

TER
M I
N A L

M E R C A D O

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA O
TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN
EM CAMPINA GRANDE, PARAÍBA

JÉSSICA DA SILVA MACÊDO

JÉSSICA DA SILVA MACÊDO

TERMINAL-MERCADO

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA O TERMINAL RODOVIÁRIO
CRISTIANO LAURITZEN EM CAMPINA GRANDE, PARAÍBA

Relatório apresentado à disciplina Trabalho de Conclusão de Curso – TCC, do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG).

Orientador: Prof. Me. Marcus Vinicius Dantas de Queiroz

CAMPINA GRANDE
2016



Trabalho de Conclusão de Curso "TERMINAL-MERCADO: PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA O TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN EM CAMPINA GRANDE PB", apresentado por Jessica Silva Macedo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo outorgado pela Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Tecnologia e Recursos Naturais, Unidade Acadêmica de Engenharia Civil, Curso de Arquitetura e Urbanismo.

APROVADO EM: 13 de maio de 2016

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Ms. Marcus Vinícius Dantas de Queiroz
Orientador

Prof.ª. Dr.ª. Alcilia Afonso de Albuquerque Costa
Examinador Interno

Prof. Ms. Fabiano de Melo Duarte Rocha
Examinador Externo (IAB/FACISA)

À minha família, mestres e amigos.

RESUMO

Tendo em vista sua importância como um dos componentes chave do sistema de transporte rodoviário de curta distância na região do agreste paraibano. E sua relevante participação na definição das relações comerciais locais, propõe-se, através deste trabalho, a investigação sobre a arquitetura de terminais rodoviários, assim como a análise de projetos arquitetônicos que contemplem os programas de terminal e mercado popular e a compreensão das relações entre edifício e as novas dinâmicas atuais com finalidade de elaborar anteprojeto arquitetônico de requalificação do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen. Para tanto, toma como pressuposto o descompasso entre a infraestrutura física da edificação para com as novas necessidades de seus usuários, bem como a crença de que a diversidade e a simultaneidade dos acontecimentos dentro e fora deste espaço garantem-lhe atemporalidade e significância perante a vida cotidiana de seus consumidores. Diante disso, a proposta assume a ampliação da permeabilidade espacial, a manutenção e potencialização dos usos mistos, a valorização de suas qualidades e a readequação dos aspectos problemáticos como princípios chave da intervenção. Destarte, a compreensão deste universo controverso que se tornara a antiga estação rodoviária através de um projeto arquitetônico que tem por base a melhoria das condições do lugar em resposta as novas demandas do espaço.

Palavras-chave: Requalificação. Anteprojeto arquitetônico. Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen.

ABSTRACT

Given its importance as a key component of the short distance road-oriented transport system in the Agreste region, and its significant participation in the definition of local trade, this study proposes a work of research on the architecture of bus stations, as well as an analysis of architectural projects that include a terminal's or street market's set of needs and an understanding of the relationship between building and new current dynamics in order to prepare a draft-level architectural requalification of the Cristiano Lauritzen Bus Terminal. In order to do so, it is established the existence of a gap between the physical infrastructure of the building towards the new needs of its users, as well as the belief that diversity and simultaneity of events inside and outside of this space guarantee its timelessness and significance to the everyday life of their consumers. Therefore, the proposal takes on the expansion of space permeability, maintenance and enhancement of mixed uses, the appreciation of their qualities and readaptation of problematic aspects as key historical intervention principles. Thus, understanding this controversial universe that had become the old bus station through an architectural design that is based on the improvement of the conditions of the place in response to the new space demands.

Keywords: Heritage restructuring; Draft architectural project; Cristiano Lauritzen Bus Terminal

LISTA DE TABELAS

TABELA 01: Áreas do terminal de ônibus urbanos da Lapa.....	30
TABELA 02: Áreas mercado público de Lages	50
TABELA 03: Síntese comparativa entre estudos de caso e projeto proposto	62

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01: Relação mensal entre temperatura e umidade relativa do ar	65
GRÁFICO 02: Temperatura relativa do ar/dados anuais para a cidade de Campina Grande	65
GRÁFICO 03: Rosa dos ventos/dados anuais para a cidade de Campina Grande	66
GRÁFICO 04: Percentual de ocupação por setores	80

LISTA DE IMAGENS

IMAGEM 01: Terminal Rodoviário de Brasília – DF	20
IMAGEM 02: Terminal Rodoviário de Jaú – SP.....	20
IMAGEM 03: Terminal Rodoviário Rita Maria, Florianópolis – SC	21
IMAGEM 04: Vista Oeste do Terminal de Ônibus Urbanos da Lapa	24
IMAGEM 05: Área de intervenção	26
IMAGEM 06: Planta baixa do nível inferior. Plataformas	28
IMAGEM 07: Planta baixa nível superior - Praça Miguel Dell’ Erba.....	29
IMAGEM 08: Fluxos no nível inferior. Plataformas	32
IMAGEM 09: Fluxos no nível superior - praça Miguel Dell’ Erba.....	32
IMAGEM 10: Cobertura do nível inferior em perspectiva em orientação Oeste	33
IMAGEM 11: Corte transversal da estrutura de coberta.....	34
IMAGEM 12: Vista do nível inferior, orientação Leste - destaque à exploração dos tijolos aparentes	35
IMAGENS 13-14: marquise em concreto armado para proteção do acesso secundário oriundo da alameda em recuo posterior à edificação	35
IMAGEM 15: Perspectiva do nível superior. Acesso principal e integração visual entre Terminal e Praça	36
IMAGEM 16: Perspectiva externa do nível da praça. Destaque à parede curva em tijolos aparentes.....	37
IMAGENS 17-18: Fachadas Norte e Oeste do Terminal de Ônibus Urbanos da Lapa, respectivamente.....	38
IMAGENS 19-20: Fachadas Leste e Sul do Terminal De Ônibus Urbanos da Lapa, respectivamente	39
IMAGEM 21: Perspectiva do projeto de requalificação e adequação do Mercado Público de Lages.....	40
IMAGEM 22: Mapa síntese das diretrizes de mobilidade urbana	41

IMAGEM 23: Perfil – secção Av. Belisário Ramos	43
IMAGEM 24: Parada de ônibus – secção Av. Belisário Ramos.....	43
IMAGEM 25: Implantação da edificação	44
IMAGEM 26: Planta baixa do subsolo – sem escala	46
IMAGEM 27: Planta baixa do nível térreo – sem escala.....	47
IMAGEM 28: Planta baixa do nível superior - sem escala.....	48
IMAGEM 29: Cortes longitudinais e transversal do conjunto, respectivamente.....	49
IMAGEM 30: Acessos e fluxos no nível de subsolo do Mercado Público de Lages	52
IMAGEM 31: Acessos e fluxos no nível térreo do Mercado Público de Lages	52
IMAGEM 32: Acessos e fluxos superiores do Mercado Público de Lages	53
IMAGEM 33: Perspectiva interna do nível superior. Destaque ao pátio aberto recoberto por estrutura leve.....	54
IMAGEM 34: Perspectiva interna do nível térreo. Destaque à cobertura vazada e modelo padrão de box comercial.....	55
IMAGEM 35: Perspectiva interna da porção entre pátio aberto e cobertura que marca a nova edificação.....	55
IMAGEM 36: Esquematização das estratégias de sustentabilidade do projeto de requalificação e adequação do Mercado Público de Lages	56
IMAGEM 37: Estudos espaciais	57
IMAGEM 38: Inserção da cobertura leve. Destaque para o contraste equilibrado entre o novo e o preexistente	58
IMAGEM 39: Perspectiva do edifício em estado atual. Ênfase ao estacionamento à esquerda da imagem	59
IMAGEM 40: Perspectiva da proposta. Requalificação do preexistente em benefício aos usuários e transeuntes.....	59
IMAGEM 41: Vida noturna entre largo e mercado. Vista em orientação Sul da R. Manoel De Silva Ramos.....	60

IMAGEM 42: Feiras itinerantes no largo – vista em orientação Leste da R Manoel da Silva Ramos	60
IMAGEM 43: Fachada Oeste. Acesso ao estacionamento, docas e Mercado	61
IMAGENS 44-45: Fachadas Sul e Leste, respectivamente. Largo e acesso principal	61
IMAGEM 46: Esquemática dos aspectos climáticos sobre a área de intervenção	67
IMAGEM 47: Mapa de legibilidade/conexões entre Terminal e cidade	69
IMAGENS 48-49: Delimitação do sítio de intervenção e análise quanto a permeabilidade ..	70
IMAGENS 50-51: Mapas esquemáticos de análise quanto a topografia e ocupação do sítio	71
IMAGENS 52-53: Mapas esquemáticos de análise quanto aos usos e gabarito do sítio	72
IMAGENS 54-55-56: Recortes de jornal. Notas e anúncios do lançamento do Terminal Rodoviário.....	75
IMAGEM 57: Diferentes usos e cenários no Terminal Rodoviário.....	78
IMAGEM 58: Usos no Terminal	79
IMAGEM 59: Acessos e fluxos entre níveis no Terminal-Mercado	81
IMAGEM 60: Implantação – Destaque para cobertura em arco.....	82
IMAGENS 61-62: Sistema de suporte da marquise em concreto e anexos superiores – Destaque para a inclinação dos apoios em concreto armado, e sobreposição de construções improvisadas sobre a laje impermeabilizada.....	83
IMAGEM 63: Ilustração do sistema estrutural de cobertura em arcos	84
IMAGEM 64: Boxes centrais – Croquis de trechos do interior da edificação e seus respectivos cenários.....	85
IMAGEM 65: Horizontalidade e ritmo	86
IMAGENS 66-67: Intenção plástica e funcional na composição da marquise	87
IMAGEM 68-69: Perspectivas do edifício, fachada Leste e Norte, respectivamente.....	88
IMAGEM 70: Acessos e rampas edifício e vias – Apresentados da esquerda para direita: os três acessos da fachada Sul, o acesso lateral pela fachada Leste e demais acessos na fachada Norte, respectivamente	90

IMAGEM 71: Aspectos de conflito – Apresentados da esquerda para direita: depósitos térreos e superiores, lixo composito a fachada posterior, insalubridade e precariedade corredores de acesso.....	91
IMAGEM 72: Embarque, desembarque e comércio – da esquerda para direita: áreas de embarque e espera	92
IMAGEM 73: Pessoas, produtos e transporte. Definição dos aspectos legitimidade	94
IMAGEM 74: Inserção do Terminal-Mercado. Destaque a proximidade entre centro histórico e Feira Central	96
IMAGEM 75: Esquematisação dos acessos e permeabilidade propostos.....	97
IMAGEM 76: Acesso via Cardoso Vieira	98
IMAGEM 77: Perspectiva interna do acesso pela Cardoso Vieira	98
IMAGEM 78: Horizontalidade x verticalização. O projeto original e seu estado atual	99
IMAGEM 79: Esquematisação da proposta de deslocamento dos boxes centrais e liberação de eixo interno.....	100
IMAGEM 80: Área de encontro e integração no setor de produtos e serviços.....	101
IMAGEM 81: Esquematisação dos espaços de integração social e proposta para os novos boxes centrais	102
IMAGEM 82: Estudo das aberturas e fechamentos na concepção dos módulos dos boxes centrais	103
IMAGEM 83: Implantação de modelo de boxe central	103
IMAGEM 84: Módulo base para os novos boxes de alimentos propostos no interior do Terminal	104
IMAGEM 85: Estratégia para solução de cobertura vazada nos boxes atuais	104
IMAGEM 86: Acesso ao setor administrativo. Destaque para a implantação de mobiliário urbano nas áreas de espera e acesso ao mercado interno	105
IMAGEM 87: Acesso 06. Carga e descarga	106
IMAGEM 88: Esquematisação da abertura de lojas frente à rua Cardoso Vieira redefinição da fachada através da nova marquise	107

IMAGEM 89: Sistema de coberta na praça Cristiano Lauritzen	108
IMAGEM 90: Guichê de venda compartilhada de bilhetes	109
IMAGEM 91: Ponto de embarque e desembarque	109
IMAGEM 92: Inserção de bicicletário público	110
IMAGEM 93: Esquematização da proposta para novos boxes centrais e inserção de bicicletário público	111
IMAGEM 94: Planta baixa da proposta de requalificação do Terminal Cristiano Lauritzen – sem escala	112

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1 - REFERENCIAL TEÓRICO E PROJETUAL	19
1.1 REFERENCIAL TEÓRICO	19
1.2 REFERENCIAL PROJETUAL	24
1.2.1 TERMINAL DE ÔNIBUS URBANOS DA LAPA – SP	24
1.2.1.1 INTERVENÇÃO URBANA	25
1.2.1.2 ZONEAMENTO	26
1.2.1.3 DIMENSIONAMENTO	30
1.2.1.4 FLUXOS	31
1.2.1.5 SOLUÇÕES TÉCNICO CONSTRUTIVAS	33
1.2.1.6 SOLUÇÕES ESPACIAIS E PLÁSTICAS	36
1.2.2 MERCADO PÚBLICO DE LAGES – SC	40
1.2.2.1 INTERVENÇÃO URBANA	41
1.2.2.2 ZONEMAMENTO	43
1.2.2.3 DIMENSIONAMENTO	50
1.2.2.4 FLUXOS	51
1.2.2.5 SOLUÇÕES TÉCNICO CONSTRUTIVAS	53
1.2.2.6 SOLUÇÕES ESPACIAIS E PLÁSTICAS	57
1.2.2.7 SÍNTESE	61
CAPÍTULO 2 - LEVANTAMENTOS E DIAGNÓSTICOS	63
2.1 O SÍTIO	64
2.1.1 ASPECTOS CLIMÁTICOS	64
2.1.2 ASPECTOS DE MOFORLOGIA URBANA	68
2.2 O TERMINAL	73

2.2.2 HISTÓRIA DO TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN.....	73
2.2.2 UM DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO EXISTENTE.....	77
2.2.2.1 ESPAÇO DIVERSIFICADO/ZONEMAENTO	77
2.2.2.2 DIMENSIONAMENTO.....	80
2.2.2.3 FLUXOS.....	81
2.2.2.4 SOLUÇÕES TÉCNICOS-CONSTRUTIVAS	82
2.2.2.5 SOLUÇÕES ESPACIAIS E PLÁSTICAS	86
2.2.2.6 PROBLEMÁTICAS	89
CAPÍTULO 3 - A PROPOSTA	93
3.1 PARTIDO.....	94
3.1.2 ESPAÇO PERMEÁVEL.....	95
3.1.3 ESPAÇO MERCADO.....	99
1.1.4 ESPAÇO DE DIVERSIDADE.....	105
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	113
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	114
APÊNDICES	

INTRODUÇÃO

A urgência da vida cidadina é característica marcante na conformação da cena urbana. As idas e vindas entre os diferentes limites rompidos pelo transporte rodoviário, hoje e sempre, reduzem as distâncias e alargam a malha e os cenários desta vida urgente e cosmopolita contribuindo, significativamente, para a acessibilidade e mobilidade dos indivíduos e suas bagagens – sejam elas físicas, econômicas ou sociais. Sobre este universo, os terminais rodoviários atuam como “espaços de circulação”¹, áreas de integração entre territórios que revelam, ao seu modo, como sociedades distintas conectam-se e articulam-se em função de uma rica dinâmica de interesses, que une e potencializa a vida urbana.

Essa conexão entre cidade, sociedade e transporte fecunda de uma lógica desenvolvimentista que priorizara o modal rodoviário como veículo para a industrialização e progresso. As efetivas políticas públicas instituídas no Brasil, na primeira metade do século passado – durante o período de industrialização e era rodoviária² – possibilitaram a integração entre mercados produtores e consumidores e o início do processo de industrialização, ao passo que reconfiguravam o espaço físico das cidades (RIOS, 2007; ALPUIM, 2009). Tais aspectos evidenciam uma nova conexão, agora entre transporte, mercado e expansão territorial, que se executa diante um conjunto de condições particulares às questões urbanas – suas mudanças de densidades e questões espaciais.

Diante este pensamento, o desenvolvimento do transporte tem acompanhado a evolução não apenas dos espaços urbanos como também da própria sociedade. Suas implicações atuam diretamente sobre a economia e a troca de influências culturais e sociais, vivenciadas desde as grandes cidades europeias até pequenos municípios do interior do Nordeste do Brasil. Ambos bombardeados pelos novos tempos, ritmos, espaços e conquistas materiais inseridas em seus cotidianos a partir das descobertas tecnológicas da Primeira e, sobretudo, da Segunda Revolução Industrial (ALPUIM, 2009). Em meio a este universo, o Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen estabelece, na Campina Grande do final dos anos 1950, as tais linhas de conexão entre o seu desenvolvimento econômico e social, provenientes do sistema ferroviário local e da

¹ Pacheco, 1992, p. 1. A autora utiliza o termo criado por Oliveira, 1973 para definir as áreas que atuam como “canais de ligação entre as diferentes parcelas do território” através dos quais ocorre a articulação entre as partes que compõem o espaço urbano.

² A relação entre industrialização e a “era rodoviária” teria atingido seu ponto alto à época do Programa de Metas (1956-1960) instituído pelo então presidente Juscelino Kubitschek. GOULARTI; QUEIROZ, 2011 e LOPES, 2009 discutem, diante diferentes aspectos, a conexão entre os impactos das políticas governamentais sobre o desenvolvimento da indústria automobilística e do transporte rodoviário no Brasil.

promessa por uma cidade moderna, atenta à lógica nacional que voltara para o desenvolvimento do transporte rodoviário.

Sua construção assim, aparece como um contraponto. O resultado de novo cenário desenvolvimentista e sobretudo de uma nova razão espacial. Isto pode ser percebido não apenas por sua representatividade histórica como também por sua estratégia geográfica, visto que as estações ferroviárias³ instituídas aqui em 1907 e 1957 – e mesmo a nova estação rodoviária que surgiria em 1985 – situam-se em regiões periféricas, diferentemente do terminal rodoviário, localizado às bordas do Centro. E que, por motivos topográficos, encontra-se em conexão direta aos principais equipamentos de comércio e serviços da cidade.

O projeto do Terminal em 1958, pela iniciativa privada, corresponde a uma tentativa de descongestionar o trânsito de ônibus na região central das praças da Bandeira e Clementino Procópio atuando como âncora para uma série de atividades previstas ainda na fase de projeto⁴, com o intuito de subsidiar o desenvolvimento econômico da área. Entretanto, apoiado pela crescente demanda de passageiros gerada na artéria central da cidade – que começara a sofrer com o pouco espaço para o escoamento de automóveis – um novo terminal fora inaugurado em 1985.

Contudo, a associação entre as funções de conector interurbano e mercado, levaram o antigo terminal à permanência como importante elemento de mobilidade urbana local e de prática comercial. Fato que contrapõe a perda gradual da qualidade de suas estruturas físicas, descuidadas ao longo dos anos, e de seu descompasso junto as novas dinâmicas da vida contemporânea. Nesta última atribuição, como mercado, o edifício destaca-se por seu potencial cultural, econômico e democrático visto seu caráter de espaço semi-público e de sua apropriação marcada pelos usos mistos. O que simboliza, a seu modo, uma cultura legítima, espaço para a diversidade – de cores, cheiros, produtos e pessoas – os costumes e comportamentos de uma comunidade identificados na troca de mercadorias, no consumo e na venda de serviços. Sua apropriação como tal associa-se à função de terminal tornando-a, por vezes, apenas um fator de estímulo a compra e venda, visto a abrangente ocupação de seu programa em detrimento das áreas destinadas ao uso de terminal rodoviário. Assim, revela-se como espaço de memória pessoal não apenas da chegada e saída da cidade, das ligações emocionais criadas, das imagens

³ A Estação Ferroviária Great Western (1907) fora responsável por um significativo crescimento populacional e consequentemente aumento da malha urbana dentro de uma economia algodoeira expressiva vivenciada pela cidade até os anos de 1930. Posteriormente, a construção de uma nova ferroviária (1957-1961) surgira como alternativa para expansão dos serviços ferroviários e a comemoração do cinquentenário da chegada do trem a Campina Grande.

⁴ O projeto realizado pela ENAC – Empresa Nacional de Mercados – associava os programas de hotel, supermercado, restaurante e rodoviária. Um complexo definido na época pelo Jornal da Borborema como o “Monumental Conjunto Arquitetônico”.

guardadas ou das jornadas rotineiras de casa ao trabalho. Mas, sobretudo, da ida ao cabeleireiro, à farmácia, da compra da carne, do concerto da tv, do lanche no fim da tarde e o que mais for possível de se encontrar em suas calçadas e corredores. O que proporcionou ao longo dos anos a consolidação do comércio e dos serviços desempenhados em suas estruturas valendo-se do uso ao seu redor para estabelecer comércio estendendo sua função básica como conector à diversas operações dos quais acolhe. O que lhe confere um papel ainda mais singular e expressivo no universo ao qual se insere, bem como as diversas regiões que atende.

Deste modo, a riqueza das diversas apropriações do local divide as atenções com os obstáculos gerados pelo descuido das novas demandas. Atingindo assim, o limite de suas infraestruturas comprometendo o bem-estar de seus usuários e visitantes, a higiene de seus estabelecimentos e a viabilidade de seu sistema de transporte ao que tange os aspectos de mobilidade entre a cidade de Campina Grande e demais regiões metropolitanas no interior do estado. Fatos que resultam no descompasso para com as novas exigências dos fluxos, objetos e sistemas de ações desempenhados no velho terminal que beneficiam cerca de quarenta e cinco municípios através de suas linhas intermunicipais e sua diversidade de usos.

