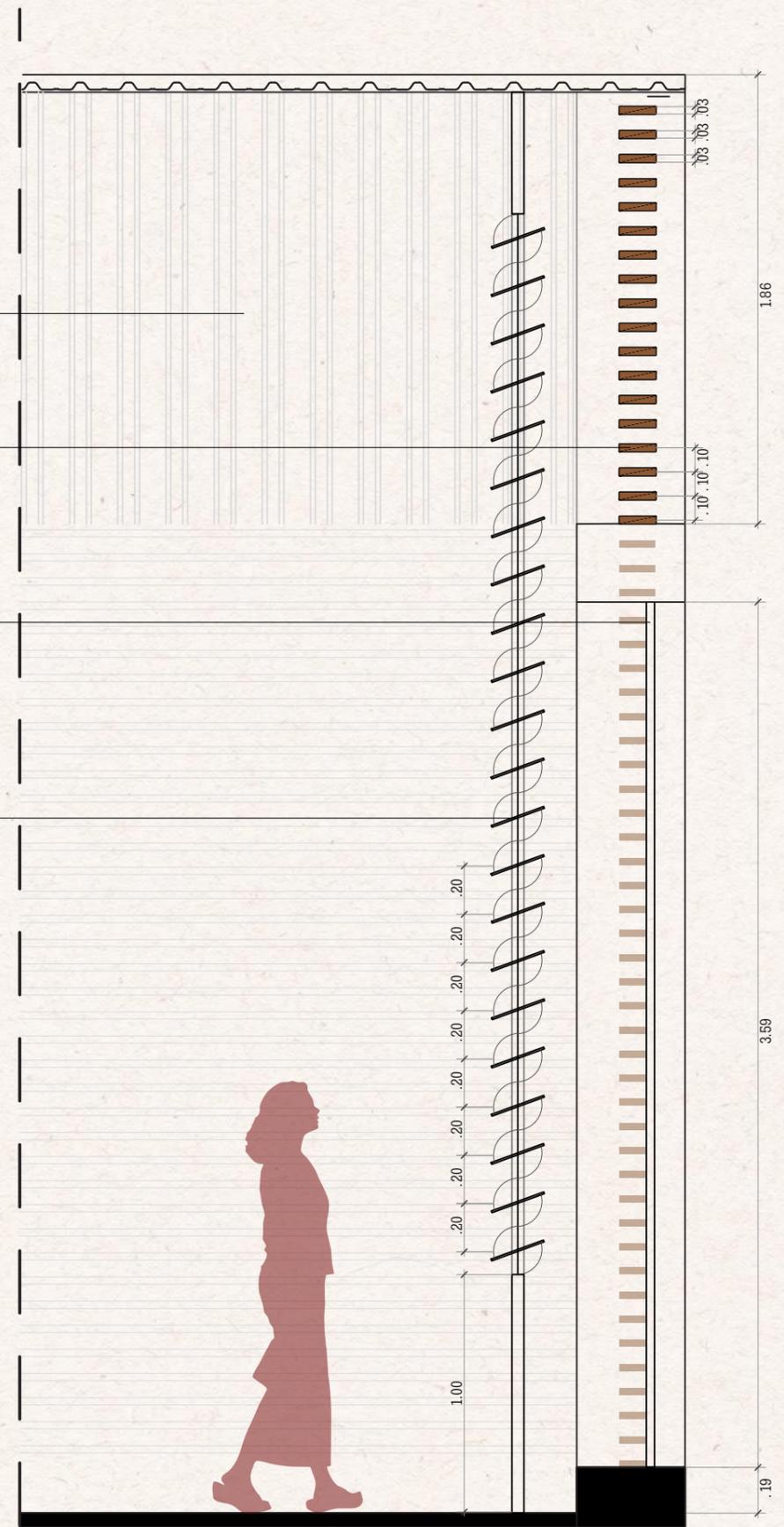


cobertura metálica termo-acústica (telha sanduíche) pintada na cor aço corten

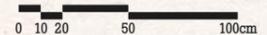
brise de madeira MDF com perfil 3x15cm

esquadria fixa de vidro em perfil de arco ogival

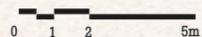
janela basculante de folhas de vidro temperado incolor com espessura de 8mm



[84] detalhe de corte do fechamento no primeiro pavimento



corte bb



[83]

parte VI

PROPOSTA

Conceito, intenções e ideias

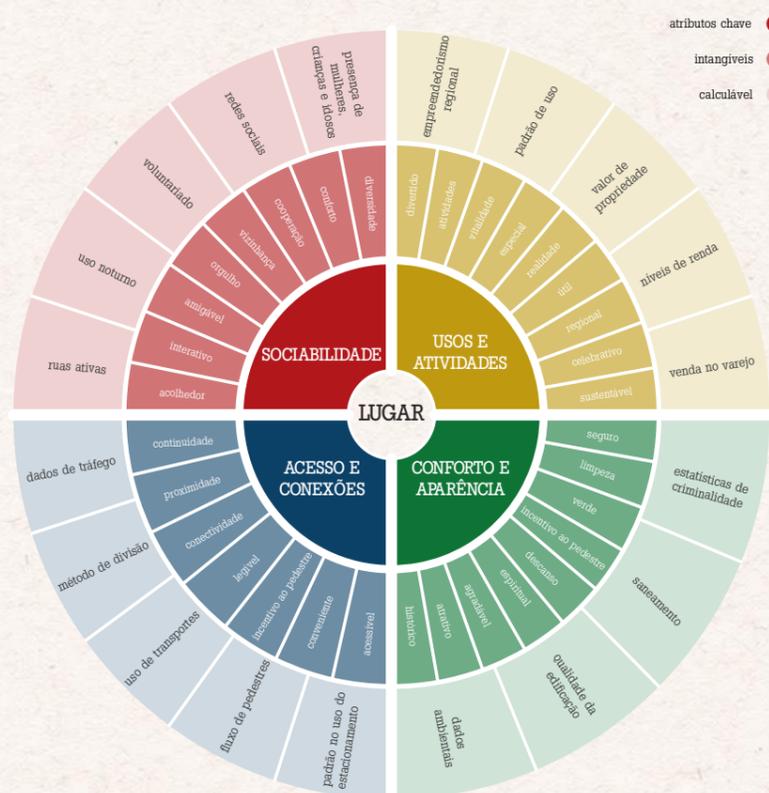
A busca da criação de um ambiente de uso misto, tanto de espaço público como para uso comercial e privado, onde a fluidez e permeabilidade dos espaços públicos seja um ponto fundamental, caracterizam a criação do orgânica.

O livre acesso do público e um programa de mercado acessível no térreo também são importantes para a criação de um espaço de permanência, lazer e de contemplação, tanto da edificação da estação como da vista do terreno para a serra.

O rebatimento dos níveis de acordo com a rodoviária e da própria estação ferroviária no terreno aparece como um meio de contextualização volumétrica da estação, além de tirar proveito das alturas para o ambiente do mercado, em que se faz de bom uso a elevação.

As conexões estabelecidas do terreno em estudo com o seu entorno propicia o uso de duas vias de acesso e a conexão com a rodoviária, onde se encontra um grande fluxo de pedestres e um ponto de relevância comercial. O equilíbrio dos fatores determinantes para a concepção de um lugar com diversas funções econômicas e sociais também vem como resultado.

O funcionamento de todos os equipamentos estão correlacionados, garantindo assim uma troca econômica, incentivando ao consumo de seus próprios produtos e uso dos serviços assim como a manutenção equilibrada dos mesmos.



[85] Diagrama "O que faz um bom lugar?".

O mercado

Localizado em um edifício com acesso à Rua Coronel Afro Campos, conta com um programa voltado para o comércio de agricultores locais, comerciantes em geral, restaurantes, lanchonete, mercadinho central e serviços em geral. Sua atividade é de caráter diurno.

A feira livre

Pensado para ser uma área aberta, com comércios existentes anteriormente no corredor comercial lateral da rodoviária, a área de feira livre conta com uma estrutura de pavilhão, mobiliários urbanos, brises e lanchonetes, garantindo um fornecimento dos serviços anteriormente presentes e de suma importância para as pessoas que circulam pela rodoviária.

O restaurante

Tendo como base a operação de restaurantes populares, traz a refeição do almoço como sendo o serviço principal, atendendo a cerca de mil refeições diárias (estimativas pela SINTRAF). O restaurante se encontra nas proximidades da rua Major Napoleão Lima, uma via de caráter local, e foi pensada com um fluxo direto da estação rodoviária e do pátio central do lote.

A escola

A culinária regional é a meta da escola de gastronomia que trabalha juntamente com o restaurante popular. Através de um plano de ensino nas escolas municipais de incentivo à aproximação da agronomia e da culinária local, os alunos com interesse em gastronomia são levados à escola do orgânica para uma aproximação e aprofundamento no campo da alimentação regional. Localiza-se acima do restaurante popular onde tem contato direto com a cozinha do local.

O patrimônio

Comportando o programa voltado mais para um espaço permeável, de visitação e visto como uma centralidade dentro do terreno, voltado para o pátio central e com equipamentos desenhados a fim de uma maior permanência e espaço de repouso. Foi pensada como um café e área de exposição, para a mostra permanente do acervo maranguapense.

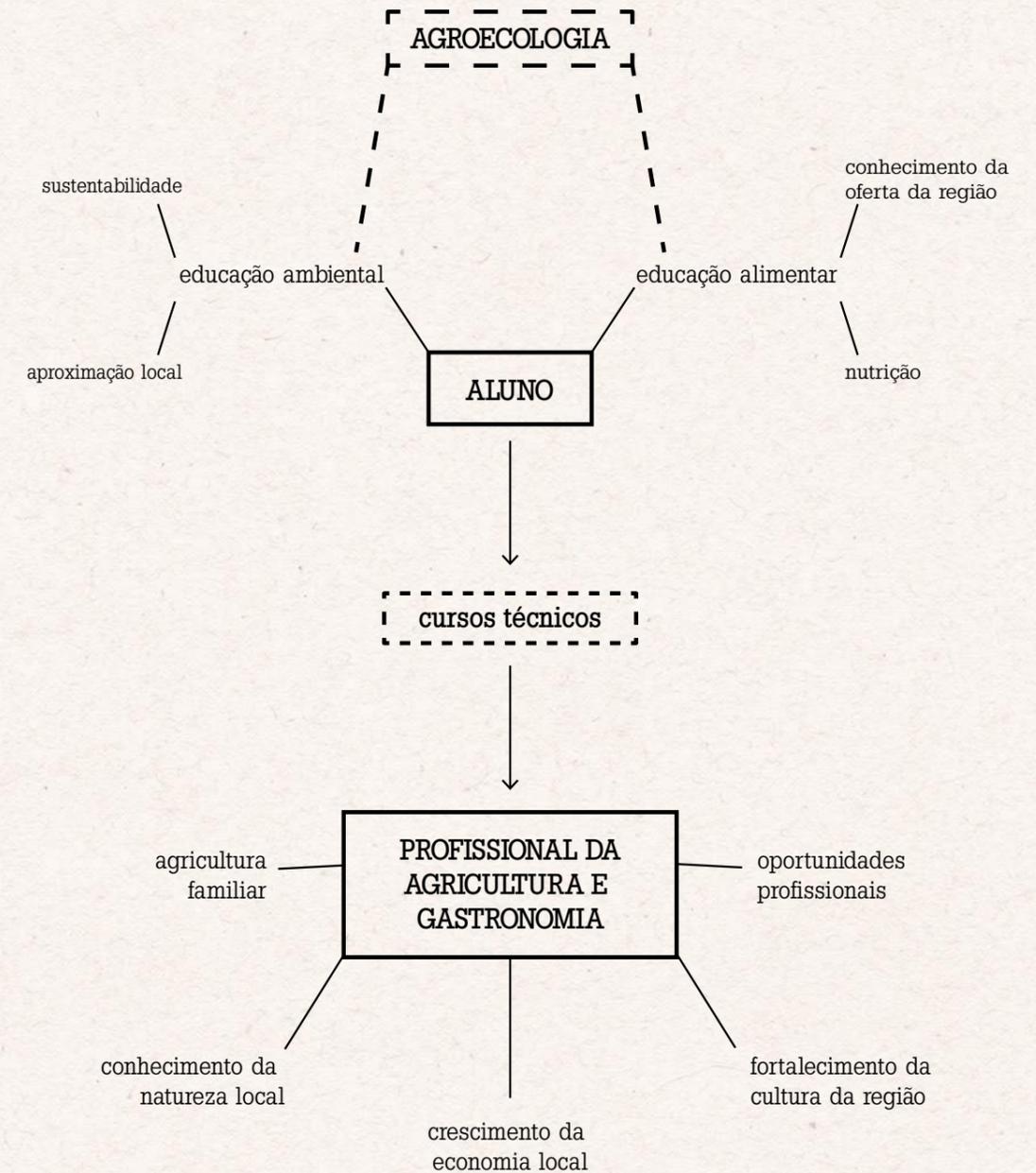
A escola técnica de gastronomia

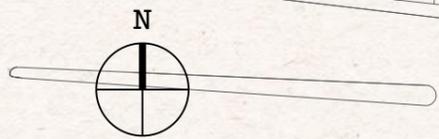
Através da possibilidade de estudos técnicos durante o ensino médio escolar da rede pública, podendo promover o aumento de conhecimentos latentes nos alunos da rede pública maranguapense e incentivar uma busca pessoal e aprimoração de futuros profissionais, a escola técnica de gastronomia do org.ânica vem como uma abertura do campo profissional de gastronomia, com cursos voltados para a questão da culinária regional maranguapense, com suas carnes e produtos leiteiros, e com o ensino e reapropriação da agricultura familiar e agroecologia. Assim, busca-se então a reafirmação da cultura do ambiente rural de Maranguape, fortalecendo e reafirmando a identidade dessas famílias agricultoras, a fim de se criar uma entidade de base entre os estudantes, suas famílias e a comunidade agricultora local.