Assim, o presente trabalho tem por objetivo elaborar anteprojeto arquitetônico de requalificação do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen. Para tal, associa o desenvolvimento de pesquisa sobre a arquitetura de terminais rodoviários; a análise de projetos arquitetônicos voltados aos programas de terminal bem como o de mercado; a compreensão das relações entre o edifício e as novas dinâmicas de usos, fluxos e estrutura urbana dos quais é fruto; e o desenvolvimento de soluções projetuais para proposta de requalificação do terminal rodoviário em questão.

Diante disto, a pesquisa se justifica da necessidade de compreensão deste universo controverso que se tornara a antiga estação rodoviária através um projeto arquitetônico que tem por base a melhora das condições do lugar em resposta as novas demandas do espaço. Tendo em vista sua importância como um dos componentes chave do sistema de transporte rodoviário de curta distância na região do agreste paraibano. Elemento que contribui de modo significativo para a acessibilidade e mobilidade interurbanas dos indivíduos e cargas que dele usufruem. Somam-se sua relevante participação na definição das relações comerciais da área central e seu significativo papel como espaço de memória pessoal da chegada e saída da cidade, das ligações emocionais criadas, das imagens guardadas, do ir e vir da vida interurbana.

Neste sentido, o método científico aqui aplicado consiste no hipotético-dedutivo definido por Karl Popper⁵ tomando por pressuposto o descompasso entre a infraestrutura física e urbana para com as novas necessidades de seus usuários, bem como a crença de que a diversidade e a simultaneidade dos acontecimentos dentro e fora deste espaço mostram-se como reais fatores de validade garantindo-lhe atemporalidade e significância perante a vida cotidiana de seus consumidores. Sendo assim, a proposta metodológica foi estruturada para responder aos seguintes conjuntos de ações:

I - Revisão bibliográfica; Leitura sobre o tema abordado (em livros, dissertações, teses, artigos, bases eletrônicas de dados etc.), constituindo um instrumento teórico que servira de subsídio às investigações posteriores e a devida compreensão acerca do tema. Abrange obras que tratam da produção e difusão da arquitetura rodoviária no Brasil e as implicações do termo “requalificar”.

III - Pesquisa referencial projetual; Etapa de análise crítica de projetos com relevância aos programas (Mercado e Terminal) e suas questões referentes a uso, zoneamento, dimensionamento, fluxos, soluções técnico-construtivas e soluções plásticas e espaciais. A pesquisa contempla nesta etapa a produção de material que evidencie as diferentes estratégias projetuais admitidas em projetos com programas e tecnologias que se assemelhem ou influenciam de modo positivo as decisões a tomadas durante o desenvolvimento da proposta de anteprojeto para requalificação do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen.

IV - Estudo preliminar; Etapa formada por quatro grupos de atividades:

- **Levantamento do Sítio:** Neste grupo, foi produzido material técnico com informações suficientes para a caracterização geral do objeto de pesquisa e seu entorno, incluindo análise topográfica, climática e morfológica. Fluxos, demandas, instituições e áreas de interesse, aspectos arquitetônicos-construtivos e demais questões pertinentes à caracterização do espaço em sua totalidade (urbana e arquitetônica) são abordadas aqui como forma de diagnóstico técnico da situação atual do entorno e da edificação em estudo.
- **Pesquisa sobre Legislação:** Para definição dos condicionantes legais da proposta de anteprojeto foram consultadas as leis municipais (Código de Obras e Plano Diretor) e normativas como: NBR 6492/1994, NBR 9077/2001, NBR 15320/2005, NBR 9050/2015, RDC N°216/2004 e Decreto N° 81.819/1978.

⁵ Em seu livro *A lógica da pesquisa científica* (1972), o autor propõe o método uma abordagem baseada na criação de hipóteses que, resistindo à tentativas de falseamento serão validadas ou refutadas. Assim, o método hipotético-dedutivo, segundo o autor, consiste na busca pela verdade através da eliminação dos erros de uma hipótese.

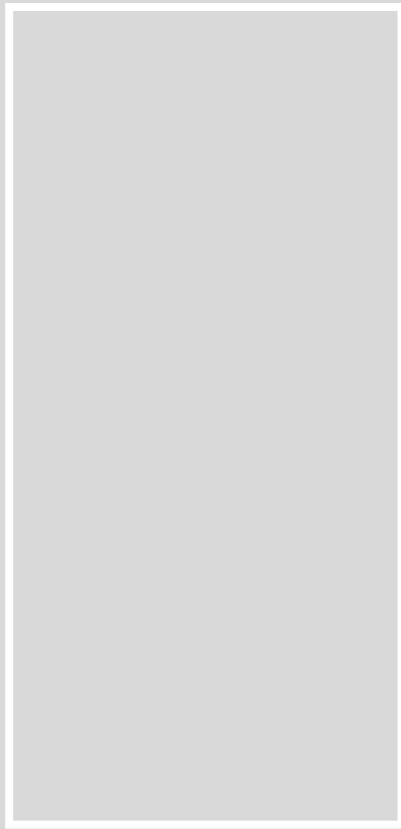
- **Programa de necessidades:** Define-se pela elaboração de material para a caracterização específica das necessidades do ambiente de estudo ao qual atenta-se as funções, os usos, das formas, das dimensões, das localizações dos ambientes da edificação, assim como a lógica ao qual pertence.
- **Partido arquitetônico:** Definição de diretrizes para elaboração das estratégias do projeto arquitetônico de requalificação do Terminal em questão. Durante esta atividade são descritas e relacionadas as possíveis soluções para os problemas identificados durante etapas anteriores.

V - Estudos e definições de anteprojeto; Etapa de produção de ensaios projetuais para definição de estratégias, metas e conceitos pertinentes ao projeto de intervenção. É nesta, que ocorre a síntese projetual dos conhecimentos adquiridos em etapas anteriores tendo como objetivo o desenvolvimento de estudo preliminar aprovado. Este contempla a concepção, caracterização, volumetria, esquema estrutural, dimensionamento e instalações gerais da edificação proposta.

VI - Elaboração de memorial descritivo e justificativo; Produção de material detalhado acerca das decisões tomadas. Tem por finalidade a caracterização criteriosa dos componentes e materiais envolvidos bem como a lógica projetual adotada e suas particularidades.

VII - Redação do relatório final; consiste na apresentação dos resultados adquiridos em formato de trabalho de conclusão de curso como meio de contribuir para as futuras ações de políticas públicas ou privadas a respeito da Rodoviária Velha, termo a qual é chamada.

Os procedimentos apresentados são complementares entre si, de forma que a associação dessas atividades possa viabilizar a compreensão acerca das questões em torno do objeto de estudo. Estes mesmos são apresentados ao longo dos três capítulos que estruturam o trabalho em questão. O primeiro contextualiza o papel do transporte rodoviário assim como sua produção arquitetônica na conformação das cidades brasileiras e da sociedade, além de enunciar os conceitos de requalificação e o papel dessas estruturas na construção de uma memória coletiva. Ainda neste capítulo, são apresentadas as análises sobre dois projetos arquitetônicos – o Terminal de ônibus Urbano da Lapa e o projeto de adequação e requalificação do Mercado de Lages – que servirão como referências projetuais durante etapa de elaboração da proposta de anteprojeto. O segundo capítulo, concerne aos levantamentos, estudos e diagnósticos referentes às escalas do sítio, entorno e edificação. Por fim, o terceiro capítulo apresenta os resultados das etapas de concepção e desenvolvimento do anteprojeto de requalificação do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, revelados em memorial descritivo e justificativo da proposta.



CAPÍTULO_1

REFERENCIAL TEÓRICO PROJETUAL

1.1 REFERENCIAL TEÓRICO

Integrar, aproximar, reduzir distâncias. Essas palavras parecem recorrentes diante os debates sobre transporte e estão, cada vez mais, associadas à compreensão da acessibilidade⁶ urbana como expressão direta da mobilidade. De modo que, o movimento contínuo proporcionado pelo uso efetivo do transporte quer de pessoas, mercadorias, e mesmo de informações, possa ser encarado como elemento fundamental ao desenvolvimento urbano e às dinâmicas das sociedades humanas.

Tais fatos apontam uma relação estreita entre os ritmos das modificações espaciais e as sucessivas fases de inovação dos transportes. Sobre tais aspectos, Alpuim (2009) pontua que apesar desta tendência derivar inicialmente das grandes descobertas da Revolução Industrial, em meados do século XVIII, esta dinâmica ganhou impulso significativo apenas na segunda metade do século passado com o desenvolvimento do transporte rodoviário – em contraponto ao ferroviário – e os consequentes níveis de acessibilidade da sociedade. Através deste último, a expansão do trabalho, o crescimento econômico das populações e as novas demandas habitacionais, vivenciadas ao longo dos anos, ganharam implicações sobre alargamento do perímetro citadino, abrindo assim as portas para o crescimento das cidades e a conformação das regiões metropolitanas (BANISTER, 2005). Por conseguinte, sociedades tornaram-se cada vez mais dependentes de seus sistemas de transporte para satisfazer as necessidades de mobilidade, apoiar seu desenvolvimento econômico e acompanhar as mudanças da vida cotidiana de modo cíclico e interdependente. Assim, para cada fase do crescimento urbano – físico e social – há o desenvolvimento das estruturas de transporte e estas, por sua vez, promovem a expansão urbana (PACHECO, 1992).

No Brasil, este fenômeno tem início a partir da implantação de políticas públicas voltadas à ampliação do modal rodoviário relacionadas diretamente ao processo de industrialização e fortalecimento do mercado nacional. Com início na década de 1950, a inserção de terminais de cargas e passageiros atingiu seu ápice durante os anos do milagre econômico e sobretudo, através do Programa de Metas (1956-1960) idealizado durante o Governo JK. Até então, as cidades brasileiras quase em sua totalidade, desconheciam a tipologia de terminal rodoviário ou, como acrescenta Segawa (2014), “*algo mais organizado que uma sala de espera, uma ga-*

⁶ De acordo com J.P. Rodrigue, et al. em *The Geography of Transport Systems* o termo acessibilidade pode ser definido como a capacidade de um local ser atingido por, ou para alcançar diferentes locais. O autor relaciona este aspecto aos conceitos fundamentais de local e distância somados a uma série de oportunidades, econômicas e sociais.

ragem ou abrigo improvisado para passageiros munidos de bagagem”. É a partir deste momento que o acesso em massa à cidade passara a acontecer através de edifícios notáveis inseridos dentro da paisagem urbana. Projetos como o terminal rodoviário de Brasília no Distrito Federal (1960) projetado por Lúcio Costa, o terminal rodoviário de Jaú, em São Paulo (1973) do arquiteto Vilanova Artigas e o terminal rodoviário de Florianópolis, em Santa Catarina (1976-1981) idealizado pelos arquitetos Yamandu Carlevaro e Enrique Brena (vide imagens 01, 02 e 03, respectivamente) foram concebidos e executados em função não apenas dos aspectos de transporte como também por meio de novas respostas arquitetônicas espaciais e funcionais acolhendo bares, restaurantes, comércio e uma complexa organização de fluxos.

Imagem 01: Terminal rodoviário de Brasília – DF



Fonte: <https://commons.wikimedia.org/>

Imagem 02: Terminal rodoviário de Jaú – SP



Fonte: Flickr gabriel.sepe

Imagem 03: Terminal rodoviário Rita Maria, Florianópolis – SC



Fonte: <http://www.panoramio.com/>

A implementação de terminais quer na vertente social como na econômica reconfigurou a geografia nacional sendo, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres⁷ (ANTT) responsável por uma significativa parcela dos deslocamentos realizados no país. Compreendendo uma malha rodoviária de 1,7 milhão de quilômetros, os serviços de transporte rodoviário são responsáveis por uma movimentação superior a 130 milhões de usuários/ano o que classifica, segundo a mesma agência, como o principal meio de transporte coletivo utilizado no país seja pela busca de melhores condições de trabalho, educação ou por intensões de lazer e turismo⁸.

Partindo dessa premissa, a então ruptura dos limites territoriais advinda da crescente mobilidade urbana torna-se não apenas evidente, como também, segundo Lemos (2007) trata-se de uma “*condição da própria existência do homem contemporâneo, cidadão, urbano, que investe em constantes deslocamentos*”. Não distante, podemos encarar o terminal rodoviário,

⁷ Órgão competente pela outorga e fiscalização das permissões e autorizações para a operação dos serviços ferroviários e rodoviários federais, por meio de Sociedades Empresariais legalmente constituídas para tal. De acordo com o artigo 21 em sua Lei de criação **de nº 10.233, de 5 de junho de 2001**, trata-se de uma entidade integrante da administração federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e vinculado ao Ministério dos Transportes.

⁸ Segundo a Diretoria Colegiada da ANTT, o controle sobre os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros encontram-se sob o amparo da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no que couber da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, regulamentadas pelo Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e demais normas aprovadas em Resolução, pela Diretoria. As ações de regularização e fiscalização do setor têm caráter permanente e visam a adaptação das rotinas e procedimentos em prol da operacionalização da Lei nº 10.233/2001, buscando a excelência dos serviços prestados e a diminuição dos custos aos usuários do transporte regular, de fretamento contínuo, eventual ou mesmo turístico.

ou estação rodoviária, como um portal urbano⁹, integrante físico do complexo sistema de transporte e consequentemente, da própria malha urbana.

De modo a caracterizá-lo, Alpuim (2009) descreve esta estrutura viária como um local de chegada e partida, ao qual direciona-se objetos e pessoas, agrupados em função de seus deslocamentos. Um elemento fixo com pluralidade de usos e fluxos que realiza importantes transições entre a esfera pública e privada. O que torna pertinente a afirmativa de que esses equipamentos desempenham um papel vital ao sistema de mobilidade de passageiros na medida em que garantem as interconexões entre a origem e o destino das populações, das mercadorias e da informação. Para Gonçalves e Balbinoto (2008), essas estruturas não devem ser consideradas apenas conectores, mas sim partículas fundamentais às atividades econômicas e as relações socioculturais entre as cidades, seja por meio do deslocamento cotidiano de seus usuários (relação casa-trabalho), seja por suas apropriações esporádicas. Contudo, mesmo com fins específicos de abrigo para o movimento ou, espécie de ponto de passagem¹⁰ como acrescentam Silva e Neto (2011), este espaço incorpora uma heterogeneidade de usos, culturas e relações sociais que se misturam e sobrepõem-se.

Nesta linha de pensamento, Rechenberg (2005) sugere a estes espaços o papel de abrigo aos encontros da vida social contemporânea e cosmopolita que, “por oferecer ligação terrestre com diferentes cidades, estados e países, oportuniza uma experiência de intercâmbio cultural e de estilos de vida”. Em paralelo, a autora defende este espaço como representativo de uma sociedade complexa em referência à definição de Gilberto Velho (1994), que caracteriza esta complexidade pela existência de diversas referências étnicas, ocupacionais, religiosas, etc. Espaços responsáveis pela integração social entre grupos distintos através de migrações e viagens.

O terminal rodoviário, portanto, expande a percepção de espaço de conexão para lugar de encontro de diferentes experiências econômicas, culturais e sociais, que se deslocam ou se constituem no próprio deslocamento e na coexistência das diferenças proporcionando “*se não uma abertura consistente à cultura do outro, uma inegável convivência*” (RECHENBERG, 2005). Esta estrutura relaciona ainda os diferentes interesses pessoais à uma complexa rede de atividades e estímulos coletivos. As trocas sociais e culturais ali presentes ampliam a ideia de patrimônio e a formação do que Castriota (2009) apresenta como “memória coletiva”. Uma

⁹ Lemos (2007), faz uso da expressão para caracterizar as estações rodoviárias como espaços específicos, responsáveis pelo primeiro olhar sobre a cidade, de chegada ou de saída marcando a memória daquele que se desloca.

¹⁰ Os autores defendem o fato dos deslocamentos implicarem pontos de origem e destino. Pontos de passagem, ou de transição que juntos compõem uma rede de pontos interconectados entre si – as estações.

memória que, a seu ver, tem a capacidade de conectar-se ao lugar de modo a fortalecer suas atividades e história pública.

Tendo em vista que, a presente pesquisa tem por objeto elaborar anteprojeto arquitetônico de requalificação do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, uma outra definição torna-se pertinente – o de requalificação. Segundo Vasconcellos e Mello (2006), a partir da década de 1960, as ações em sítios de preexistência significativa introduziram o reconhecimento do valor histórico e cultural assumindo uma nova postura crítica em relação ao ambiente construído e as práticas precedentes de demolição para fins de expansão e/ou substituição de usos e edificações. Momento o qual, sucessivos conceitos e terminologias passaram a ser aplicadas de modo a definir papéis específicos às práticas urbanas.

Por este caminho, a Carta Patrimonial de Lisboa (Carta da Reabilitação Urbana Integrada), criada em 1955, surge como novo documento com intensão de nomear os tipos de intervenções urbanas sobre os termos de renovação e reabilitação. Sobre este último, o documento admite sobre a escala urbana (e como tal mais abrangente) o termo reabilitação como sinônimo de requalificação, assim descrito:

Reabilitação urbana – É uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infraestruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito.

Mais tarde, Kruse (2013), discuti o termo requalificação como uma prática de (re)introduzir ou tornar a dar qualidade à um local dentro de seu contexto atual. Uma espécie de prática de proteção de espaços expostos à degradação e ao desvio de sua funcionalidade. Deste modo, ao admitirmos que requalificar é voltar a atribuir qualidade a algo, pode-se afirmar que requalificação tem, assim como previsto em Carta, implicações diretamente associadas a reabilitação – assim como previsto em Carta e encontrando-se até mesmo em seu conceito – o que torna comum suas definições sinônimas.

De forma complementar aos aspectos supracitados, o presente trabalho transcorre com a análise crítica de dois projetos arquitetônicos com relevância ao desenvolvimento da proposta de requalificação do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen. Estes, remetem à estudos específicos quanto às suas questões de uso (terminal e mercado), zoneamento, dimensionamento,

fluxos, soluções técnico-construtivas e definições plásticas e espaciais, oriundas de uma metodologia desenvolvida por Queiroz (2013) em seu roteiro de análise de projetos arquitetônicos.

Os projetos apresentados abaixo foram escolhidos segundo as relações entre edificação e entorno, os processos de transição de seus fluxos, as lógicas técnico-espaciais, o programa de necessidades, escala e a representatividade que adquirem em seus cenários urbanos – seu grau de urbanidade. Juntos, estes correlatos complementam-se entre si e aproximam-se, em diferentes medidas, de nosso objeto de intervenção.

1.2 REFERENCIAL PROJETUAL

1.2.1 TERMINAL DE ÔNIBUS URBANOS DA LAPA – SP

Imagem 04: Vista oeste do Terminal de ônibus Urbanos da Lapa



Fonte: <http://www.nelsonkon.com.br/>

A proposta vencedora do concurso para o Terminal de ônibus Urbanos da Lapa nasce, segundo seus autores em artigo na revista eletrônica MDC¹¹, do diálogo com o contexto em que está inserido, com seu entorno físico imediato, história e sobretudo com sua “*vocação como foco urbano de sociabilidade popular*”. Para tal, reconhece a memória operária e o perfil popular e multifuncional do bairro como

ARQUITETURA
NÚCLEO DE ARQUITETURA

ARQUITETOS
LUCIANO MARGOTTO, MARCELO URSINI
SÉRGIO SALLES

LOCALIZAÇÃO
RUA GUAICURUS, ÁGUA BRANCA, SÃO
PAULO, SP-BRASIL

ANO DO PROJETO
2002 - 2003

ÁREA DO TERRENO
11.683 M²

ÁREA CONSTRUÍDA
7.015 M²

¹¹ <http://mdc.arq.br/2006/03/31/terminal-de-onibus-urbano-da-lapa-sp/>

elementos de exploração projetual junto à um partido que contempla as questões de iluminação, conforto ambiental e permeabilidade de fluxos.

1.2.1.1 INTERVENÇÃO URBANA

Como discutido anteriormente, a mobilidade das sociedades está diretamente relacionada à eficiência das estruturas e sistemas de transporte. O que, nos dias atuais, ganha cada vez mais protagonismo gerando espaços que proporcionam, para além do princípio fundamental de ir e vir, lugares propícios ao encontro e à troca social. Em um cenário pluripolarizado e emergencial como a cidade de São Paulo a construção desses espaços torna-se aspecto primordial não apenas ao trânsito de pessoas e objetos, mas que conduz à diferentes experiências urbanas a medida que permitem um maior grau de mobilidade.

Em meio a uma rede de infraestrutura composta por 29 terminais Calliari (2014), compara a proposta do escritório Núcleo de Arquitetura a outros dois terminais também inseridos no contexto urbano da cidade de São Paulo: o Terminal do Parque D. Pedro II, idealizado por Paulo Mendes da Rocha em parceria com o escritório MMBB, que se destaca por sua leveza e elegante coberta; e o Terminal da Praça Princesa Isabel, dos arquitetos João Walter Toscano e Odiléa Toscano que, segundo o autor, apresenta uma cuidadosa inserção em seu contexto urbano. Somados, estes projetos destacam-se por meio de sua arquitetura e lógica funcional respeitando o ponto de vista do usuário e sobretudo, a gestão de suas atividades cotidianas.