A inserção do aluno no org.ânica, além da escola de gastronomia, traz o contato direto com o restaurante e com o mercado, dois equipamentos de estrutura relacional com os alimentos e que propicia um melhor entendimento da sua produção. O contato direto com os agricultores pode ser sentido como um catalizador de mudanças sociais dentro do curso, como também de empoderamento desses produtores.

Além disso, a presença de boxes de lanchonetes na área de feira livre, dos restaurantes no mezanino superior do mercado e área de boxes de carnes proporciona uma inserção no mercado de trabalho. Os estudantes podem então participar da rotina dos restaurantes, do café da estação e de todos os serviços oferecidos no equipamento. O foco é apropriação econômica pelos moradores e independência de consumo.

O org.ânica, além de ter um foco no fortalecimento do trabalhador agrícola, busca uma aproximação da relação turística para o município de Maranguape. Assim, juntamente com outros equipamentos gastronômicos, como o museu da cachaça Ypióca, e de forte patrimônio no município, como o centro da cidade, busca-se a criação de uma rota turística, um incentivo ao turismo adentrando o interior histórico do Ceará.





Rua Coronel Afro Campos

Travessa Afo

acesso
veículos

acesso
veículos

acesso carga
e descarga

Rua João Barbosa

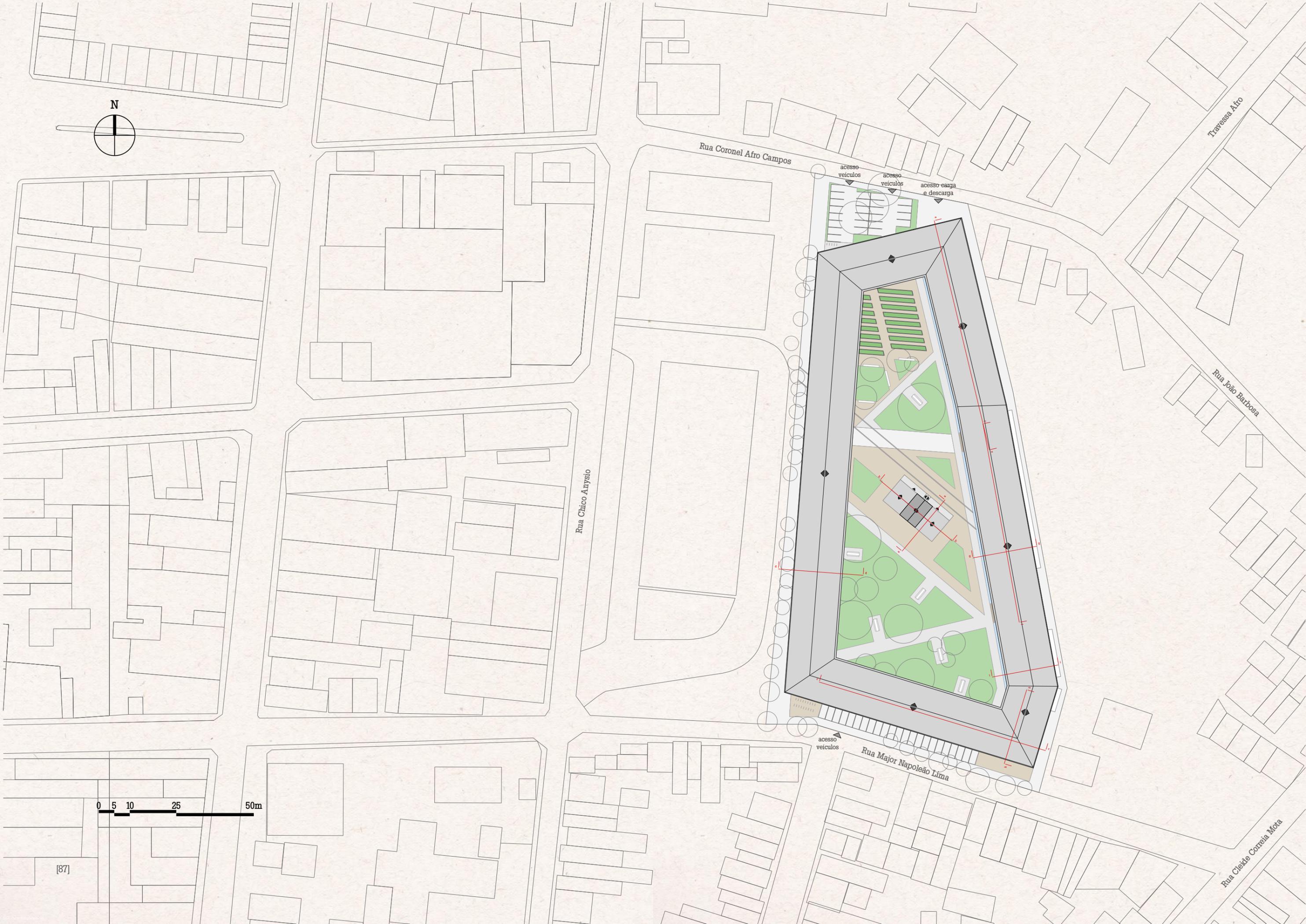
Rua Chico Anysio

acesso
veículos

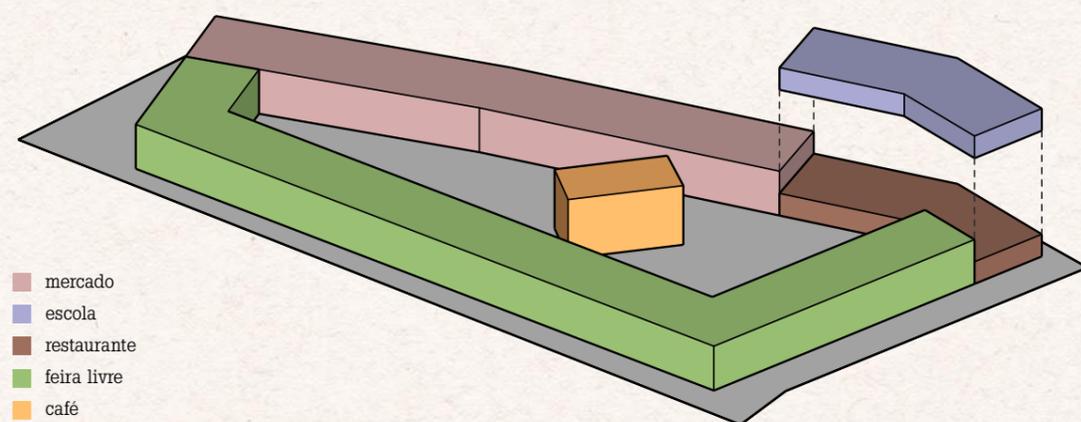
Rua Major Napoleão Lima

Rua Cleide Correia Mota

0 5 10 25 50m







[89]

Como consequência da presença da estação rodoviária ao lado do terreno orgânico, a relação com a mesma faz-se fundamental para o funcionamento do programa no terreno. A relação de território com a estação passa então a guiar o projeto a partir da criação de eixos de fluxo, uso público e privado, entre outros. O gabarito da edificação proposta também apresenta uma relação com a estação rodoviária, considerando o nível de cobertura sendo o mesmo em ambas as construções.

Além da rodoviária, a antiga estação ferroviária é um elemento de centralidade dentro do terreno. A tomada de decisão da ocupação da periferia do terreno, deixando a área central livre e com espaços de permanência, surge a partir do reconhecimento da estação ferroviária como o acervo histórico a ser preservado e independente da nova volumetria, que desenvolve-se rodeando a mesma.

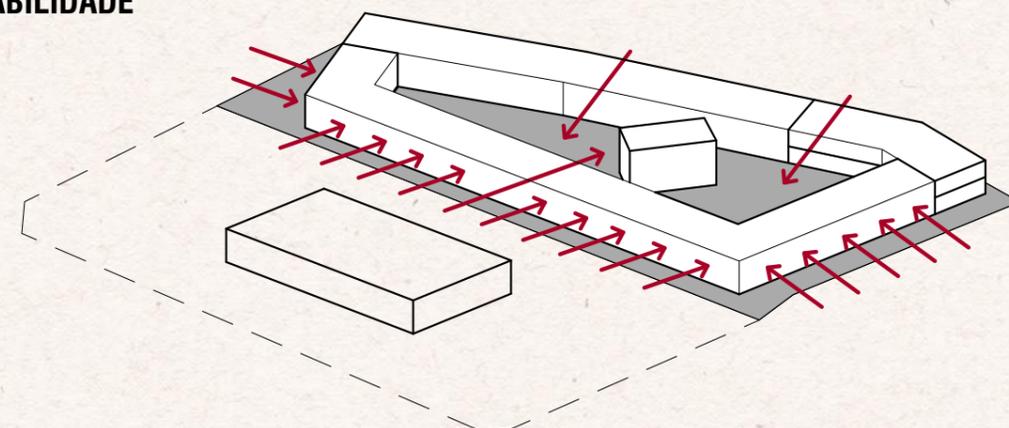
O estudo dos eixos de fluxo de dentro do terreno são formados juntamente com os pré-existentes na rodoviária, onde o corredor no sentido norte-sul é mantido, dando espaço para a feira livre. Com isso, também são criados eixos visuais no espaço público criado.

A abertura das frentes para as vias de acesso à edificação são mantidas com o padrão da feira livre, delimitando a edificação privada no leste do terreno. O acesso principal torna-se também o ponto de entrada de carga e descarga, no norte do terreno.

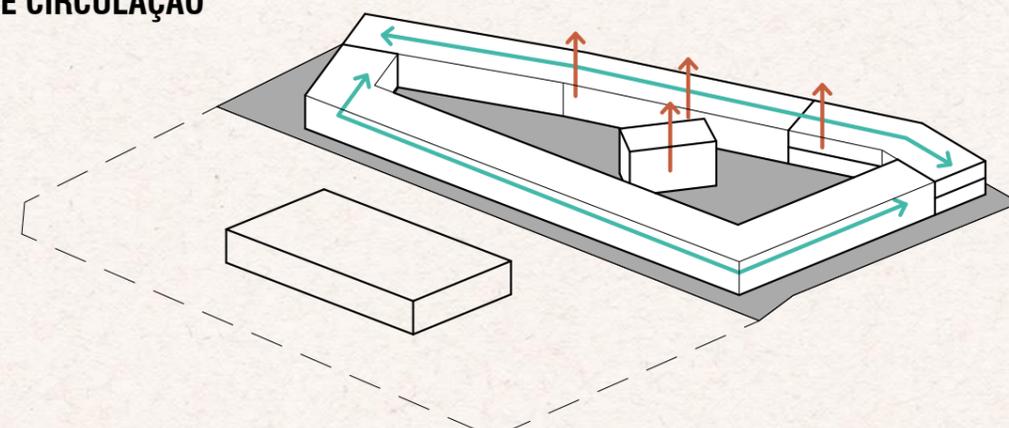
A circulação do pedestre no edifício ocorre de forma bastante linear, onde a grande horizontalidade do terreno e a sua grande área permitem um bom aproveitamento do pavimento térreo. Os pontos de subidas para pavimentos superiores se dá de forma uniforme, buscando atender de modo igualitário a ocupação de todas as áreas.

A formação de novos eixos visuais vem como consequência da longitudinalidade das edificações do orgânico, além do interior do terreno livre e com destaque para a edificação da antiga estação.

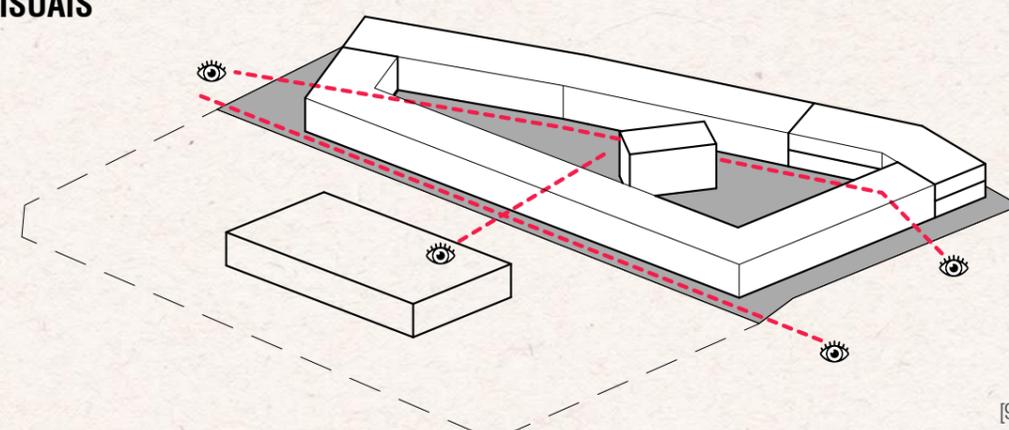
PERMEABILIDADE



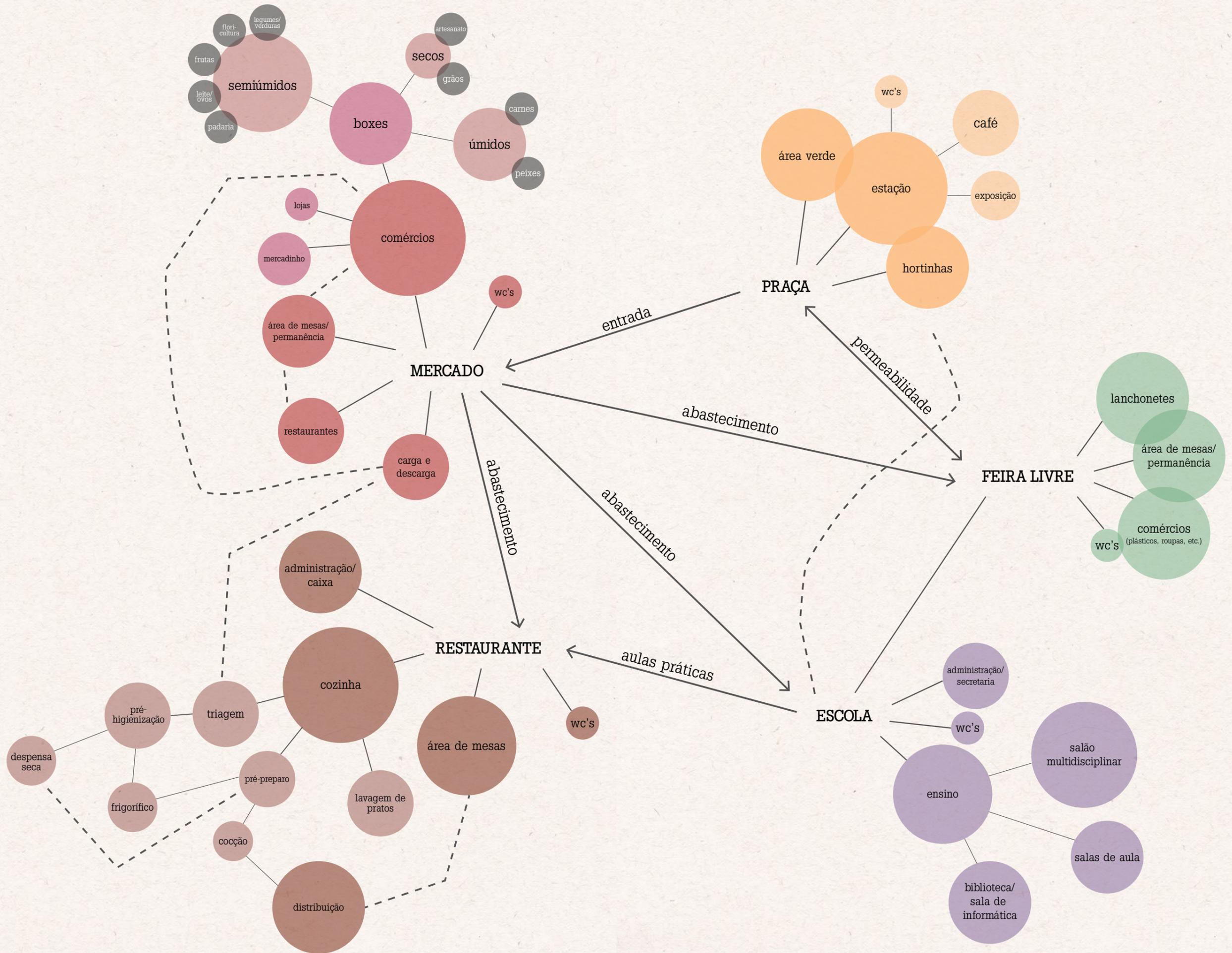
EIXOS DE CIRCULAÇÃO



EIXOS VISUAIS



[90] [91]

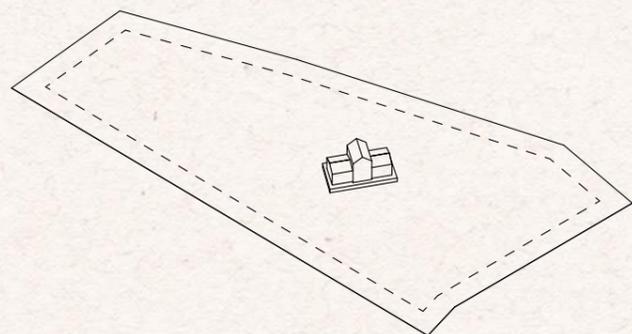


PROGRAMA DE NECESSIDADES

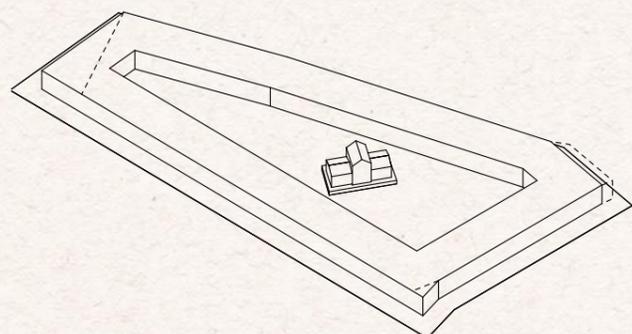
org.ânica			
AMBIENTE	QUANTIDADE	ÁREA (m²)	ÁREA TOTAL (m²)
MERCADO			
BOXES ZONA ÚMIDA			
Carnes	3	12,50	37,50
Peixes e mariscos	1	12,50	12,50
BOXES ZONA SEMIUMIDA			
Frutas	9	14,80	133,20
Legumes e verduras	6	14,80	88,80
Ovos e laticínios	2	14,80	29,60
Floricultura	1	14,80	14,80
BOXES ZONA SECA			
Grãos	2	14,80	29,60
Artesanato	2	23,20	46,40
ESTABELECIMENTOS			
Mercadinho	1		156,00
Restaurantes carnes	4	10,00	40,00
Área de mesas - carnes	1		140,00
Restaurantes	3	110,00	330,00
Área de mesas - restaurantes	1		340,00
SERVIÇOS E GERAIS			
Vestiário (M/F)	1		15,00
Copa/estar	1		15,00
DML	1		6,75
Bloco banheiro (M/F/P.N.E)	2	25,00	50,00
Carga/descarga	1		90,00
Parcial			1575,15
RESTAURANTE POPULAR			
Área de mesas/circulação	1		560,00
COZINHA			
Recepção	1		23,00
Pré-higienização	1		13,00
Dispensa seca	1		12,00
Câmaras frias	1		14,00
Pré-preparo	1		18,00
Cocção	1		30,00
Distribuição	1		20,00
Lavagem de pratos	1		20,00
SERVIÇOS			
Administração/caixa	1		13,20
Bloco banheiro (M/F/P.N.E)	1	20,00	20,00
DML	1		6,00
Parcial			749,20

AMBIENTE	QUANTIDADE	ÁREA (m²)	ÁREA TOTAL (m²)
ESCOLA/ADMINISTRAÇÃO GERAL			
ESCOLA			
Administração	1		30,00
Sala de aula 01	1		40,00
Sala de aula 02	1		40,00
Sala de aula 03	1		40,00
Sala de aula 04	1		130,00
Biblioteca	1		30,00
SERVIÇOS			
Banheiros (F/M)	2	3,60	7,20
Banheiros PNE	2		4,90
Parcial			322,10
FEIRA LIVRE			
Box lanche	10	13,00	130,00
Box comércio	12	12,00	144,00
Bloco banheiros	2	25,00	50,00
Área de mesas/circulação			3188,00
Parcial			3512,00
CAFÉ			
Banheiros (P.N.E)	2	3,50	7,00
Área de mesas/circulação	1		110,00
Área de serviço	1		10,00
Parcial			127,00
PRAÇA			
Horta urbana			295,00
Praça			3000,00
Vagas estacionamento	47	1 vaga/150m²	587,50
Vagas bicicleta	36		33,00
ÁREA TOTAL CONSTRUÍDA			6285,45
Área de circulação			+15%
ÁREA TOTAL			7228,27

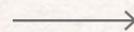
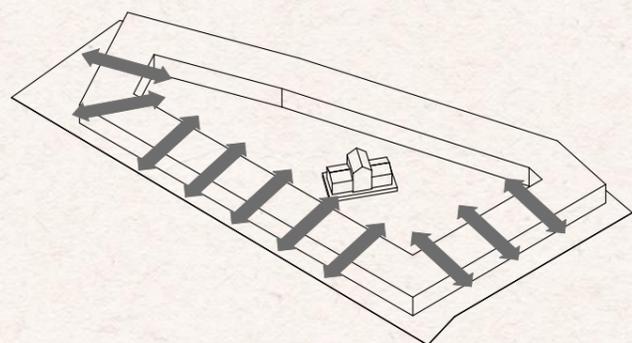
Inicia-se o estudo da volumetria através do demarcamento dos limites possíveis e seu rebatimento na altura da estação rodoviária, edificação ao lado do terreno, com seis metros de altura. Os limites do terreno são conservados a fim de criar uma conexão do edifício aos seus limites.



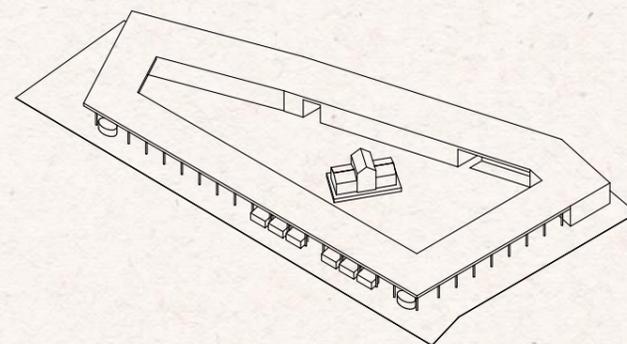
A partir do rebatimento, são feitos ajustes de acordo com o programa e com a criação de uma volumetria mais limpa. O aumento do terreno livre na área norte vem com uma intenção de criação de estacionamentos de automóveis e uma entrada de carga e descarga.