Diante disto, o Terminal da Lapa cria condições, através da arquitetura e de suas associações diversas, para a melhora do conforto e da fluidez de seus usuários e estruturas de transporte. Não negando sua clara intenção plástica e urbanística diante o peso das novas e inevitáveis obras de infraestrutura na cidade. Sobre esta última, o edifício tenta restituir o papel social de uma área que de acordo com Corbioli (2004) detinha ares de abandono. Segundo mesmo autor, sua implantação ocorre onde antes poderia ser definido por um grande vazio ocupado em parte por uma praça deteriorada e em outra, por automóveis. Mesmo local onde, até os anos de 1960, funcionou uma garagem dos antigos bondes da Lapa – importantes representantes da história dos transportes coletivos da cidade.

Fluxos e conexões estão associados às estruturas e sistemas encontrados em seu sítio onde fazem-se presentes (vide imagem 05): o Mercado Municipal da Lapa, uma estação ferroviária, um shopping center, as estações de trem metropolitanos da CPTM e a memória da antiga

garagem de bondes da Lapa. Há ainda a proximidade com a instituição de ensino Estação Ciências da Universidade de São Paulo (USP)¹² ao qual, segundo Luciano Margotto¹³, o projeto faz referência direta por meio do uso de tijolos aparentes na grande parede curvilínea que separa a praça pública de acesso do pátio interno. Praça esta, também alvo de intervenções durante a fase de projeto e que se consolida hoje como um ponto de articulação entre sítio e terminal.

Imagem 05: Área de intervenção



Fonte: Confeccionado pela autora a partir de imagem disponível em <http://www.archdaily.com.br/>.

LEGENDA - ÁREA DE INTERVENÇÃO

1	Terminal de Ônibus Urbanos da Lapa	5	Estação Ciência
2	Praça Miguel Dell' Erba	6	Secretaria da Agricultura
3	Mercado Público	7	Estação ferroviária
4	Shopping Center		

1.2.1.2 ZONEAMENTO

O projeto apresentado priorizou aspectos técnicos para atender ao programa estabelecido pela Secretaria Municipal de Transportes, que considerava, segundo Corbioli (2004), a frequência de 197 ônibus por hora em horários de pico. Destes, 161 veículos eram do tipo comum ou micro-ônibus e 36 do tipo articulado, além de seis vagas para carros de reserva. Dito

¹² O espaço ocupa parte de um conjunto de galpões industriais identificados por seu patrimônio histórico e que representam como elemento físico a memória fabril do lugar.

¹³ O arquiteto durante entrevista para a revista Projeto Design em 2004, edição 289.

isto, o projeto apropriando-se do desnível existente no terreno de maneira a seccionar suas atividades em dois grandes planos bem definidos identificados em planta:

- Nível inferior. Nele concentram-se os ambientes operacionais, em que se localiza a maior área coberta, que abriga as plataformas de embarque, bilheteria, banheiros públicos, algum comércio¹⁴, posto policial, primeiros socorros, SPTrans e centro de controle operacional. Neste nível uma via de pedestres aproveita-se do recuo entre a parte posterior do conjunto e a linha férrea para estabelecer o acesso secundário e interligar o terminal à estação ferroviária e ao mercado municipal (vide imagem 06).
- Nível superior. Ali encontra-se a marquise sob a qual estão instalados bilheteria, recebedoria, vestiários, refeitório, escritório e a qual se configura como principal acesso de pedestres ao terminal. Neste plano, o atendimento aos usuários e apoio aos funcionários são acompanhados pelo diálogo com a praça Miguel Dell' Erba onde encontram-se a grande caixa d'água que marca este acesso (vide imagem 07).

O projeto demonstra ainda uma preocupação ambiental ao definir dois novos eixos de cobertura vegetal: um compondo a alameda paralela ao muro de divisa com a ferrovia e outro ao longo da plataforma de maior dimensão beneficiando o conforto e bem-estar na área de tráfego. Outro aspecto relevante é o fato das árvores de grande porte, originárias do local por onde hoje transitam os ônibus, terem sido transplantadas para a praça que, segundo Margotto, Ursini e Salles (2004), foi ampliada e reconfigurada pelo edifício proposto, em função da requalificação de seus equipamentos urbanos e do adensamento de sua massa verde.

¹⁴ Espaços comerciais não foram previstos em projeto, entretanto os pequenos módulos voltados à venda de alimentos de preparo rápido atualmente ocupam o centro da ilha de embarque principal, evidenciando uma nova forma de apropriação do lugar ainda que, como afirma Calliari (2014) limite o espaço em horário de movimento intenso.

Imagem 06: Planta baixa do nível inferior - Plataformas

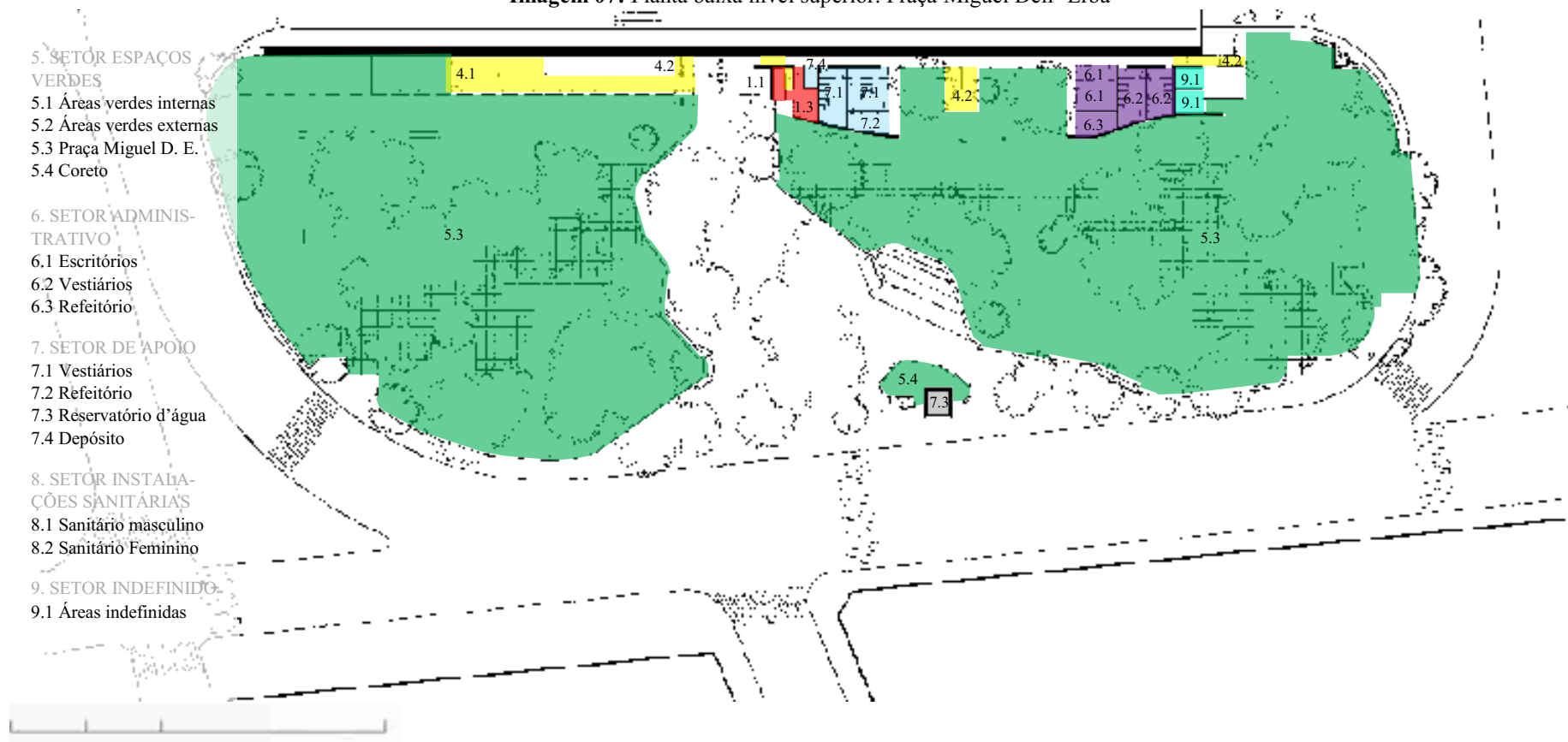


Fonte: Confeccionado pela autora a partir de planta baixa disponível em <http://www.archdaily.com.br/>.

LEGENDA - ZONEAMENTO

- | | | | |
|---------------------------------------|---|---------------------------------------|---|
| ● | Setor de atendimento e controle de vendas | ● | Setor de apoio |
| ● | Setor de embarque e desembarque | ● | Circulação vertical e horizontal (escadas e rampas) |
| ● | Setor de controle operacional | ● | Setor espaços verdes |

Imagem 07: Planta baixa nível superior. Praça Miguel Dell' Erba



Fonte: Confeccionado pela autora a partir de planta baixa disponível em <http://www.archdaily.com.br/>.

LEGENDA - ZONEAMENTO

- Setor de atendimento e controle de vendas
- Setor administrativo
- Setor de apoio

- Setor de espaços verdes
- Setor indefinido
- Circulação vertical e horizontal



1.2.1.3 DIMENSIONAMENTO

Tabela 01: Áreas do Terminal de ônibus Urbanos da Lapa

TERMINAL DE ÔNIBUS URBANOS DA LAPA			
	AMBIENTES	ÁREAS (m ²)	PORCENTAGEM (%)
ATENDIMENTO E CONTROLE DE VENDAS	Bilheteria 1	6,77	0,67
	Bilheteria 2	24,15	
	Recebedoria	16,03	
EMBARQUE E DESEMBARQUE	Plataformas	3278,51	83,42
	Vias para trânsito de ônibus	2573,63	
CONTROLE OPERACIONAL	Centro de controle	14,03	1,61
	Posto policial	6,81	
	Primeiros socorros	13,35	
	SPTrans	68,96	
	Posto de controle 1	4,45	
	Posto de controle 2	5,39	
ADMINISTRATIVO	Escritórios	29,41	11,28
	Vestiários	46,17	
	Refeitório	14,29	
APOIO	Vestiários	56,61	1,19
	Refeitório	13,26	
	Reservatório d'água	9,28	
	Depósito (DML)	4,30	
INSTALAÇÕES SANITÁRIAS	Sanitário masculino	41,42	1,25
	Sanitário Feminino	46,33	
SETOR ESPAÇOS VERDES	Áreas verdes internas	426,64	6,68
	Coreto	42,13	
CIRCULAÇÃO	Rampas	150,72	2,95
	Escadas	56,08	
SETOR INDEFINIDO	Áreas indefinidas	8,99	0,13
TOTAIS		7.015	100%

Fonte: Confeccionado pela autora.

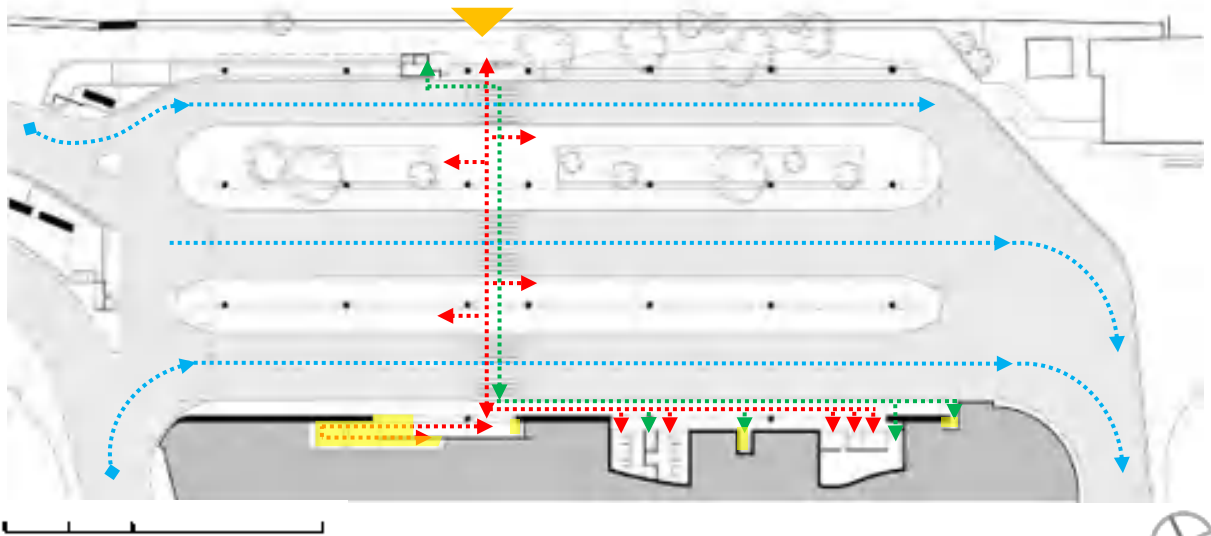
1.2.1.4 FLUXOS

Como já mencionado, a conexão dos dois eixos horizontais em níveis diferentes determina os dois planos que juntos configuram o edifício. O eixo viário passa na cota inferior e o eixo de atendimento aos usuários e integração física e social com a praça Miguel Dell' Erba, na cota superior. O edifício aparece na articulação desses dois níveis e como tal, reconhece e reorganiza os fluxos pré-existentes (MARGOTTO; URSINI; SALLES, 2004). Esta articulação, que determina a uma só vez a forma e a função primordiais ao terminal, se dá de maneira fluida e gradual através da transferência entre os fluxos de ônibus e transeuntes.

Tomando por base o sentido de permeabilidade urbana e do diálogo com a paisagem, o projeto explora duas possibilidades de acesso dos pedestres às plataformas e, consequentemente, ao fluxo viário e operacional das cerca de 23 linhas de ônibus que operam no local. A primeira se dá por meio da praça supracitada. Esta colhe o fluxo de pedestres oriundos da rua Guaicurus – nela estão dispostos o shopping center, a Estação Ciência, o Colégio Lapa, etc. – atuando como principal elo entre edifício e entorno imediato e tendo como marco a grande caixa d'água em forma torre (vide imagem 09). Por aqui, o acesso ocorre horizontalmente, por meio de rampa e, verticalmente, por escada lateral. O segundo acesso corresponde ao fluxo contrário, que recebe os usuários advindos do mercado municipal e da estação ferroviária em sua face posterior. Neste ponto, o projeto se beneficia do recuo de 10 metros em relação à linha férrea e cria uma nova estrutura de controle, bilheteria e acesso protegidas por uma grande marquise.

Em seu interior o edifício destina-se, claramente, ao fluxo dos ônibus, havendo a transferência entre o percurso do pedestre e o transporte urbano ao longo das plataformas de embarque e desembarque (vide imagem 08). Dali, demandam uma parcela significativa do tráfego local.

Imagem 08: Fluxos no nível inferior. Plataformas



Fonte: Confeccionado pela autora a partir de planta baixa disponível em <http://www.archdaily.com.br/>.

Imagem 09: Fluxos no nível superior - Praça Miguel Dell' Erba



Fonte: Confeccionado pela autora a partir de planta baixa disponível em <http://www.archdaily.com.br/>

LEGENDA - FLUXOS

- ▲ Acesso Primário
- ▲ Acesso Secundário
- ◆ Fluxo de veículos/ônibus
- ◆ Fluxo de passageiros
- ◆ Fluxo de funcionários
- Circulação vertical e horizontal (escadas e rampas)

1.2.1.5 SOLUÇÕES TÉCNICO CONSTRUTIVAS

Diante um partido que promove a mobilidade física e social da cidade, o projeto adota por meio de suas soluções técnicas uma postura prática e funcional incorporando com naturalidade, os avanços e as possibilidades de desenho às questões de iluminação e conforto ambiental. Aspectos que resultaram numa arquitetura contemporânea que utiliza o concreto, o metal e tijolos aparentes como resposta ao seu programa, o respeito ao passado e, sobretudo, às novas relações as quais acolhe.

Internamente, os arquitetos tiveram uma atenção especial à proteção e ao conforto dos usuários. Sobre as duas amplas plataformas optou-se pelo predomínio da luz natural de incidência indireta e difusa obtido através de longas abas horizontais que funcionam como elementos de correção do alcance solar na junção entre os arcos metálicos de revestimento termoacústico e as vigas longitudinais de concreto, que juntos compõem a estrutura de cobertura no plano de nível inferior (vide imagens 10 e 11).

Imagem 10: Cobertura do nível inferior em perspectiva em orientação oeste

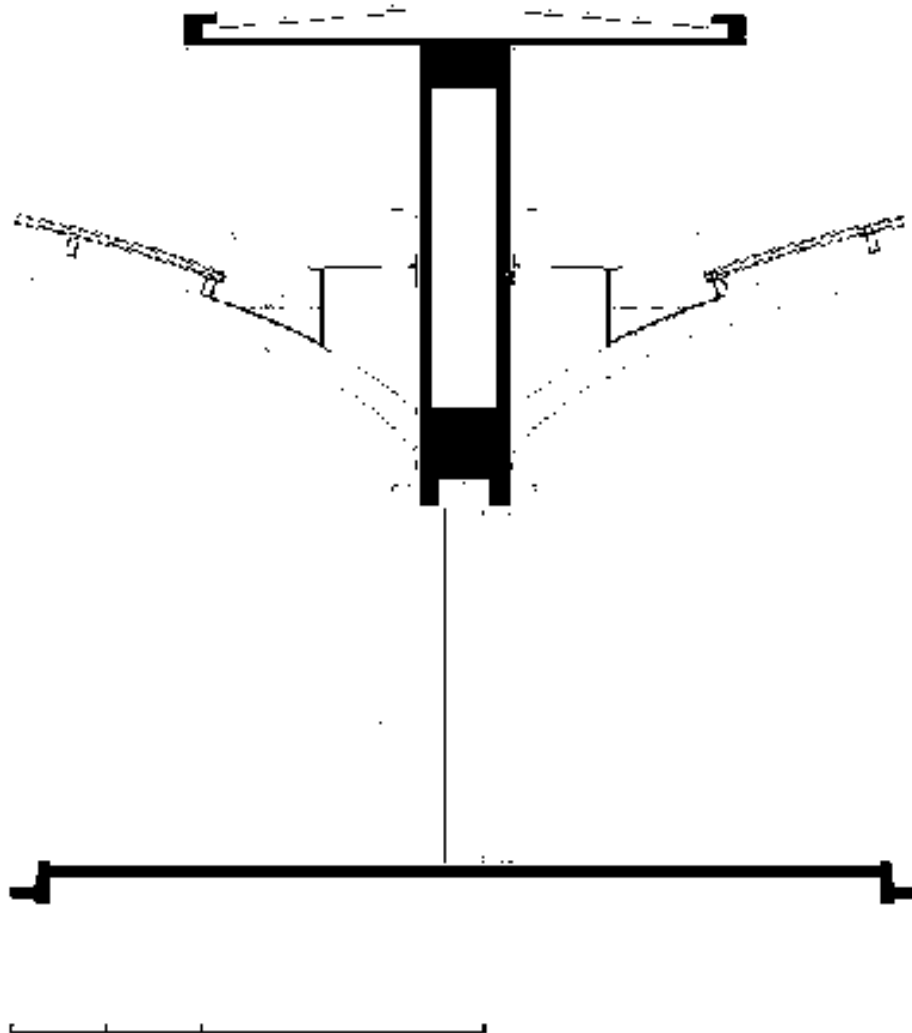


Fonte: <http://www.nelsonkon.com.br/>

Paralelamente, seus arcos metálicos e leves transmitem “*uma sensação espacial de interioridade típica das antigas gares, ao mesmo tempo em que transmitem com eficiência os esforços transversais da estrutura*”, como acreditam Margotto, Ursini e Salles (2004). Esta, protege os usuários das intempéries e, por meio de suas aberturas no centro do arco, ilumina e dá vazão aos gases emitidos pelos ônibus em trânsito. Ademais, a aproximação entre a cobertura

e as vigas longitudinais de concreto é interrompida por extensas aberturas vedadas por placas de vidro temperado ao longo de 110 metros de extensão e onde chapas de aço atuam simultaneamente como calhas e passarelas para manutenção, como mostra a imagem 11 na sequência.

Imagem 11: Corte transversal da estrutura de cobertura



Fonte: <http://www.archdaily.com.br/>

Externamente, o uso dos tijolos à mostra marca, junto ao corpo composto por alvenaria e concreto armado, os limites entre o público e privado e a relação entre edificação e demais instituições em seu entorno imediato. Isto pode ser compreendido através do uso extensivo tijolos que permite através do material a comunicação visual com os demais edifícios de tijolos aparentes a sua volta (vide imagem 12). Além das marquises em concreto que protegem e acolhem os transeuntes de diferentes origens em suas faces frontal e posterior (vide imagens 13 e 14).