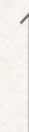
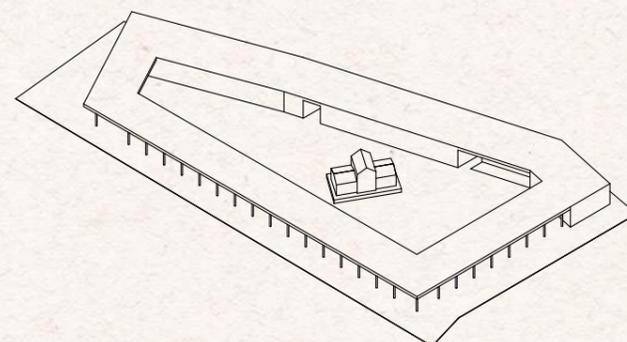
A abertura de conexões com o centro do terreno são então estudadas a fim de criar uma permeabilidade dos pedestres, vindos principalmente da rodoviária e do centro da cidade.



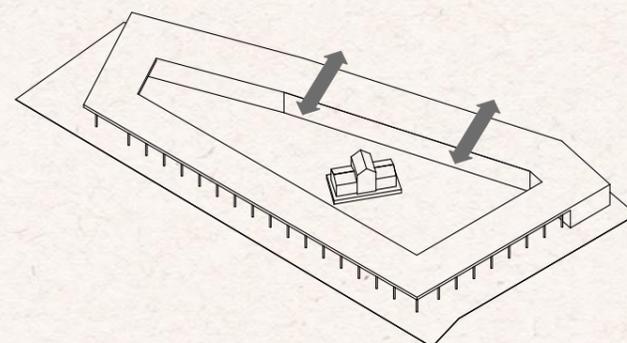
Os boxes são dispostos tanto no exterior do edifício, com comércios já existentes anteriormente nas proximidades da rodoviária, como dentro da edificação do mercado, além da área central ser mantida com um uso flexível.

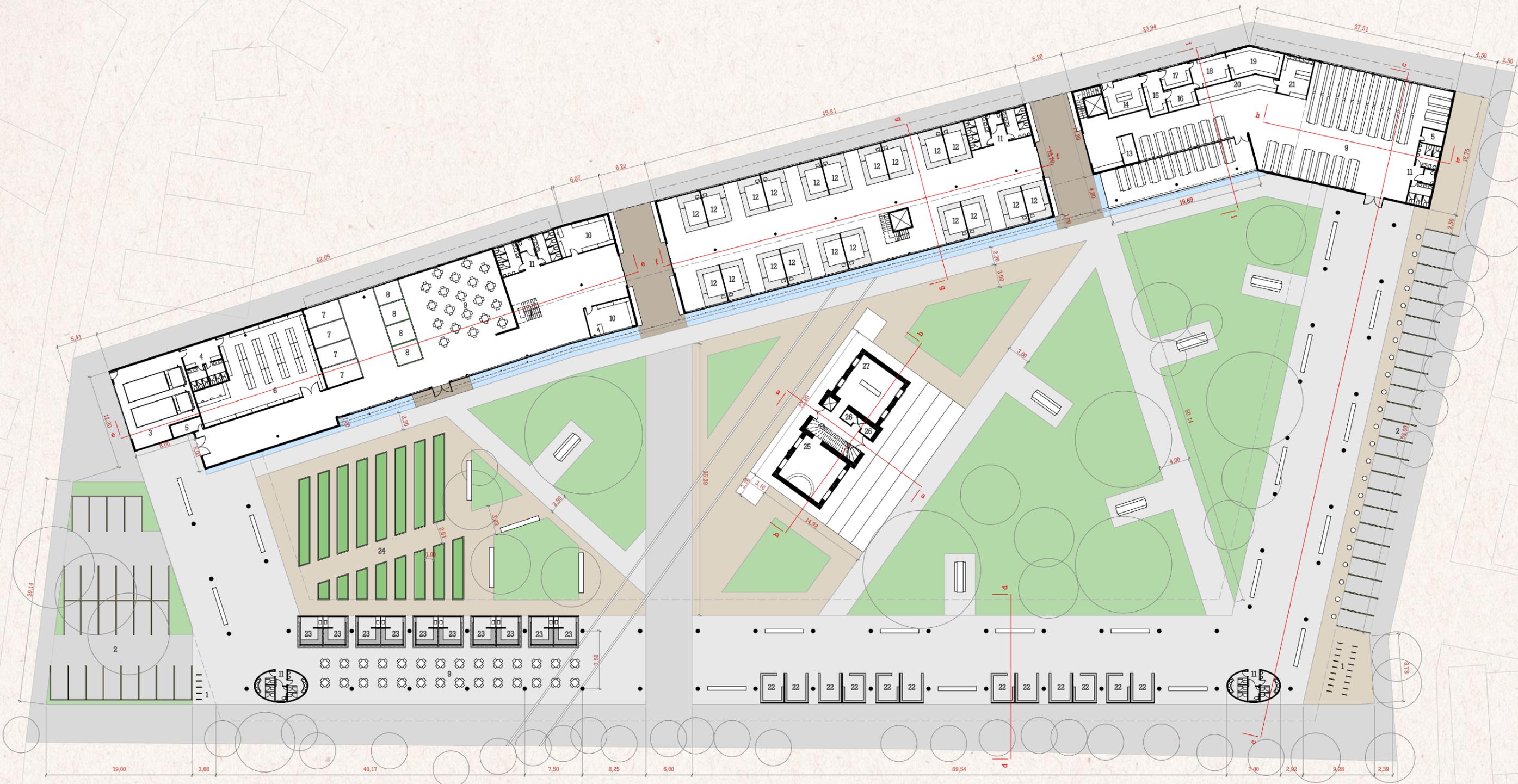


As estruturas são refinadas e obtém-se volumetrias que remetem a varandas, com áreas abertas e cobertas.

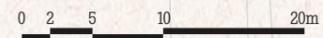


Prevendo um possível adensamento das áreas adjuntas do terreno, cria-se também aberturas que conectam a periferia ao terreno ao todo e, como consequência, duas aberturas de entrada de ventilação para o interior do projeto.

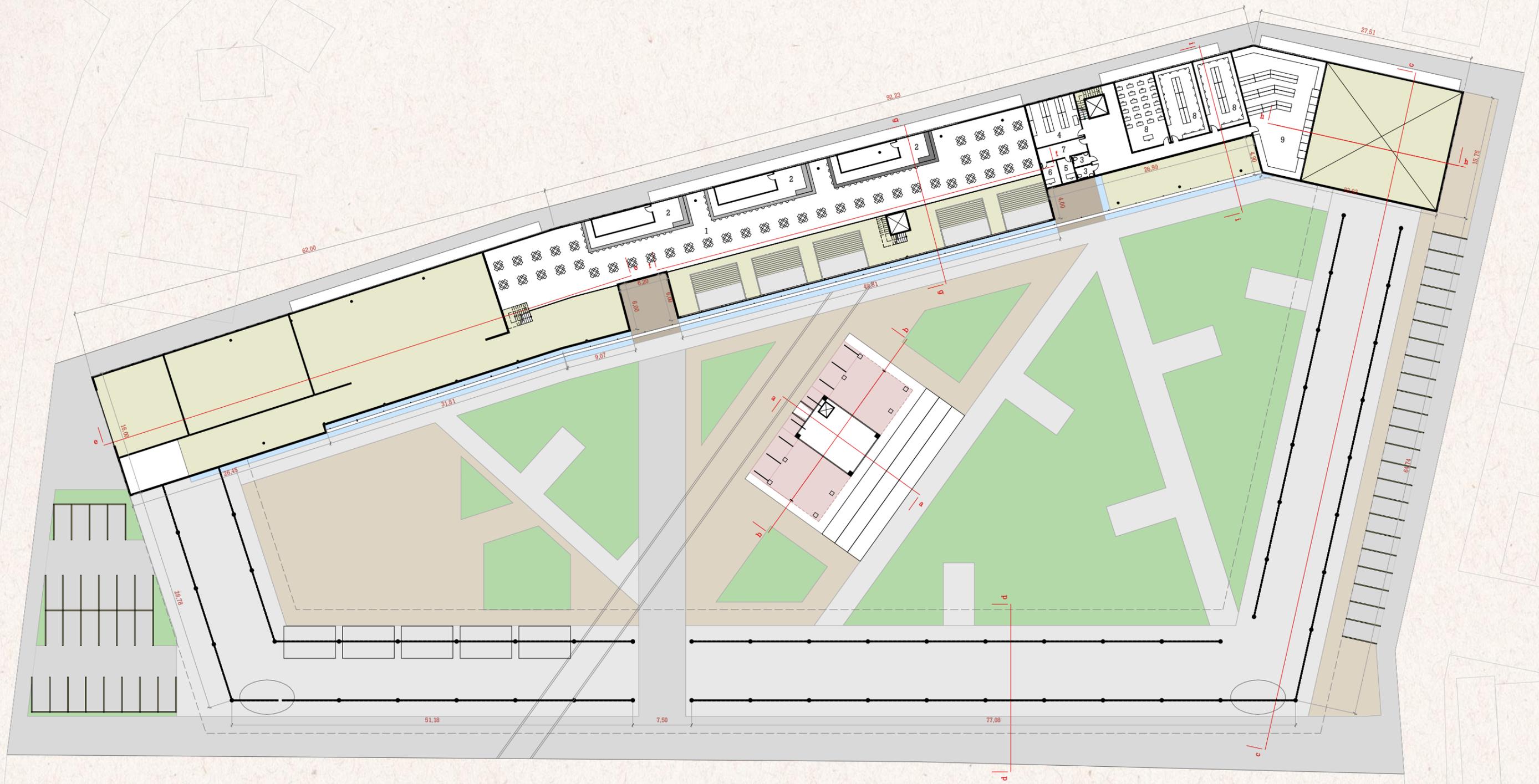




pavimento térreo (+0,00)



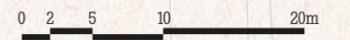
- | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------|----|----------------|----|---------------------|----|---------------|----|-------------------|----|-----------|
| 1 | bicicletário | 6 | mercadinho | 11 | wc's masc./fem./pne | 16 | frigorífico | 21 | lavagem de pratos | 26 | wc's PNE |
| 2 | estacionamento | 7 | box carnes | 12 | box padrão | 17 | despensa seca | 22 | box comércio | 27 | exposição |
| 3 | carga e descarga | 8 | preparo carnes | 13 | adm/caixa | 18 | pré-preparo | 23 | lançonetes/bares | | |
| 4 | vestiários/copa | 9 | área de mesas | 14 | pré-higienização | 19 | cocção | 24 | hortinha | | |
| 5 | DML | 10 | lojinhas | 15 | triagem | 20 | distribuição | 25 | café | | |