Imagem 12: Vista do nível inferior, orientação leste - Destaque à exploração dos tijolos aparentes



Fonte: <http://www.nelsonkon.com.br/>

Imagens 13 -14: Marquise em concreto armado para proteção do acesso secundário oriundo da alameda e em recuo posterior à edificação



Fonte: <http://www.nelsonkon.com.br/>

1.2.1.6 SOLUÇÕES ESPACIAIS E PLÁSTICAS

Atendendo a um partido onde as novas relações de projeto reconhecem a memória física e histórica do lugar, a proposta mostra-se funcional, prática e consciente e toma para si a praça externa como meio de incorporar as relações sociais presentes dentro e fora de suas estruturas. O que lhe confere, dentre outros aspectos, uma intensão de integrar-se a paisagem seja através da discreta composição da fachada principal diante o espaço público e arborizado a sua frente (vide imagem 15), seja por meio da definição de novas zonas verdes em sua área interna.

Imagem 15: Perspectiva do nível superior. Acesso principal e integração visual entre terminal e praça



Fonte: <http://www.nelsonkon.com.br/>

Corbioli (2004), defende esta prática projetual como uma tentativa de humanizar a área de tráfego, onde as árvores de grande porte preexistentes foram transportadas durante o processo de requalificação e adensamento da praça Miguel Dell' Erba dando aos canteiros internos arborização adequada. Lá dentro, segundo Calliari (2014), pessoas sentam nos bancos, chegam suas mensagens e interagem socialmente com o espaço transformando, dentre outros fatores, o lugar de passagem em espaço de permanência¹⁵.

Outro aspecto importante à composição do todo é a inserção da ampla parede curvilínea que assim como acreditam os arquitetos Margotto, Ursini e Salles (2004) preserva e aproveita-se das árvores existentes criando pátio interno descoberto restrito e dialoga, através de seus tijolos à vista, com o cenário a sua volta (vide imagem 16).

¹⁵ Sobre isto, o autor Calliari cita o mote do arquiteto argentino Alberto Varga “*arquitetizar a infraestrutura*”, que ressalta a capacidade de transformação de espaços de passagem em permanência.

Imagem 16: Perspectiva externa do nível da praça. Destaque à parede curva em tijolos aparentes

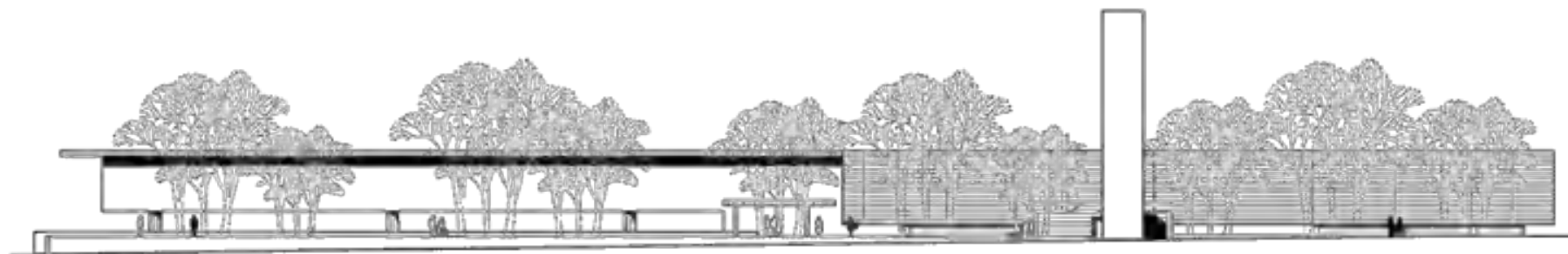


Fonte: <http://www.nelsonkon.com.br/>

Em termos plásticos, o terminal de ônibus urbano da Lapa surge a partir da definição de planos verticais (as longínquas paredes e espessos pilares), horizontais (as extensas marquises e abas horizontais em concreto) e da transição entre cheios e vazios definidos aqui pela grande coberta e as aberturas, superiores e laterais, de seus arcos.

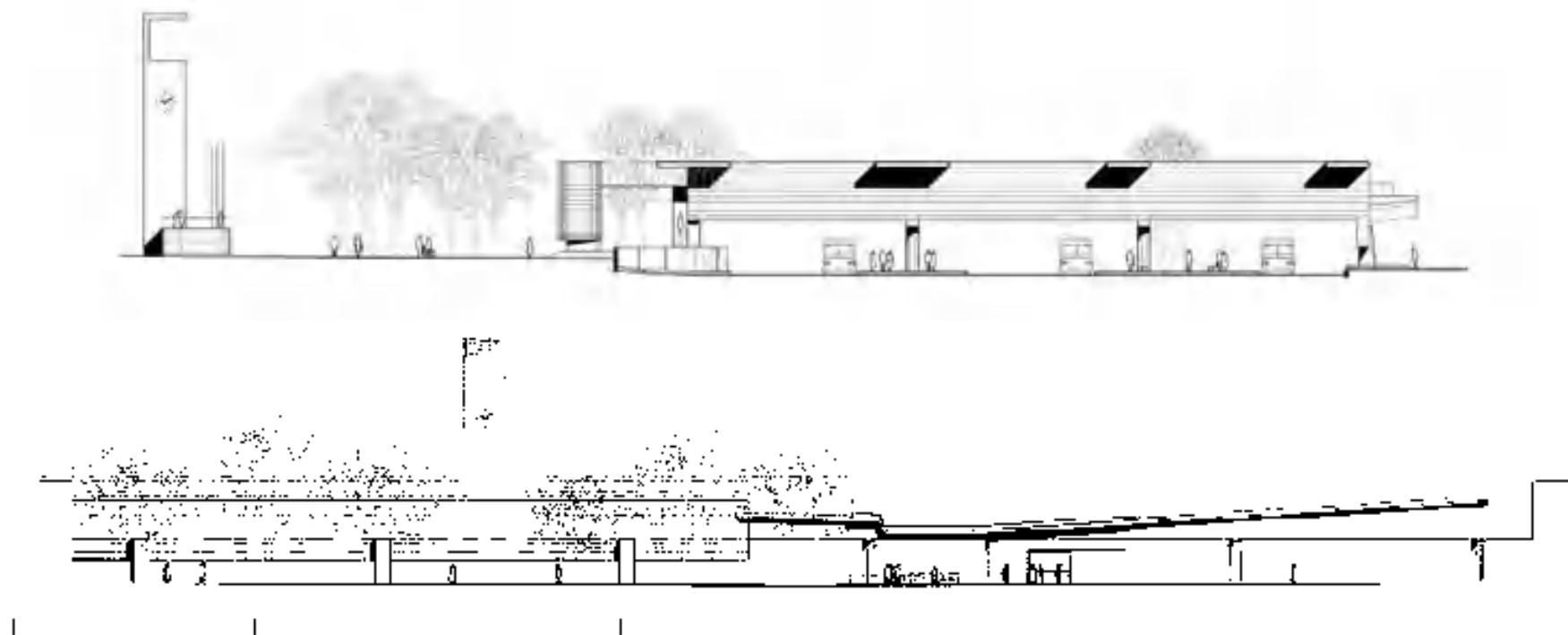
A estrutura responsável pelo abrigo do embarque e desembarque de passageiros representa um contraponto às discretas fachadas frontal e posterior e torna permissiva a passagem da luz natural e o conforto térmico da edificação, como visto anteriormente. Esta, marca a entrada dos veículos em sua vista oeste e recolhe-se diante a parede de tijolos aparentes na vista leste, por onde os mesmos deixam o terminal. Assim como as marquises que demarcam o convite aos acessos principal e secundário da edificação, apresentada aqui a partir da sequência de imagens que parte da numeração 17 a 20.

Imagens 17-18: Fachadas Norte e Oeste do Terminal de ônibus Urbanos da Lapa, respectivamente



Fonte: <http://www.archdaily.com.br/>

Imagens 19-20: Fachadas Leste e Sul do Terminal de ônibus Urbanos da Lapa, respectivamente



Fonte: <http://www.nelsonkon.com>.

1.2.2 MERCADO PÚBLICO DE LAGES – SC

Imagem 21: Perspectiva do projeto de requalificação e adequação do Mercado Público de Lages



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

O projeto a seguir, produto da parceria entre os escritórios Zulian Broering e Zanatta Figueiredo, reflete uma síntese dos critérios de integração entre edifício e cidade, preservação da memória, adequação volumétrica do conjunto e articulação entre os diferentes espaços e usos desempenhados ali (vide imagem 21). Somamos ainda, soluções construtivas e decisões espaciais pautadas em princípio de sustentabilidade.

A proposta vencedora do concurso público de arquitetura de adequação e requalificação do Mercado Público de Lages promovido pelo Departamento de Santa Catarina do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB/SC) e a Prefeitura de Lages, no estado catarinense, partiu de uma necessidade concreta. A de atender a comunidade, preservar e qualificar o antigo Mercado de Lages construído na década de 1940.

ARQUITETURA

ZULIAN BROERING + ZANATTA FIGUEIREDO

ARQUITETO

HENRIQUE ZULIAN

COLABORADORES

TALITA BROERING; VINICIUS FIGUEIREDO; VITOR ZANATT.

LOCALIZAÇÃO

RUA HERCÍLIO LUZ, LAGES, SC-BRASIL

ANO DO PROJETO

2014

ÁREA CONSTRUÍDA

3.693,69 M²

1.2.2.1 INTERVENÇÃO URBANA

Conforme ata publicada no site do Instituto (IAB/SC)¹⁶, sua abordagem ao programa estabelecido confere uma “eficaz compreensão do local, da preexistência” com destaque à procura pela produção de um espaço permissivo às relações e vivências locais, e pela articulação com a cidade. Sobre este último, o projeto de requalificação do Mercado Público de Lages vincula intervenção arquitetônica a uma proposta de rede intermodal de transporte coletivo e ciclovias na área central da cidade como modo de resgate, da integração entre edifício e espaço público. Esta rede pode ser ordenada sobre os quatro seguintes critérios de mobilidade urbana apresentados pelos arquitetos em prancha 06¹⁷ do referido concurso:

- Articulação e hierarquização dos eixos de circulação no tecido urbano consolidado possível pela reorganização dos leitos de via existentes de modo a gerar uma matriz radial de transporte coletivo BRT (Bus Rapid Transit) e ciclovia, bem como uma pulverização de ciclovias e ciclofaixas no interior do perímetro central. Aspectos visíveis a partir da imagem 22, onde estão demarcadas as questões de intervenção sobre a malha urbana descritas na sequência.
- Intermodalidade da rede de transporte coletivo existente com a matriz radial de BRT e ciclovias. Neste ponto o projeto prevê a implementação de sistema único intermodal e a instalação de infraestrutura de bicicletário junto aos pontos de ônibus e ao longo das ciclovias de modo a incentivar o uso do transporte coletivo e da bicicleta.
- Para a valorização da circulação de bicicletas e pedestres, a criação de ciclovias no perímetro central a partir do aproveitamento da topografia (vide imagem 23 e 24). Iniciativa que define as vias como espaços de encontro e eixos que comunicam moradia, serviços e espaços públicos.
- Viabilidade técnico-financeira: Sobre este critério, a proposta tem por objetivo a implantação de um novo modo de se fazer circular. De modo progressivo e a custos acessíveis propõe-se o uso dos leitos de via existentes vinculado a tecnologia de pavimentação e drenagem atuais. O projeto considera aqui a possibilidade de execução dos corredores de ciclovia e BRT em etapas realizadas conforme observada a demanda de circulação pela população local.

¹⁶ <http://iab-sc.org.br/2014/10/ata-concurso-publico-de-arquitetura-de-adequacao-e-requalificacao-do-mercado-publico-de-lages/>

¹⁷ <https://concursoseprojeto.files.wordpress.com/2014/10/concurso-de-arquitetura-mercado-pc3bablico-de-lages-1c2ba-lugar-prancha-06.jpg?w=700&h=&crop=1>

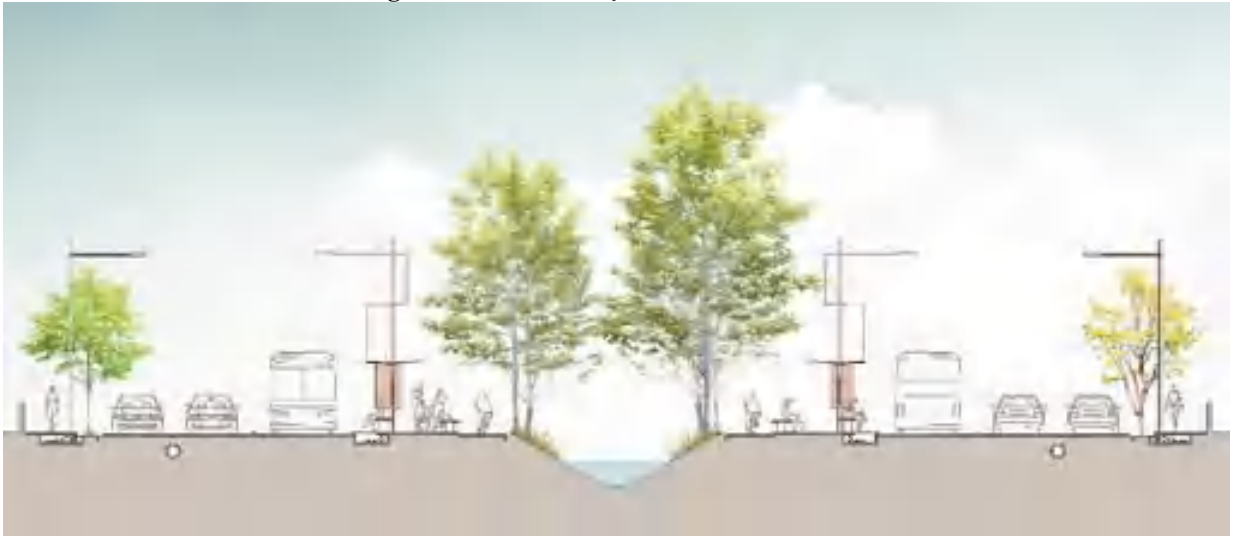
Imagem 22: Mapa síntese das diretrizes de mobilidade urbana



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Diante a clara intenção de reavaliação do espaço urbano às bordas do Mercado Público, as diretrizes de mobilidade defendidas aqui, promovem a integração entre os diferentes grupos de indivíduos ao tecido urbano. Isto ocorre de maneira tal, que as define como elemento de conexão e dinamização da cidade. De maneira sistemática, a discriminação de seus critérios de intervenção esclarece uma relação mútua entre projeto arquitetônico e espaço urbano, de modo que as ações e perspectivas destinadas para um subsidie a eficácia e manutenção das atividades desempenhadas para o outro, e vice e versa. O que possibilita a extensão do projeto para a requalificação não apenas do Mercado Público de Lages como de todo um cenário que lhe garante legibilidade.

Imagem 23: Perfil – Secção Av. Belisário Ramos



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Imagem 24: Parada de ônibus – Secção Av. Belisário Ramos



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

1.2.2.2 ZONEAMENTO

O Mercado público é um espaço construído onde a compra e venda de produtos, identificados em sua maioria como pertencentes ao setor alimentício, permitem a associação de múltiplas relações e atividades adjacentes à função de abrigo ao comércio. Os escritórios Zulian Broering e Zanatta Figueiredo (2014) também defendem esta afirmativa ao considerarem, em memorial descritivo que, os produtos comercializados e os demais acontecimentos decorrentes do local “*refletem a identidade, a tradição e os costumes da região*”. Nele, encontramos o local de lazer, do trânsito intenso de pessoas e culturas distintas, da sociabilidade, dos cheiros, das cores e da memória pessoal. Um cenário democrático.

A proposta de requalificação procura a articulação e ordenação entre os diversos fatores que configuram o Mercado Público de Lages através da fluida acomodação de seu programa de necessidades. Para tanto, o projeto organiza-se de modo a contemplar o terreno como um todo valendo-se do reconhecimento das calçadas e vias (ruas Monte Castelo, Manoel da S. Ramos e Hercílio Luz) à sua volta, da edificação preexistente e da grande cobertura sugerida, disposta de modo a liberar um respiro central arborizado (vide imagem 25).

Imagem 25: Implantação da edificação



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Internamente, o programa percorre 3 pavimentos – subsolo, térreo e nível superior – que juntos integram os setores de serviço, produtos, setor externo, praça de alimentação, espaço cultural, administrativo, apoio e logística, instalações sanitárias e estacionamento.

Em nível mais baixo, o subsolo abriga parte do setor de apoio com áreas para depósitos, vestiários, almoxarifado e estacionamento. A admissão deste último permite ao projeto liberar a área de utilização pública para as pessoas, antes destinada ao automóvel.

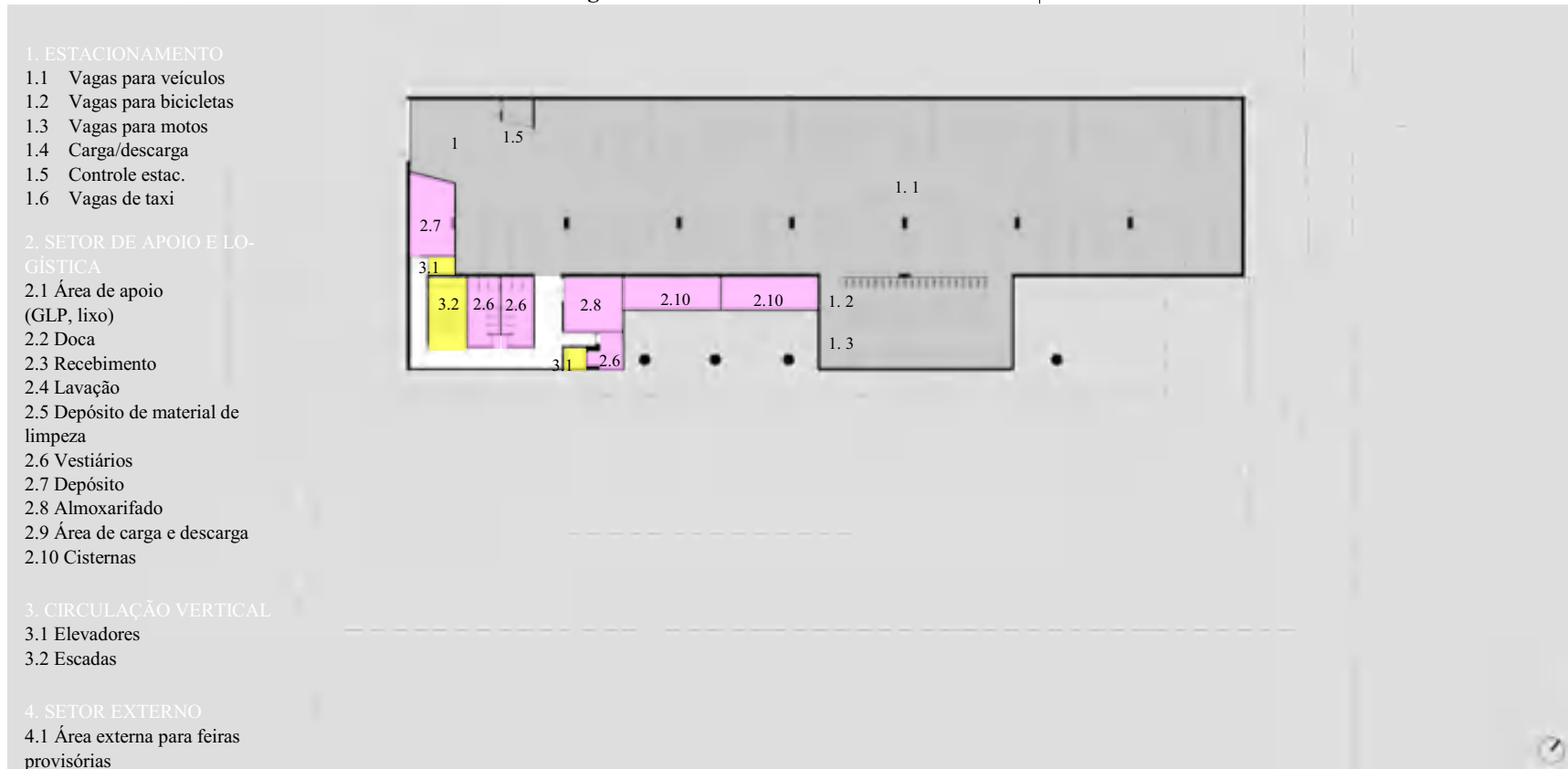
No térreo, a vocação do mercado como espaço de comércio e integração social é finalmente consolidada com a locação do setor de produtos composto por utilidades, artesanato, bebidas, produtos locais, carnes e produtos diversos. Compondo o plano de fundo para esses espaços, recantos e uma expressiva parede verde desenham a planta e conduzem as pessoas até o acesso principal. Somam-se ainda as áreas de doca, recebimento de mercadorias, lavação e lixo, além dos sanitários públicos, dos serviços de barbearia e selaria, bares, lanchonetes, cafeteria, praças de jogos e palco para exposições culturais. Ademais, para fora da edificação, é mantido o calçamento histórico do largo à frente sobre um pequeno nível elevado, onde bancos

e árvores dão origem a uma alameda arborizada que permite, simultaneamente, o trânsito e a permanência da população. Ali, feiras provisórias caracterizam o que os arquitetos¹⁸ descrevem como “espaço largo-mercado”, à medida em que permitem a extensão da edificação, consolidando a área comercial e as inter-relações geradas. Também sendo previsto a independência dos serviços e comércios voltados para fora da edificação e dos ambientes internos de exposição, administração e auditório diante o horário de funcionamento do Mercado Público.

Em nível superior, estão dispostos uma nova área para jogos, bar e todo o setor administrativo, que conta com sala para secretaria de agricultura, sala da administração, sala de reunião, sala de segurança, auditório e sanitários. Neste plano, a conexão com o volume histórico ocorre através de um caminho protegido pela leve cobertura em estrutura metálica e vidro. Na sequência, as imagens 26, 27 e 28 apresentam os pavimentos descritos através do zoneamento e identificação dos ambientes em planta.

¹⁸ <https://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2014/10/concurso-de-arquitetura-mercado-pc3bablico-de-lages-1c2ba-lugar-prancha-01.jpg?w=1000&h=&crop=1>

Imagem 26: Planta baixa do subsolo – Sem escala



Fonte: Confeccionado pela autora a partir de planta baixa disponível em <http://zanattafigueiredo.com/>

LEGENDA - ZONEAMENTO




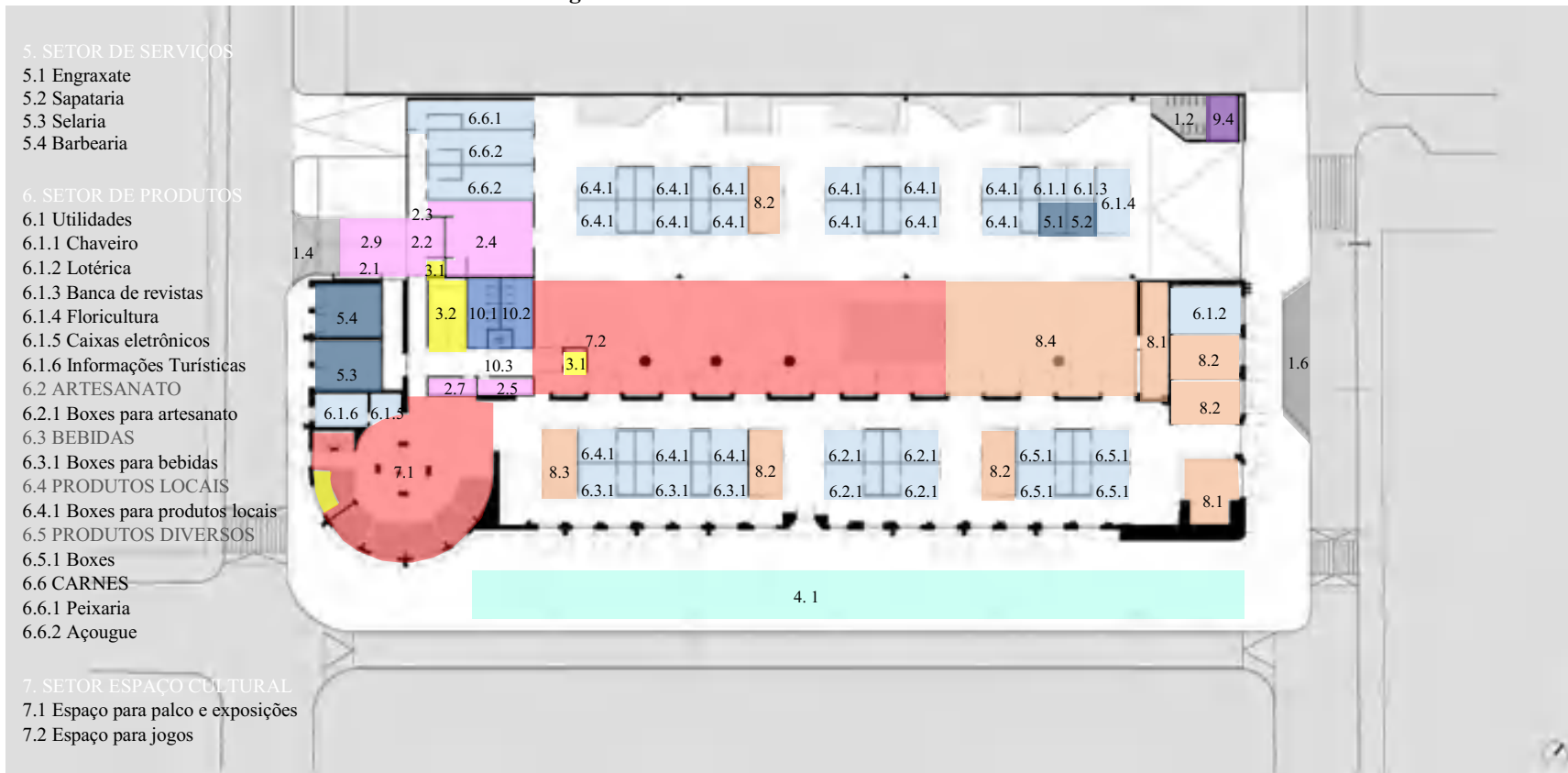
-  Estacionamento
-  Setor de Apoio e Logística
-  Circulação Vertical

Imagem 27: Planta baixa do nível térreo – Sem escala



Fonte: Confeccionado pela autora a partir de planta baixa disponível em <http://zanatafigueiredo.com>

LEGENDA - ZONEAMENTO



- | | | | |
|---|----------------------------|---|----------------------------|
|  | Setor de Serviços |  | Setor Administrativo |
|  | Setor de Produtos - Bancas |  | Setor de Apoio e Logística |
|  | Setor Externo |  | Instalações Sanitárias |
|  | Setor Espaço Cultural |  | Circulação Vertical |
|  | Setor Praça de Alimentação |  | Estacionamento |

Imagem 28: Planta baixa do nível superior - Sem escala

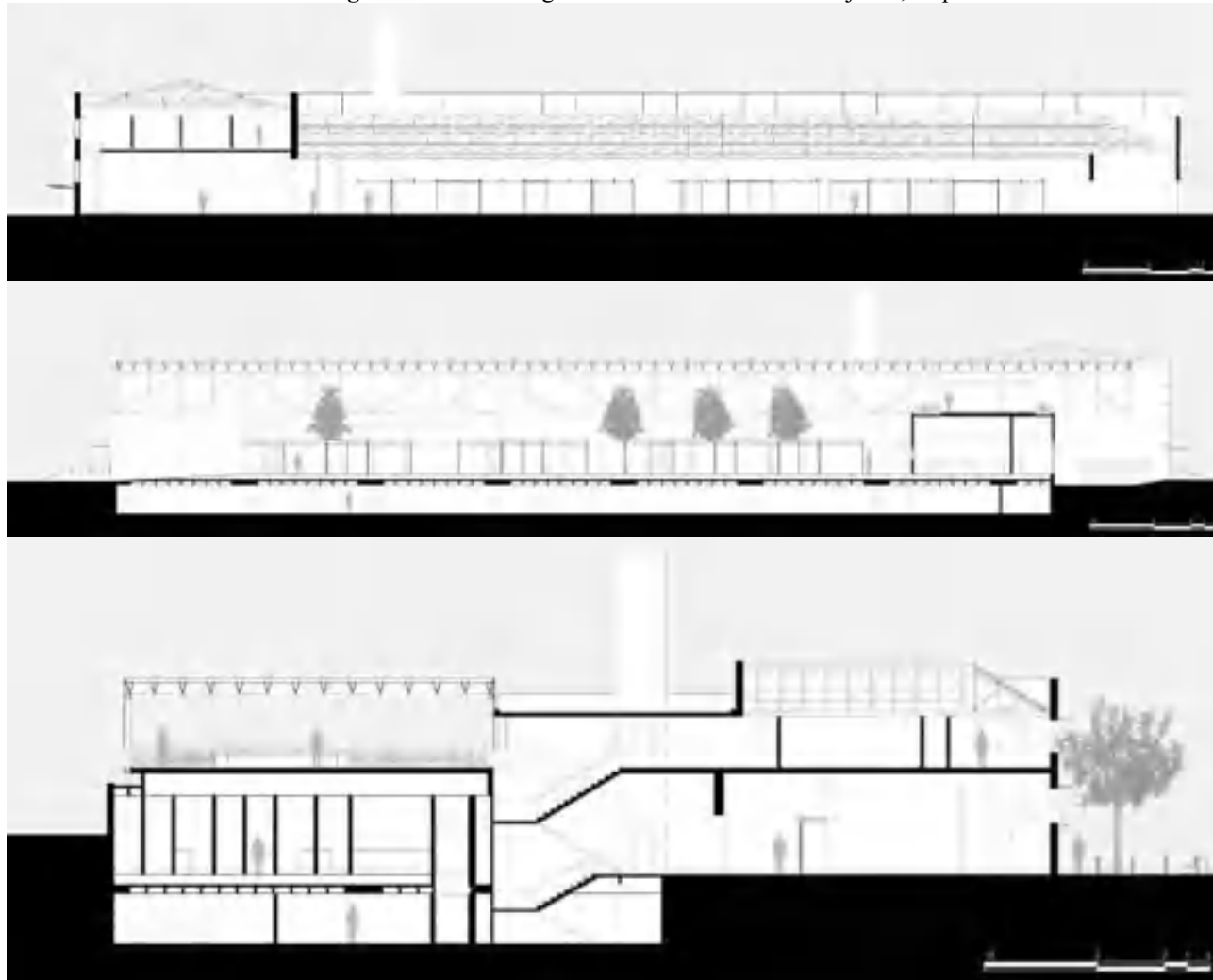


Fonte: Confeccionado pela autora a partir de planta baixa disponível em <http://zanattafigueiredo.com/>

LEGENDA - ZONEAMENTO

- Setor Espaço Cultural
- Setor Praça de Alimentação
- Circulação Vertical

Imagem 29: Cortes longitudinais e transversal do conjunto, respectivamente



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Ao lado, os cortes permitem a compreensão geral dos diferentes níveis que compõem a edificação, bem como a disposição dos ambientes caracterizados anteriormente. Torna-se possível ainda identificar o diálogo contrastante entre os sistemas construtivos presentes na nova e na antiga coberta.

1.2.2.3 DIMENSIONAMENTO

Tabela 02: Áreas do Mercado Público de Lages

MERCADO PÚBLICO DE LAGES			
	AMBIENTES	ÁREAS (M²)	PORCENTAGEM (%)
PRODUTOS	UTILIDADES		
	Chaveiro	7,27	
	Lotérica	26,46	
	Banca de revistas	7,27	
	Floricultura	20,53	
	Caixas eletrônicos	6,18	
	Informações Turísticas	14,98	
	ARTESANATO		
	Boxes para artesanato	42,77	
	BEBIDAS		
	Boxes para bebidas	32,08	
	PRODUTOS LOCAIS		
	Boxes para produtos locais	160,40	
	PRODUTOS DIVERSOS		
	Boxes	42,77	
CARNES			
Peixaria	30,93		
Açougue	60,33		
SERVIÇOS	Engraxate	7,27	
	Sapataria	7,27	
	Selaria	27,89	
	Barbearia	30,28	
ESPAÇO CULTURAL	Espaço para palco e exposições	195,49	
	Espaço para jogos	439,13	
EXTERNO	Área externa para feiras provisórias	419,06	
SETOR PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO	Bares	73,44	
	Bancas alimentação/lanchonete	112,13	
	Cafeteria	20,53	
	Espaços para mesas	376,29	
ADMINISTRATIVO	Sala Secretaria da Agricultura	37,07	
	Sala administração	69,08	
	Sala de reuniões	19,63	
	Sala de segurança	10,22	
	Auditório	89,67	
	Sanitários	8,02	
			112,24
			1,97
			17,18
			11,34
			17,76
			6,33

	AMBIENTES	ÁREAS	PERCENTUAL
ESTACIONAMENTO	Vagas para veículos	769,43	25,47
	Vagas para bicicletas	32,52	
	Vagas para motos	73,31	
	Carga/descarga	25,12	
	Controle Estacionamento	6,87	
	Vagas de taxi	33,71	
INSTALAÇÕES SANITÁRIAS	Sanitário masculino	16,84	1
	Sanitário feminino	16,84	
	Sanitário acessível	3,57	
APOIO E LOGÍSTICA	Área de apoio (GLP, lixo)	15,32	7,67
	Doca	15,98	
	Recebimento	3,21	
	Lavação	55,93	
	Depósito de material de limpeza	8,04	
	Vestiários	49,15	
	Depósito	36,88	
	Almoxarifado	27,11	
	Área de carga e descarga	16,16	
	Cisternas	55,40	
	CIRCULAÇÃO	Elevadores	
Escadas		75,60	
TOTAIS		3.693,69	100%

Fonte: Confeccionado pela autora.

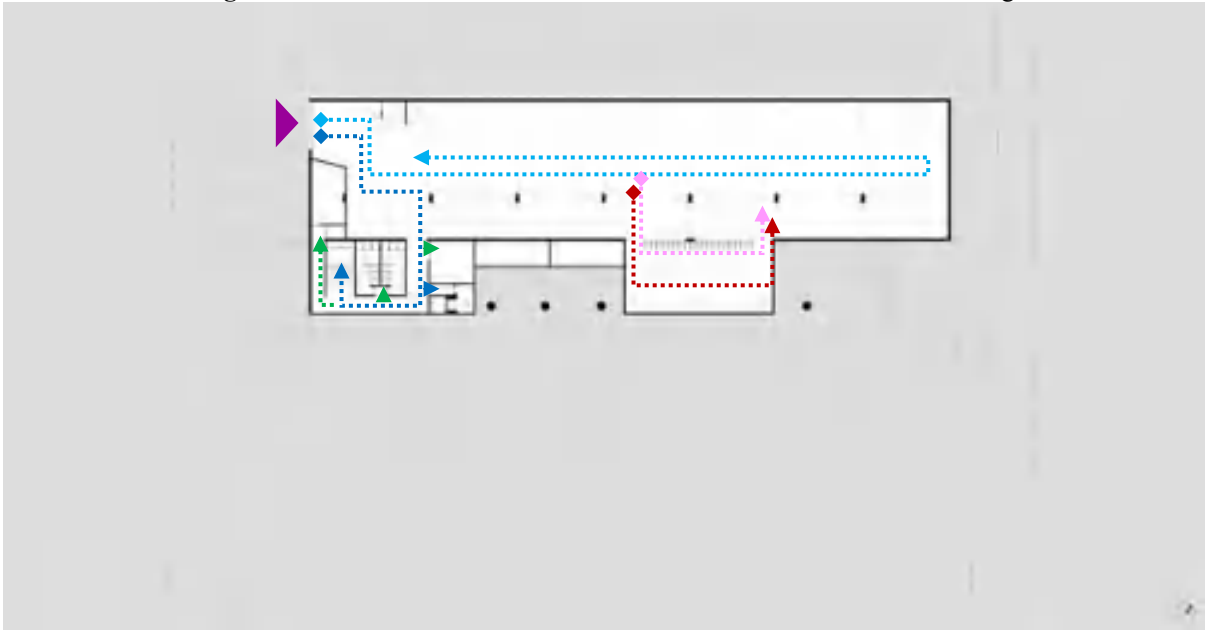
1.2.2.4 FLUXOS

Entendendo a permeabilidade e continuidade do espaço público como aspectos fundamentais ao desenvolvimento eficaz das diversas atividades desempenhadas no – e através do – mercado, os arquitetos optam por uma leitura onde os fluxos atendem, gradativamente, diferentes usuários do espaço. Por exemplo, para cada pavimento, descrito anteriormente, estão dispostos fluxos distintos conectados a elevadores e lances de escadas segundo seus níveis de restrição. Ao que concerne à edificação o acesso através de quatro fluxos principais. São eles: fluxo de veículos, fluxo de bicicletas, fluxo de mercadorias e, majoritariamente, fluxo de pessoas.

O primeiro deles, circulação de veículos, está restrita ao acesso pelo subsolo onde o estacionamento está localizado. Ali, há ainda o trânsito de bicicletas e o fluxo referente ao recebimento de mercadorias. O acesso principal, no entanto, ocorre no pavimento térreo com o

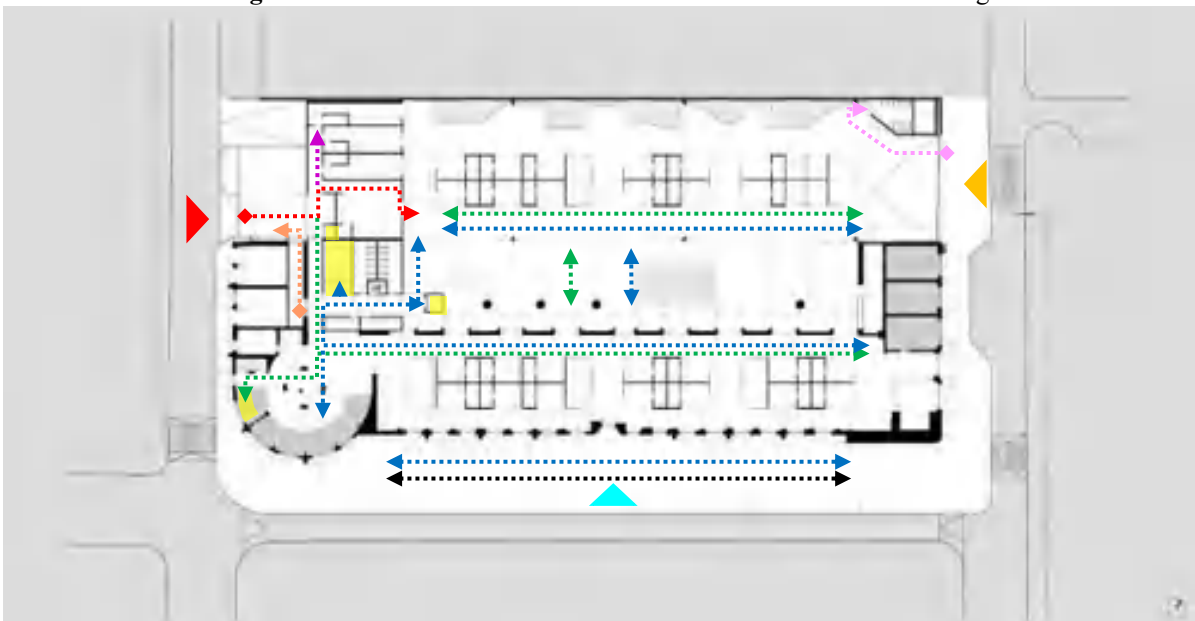
fluxo intenso de pessoas dentro e às margens da edificação tendo-se, em menor medida, o trânsito de bicicletas e produtos. Por fim, o plano superior abriga o fluxo das pessoas envolvidas com setor administrativo e os usuários dos espaços de jogos, bar e auditório. Sendo realizada circulação vertical entre os pavimentos, por meio de elevadores e lances de escadas distribuídos na porção sudoeste, conforme verificado nas imagens 30, 31 e 32.

Imagem 30: Acessos e fluxos no nível de subsolo do Mercado Público de Lages



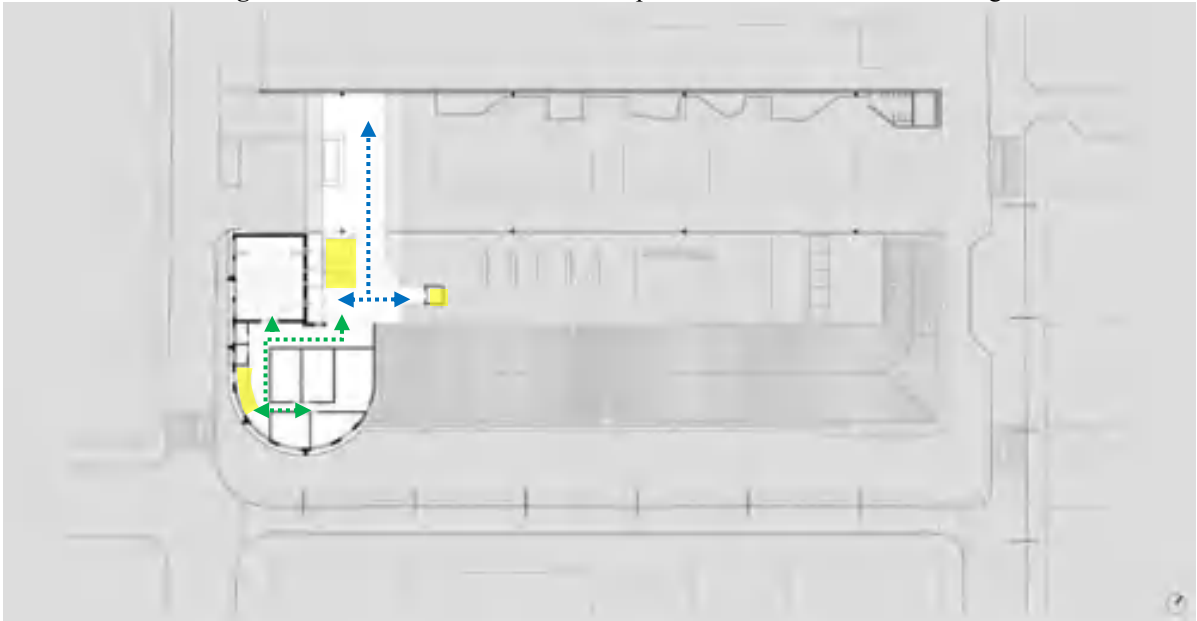
Fonte: Confeccionado pela autora a partir de planta baixa disponível em <http://zanattafigueiredo.com/>.