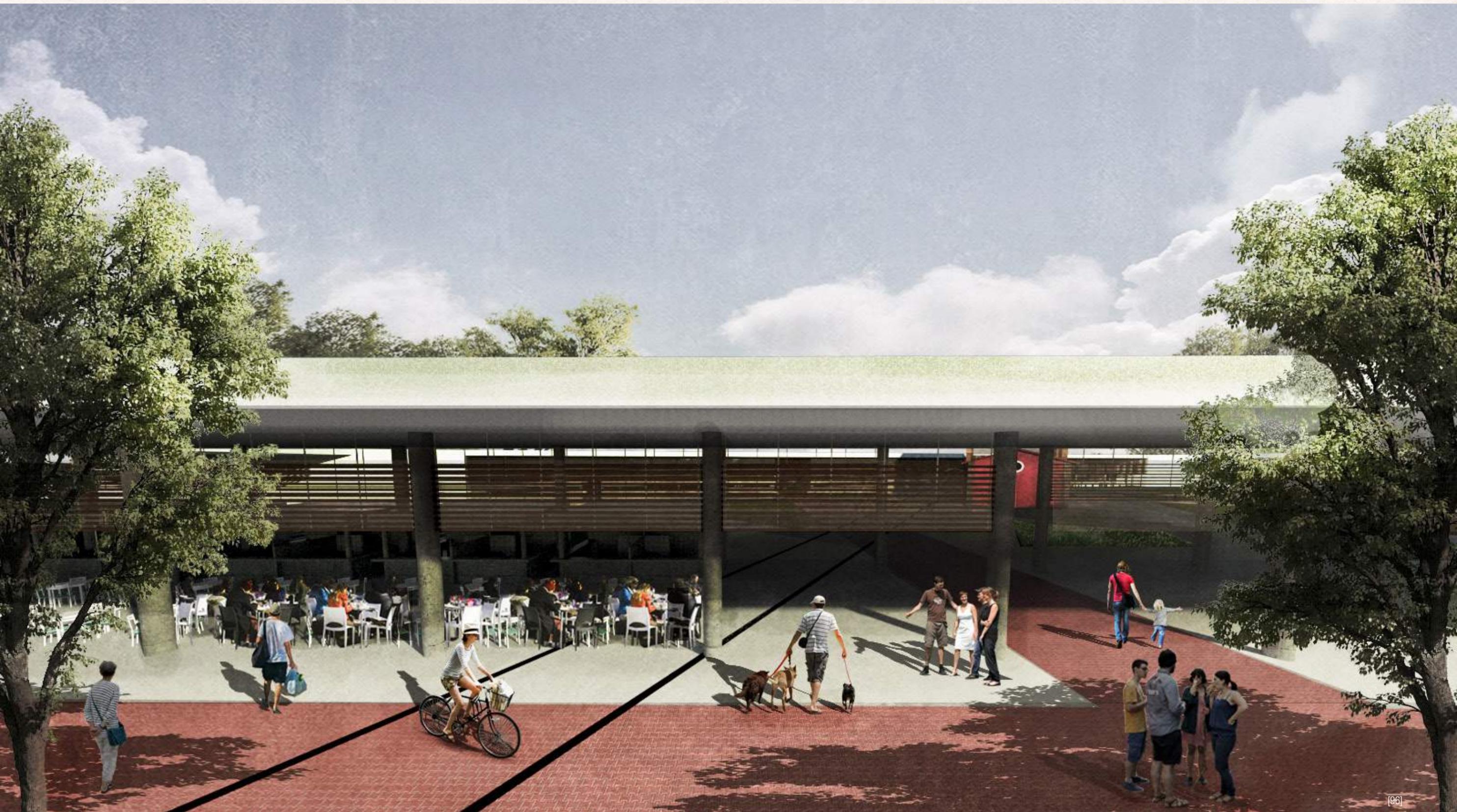


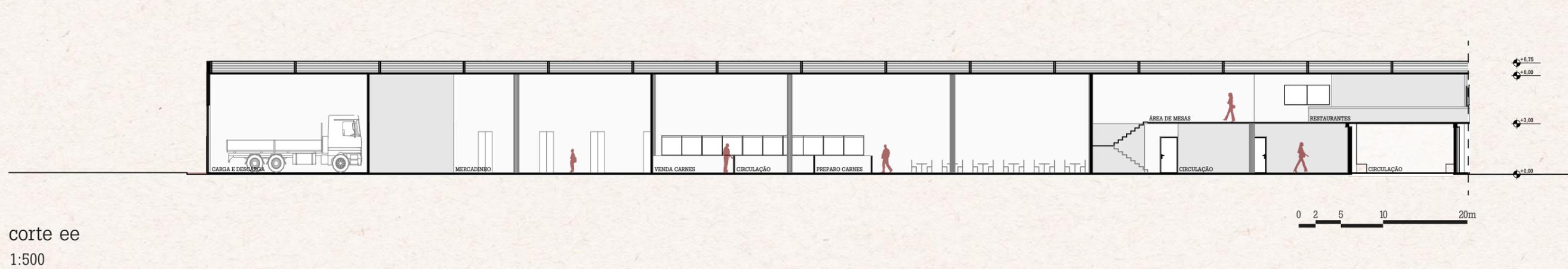
primeiro pavimento (+3,00)

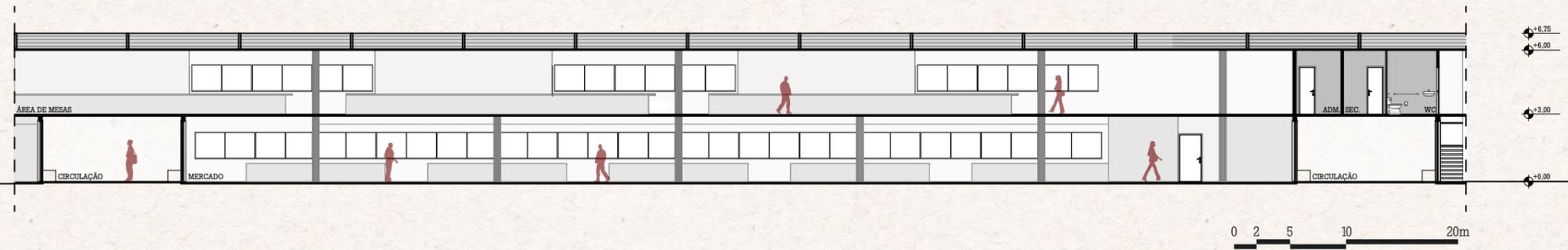


- | | | | |
|---|-----------------|---|----------------|
| 1 | área de mesas | 6 | secretaria |
| 2 | box restaurante | 7 | sala de espera |
| 3 | wc's PNE | 8 | sala de aula |
| 4 | biblioteca | 9 | salão multiuso |
| 5 | administração | | |

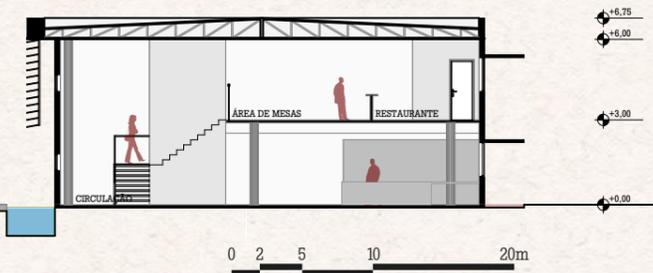




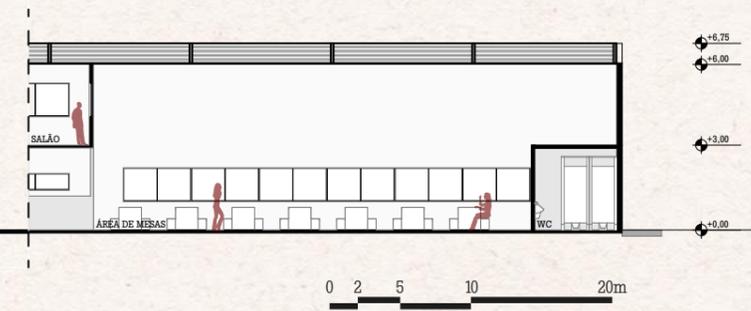




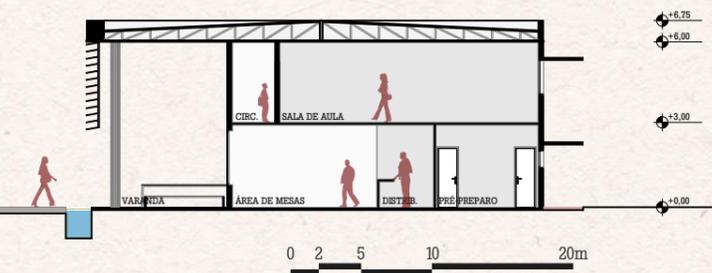
corte ff
1:500



corte gg
1:500



corte hh
1:500



corte ii
1:500



[99]

O funcionamento

A partir da grande área disponível para utilização no projeto, busca-se uma ocupação do terreno de modo permeável e com possibilidade de uso, principalmente pelos passageiros que saem do terminal. Assim, a criação de um espaço aberto e de permanência apresenta-se na feira livre, nos pequenos comércios e banheiros.

A conexão do pavilhão da feira livre com o interior do edifício vem primeiramente com a vista para a estação, onde, a partir de um corredor central que percorre desde a área central de desembarque da rodoviária, chegando ao edifício do mercado.

Durante a passagem nesse corredor principal, a gama de possibilidades de trajeto leva aos diversos usos, sejam eles à horta comunitária, com mobiliários urbanos também nas proximidades, como para as áreas verdes com árvores já presentes no terreno, com pequenas ilhas de permanência, onde encontram-se mesas e bancos para o uso comum, sobre a copa das árvores nas proximidades.

A edificação da estação ferroviária também conta com a presença de largos degraus, cada um com profundidade de dois metros. Isso é pensado de forma que também seja um local de descanso e sombra das árvores à frente da estação. No interior da edificação manteve-se a planta anteriormente existente, a fim de não prejudicar a estrutura da edificação e na subida de um novo pavimento. Além disso, a delimitação de espaços

[100] fachada poente



separados também é importante tomando, dessa forma, o café e a área de exposição tornarem-se independentes.

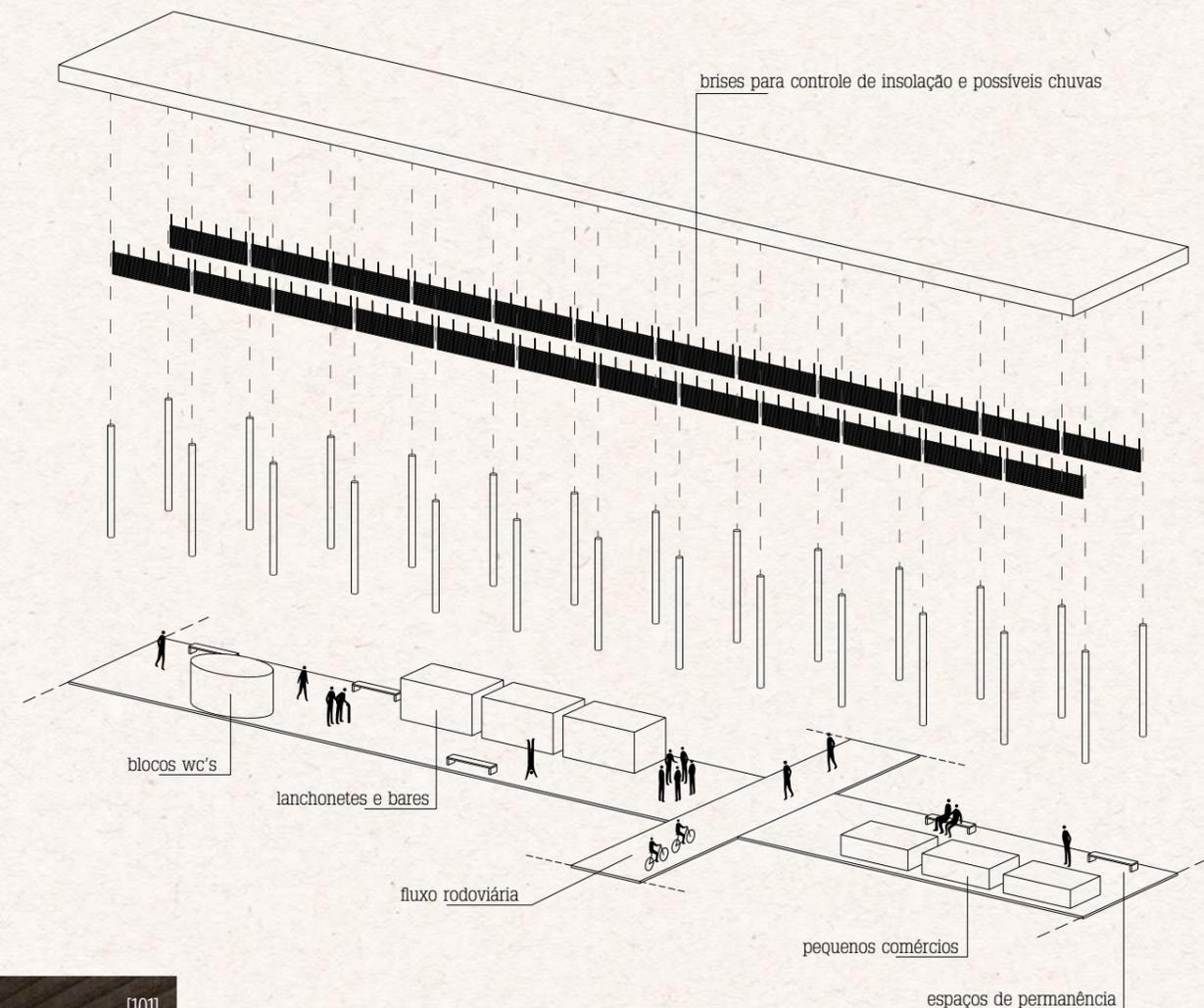
Na edificação privativa são criados dois corredores transversais de acesso ao interior das 3 edificações subdivididas. Esses corredores funcionam como grandes varandas, pois são fluxos de vento constante e são protegidos de raios solares e quaisquer chuvas.

Na primeira edificação são postos equipamentos de maior controle de entrada e fluxo de vento, além de uma necessidade maior de equipamentos de refrigeração, como o mercadinho, o mercado de carnes e a carga e descarga de dois caminhões, além de área de estar para os funcionários do mercado.

Na edificação centralizada, que pode ser acessada por ambos os acessos abertos, localiza-se o mercado propriamente dito, com os boxes de venda e os restaurantes no mezanino. É também a edificação mais aberta, com mais aberturas e maior fluxo de ar.

Na terceira e última edificação encontra-se o restaurante popular no pavimento térreo e no segundo pavimento fica a escola de gastronomia, tendo ligação direta com o restaurante popular e sua cozinha.

O projeto também conta com a presença de estacionamentos com 47 vagas para automóveis particulares e bicicletários com o total de 36 vagas, localizados em ambos os acessos viários do terreno.



[102] esquema de uso da feira livre



A estruturação da feira livre torna-se um elemento fundamental para o uso do terreno do org.ânica como um todo, visto que ela é a porta de entrada para o interior da edificação e, conseqüentemente, da estação e do mercado. Assim, a presença de mobiliários urbanos, juntamente com os comércios torna-se um atrativo para os pedestres.

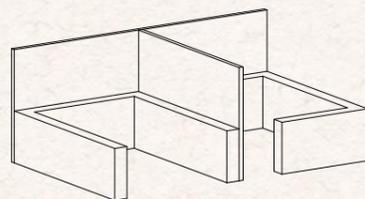
A vista do local também vem como um atrativo, de onde é possível ver em grande extensão a serra de Maranguape. Além disso, a presença de um corredor de árvores já existentes garante a presença de sombras ao longo do caminhar.

Os brises presentes ao longo de toda a feira em ambos os lados tem a finalidade de controle da insolação incidente na área da feira, além de controle sobre possíveis chuvas.

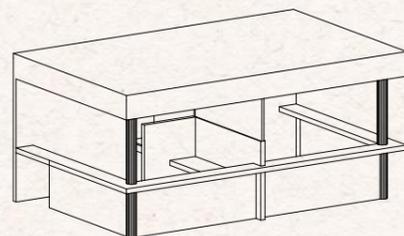
A presença de boxes comerciais com uma modulação flexível dá margem para uma pluralidade de usos, podendo atrair uma diversa quantidade de comerciantes e também poder abrir a possibilidade de uma rotatividade entre eles.

BOXES

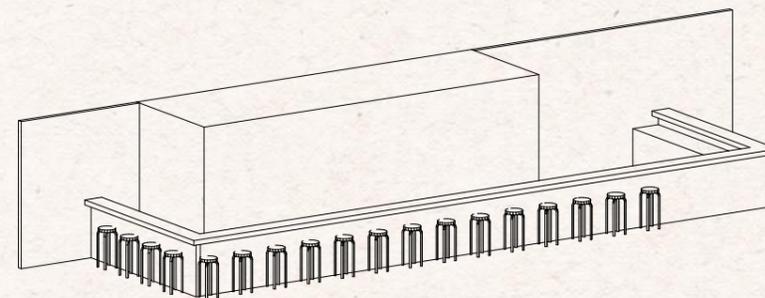
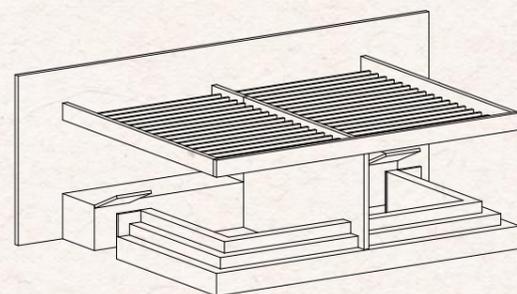
Para a abertura de comércios de plásticos e secos, pensou-se na criação de um módulo para tal demanda mais abrangente. O box de uso comercial é o de estrutura mais simples e flexível, ofertando a possibilidade de diferentes produtos e tipologias de vendas. Seu fechamento é possibilitado através da estruturação básica já lançada.



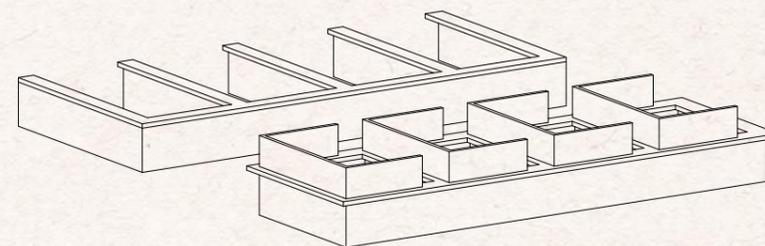
Assim como o box comercial, o box de alimentação também é pensado para o ambiente exterior. Sua diferença consta na estrutura mais arrojada, fechada e com instalação hidráulica, de modo que seja possível o preparo de comida, instalação de eletrodomésticos e resguardo de mesas e cadeiras dispostas na feira. Entre os boxes, existe uma divisória de vidro meia-parede, possibilitando a circulação de vento.



O box em maior quantidade encontra-se no interior do mercado, onde são vendidos os principais mantimentos produzidos pelos agricultores. O box do mercado localiza-se no pavimento térreo e, com a presença do mezanino, a utilização de pergolados para a ventilação torna-se essencial. A exposição dos produtos se dá em níveis, proporcionando uma melhor visualização dos mesmos para os usuários da edificação que estão na circulação principal.



No mezanino do mercado, são dispostos alguns módulos de restaurante que contam, além da área de mesas, um balcão alto com bancos dispostos para o consumo direto no local, que também conta com um balcão inferior para armanezagem e instalação hidráulica. Cria-se também um ambiente fechado para utilização como despensa, cozinha e lavagem de pratos.



O maior conjunto de boxes criado no mercado é o de carnes, que conta com módulos de venda e outros de preparo. Ambos as tipologias são atreladas pelas funções e contam com uma necessidade de refrigeração e controle de entrada no ambiente. Para isso, localizam-se no segundo prédio do mercado e possuem menos conexão com o ambiente externo, podendo também ser um ambiente climatizado.

O principal diferencial do box de preparo de alimentos é através da sua necessidade de eletrodomésticos próprios e da presença de fachadas de vidro, evitando assim o contato do ambiente interno do box para o de mercado na altura dos usuários.



A materialidade

Para a fundamentação da identidade do projeto, o brise apresenta-se como um elemento marcante, presente constantemente no interior do projeto e com uma função fundamental para o desempenho apropriado da edificação

A estruturação da nova edificação se deu através de uma modulação de uma cobertura comum para toda a nova edificação projetada. Revestida com uma platibanda, é formada por uma estrutura metálica simples de duas águas. Para o escoamento das águas pluviais, utiliza-se duas calhas laterais.

A sustentação da feira livre se dá a partir de um conjunto de pilotis, numa malha dupla, com vão curto, o que reforça a utilização da cobertura em estrutura metálica. Na área de mercado, com uma abertura maior do vão e a presença do mezanino, são feitos três eixos de sustentação, onde o eixo central é realizado para a sustentação do mezanino. Em áreas de pé direito duplo, mantém-se somente os dois eixos principais. O balanço da laje de cobertura na área de mercado reduz-se a um metro, onde são colocados os brises da face oeste. Na face leste, a presença de marquises na fachada é feita por laje simples em balanço, onde possui espessura constante engastada na laje interna.

A materialidade da edificação apresenta-se com o concreto aparente, pintura branca e pisos intertravado, drenante concreto poroso e cimento queimado. Os brises da edificação são todos em madeira MDF e sua sustentação é através de elementos de aço inoxidável. As esquadrias da edificação do mercado são de caixilho alumínio pintado em preto.

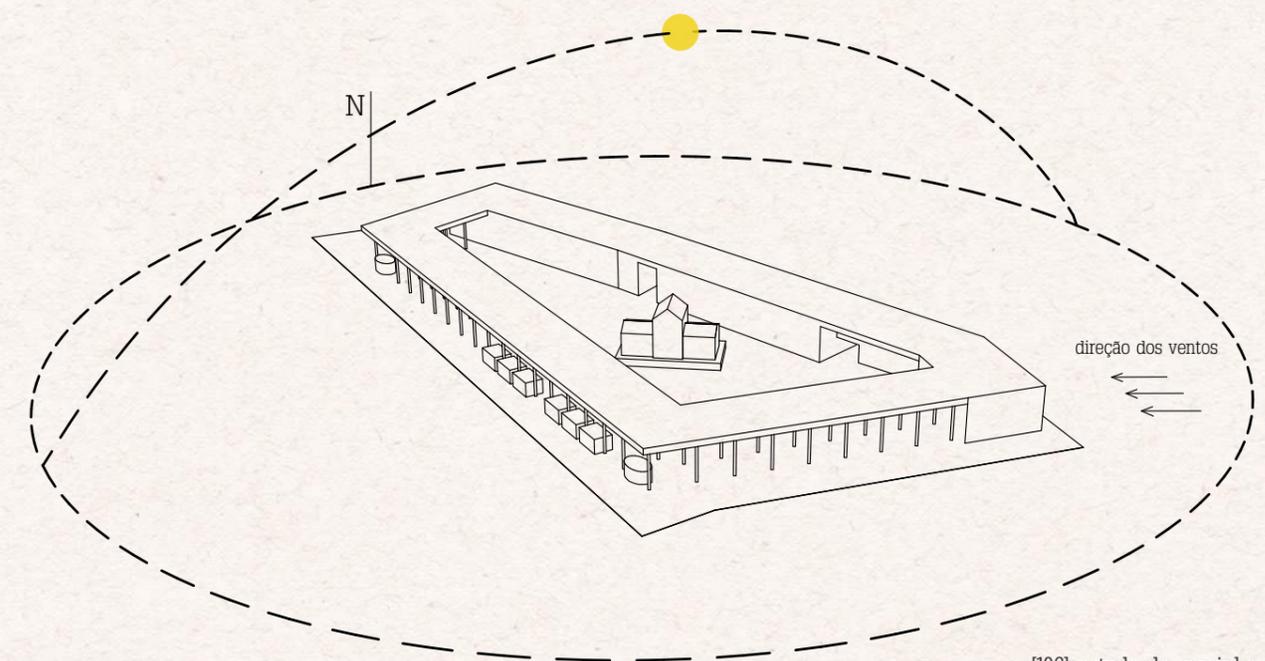
Na edificação da estação, mantém-se o padrão das esquadrias e do piso de cimento queimado. A estrutura da remodelação da torre é em aço corten. A pintura da edificação destaca-se com sua coloração em vermelho sangue, assim como a manutenção do piso interior em ladrinho hidráulico.

O conforto ambiental

Para a solução de possíveis problemas relacionados à ventilação e insolação, foram adotadas medidas para minimizar a ação de tais intempéries e garantir um bom conforto para os usuários do org.ânica.

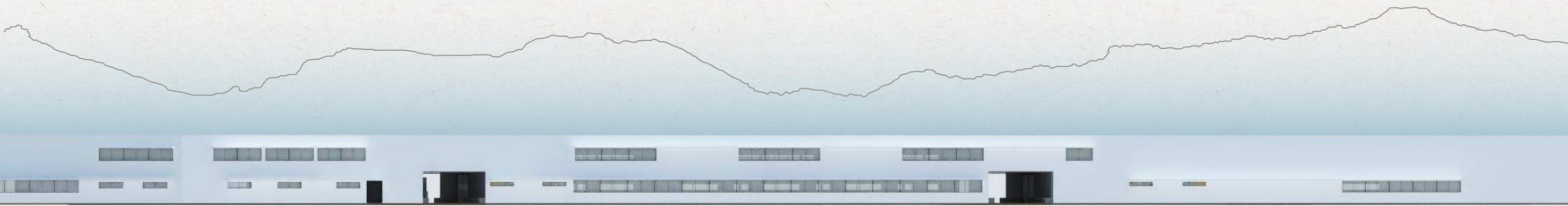
O estudo do caminho do sol e da direção dos ventos no terreno direcionou a formulação das aberturas necessárias e a necessidade de elementos para o controle de ventilação, temperatura e insolação.

Na feira livre, optou-se pela presença de brises como uma solução para a fachada poente, visto que a mesma apresenta uma insolação mais forte. A estrutura desse brise é formada por cabos de aço tensionado para a sustentação de 12 brises com perfil de 7x12cm. Essa estrutura também protege o corredor de circulação de possíveis chuvas.