Imagem 31: Acessos e fluxos no nível térreo do Mercado Público de Lages



Fonte: Confeccionado pela autora a partir de planta baixa disponível em <http://zanattafigueiredo.com/>.

Imagem 32: Acessos e fluxos no nível superior do Mercado Público de Lages



Fonte: Confeccionado pela autora a partir de planta baixa disponível em <http://zanattafigueiredo.com/>.

LEGENDA - FLUXOS

	Acesso estacionamento		Fluxo de usuários
	Acesso docas		Fluxo de funcionários
	Acesso Principal		Fluxo de entrada, preparo e distribuição
	Acesso Secundário		Fluxo de alimentos frios (peixes e carnes)
	Fluxo de automóveis		Fluxo de saída do lixo
	Fluxo de motocicletas		Fluxo de mercadorias temporárias
	Fluxo de bicicletas		Circulação vertical (escadas e elevadores)

1.2.2.5 SOLUÇÕES TÉCNICO-CONSTRUTIVAS

O projeto de requalificação e adequação do Mercado Público de Lages evidencia o contraste entre patrimônio restaurado e edifício-praça através do uso de tecnologias e soluções coerentes ao respeito e eficácia das diferentes linguagens que compõem o conjunto. Nele adota-se, tanto na readequação do edifício existente quanto na execução do novo, uma grande preocupação ambiental e de conforto de utilização recorrendo, segundo ata do júri¹⁹, a um sistema que associa técnicas construtivas tradicionais à elementos pré-fabricados e sistemas passivos de eficiência energética. Medidas, tomadas com o intuito de otimizar o funcionamento do canteiro de obras e, conseqüente redução de resíduos, além de viabilizar o conforto e o uso eficientes de suas estruturas.

¹⁹ <http://iab-sc.org.br/2014/10/ata-concurso-publico-de-arquitetura-de-adequacao-e-requalificacao-do-mercado-publico-de-lages/>

Em termos técnicos a nova edificação apresenta-se, essencialmente, abrigada por uma cobertura composta por vigas-calha em chapa metálica, dobradas para o recolhimento de águas pluviais e estruturação da coberta, de maneira a criar domos brancos recobertos por vidro incolor (vide imagem 33). Esta estrutura é apoiada sobre duas treliças laterais vedadas por chapas em aço na cor bordô e se insere sobre o terreno de modo tal, a recuperar a visibilidade da fachada posterior da antiga edificação com naturalidade e sem subserviência, acolhendo parte do programa proposto em meio ao seu grande pátio aberto.

Imagem 33: Perspectiva interna do nível superior - Destaque ao pátio aberto recoberto por estrutura leve



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Em paralelo, o prédio histórico tem sua cobertura mantida e revitalizada, com a aplicação de telhas translúcidas em substituição às peças junto às calhas laterais. O que permitem a iluminação no interior da construção de forma diferenciada através de um rasgo no forro em alumínio zincado vazado e sob o qual, parte dos estabelecimentos comerciais – propostos em alvenaria, cobertura metálica leve e arranjo de perfis de alumínio e ripas vazadas de madeira – estão dispostos, como esclarece os autores em memorial²⁰ e conforme é ilustrado na imagem 34 na sequência. O uso da madeira se estende aos fechamentos de correr do mercado como um todo, incluindo docas, garagem e boxes.

²⁰ <https://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2014/10/concurso-de-arquitetura-mercado-pc3bablico-de-lages-1c2ba-lugar-prancha-01.jpg?w=1000&h=&crop=1>

Imagem 34: Perspectiva interna do nível térreo. Destaque à cobertura vazada e modelo padrão de box comercial



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Esses diferentes sistemas de cobertura – cerâmica, aço, alumínio – preservam as inúmeras atividades desempenhadas sobre toda a extensão do mercado. Resultando ao centro, um pátio arborizado e parcialmente protegido – também de estrutura em aço e vidro – responsável pela suave transição entre a nova edificação e o edifício histórico. Segundo memorial, o pátio representa um espaço de imprevisibilidade, do lazer e sociabilidade dos indivíduos que o frequentam, tendo como destaque o Monumento à Coxilha Rica, identificado por um pequeno muro de pedras dos antigos caminhos de tropas da região (vide imagem 35).

Imagem 35: Perspectiva interna da porção entre pátio aberto e cobertura que marca a nova edificação

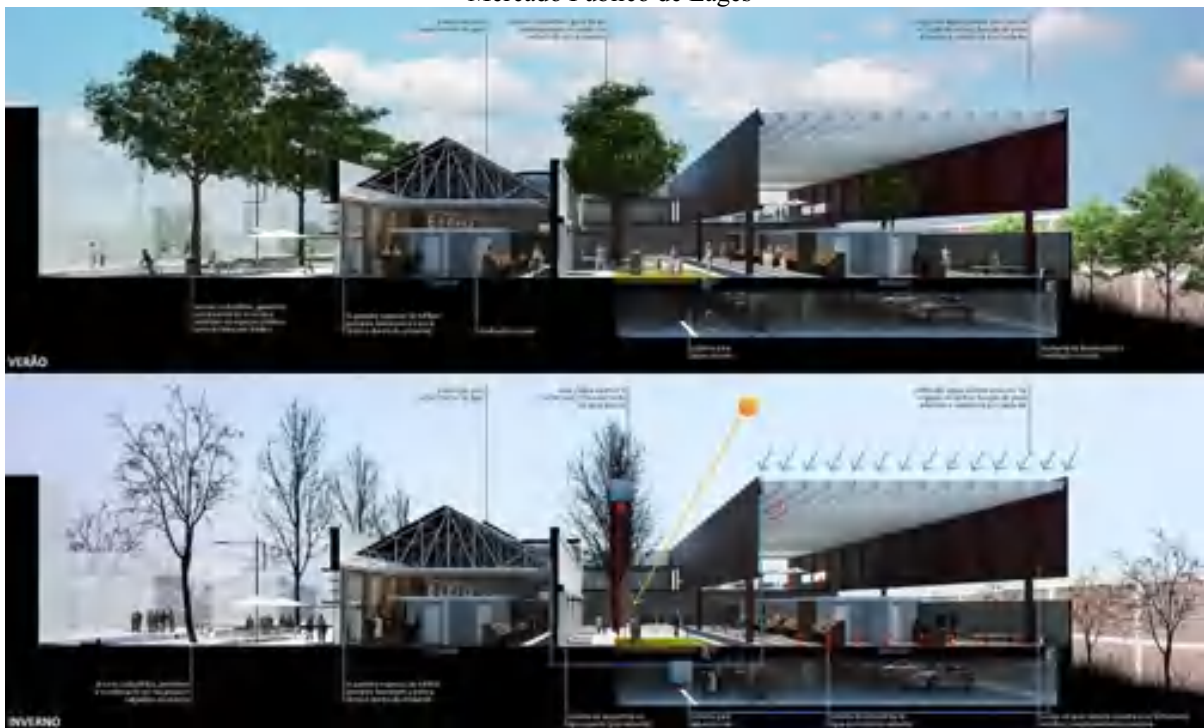


Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Mais ao longe, um significativo plano vertical em concreto aparente integra, transversalmente, o antigo mercado e por meio do qual, o setor de apoio se organiza junto à entrada e saída de alimentos, estacionamentos, circulações verticais, instalações sanitárias e boxes de frios. Restando ao projeto, a associação entre as novas possibilidades técnicas e o antigo modelo de construção em tijolos de adobe, à mostra no interior da edificação.

Ao que concerne os aspectos bioclimáticos é válido ressaltar que a intervenção considera as grandes amplitudes térmicas alcançadas pela cidade ao longo do ano. Dito isto, era imprescindível que o mercado público adotasse estratégias de conforto que viabilizassem o uso do espaço independentemente das condições climáticas admitidas durante as estações do ano. Em análise ao material disponível no site do escritório Zanatta Figueiredo, identificado aqui como imagem 36, a intervenção utiliza de soluções como ventilação natural, inércia térmica e adoção de sistema de aquecimento de piso através do aproveitamento das águas pluviais e do uso de placas solares. De maneira complementar, o prolongamento de medidas que favorecem a iluminação natural em todo o conjunto diminui o gasto energético e intensifica a qualidade dos ambientes.

Imagem 36: Esquematisação das estratégias de sustentabilidade do projeto de requalificação e adequação do Mercado Público de Lages



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

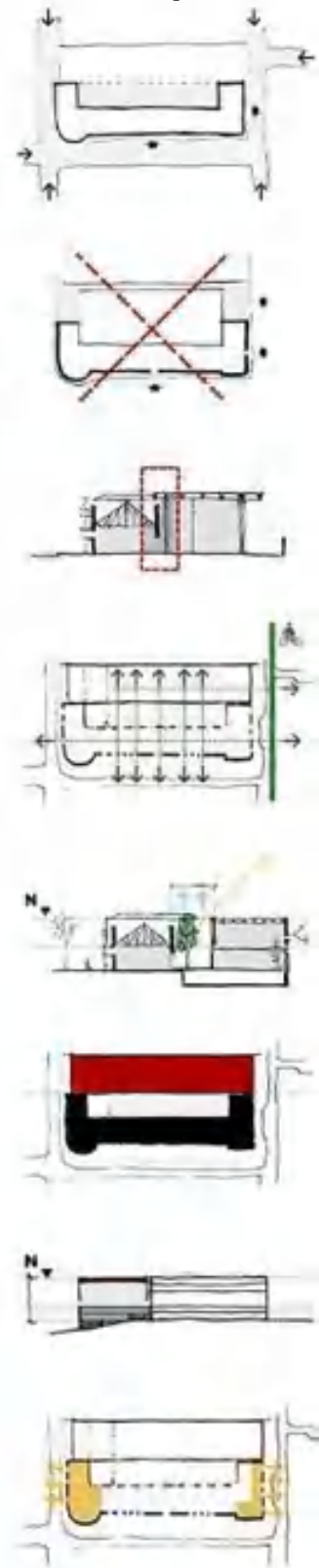
1.2.2.6 SOLUÇÕES ESPACIAIS E PLÁSTICAS

Entende-se aqui que, desde sua origem, o uso de um mercado denota uma complexidade de ações e relações interpessoais. Em respeito a esta premissa que considera o lugar como espaço social feito por diferentes culturas e trocas sociais a intervenção sobre uma edificação de patrimônio histórico-arquitetônico não poderia promover algo diferente do democrático convívio entre linguagens tão distintas. Assim, Zulian Broering e Zanatta Figueiredo (2014) optam pelo “*equilíbrio entre uso/não-enfrentamento urbano e valorização da edificação histórica*” através de uma linguagem formal de expressão contemporânea.

Esta linguagem fundamenta-se na exploração do terreno sem, obrigatoriamente, o adensamento do mesmo. Há em verdade, a busca pela integração livre dos espaços, pelo trânsito fluido dos usuários bem como o conforto de sua permanência. O que nos faz perceber, uma íntima relação entre os cheios da velha construção e os vazios gerados pelos novos acessos, pelo pátio central e pela cobertura leve que marca a porção paralela. Sendo a concepção espacial do conjunto o reflexo da síntese entre os conclusões e experimentações levantadas durante o processo de concepção da proposta, ilustrado e identificado pelos arquitetos (vide imagem 37) sobre os seguintes aspectos:

- A situação atual da implantação: os acessos urbanos e da edificação.
- Uma proposta onde coberta fosse implantada no vão entra em confronto com a antiga edificação criando espaços residuais e enfraquecendo a relação com o entorno.
- A aproximação do elemento novo sobre o preexistente gera conflito e prejudica a compreensão da antiga fachada.
- A abertura de vãos de modo a proporcionar a continuidade do espaço público. A medida amplia o número de acessos e a conectividade com a cidade.

Imagem 37:
Estudos Espaciais

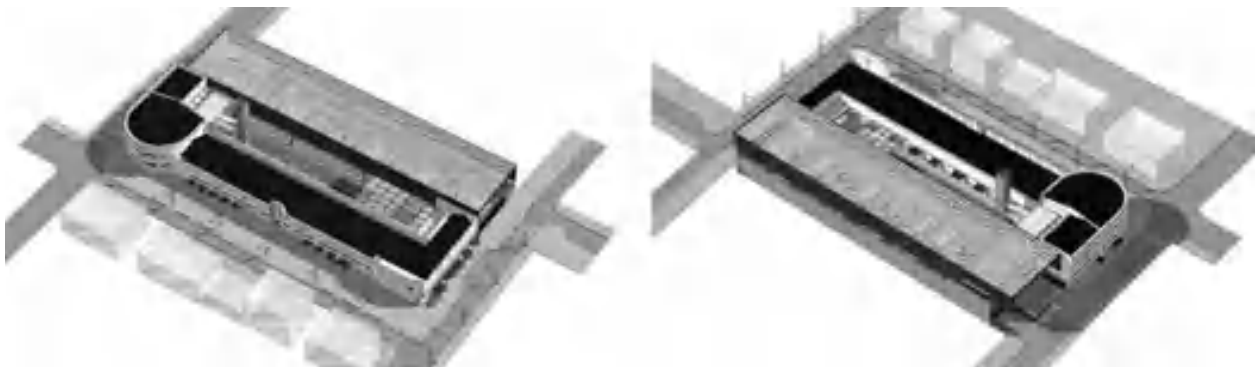


Fonte: <http://concursosdeprojeto.org/>

- A opção por um pátio central: maior aproveitamento da incidência solar e ventilação natural, aumenta-se o espaço útil e torna visível a fachada interna da edificação em art-déco.
- Alargamento dos passeios e criação de um largo do mercado para permanência, eventos e feiras itinerantes: fortalecimento da implantação da edificação histórica.
- Legibilidade formal do todo: respeito ao gabarito preexistente e demarcação da intervenção através de soluções técnicas e construtivas.
- Atividades voltadas para a rua: Serviços, bares e lanchonetes independentes ao horário de funcionamento do mercado, fomentando a vida noturna do lugar.

Volumetricamente, os aspectos supracitados organizam e dão forma aos dois grandes volumes que compõem o conjunto e o significativo pátio central, parcialmente coberto como ilustra a imagem 38.

Imagem 38: Inserção da cobertura leve – Destaque para o contraste equilibrado entre o novo e o preexistente



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Sobre o volume preexistente, com implantação em U, o projeto opta pela pintura na cor branca das superfícies externas e internamente a exposição dos blocos cerâmicos maciços, revelando a beleza dos detalhes nas fachadas em art-decô e intensificando a sensação de acolhimento dentro do edifício. São previstas aqui, intervenções pontuais que não descaracterizem a edificação, mas evidenciem as intervenções com cores e materialidade contemporânea. Algo evidente ao compararmos a edificação em estado atual com a proposta de requalificação aprovada pelo IAB/SC, em imagens 39 e 40 respectivamente.

Imagem 39: Perspectiva do edifício em estado atual – Ênfase no estacionamento à esquerda da imagem



Fonte: <http://www.clmais.com.br/>

Imagem 40: Perspectiva da proposta – Requalificação do preexistente em benefício aos usuários e transeuntes



Fontes: <http://zanattafigueiredo.com/>, respectivamente.

Para isso, algumas esquadrias foram restauradas e a outras, em estado crítico ou por necessidade projetual, foram substituídas. Novos vãos foram abertos para o largo criado em frente na Rua Manoel da Silva Ramos. Nas aberturas, portas de aço na cor bordô destacando-se em respeito ao antigo edifício e permitindo o aproveitamento máximo das esquadrias. Estas, protegem de modo estratégico o espaço junto ao interior das áreas de maior permanência, além de manter o ritmo da fachada art-déco e abrigar as mesas e cadeiras dispostas ali. Sendo assim, o largo, como já mencionado, privilegia o pedestre e a permanência conectando-se a eventos culturais, feiras itinerantes e estruturas comerciais independentes do funcionamento do Mercado dando continuidade às diversas atividades do espaço em diferentes horários e circunstâncias (vide imagens 41 e 42).

Imagem 41: Vida Noturna entre Largo e Mercado – Vista em orientação Sul da R. Manoel da Silva Ramos



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Imagem 42: Feiras itinerantes no Largo – Vista em orientação leste da R Manoel da Silva Ramos



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Já para a nova edificação, em volume retangular, a ação de projeto opta por uma linguagem atual que se vale do uso do aço, do vidro e do concreto para ampliar a legibilidade do conjunto. A grande coberta proposta demarca a intervenção, acolhe o programa, convida o pedestre e exalta a compreensão do todo através do respeito de sua implantação, do gabarito e do contraste técnico-construtivo, gerados diante o edifício histórico. O que resulta em uma linguagem arquitetônica cuidadosa e de expressão, que promove em seus vazios um conjunto bem articulado e confortável aos seus usuários. Deste modo, a volumetria dos diferentes corpos – antigo e proposto – organiza-se de maneira harmoniosa e funcional, assim como demonstram as imagens 43, 44 e 45 na sequência.

Imagem 43: Fachada Oeste. Acesso ao estacionamento, docas e Mercado.



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com/>

Imagens 44-45: Fachadas Sul e Leste, respectivamente. Largo e acesso principal.



Fonte: <http://zanattafigueiredo.com>

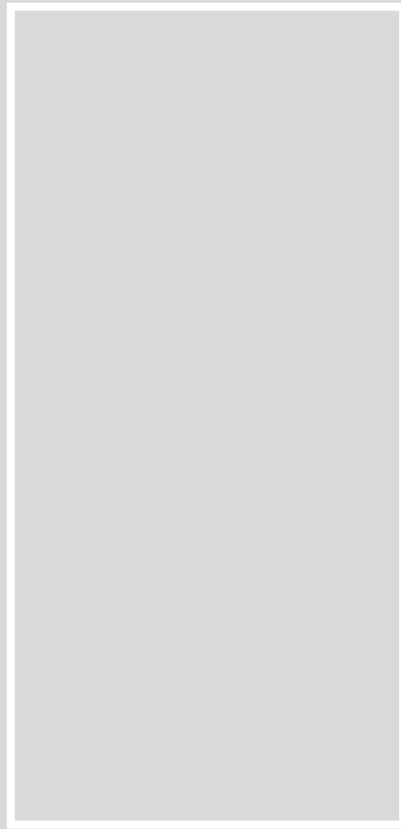
1.2.3 SÍNTESE - UM COMPARATIVO ENTRE PROJETOS

Remetendo às atividades específicas desempenhadas no Terminal Rodoviário, a análise dos casos correlatos apresentados atende, dentre outros tópicos, à três áreas distintas e complementares entre si: programa, linguagem e espaço. A obtenção de tais referências nos leva a um comparativo entre os projetos sintetizados através da tabela 03 abaixo. Nela estão formuladas algumas das bases gerais do projeto proposto aqui.

Tabela 03: Síntese comparativa entre estudos de caso e projeto proposto

	COMPARATIVO ENTRE PROJETOS		
	TERMINAL DA LAPA	MERCADO DE LAGES	PROJETO T.R.C.L.
ARQUITETOS	Luciano Margotto, Marcelo Ursini Sérgio Salles	Zulian Broering Zanatta Figueiredo	João Batista Corrêa
LUGAR	São Paulo – SP	Lages – SC	Campina Grande – PB
ANO	2002 – 2003	1940 - Construção 2014 - Requalificação	1958 - Construção 2016 - Requalificação
ÁREA	7.015 m ²	3.693,69 m ²	3.472,64 m ² .
ATIVIDADES DESEMPENHADAS	Terminal de ônibus urbano. Conecta diferentes áreas da cidade com programa compacto voltado à mobilidade de seus usuários. Presença de comércio informal.	Mercado público com atividades diversas, que envolvem eventos culturais, feiras itinerantes e estruturas comerciais e de serviço.	Serviços, comércio e gerenciamento das funções de terminal intermunicipal já desempenhados no local. Res-salva à criação de espaços de apropriações de cunho temporário.
ESTRATÉGIA DE LINGUAGEM	Valoriza o contraste entre os materiais e explora os espaços verdes dentro e fora da edificação. O projeto adota soluções técnicas e formais que respondem a questões de iluminação e conforto ambiental.	O equilíbrio entre uso/não-enfrentamento urbano e valorização da edificação histórica através de uma linguagem formal de expressão contemporânea. Privilegia o pedestre e a permanência no espaço.	Adoção de soluções plásticas que evidenciem uma linguagem formal contemporânea sem contrapor-se às características arquitetônicas da edificação. Reinterpretar as relações entre edificação e entorno.
MATERIAIS UTILIZADOS	Uso do concreto, alvenaria de tijolos cerâmicos, estruturas metálicas e tijolos aparentes.	Associa técnicas construtivas tradicionais (blocos cerâmicos maciços) à elementos pré-fabricados e sistemas passivos de eficiência energética. Uso do aço, do alumínio, do vidro, do concreto e da madeira. Restauro de parte das antigas esquadrias.	Proveito de estruturas metálicas, vidro, alvenaria de tijolos cerâmicos e concreto junto aos elementos e materiais pré-existentes.
RETORNO À POPULAÇÃO	Cria através de requalificação da praça Miguel V. E. um ponto de socialização e articulação entre sítio e terminal. Além de contribuir para a mobilidade física e social da cidade.	Requalificação de patrimônio arquitetônico local relacionado a uma proposta de rede intermodal de transporte coletivo e ciclovias na área central da cidade.	Requalificação de importante centro comercial e de mobilidade intermunicipais com olhar sobre a pequena praça C. Lauritzen e sistema viário na área central.

Fonte: Confeccionado pela autora a partir de análise projetual.



CAPÍTULO_2

LEVANTAMENTOS E DIAGNÓSTICOS

O SÍTIO E O TERMINAL

2.1 O SÍTIO

[...] the relation of architecture to its location – the place of art – and thereby its connections to, and the precise articulation of, the locus itself as singular artifact determined by its space and time, by its topographical dimensions and its form, by its being the seat of a succession of ancient and recent events, by its memory. (Aldo Rossi 1984, p. 107)

Não haveria arquitetura sem seu espaço. O lugar sobre o qual uma edificação se insere expressa as características locais de seu espaço externo e, como apontam as palavras de Rossi, revela uma articulação precisa entre sítio e objeto construído. Com isto em mente, a análise da área de intervenção é contemplada aqui como meio de subsidiar informações suficientes à caracterização geral do objeto de pesquisa e, por consequente, permitir o entendimento das questões que cercam e definem a edificação em estudo. Dentre estas questões, encontram-se os aspectos climáticos, topográficos e de morfologia urbana que serviram ao exercício projetual proposto.

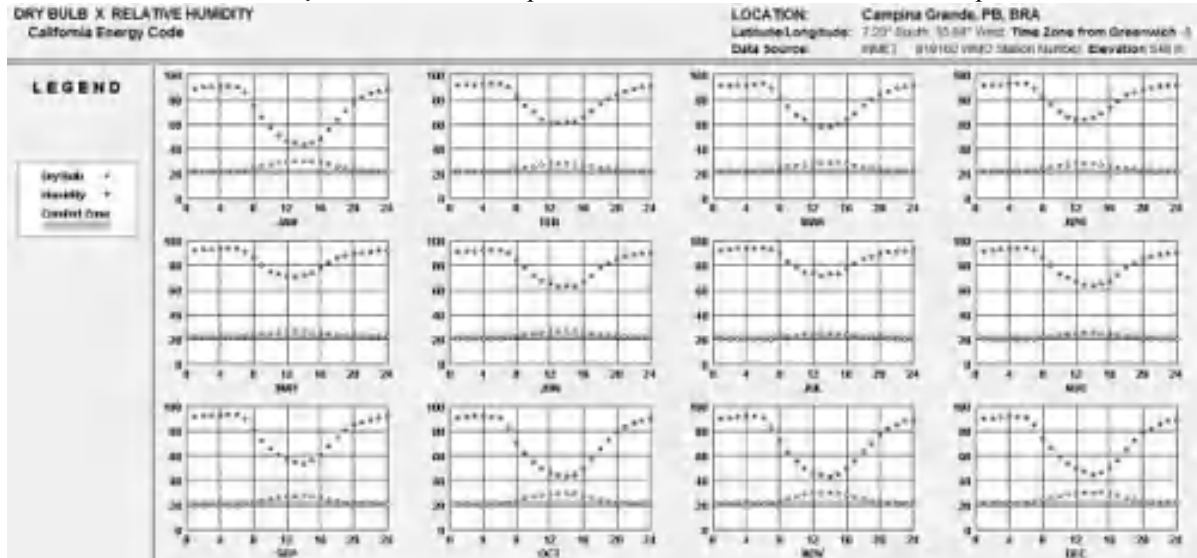
2.1.1 ASPECTOS CLIMÁTICOS

Como ponto de partida e considerando-o parte pertencente à cidade, o espaço voltado as atividades desempenhadas pelo terminal está submetido não apenas às relações espaciais que lhe dão legitimidade, mas às características físicas e climáticas da região. Sobre esta última, recorreremos ao arquivo climático produzido pelo Laboratório de Eficiência Energética em Edificações - SC (Labeee) para a nova classificação climática brasileira. Com a sistematização destes dados em formato gráfico através do software Climate Consultant torna-se possível a análise sistemática das condições referente à temperatura, umidade e orientação dos ventos, incidentes na cidade de Campina Grande. Estes, subsidiam informações cruciais ao entendimento da escala macro até as orientações na área de intervenção e consequentemente, no Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen.

Em observação ao gráfico 01 a seguir, é possível identificar os índices alcançados de acordo com o mês e hora ao que diz respeito aos períodos de maior e menor temperatura e, por proporção inversa, da umidade relativa do ar, alcançados ao longo do ano e que compõem uma oscilação característica ao clima quente e úmido. De modo complementar, nota-se através do gráfico 02, que entre os meses de setembro e julho, das 22h às 7h a cidade apresenta temperaturas mais baixas oscilantes entre 0°C e 20 °C. Já nos períodos referentes aos meses novembro-setembro e maio-janeiro a temperatura chega dos 24°C à 38°C no intervalo entre as 10h e 16h. Para os demais períodos e horários apresentados, a população presencia uma temperatura entre

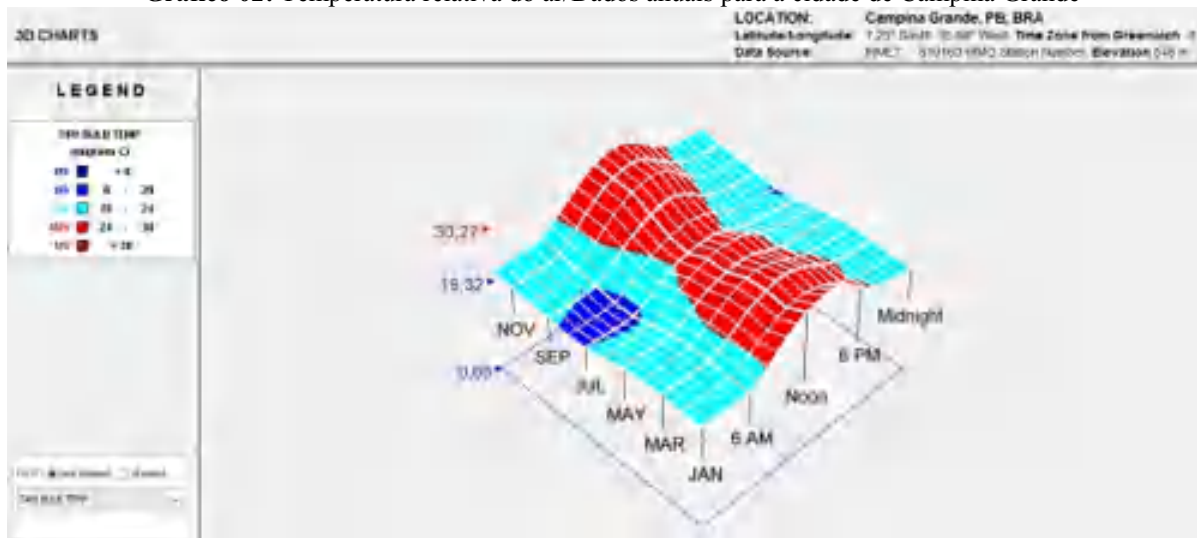
20°C e 24°C o que lhe garante a sensação de conforto térmico dentro de uma média considerável de horas – cerca de 32%.

Gráfico 01: Relação mensal entre temperatura e umidade relativa do ar em Campina Grande



Fonte: Produzido pela autora através de arquivo climático elaborado pelo Laboratório de Eficiência Energética em Edificações - SC (Labeee).

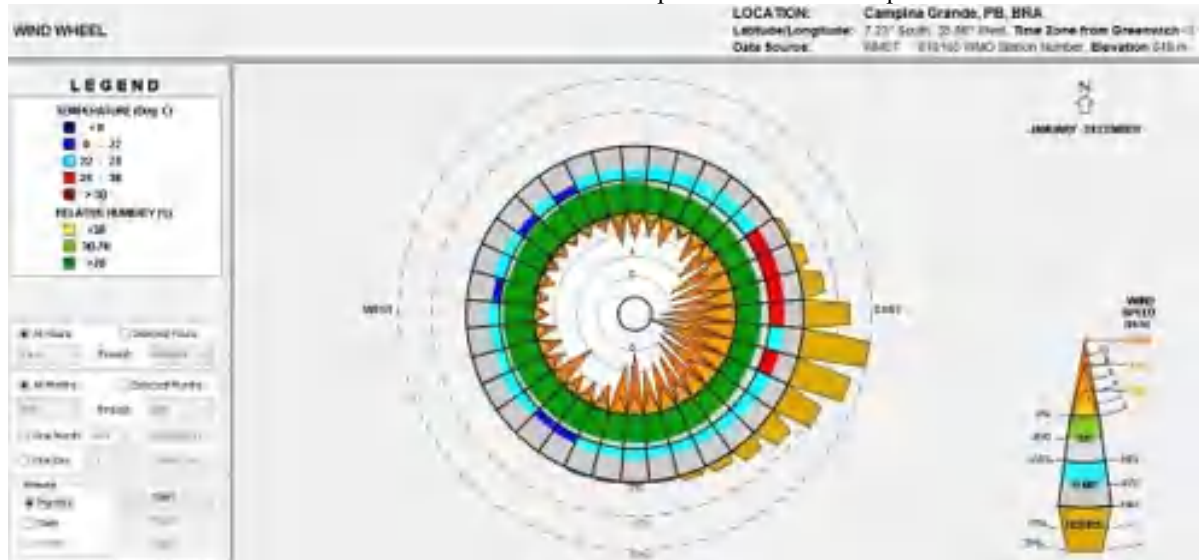
Gráfico 02: Temperatura relativa do ar/Dados anuais para a cidade de Campina Grande



Fonte: Produzido pela autora através de arquivo climático elaborado pelo Laboratório de Eficiência Energética em Edificações - SC (Labeee).

Na sequência, o gráfico 03 nos permite a síntese dos dados referentes à velocidade dos ventos, sua orientação, temperatura e umidade relativa. Assim, a média anual ilustrada a baixo evidencia a predominância dos vendedo leste-sudeste com maior velocidade de alcance, uma temperatura entre 22°C e 38°C e umidade relativa entre 30 e 70%.

Gráfico 03: Rosa dos ventos/Dados anuais para a cidade de Campina Grande



Fonte: Produzido pela autora através de arquivo climático elaborado pelo Laboratório de Eficiência Energética em Edificações - SC (Labeec).

Segundo estudo desenvolvido por Sousa Júnior (2006) os valores climáticos anuais têm assumido uma crescente variação frente a intensa urbanização da cidade ao longo do tempo. A formação de ilhas de calor em decorrência da ocupação territorial das edificações, somados ao aumento da emissão de gases poluentes e dos demais aspectos da vida urbana desempenham um papel importante na definição dos valores apresentados. Neste sentido, reconhecemos a participação significativa da arquitetura como elemento de interpretação e potencialização de seus condicionantes físicos e bioclimáticos (características climáticas, incidência solar, predominância dos ventos). O que, quando bem-sucedida, deixa transparecer uma íntima intensão para conforto térmico e humano.

Ao transferirmos este debate para a área de intervenção (vide imagem 46) nos deparamos com uma região de intensa produção de calor associada à disposição da malha urbana e aos fluxos de veículos e pessoas nesta porção central da cidade. Na mesma, encontramos uma arborização pontual e de pouca expressividade junto a intensa ocupação de suas quadras. Aproximando ainda mais nossa escala de observação, o Terminal Rodoviário se beneficia, ainda que parcialmente, de um entorno formado por edificações de gabarito de baixo e médio porte na região leste-sudeste que, como descrito anteriormente, concentra os ventos regionais. O que lhe permite o auxílio dos destes na dispersão dos poluentes e na diminuição da temperatura corporal dos que transitam. Contudo, a disposição de uma série de estruturas comerciais dispostas sobre as calçadas de seu entorno e os ônibus estacionados sobre via local de intensa mobilidade revelam-se como espécie de barreiras frente a sensação de conforto advinda com o fluxo dos ventos

no local. A imagem a seguir aponta ainda como a edificação está submetida à acentuada incidência solar em sua orientação norte-noroeste, a mesma a qual a proteção da edificação fica a cargo de algumas poucas árvores dispostas ao canto. Paralelamente, sua fachada oposta e entrada principal, volta-se à nascente e aos ventos predominantes, tendo sua extensa marquise que acolhe e protege os transeuntes das intempéries.

A sua volta, zonas de calor – identificadas de maneira empírica através de visitas in loco – representam as áreas mais movimentadas, onde as atividades desenvolvidas estimulam o trânsito de pessoas, mercadorias e estruturas temporárias voltadas ao comércio. Nestas áreas, as temperaturas atingem maiores índices e, por conseguinte, intensificam a necessidade de uma estratégia projetual em prol do conforto ambiental nos limites da edificação e sobretudo em seu interior, de maneira a permitir uma comunicação confortável entre indivíduo e espaço.

Imagem 46: Esquematisação dos aspectos climáticos aplicados sobre a área de intervenção



Fonte: Produzido pela autora através de arquivo base concedido pela PMCG.

LEGENDA

- Edificações
- Zonas de Calor
- Árvores
- ☁ Ventos Predominantes
- ☀ Nascente
- ☀ Poente

2.1.2 ASPECTOS DE MORFOLOGIA URBANA

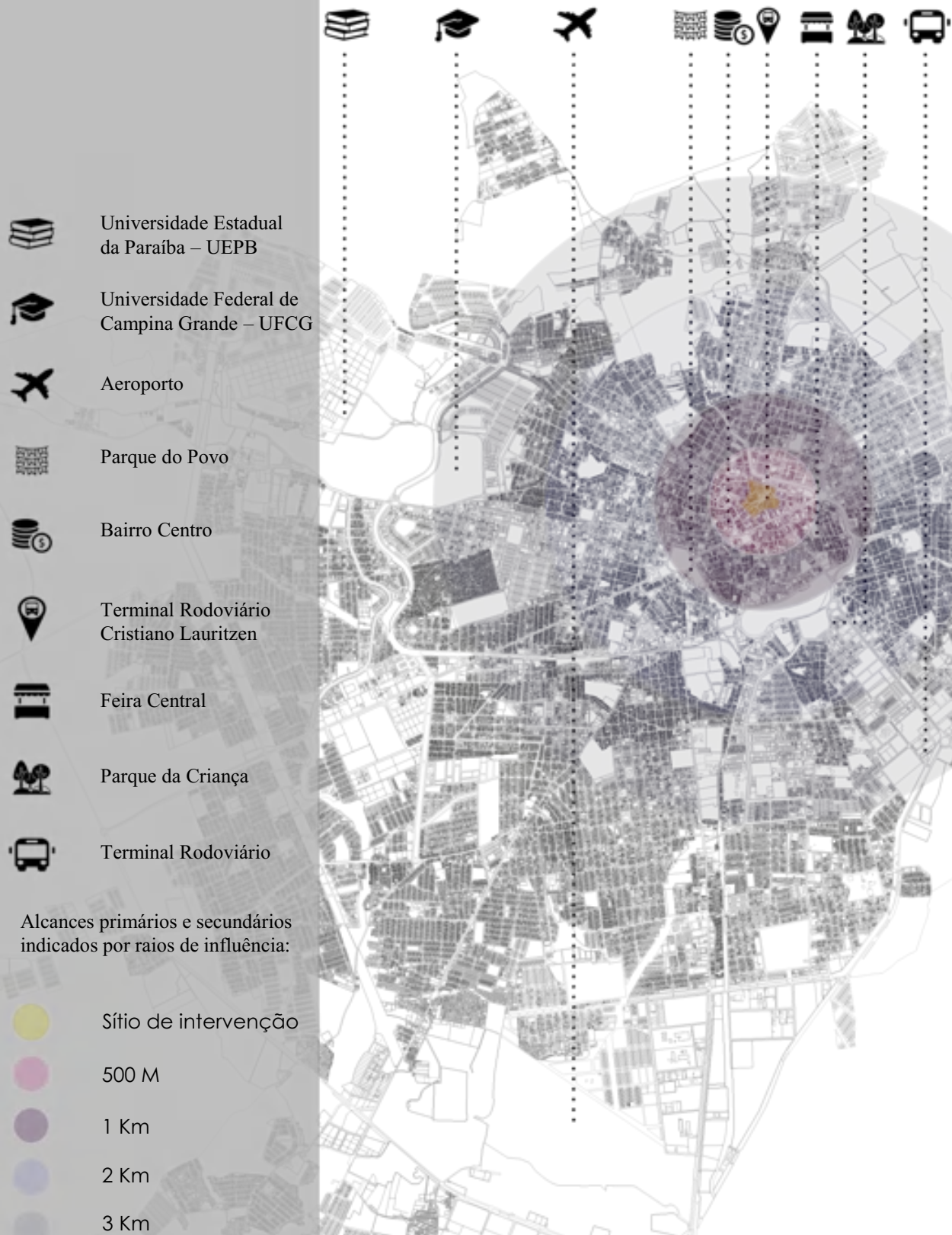
Na rua Pref. Cristiano Lauritzen, na porção norte do bairro Centro do município de Campina Grande – Paraíba está localizado o Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen. Ladeada pelas ruas Barão do Abiaí, Cardoso Vieira e Tavares Cavalcante, a rodoviária cria conexões diante três planos de influência delimitados através dos limites do bairro, da cidade e, por fim, de sua região metropolitana. Tais conexões acontecem de maneira cíclica e temporal valendo-se, em diferentes medidas, dos equipamentos, instituições e serviços ofertados na cidade paraibana. Sobre eles, e a nível de cidade, a presença de instituições de ensino superior – públicas e privadas – e dos equipamentos e recursos voltados à saúde destacam-se como importantes fatores responsáveis por atrair parte dos usuários do terminal rodoviário em questão. Juntam-se ainda, os eventos que ocorrem anualmente durante os festejos juninos e os demais espaços voltados ao entretenimento e lazer.

Aproximando-nos da escala do bairro, a comunicação direta com o comércio e serviços vivenciados no centro histórico, Feira Central e imediações da edificação geram, continuamente, novas demandas e oportunidades de emprego e consumo, não apenas para moradores locais, como também para habitantes das cidades vizinhas. Algo que assegura ao local grande vitalidade e importância econômica, além de beneficiar o intenso fluxo diário entre cidade e as diversas regiões as quais a rodoviária atende.

Para a compreensão desses planos de influência o mapa a seguir (vide imagem 47) traça sobre a cidade raios de influência direta e indireta – de 500m à 1km e 2Km à 3Km, respectivamente – a partir da área de intervenção. Nele, estão contemplados parte significativa das conexões entre os espaços citados anteriormente, o que ilustra a relação mútua entre cidade e Terminal e que, em uma escala alargada, extrapola os limites da cidade até sua vizinhança. Aspectos que juntos dão sentido ao uso contínuo da edificação seja como equipamento de mobilidade ou como mercado diversificado.

Ao recortarmos uma parcela desse cenário e em aproximação ao objeto de estudo, obtemos a área circundada pelas ruas: Cavalcante Belo, João Alves de Oliveira, João Leôncio, Pref. Ernanes Lauritzen, Estelita Cruz, Euclides Vilar, Peregrino de Carvalho, Semeão Leal e Maciel Pinheiro. A área delimitada é definida aqui como meio de ampliar a compreensão do entorno que cerca de imediato o Terminal Cristiano Lauritzen tornando-se assim, sítio de intervenção e alvo das análises a seguir:

Imagem 47: Mapa de legibilidade/ Conexões entre Terminal e cidade



Fonte: Produzido pela autora a partir de arquivo base concedido pela PMCG/SEPLAN.

Imagem 48-49: Delimitação do sítio de intervenção a nível de bairro e análise quanto a permeabilidade.



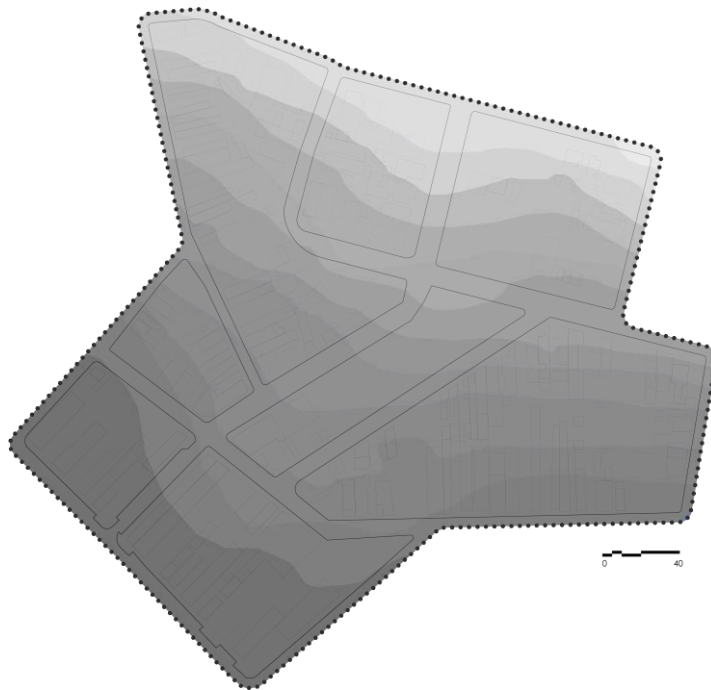
- | | | |
|-----------------------------|---|------------------------------|
| R. Tavares Cavalcante - 1 | : | 4 - R. Cardoso Viêira |
| R. Gov. A. Magalhães - 2 | : | 5 - R. Pref. C. Lauritzen |
| R. J. Alves de Oliveira - 3 | : | 6 - R. Barão do Abiaí |
| | : | 7 - R. Peregrino de Carvalho |

Fonte: Produzido pela autora a partir de arquivo base concedido pela PMCG/SEPLAN.