[106] estudo do caminho do sol e dos ventos

[105] fachada nascente

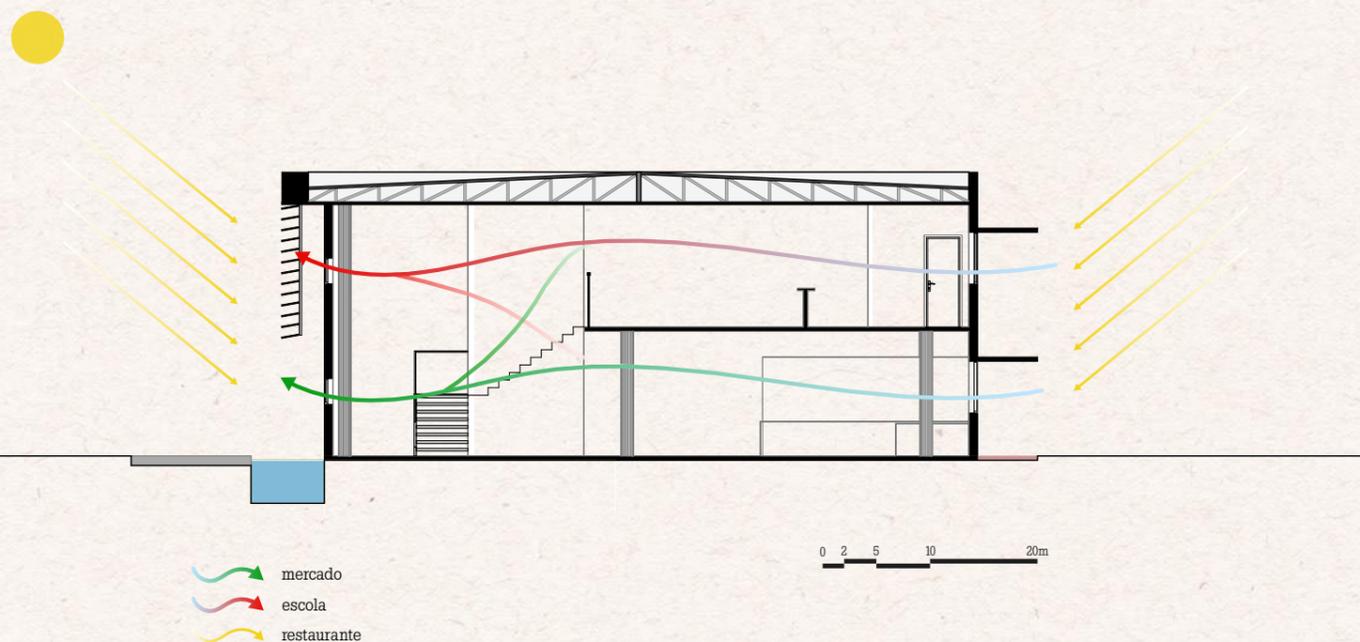


No mercado, sendo um ambiente fechado e com necessidade de um fluxo constante de ventilação local, pensou-se em duas faixas de abertura, no térreo e no mezanino, tanto na fachada nascente como poente. A fachada nascente conta com a presença de elementos de marquise para um controle da insolação sobre os vendedores nos boxes do mercado e os funcionários e usuários dos restaurantes no mezanino. Ao fim do mezanino, ocorre a subida do ar quente tanto do pavimento superior como do pavimento térreo, saindo pela janela superior, e a descida do ar frio dentro da edificação, fenômeno denominado de convecção térmica.

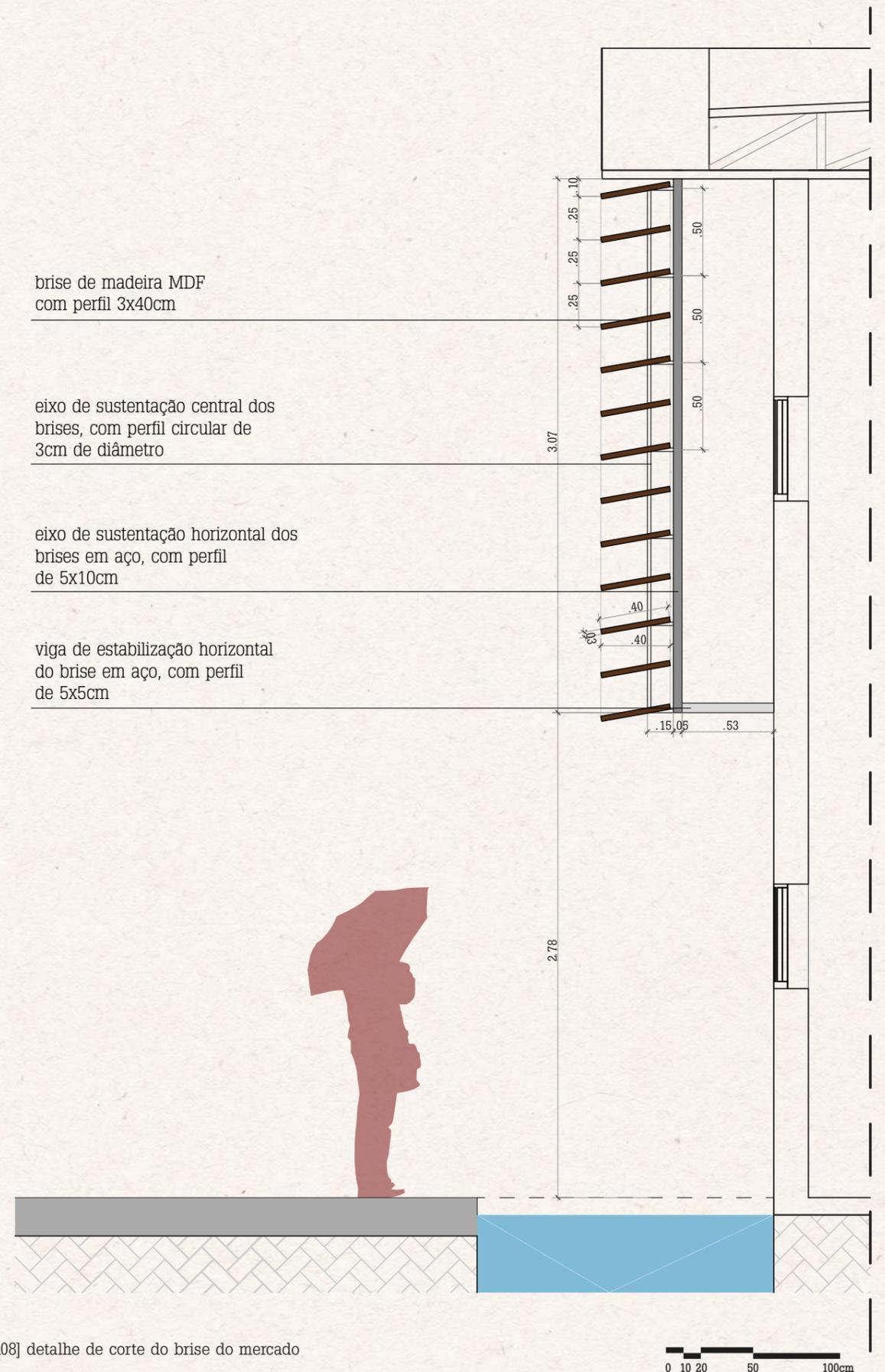
A saída de ar pensada para ser em um pavimento duplo vem com a busca de um ambiente arejado e ventilado. Além disso, a faixa de janelas do térreo possui um peitoril igual a 1,20 metros de altura, o que garante um fluxo de vento na altura necessária para ventilar os usuários e proporcionar um melhor conforto dentro da edificação.

A estruturação dos brises da estação ferroviária, apresentada anteriormente na página 103, vem como uma solução dupla. A primeira camada de brises fixos de aço corten tem a finalidade de filtrar a luz do sol irradiada e permitir a ventilação constante, de todas as fachadas. A segunda camada funciona como um controle interno dos usuários do primeiro pavimento, prevenindo chuvas e quaisquer intempéries.

Os brises do mercado possui uma estrutura também fixa, porém mais robusta, visto que eles tendem a vencer vãos maiores e longas faixas de janelas dispostas na fachada oeste. Além disso, é um atributo importante para a plasticidade da edificação do mercado, onde são postos lado a lado com paredes cheias, sem aberturas, e outras com elementos vazados, como é o caso citado.



[107] corte de fluxo de calor no mercado



[108] detalhe de corte do brise do mercado



O org.ânica surge como uma latência de visões sobre as necessidades de base da sociedade, busca do reconhecimento do próprio valor, da própria produção.

A definição de um programa de necessidades que modificasse o dia-a-dia de um centro urbano de modo significativo, atrelando a busca de um tratamento da questão patrimonial da cidade de Maranguape, proporcionaram a fundamentação desse trabalho.

A importância de um mercado, de um incentivo à educação gastronômica e à formação de estudantes na área, juntamente com um restaurante popular, mostram-se como elementos de quebra com os atuais ciclos de consumo, produção e alimentação que são incentivados e impostos à sociedade como um todo. A reformulação desse conceito em outro centro urbano além da metrópole de Fortaleza vem como pensamento de uma mudança "de baixo pra cima", da desvinculação da ideia de desenvolvimento e qualidade de vida vindo dos centros urbanos maiores para os do interior.

Contudo, o org.ânica acaba não sendo um projeto. Ele também se apresenta como uma proposta de mudança de referências, tornando-se uma ideia latente. A busca de uma sociedade mais justa, igualitária e próspera é do reconhecimento dos próprios valores e das lutas diárias, no desenvolvimento sustentável e na organização coletiva. O org.ânica não é uma meta, mas sim um ponto de partida.

BIBLIOGRAFIA

ALTIERI, Miguel A. Agroecologia: a dinâmica produtiva da agricultura sustentável. 1998.

BAPTISTA, Maria IM; LIMA, R. Educação alimentar em meio escolar referencial para uma oferta alimentar saudável. Lisboa: Direcção Geral de Inovação e do Desenvolvimento Curricular, 2006.

Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Atenção Básica.

BRUNO, Miguel. Desafios do desenvolvimento socioeconômico brasileiro: uma perspectiva institucionalista do período recente. O Panorama Socioeconômico do Brasil e suas relações com a Economia Social de Mercado. Fundação Konrad Adenauer.[Links], 2014.

CERVATO-MANCUSO, Ana Maria; VINCHA, Kellem Regina Rosendo; SANTIAGO, Débora Aparecida. Educação Alimentar e Nutricional como prática de intervenção: reflexão e possibilidades de fortalecimento. Physis: Revista de Saúde Coletiva, v. 26, p. 225-249, 2016.

DA FONSECA CAVALCANTI, Amanda; DA SILVA, Celiane Gomes Maia; DA SILVA, Maria Zênia Tavares. MERENDA ESCOLAR: UMA QUESTÃO DE SAÚDE E CIDADANIA.

DE ANDRADES, Thiago Oliveira; GANIMI, Rosângela Nasser. Revolução verde e a apropriação capitalista. 2007.

DO CARMO, Maristela Simões. Agroecologia: novos caminhos para a agricultura familiar. Revista Tecnologia & Inovação Agropecuária, 2008.

EZEANYA-ESIÖBU, Chika. (2017, Agosto). How Africa can use its traditional knowledge to make progress [https://www.ted.com/talks/chika_ezeanya_esiobu_how_africa_can_use_its_traditional_knowledge_to_make_progress].

FIORETTI, Elena Campo; FLORISSI, Stefano. Políticas culturais e desenvolvimento socioeconômico: alternativas de produtores e articuladores culturais em Boa Vista, no estado de Roraima. II SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE POLÍTICAS CULTURAIS, v. 2, p. 1-18, 2011.

GARREFA, Fernando. Arquitetura do comércio varejista em Ribeirão Preto: A emergência e a expansão dos shopping centers. São Carlos, 2002. Tese de Doutorado. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)–Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.

GEHL, Jan. Cidades para Pessoas. Ed. Perspectiva. São Paulo, 2013.

GLIESSMAN, S. R. Agroecologia: processos ecológicos em agricultura sustentável. Porto Alegre: Editora da Universidade – UFRGS, 2000.

Guia alimentar para a população brasileira / Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde, Departamento de Atenção Básica. – 2. ed., 1. reimpr. – Brasília : Ministério da Saúde, 2014.

GUZMÁN, E. S., & DE MOLINA NAVARRO, M. L. G. (1996). Sobre la agroecología: algunas reflexiones en torno a la agricultura familiar en España. In El campo y la ciudad:(sociedad rural y cambio social) (pp. 153-198). Servicio de Extensión Agraria. Publicaciones.

GUZMÁN, Eduardo Sevilla; DE MOLINA NAVARRO, Manuel Luis González. Sobre la agroecología: algunas reflexiones en torno a la agricultura familiar en España. In: El campo y la ciudad:(sociedad rural y cambio social). Servicio de Extensión Agraria. Publicaciones, 1996. p. 153-198.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo demográfico do Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 1991-2000.

IPHAN; MINC; CURY, Isabelle (coord.) Cartas Patrimoniais, Brasília, 1995.

ITURRA, Raúl. Letrados y campesinos: el método experimental en la antropología económica. In: Ecología, campesinado e historia. La Piqueta, 1993. p. 131-152.

LOPES, Ricardo Ferreira; VASCONCELLOS, Lélia Mendes de. CONSIDERAÇÕES SOBRE OS MERCADOS PÚBLICOS: relação de sociabilidade e vitalidade urbana nas cidades. Trabalho inscrito no III Colóquio Internacional sobre Comércio e Cidade: uma relação de origem, sob o seguinte eixo temático: Comércio, cultura e sociabilidade: comércio e espaço público, 2010.

Maranguape (CE). Prefeitura. 2015. Disponível em: <http://www.maranguape.ce.gov.br/historico> . Acesso em 27 de outubro de 2018.

MARQUES, M. Ainda há lugar para os Mercados Municipais?. Repensar o, 2014.

MENDES, Marília Colares. Metropolização e indústria: Maranguape no contexto da Região Metropolitana de Fortaleza-ce. 2006. Tese de Doutorado. Dissertação (Mestrado em Geografia) UECE, MAG, Fortaleza.

MINISTÉRIO DA CULTURA. Plano da Secretaria da Economia Criativa: políticas, diretrizes e ações, 2011 - 2014. Brasília: 2012.

MOTA, D. M. Da; TAVARES, E. D.; GUEDES, V. G. F.; NOGUEIRA, L. R. Q. (Ed.). Agricultura familiar: desafios para a sustentabilidade: coletânea. Aracaju: EM-BRAPA-CPATC; Brasília, DF: MA-SDR, 1998.

NUNES, Sidemar Presotto. O desenvolvimento da agricultura brasileira e mundial e a idéia de Desenvolvimento Rural. Boletim eletrônico, DESER–Departamento de Estudos Socioeconômicos Rurais, p. 1-15, 2007.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SILIPRANDI, Emma. Mulheres e agroecologia: transformando o campo, as florestas e as pessoas. Editora UFRJ, 2015.

SILVA, Júlio César Lázaro da. A estratégia brasileira de privilegiar as rodovias em detrimento das ferrovias. Brasil Escola, 2015.

STEEL, Carolyn. Hungry City: How Food Shapes Our Lives. Chatto & Windus. London, 2008.

VARGAS, Daiane Loreto; FONTOURA, Andréia Furtado; WIZNIEWSKY, José Geraldo. Agroecologia: base da sustentabilidade dos agroecossistemas. Geografia Ensino & Pesquisa, v. 17, n. 1, p. 173-180, 2013.

VEY, Jennifer; HACHADORIAN, Jason; WAGNER, Julie; ANDES, Scott; STORRING, Nathan. Assessing your innovation district: A how-to guide. 2018.

LISTA DE IMAGENS E MAPAS

ALIMENTO COMO PARTIDA

01 - Casamento de camponeses. Fotografia de Pieter Bruegel, em 1567.

02 - Paço da Ribeira no início do século XVIII, em Lisboa. Fonte: Blog Marinha de Guerra Portuguesa.

03 - Fonte: Original manuscrito da Mapoteca do Itamarati (Ministério das Relações Exteriores), Rio de Janeiro. <http://www.sudoestesp.com.br/file/colecao-imagens-periodo-colonial-para/679/4>.

04 - Crise de 1929. Fonte: <https://pibidhonorio.wordpress.com/2017/09/29/american-way-of-life-contraste-entre-crise-e-consumismo/>.

05 - Gráfico “Efeito dos atos nos supermercados e hipermercados”, 2018. Adaptado pela autora. Fonte: Blog Cielo. Disponível em https://blog.cielo.com.br/wp-content/uploads/2018/05/grafico_ICVA_efeito_mercado.jpg

06 - Fonte: Revista Veja. Disponível em <https://veja.abril.com.br/economia/empresas-de-transporte-ameacam-recorrer-a-justica-contrata-bela-de-fretes/>

07 - Center Um em 1974. Fotografia do livro Viva Fortaleza. Fonte: Blog Fortaleza Nobre <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2015/05/capitalismo-de-fe-as-cape-las-dos.html>.

08 - Supermercado Disco Gigante, 1977. Fotografia de João Batista de Araújo. Fonte: <http://www.mariadoresguardo.com.br/2015/03/supermercado-disco-gigante-rua-benjamin.html>.

09 - Pescador em Icapuí. Fonte: <http://anoticiadoceara.com.br/noticias/cidades/icapui-produtores-de-camarao-lutam-contramancha-branca/>

10 - Capacidade de inovação em centros urbanos. Assessing your innovation district: A how-to guide. Brookings, 2018. Fonte: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/02/audit-handbook.pdf>.

11 - Norman Borlaug com Henry Wallace. Fonte: <http://fisiolvegetal.blogspot.com/2013/05/norman-borlaug-y-la-revolucion-verde.html>

12 - Avião de pesticida. Fonte: <https://www.esquerda.net/dossier/uma-outra-revolu%C3%A7%C3%A3o-verde/31823>

13 - Instituto Henfil. Fonte: <http://institutohenfil.blogspot.com/2012/06/agrotoxico.html>

14 - Gráfico produção agroecológica, adaptado pela autora. Fonte: Agroecologia: A dinâmica produtiva sustentável”, página 42.

15 - Ha Giang, Vietnam. Foto de Baptiste L. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/130589790@N08/34849743453/>

16 - Tassa. Fonte: <https://www.quora.com/Were-there-any-ancient-sub-Saharan-African-agricultural-techniques-that-were-not-present-in-Europe-even-when-colonists-arrived>

17 - Ebenezer Howard, Garden City Concept, 1902. England. Fonte: <https://www.cmgsite.com/will-smart-city-smart/3-garden-city/>

18 - Logomarca da Associação Oakland Avenue Urban Farm, 2016. Fonte: <http://www.oaklandurbanfarm.org/>.

19 a 21 - Jerry Hebron. Moradora local. Fotografias de Nick Hagen. Fonte: <http://www.modeldmedia.com/features/new-beginning-north-end-091216.aspx>.

22 - Colheita mecanizada. Fonte: Boca Ferina. <http://bocaferina.blogspot.com/2014/09/brasil-colonia-e-exportacao-de-produtos.html>.

23 - Logomarca da Associação Instituto Feira Livre, em 2017. Fonte: <https://www.facebook.com/institutofeiralivre/>.

24 - Logos da associação Muda meu Mundo, em 2018. Fonte: <https://www.facebook.com/mudameumundo/>.

25 - Feira da Agromap, em 2018. Fonte: <http://www.maranguape.ce.gov.br/tag/agromap/>

MARANGUAPE

26 - Mapas com adaptação da autora, 2018.

27 - Casa de Chico Anysio, em 2013. Fonte: <https://patrimonioparatodos.wordpress.com/2013/10/17/casa-chico-anysio-maranguape/>

28 - Produtores rurais maranguapenses, em 2015. Fonte: <https://inclusaoprodutiva.wordpress.com/2015/08/20/agricultores-familiares-vao-fornecer-alimentos-para-rede-de-ensino-e-entidades-socioassistenciais-no-ceara/>

29 - Acervo pessoal da autora, 2018.

30 - PDDU, 2000.

31 - Mapa realizado pela autora, 2018.

REFERÊNCIAS

32 a 37 - Arquitetos Alkiviadis Pylotis e Evangelos Fokialis, 2017. Fonte: <https://www.archdaily.com/876375/proposal-for-a-transparent-museum-in-cyprus-rethinks-the-urban-square>.

38 a 41 - Mercado do Carandá, por Souto de Moura. Fonte: <https://www.metalocus.es/es/noticias/redescubriendo-los-80-mercado-do-caranda-por-souto-de-moura>

42 e 43 - Fotografias por Leonardo Finotti, 2011. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/760770/galeria-tunga-rizoma-arquitetura>.

44 - Desenho planta do pavimento térreo. Por Rizoma Arquitetura. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/760770/galeria-tunga-rizoma-arquitetura>.

45 a 47 - Fotografias por Leonardo Finotti, 2011. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/760770/galeria-tunga-rizoma-arquitetura>.

48 a 51 - Fotografias por Filip Dujardin, 2011. Fonte: <https://www.archdaily.com/298693/reading-between-the-lines-gijs-van-vaerenbergh>

52 a 54 – Fotografias FG+SG. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/01-37199/centro-de-documentacao-e-informacao-no-palacio-de-belem-carrilho-da-graca-arquitectos/cdi-004amt-3/>

55 a 57 - Fotografias por Fran Parente, 2018. Fonte: <http://felipehess.com.br/projeto/futuro-refeitorio>.

O TERRENO

58 - Localização do terreno feita pela autora pelo Google earth Pro, 2018.

59 - Rodoviária de Maranguape, em 1983. Fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/maranguape/historico>

60 - Mapa realizado pela autora, 2018.

61 a 63 - PPDU, 2000. Adaptado pela autora.

A ESTAÇÃO

64 - Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1927-Rede-Viacao-Cearense.shtml>

65 - Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_crato/maranguape.htm.

66 - Mapa indicando o trajeto do trem na estação. Mapa realizado pela autora, 2018.

67 a 71 - Acervo da autora, 2018.

72 - Mapa de danos das fachadas da estação. Desenho realizado pela autora, 2018.

73 - Mapa de danos dos pisos da estação. Desenho realizado pela autora, 2018.

74 a 78 - Acervo da autora, 2018.

79 - Pavimento térreo. Desenho realizado pela autora, 2018.

80 - Primeiro pavimento. Desenho realizado pela autora, 2018.

81 - Coberta. Desenho realizado pela autora, 2018.

82 - Plantas de demolir e construir. Desenho realizado pela autora, 2018.

83 - Cortes AA e BB. Desenho realizado pela autora, 2018.

84 - Detalhamento estação. Desenho realizado pela autora, 2018.

PROPOSTA

85 - Diagrama “O que faz um bom lugar?”. Fonte: Project for Public Spaces, tradução livre da autora.

86 - Fluxograma do aluno. Desenho realizado pela autora, 2018.

87 - Situação. Desenho realizado pela autora, 2018.

88 - Imagem realizada por Mateus Xavier, 2018.

89 - Fluxograma volumétrico realizado pela autora, 2018.

90 - Fluxogramas realizados pela autora, 2018.

91 - Eye by Adrien Coquet from the Noun Project

92 - Fluxograma do programa de necessidades. Desenho realizado pela autora, 2018.

93 - Desenvolvimento da volumetria. Desenho realizado pela autora, 2018.

94 - Pavimento térreo. Desenho realizado pela autora, 2018.

95 - Primeiro pavimento. Desenho realizado pela autora, 2018.

96 - Imagem realizada por Mateus Xavier, 2018.

97 - Cortes CC, DD e EE. Desenho realizado pela autora, 2018.

98 - Cortes FF, GG, HH e II. Desenho realizado pela autora, 2018.

99 - Imagem realizada por Mateus Xavier, 2018.

100 - Fachada poente do mercado. Imagem realizada por Maria Gabrielle Tavares, 2018.

101 - Imagem realizada por Mateus Xavier, 2018.

102 - Explosão esquemática da feira livre. Desenho realizado pela autora, 2018.

103 - Desenho dos boxes. Desenho realizado pela autora, 2018.

104 - Imagem realizada por Mateus Xavier, 2018.

105 - Fachada nascente do mercado. Imagem realizada por Maria Gabrielle Tavares, 2018.

106 - Estudo do caminho do sol e da ventilação. Desenho realizado pela autora, 2018.

107 - Corte do fluxo de calor no mercado. Desenho realizado pela autora, 2018.

108 - Detalhe do brise no mercado. Desenho realizado pela autora, 2018.

109 - Imagem realizada por Mateus Xavier, 2018.