Permeabilidade - Quanto à mobilidade urbana, o sistema viário se organiza através de vias coletoras e locais identificadas na imagem 49. Nela, é perceptível a atuação das ruas Tavares Cavalcante, Peregrino de Carvalho e Barão do Abiaí como vias de distribuição dos fluxos advindos da Av. Floriano Peixoto – via arterial que tangencia a área de estudo e corta grande parte da cidade. Perpendicularmente, as demais vias redirecionam tais fluxos assumindo, no caso das ruas Cristiano Lauritzen, Cardoso Vieira e Gov. Agamenon Magalhães, o trajeto de chegada e saída dos ônibus junto ao trânsito de veículos, transportes alternativos, transeuntes e mercadorias, ainda que possua uma infraestrutura incompatível a essa demanda, sobretudo ao tratarmos da rua Cristiano Lauritzen.

Topografia - A área delimitada apresenta uma gradativa transição entre os níveis mais altos e mais baixos da topografia, representada na imagem 50 a seguir. O que gera diferentes percepções físicas e visuais à medida que transitamos de um ponto a outro. Em meio a este recorte, a rodoviária ocupa o terreno

Imagens 50-51: Mapas esquemáticos de análise quanto a topografia e ocupação do sítio.



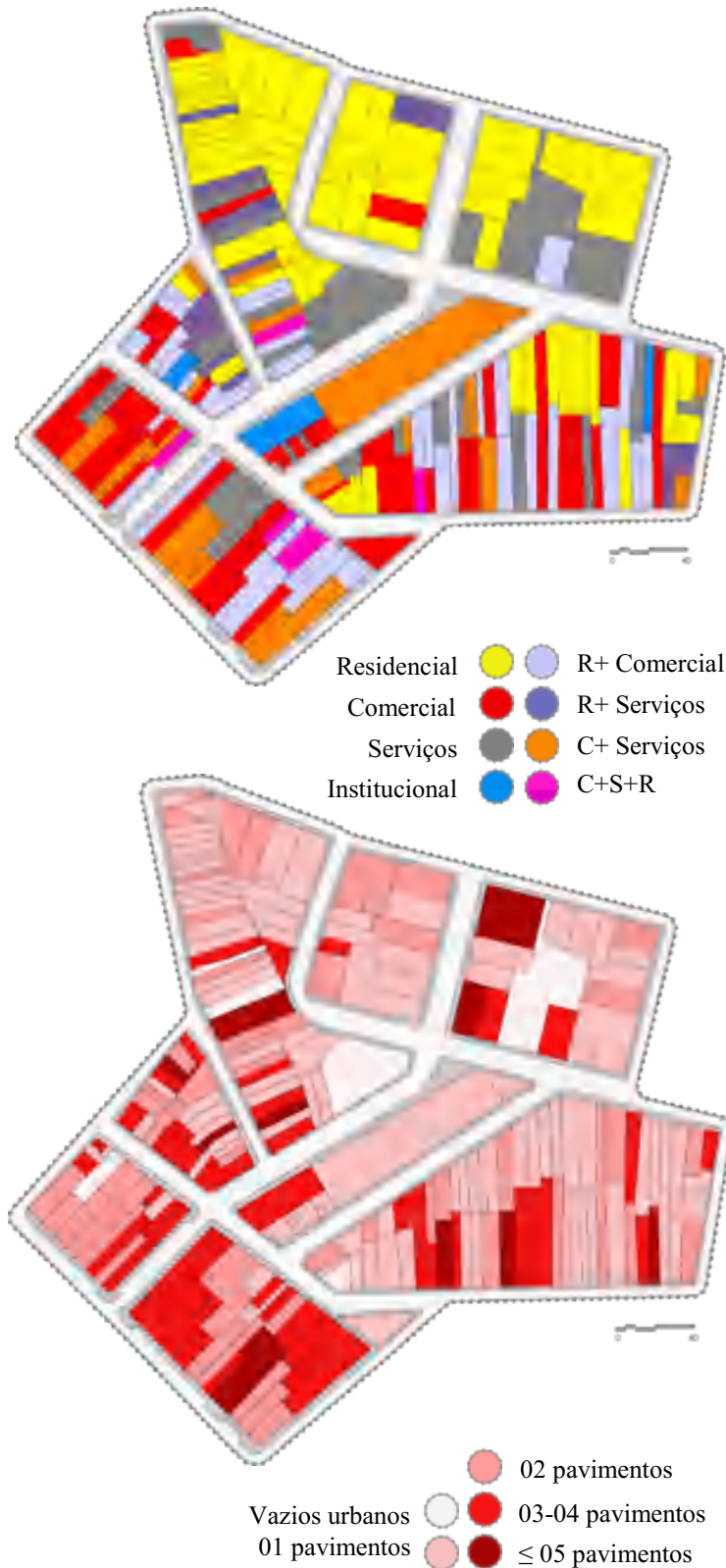
Vazios   Cheios

caracterizado por cinco curvas de nível, que apoiam a edificação sobre um declive de cerca de 8 metros, indo da cota 540.8 à 532.8.

Mapa Nollei - O jogo entre cheios e vazios proporcionado pelo mapa Nollei ao lado (vide imagem 51), permite uma visão de ocupação e dos arranjos admitidos por esta parcela da malha urbana. Sobre isto, a área revela em sua porção ao sul uma intensa ocupação dos lotes que, com largura estreita e largo comprimento dá espaço, em alguns casos, apenas ao recuo de fundo de lote. Na porção ao norte, este adensamento das quadras torna-se, gradativamente, mais brando a medida que apresenta lotes de proporções mais generosas. Em paralelo, os vazios territoriais também apontam o caráter ocupacional admitido por cada edificação, estando as áreas residenciais mais associadas às quadras com maiores recuos (vazios) e as comerciais e de serviço – ou mesmo de uso misto – aos lotes intensamente adensados (cheios). Algo perceptível junto ao mapa de usos do solo apresentado na sequência.

Fonte: Produzido pela autora a partir de arquivo base concedido pela PMCG/SEPLAN.

Imagens 52 e 53: Mapas esquemáticos de análise quanto aos usos e gabaritos do sítio.



Fonte: Produzido pela autora a partir de arquivo base concedido pela PMCG/SEPLAN.

Uso do Solo - O mapeamento dos usos atribuídos à região revela a diversidade do local e como esta está distribuída. Ao analisarmos a imagem 52 é clara a predominância dos usos misto, que compreende as atividades comerciais, de serviço e o uso residencial em diferentes arranjos (C+S, C+R, S+R, R+C+S). Por outro lado, o caráter residencial e o comercial assumem zonas opostas bem definidas estando o terminal rodoviário ao centro desse cenário.

Gabarito - Ilustrado através da imagem 53, o levantamento acerca do número de pavimentos das edificações que compõem o sítio de intervenção, nos esclarece como a disposição vertical desses elementos atuam na conformação visual do todo. Assim, o perímetro apresenta em sua maioria, construções térreas ou com apenas dois pavimentos e áreas pontuais onde esses atingem valores acima de quatro pavimentos. Há ainda, as edificações entre três e quatro pavimentos e os vazios urbanos que, junto aos demais gabaritos e a disposição da topografia, dão heterogeneidade à paisagem urbana local.

2.2 O TERMINAL

2.2.1 HISTÓRIA DO TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN

A importância de conservar um objeto que consideramos constituir-se de parte da cultura de uma comunidade está no fato deste refletir a expressão de determinada época e lugar, um registro material de sua história, seus saberes e fazeres. Algo não distante do que acontece com o terminal, que por vezes confunde sua história com a história da cidade.

Uma das marcas dessa associação é a imersão do edifício em um cenário de contínuas transformações, espaciais e estéticas, vivenciadas na primeira metade do século passado e, sobretudo, nas décadas seguintes. Sendo o mesmo, fruto de um contexto de modernização e da manifestação de determinadas linguagens arquitetônicas representativas deste processo e dentre as quais a arquitetura moderna tem expressiva participação na consolidação de parte da paisagem da cidade. Além da materialização de um ideário a favor do progresso e da rapidez da então vida moderna.

Sobre esta última, desde as grandes cidades europeias às maiores capitais brasileiras, até pequenos municípios do interior do Nordeste do Brasil, cada uma delas vivenciaram, à seu modo, o entusiasmo dos novos tempos, espaços e ritmos inseridos em seus cotidianos a partir das descobertas tecnológicas que impulsionaram a Primeira e, sobretudo, a Revolução Científico-Tecnológica. Neste ponto reverbera-se a premissa da nova percepção de mundo e de seus diferentes modos – habitar, trabalhar, recrear e circular – apoiados pelo desenvolvimento da ciência e pelo processo dramático de transformações de seus hábitos e cotidianos.

Os acontecimentos narrados acima giram em torno de uma dessas premissas. O verbo circular atribuiu a cidade paraibana formas, meios e símbolos pautados nos ideais de higiene, circulação e da boa estética. De acordo com Queiroz (2008) a cidade que ganhara vulto, em grande medida pelas influentes iniciativas de modernização nacional verificadas em início dos noventa, redefiniu sua paisagem associando o progresso à renovação urbana e cidadina. Dentre centenas de outras mudanças a organização dos deslocamentos “vinculada a um longo processo de transformações econômica e social brasileira sintetizado no Plano de Metas” (GOU-LARTI; QUEIROZ, 2011 p. 27), chega à cidade abrindo espaço ao automóvel e, conseqüentemente, às possibilidades para um sistema de transporte rodoviário que estava ainda por vir. Aos poucos o mercado incorporava a avalanche de imagens geradas por uma mídia cada vez mais feroz que reduzira tudo isso a um vocábulo onde o veloz, o funcional, o higiênico, o moderno e o luxuoso eram palavras recorrentes.

Algumas décadas mais tarde (mais precisamente na segunda metade dos noventa), o Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen, conhecido por entre os seus como Rodoviária Velha, surgiu a partir de acordo entre poder público e iniciativa privada, como resposta à crescente necessidade de deslocamento gerada pelo desenvolvimento econômico e social local dos últimos anos. Ambos, embargados por alguns goles de entusiasmo econômico e da soberba das mais altas classes sociais diante a promessa de uma cidade moderna, atenta às tendências e tecnologias das grandes capitais. O que lhe assegurou o assíduo interesse dos principais meios de comunicação frente ao apelo imobiliário e arquitetônico do empreendimento.

“[...] trouxemos o projeto de construção de um moderno conjunto arquitetônico, de linhas funcionais, compreendendo estação rodoviária com capacidade de 13 veículos, e um supermercado moderno e um hotel de luxo com setenta e dois apartamentos, inclusive um para hospedagem presidencial e de outras altas personalidades que venham a visitar esta cidade. [...]” (Esclareceu o diretor da ENAC LTDA em nota ao Diário da Borborema, 16 jul. 1958)

[...] divisões de lojas para o comércio em geral; galerias com amplo espaço para acesso e circulação do público; iluminação natural e elétrica de acordo com a técnica mais moderna; instalações sanitárias com os mais exigentes requisitos de higiene e conforto (...) amplo salão de espera para conforto dos passageiros e pessoas que aguardam a chegada dos transportes; restaurantes de primeira ordem e outros detalhes que farão da Estação Rodoviária Cristiano Lauritzen o maior empreendimento da Empresa Nacional de Mercados. (Diário da Borborema, 31 jul. 1958)

“Estação rodoviária – Super-mercado e HOTEL DE LINHA INTERNACIONAL!!! Edifício moderníssimo construído de acordo com a mais avançada técnica arquitetônica!! Salas confortáveis com água filtrada, fria, quente e gelada!!! Todas as salas de frente, próprias para escritórios, consultórios médicos e odontológicos, equipados com moderno sistema sanitário, gabinetes embutidos e elevador privativo!!! (...) luxuoso hotel de linha internacional o mais moderno da Bahia ao Amazonas. (Diário da Borborema, 7 ago. 1958)

Acompanhando os anúncios do jornal campinense Diário da Borborema, de posse do Arquivo Público Municipal, é perceptível que o contrato estabelecido entre o então prefeito Elpídio de Almeida e a Empresa Nacional de Mercados Ltda. (ENAC), sediada no Rio de Janeiro, possuía grandes pretensões como “moderno conjunto arquitetônico” valendo-se de um discurso higienista, do luxo e modernidade de suas instalações e da técnica “mais avançada”. Ao mesmo tempo, valia-se um marketing poderoso que exaltava nas manchetes os nomes dos senhores que já haviam assegurado suas salas, um grande destaque à volumetria do conjunto e a expectativa da participação de artistas do rádio e televisão do Sul do país e, até mesmo do “Srº Presidente da República” como algumas das ilustres personalidades esperadas durante ato oficial de lançamento da obra.

Imagens 54-55-56: Recortes de jornal. Notas e anúncios do lançamento do Terminal Rodoviário



Fonte: Jornal Diário da Borborema, 1958. Acervo Arquivo Público Municipal.

O projeto do arquiteto João Batista Corrêa conferia “um verdadeiro centro comercial”, um supermercado e um luxuoso hotel dispostos sobre um terreno de 4.307m². Almeida (2010), em análise ao contrato firmado em 08 de maio de 1958 entre gestão municipal e Empresa responsável esclarece parte deste complexo. Nele estariam previstos plataforma de embarque com capacidade para saída simultânea de 13 veículos; áreas destinadas à espera e à venda de passagens; depósito para pequenas bagagens; além de outras dependências dentre as quais previa-se posto telefônico, lojas e boxes comerciais. Este último apresentaria um total de 140 unidades voltadas à venda de armarinhos e tecidos, mercearias, laticínios e cereais, peixarias, açougues, frutas e verduras somados a um setor de comércio até então não especificado em contrato. A autora anuncia ainda a existência de um setor privativo, composto pelos serviços de administração, instalações sanitárias e reservatório de água. E, assim como descrito nas notas do jornal, em vizinhança a um supermercado e um imponente hotel de “linha internacional” com todos os requisitos técnicos da “moderna indústria hoteleira internacional”. Estando a construção sob exclusiva responsabilidade da ENAC, a qual, segundo contrato, seria concessionária do empreendimento ao longo de oito anos detendo ainda 8% dos valores arrecadados das passagens durante este período, além de assumir o prazo de quinze meses para a conclusão da obra.

Entretanto, as complicações em volta da desapropriação do terreno adjacente, onde pensava-se inserir o hotel, tornaram inviável a construção anexa. Assim, do ambicioso projeto original apenas parte fora executada – ao que cabe às áreas de embarque, desembarque e mercado – o que lhe gerou proporções distintas às prometidas nos jornais de 1958, mas que não lhe negaram um importante papel social e histórico alimentado ao passar dos anos pela intensidade das atividades desempenhadas ao longo dos dias e da boemia que lhe surge durante as noites.

2.2.2 UM DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO EXISTENTE

2.2.2.1 ESPAÇO DIVERSIFICADO/ZONEAMENTO

Inaugurado em 1958, o Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen assume, desde então, as funções de conector interurbano e mercado permanecendo como importante elemento de mobilidade e socialização econômica e pessoal. Paralelamente, seu projeto original incorporou, através de seus agentes e ao passar dos anos, diferentes apropriações e ajustes dando-lhe um caráter de edifício semi-público e diversificado. Sobre estes últimos, o edifício destaca-se por ser cenário de múltiplos usos, palco da diversidade de cores, cheiros, produtos e pessoas, de uma comunidade identificada pela troca de mercadorias, pelo consumo e pela venda de serviços. O lugar onde se pode passar no cabelereiro, comprar a biju da última moda, garantir os alimentos da semana e ouvir um vinil dos anos 80 tomando um café de fim de tarde. Suas atribuições são muitas e estão, continuamente, em transformação, o que proporcionou a consolidação do comércio e dos serviços desempenhados em suas estruturas valendo-se de seu entorno e de sua função básica como terminal interurbano (vide imagem 57).

Para maior compreensão do espaço e, sobretudo, dos usos admitidos pelo Terminal foi realizado um levantamento in loco apresentado pela imagem 58 a seguir. Nela, optamos por uma representação onde o corte horizontal da edificação acompanha a declividade da topografia no terreno, de modo que obtemos um entendimento da edificação como um todo sem contínuas secções da planta baixa. Assim, a imagem nos revela nove setores característicos da edificação somados a uma área anexa, são eles: setor de serviços, setor de produtos, setor externo, setor de alimentação, setor administrativo, instalações sanitárias, setor de estocagem, apoio rodoviário, e circulação vertical e horizontal. Estes, estão distribuídos de maneira não uniforme e compõem um rico leque de usos mistos que atraem, em diferentes medidas, um grande fluxo de pessoas vindas de partes distintas da cidade e, no caso dos usuários do transporte interurbano, de municípios vizinhos.

Em análise, calçadas e corredores levam-nos a três experiências visuais bem marcantes: o transporte e a diversidade frenética na calçada frente à rua Cristiano Lauritzen; o comércio pontual de alimentos (açougue, aves, bar, lanchonetes), os depósitos, os serviços de concerto e a venda de produtos e equipamentos em seus corredores internos; e por fim, a ocupação de parte de sua calçada voltada à rua Cardoso Vieira por pequenas bancas comerciais apoiadas sobre a fachada Norte da edificação. Soma-se ainda, a presença constante de carros de transporte alternativo estacionados em suas imediações.

Imagem 57: Diferentes usos e cenários no Terminal Rodoviário



Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 58: Usos no Terminal



Fonte: Confeccionado pela autora a partir de levantamento in loco.

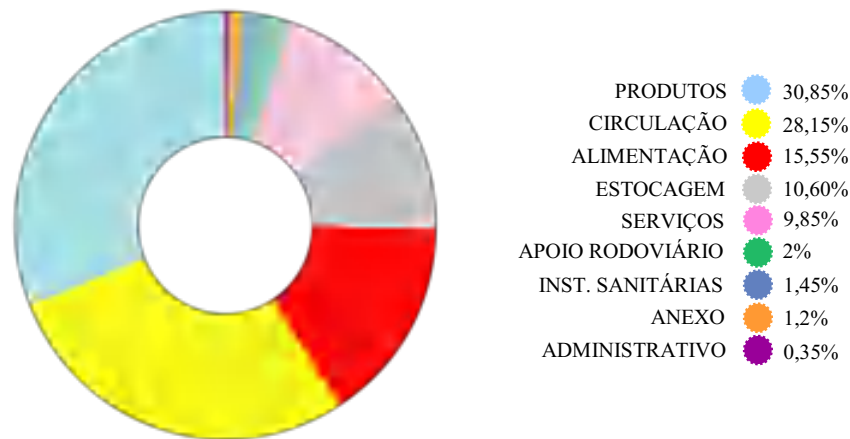
LEGENDA – SETORES

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● SETOR DE SERVIÇOS 1.1 Barbearia 1.2 Cabelereiro 1.3 Concerto de equipamentos eletrônicos 1.4 Concerto de calçados e peças em couro 1.5 Concerto de máquinas de escrever ● SETOR DE PRODUTOS 2.1 UTILIDADES 2.1.1 Loteria 2.1.2 Ótica 2.1.3 Farmácia 2.2 PRODUTOS DIVERSOS 2.2.1 Bijuterias 2.2.2 Aviamentos 2.2.3 Bolsas 2.2.4 Roupas 2.2.5 Calçados 2.2.6 Produtos e alimentos para animais | <ul style="list-style-type: none"> 2.2.7 Chapéus 2.2.8 Importados 2.2.9 Compra e venda de eletrônicos 2.2.10 Cds/Dvds 2.2.11 Maquiagem ● SETOR EXTERNO 3.1 Área de comércio informal/bancas 3.2 Estacionamento/transporte alternativo ● SETOR DE ALIMENTAÇÃO 4.1 Bares 4.2 Boxes de alimentação/lanchonetes 4.3 Mercaria 4.4 Laticínios 4.5 CARNES 4.5.1 Açougue 4.5.2 Aves 4.5.3 Abate de aves | <ul style="list-style-type: none"> ● SETOR DE ADMINISTRATIVO 5.1 Sala de segurança ● INSTALAÇÕES SANITÁRIAS 6.1 Sanitário masculino 6.2 Sanitário feminino ● SETOR DE ESTOCAGEM 7.1 Depósito de Bebidas 7.2 Depósito indefinido/desocupados ● SETOR DE APOIO RODOVIÁRIO 8.1 Agência de ônibus 8.2 Plataformas de embarque e desembarque 8.3 Via para trânsito e parada de ônibus ● ANEXO 9.1 Anexo não previsto em projeto original ● CIRCULAÇÃO HORIZONTAL (RAMPAS) |
|---|--|---|

2.2.2.2 DIMENSIONAMENTO

Em termos numéricos sua apropriação majoritariamente voltada à função de mercado vale-se da função de terminal rodoviário como estímulo às atividades de compra e venda de serviços e produtos, visto a abrangente ocupação de seu programa em detrimento das áreas destinadas ao uso de terminal rodoviário que corresponde a apenas 2% do total da edificação, com cinco unidades (módulos comerciais) ocupados por duas das quatro agências de ônibus que atendem no local: as agências São José e Pontual. Na sequência, o gráfico 04 mostra o percentual das demais instalações no local, segundo seus setores.

Gráfico 04: Percentual de ocupação por setores



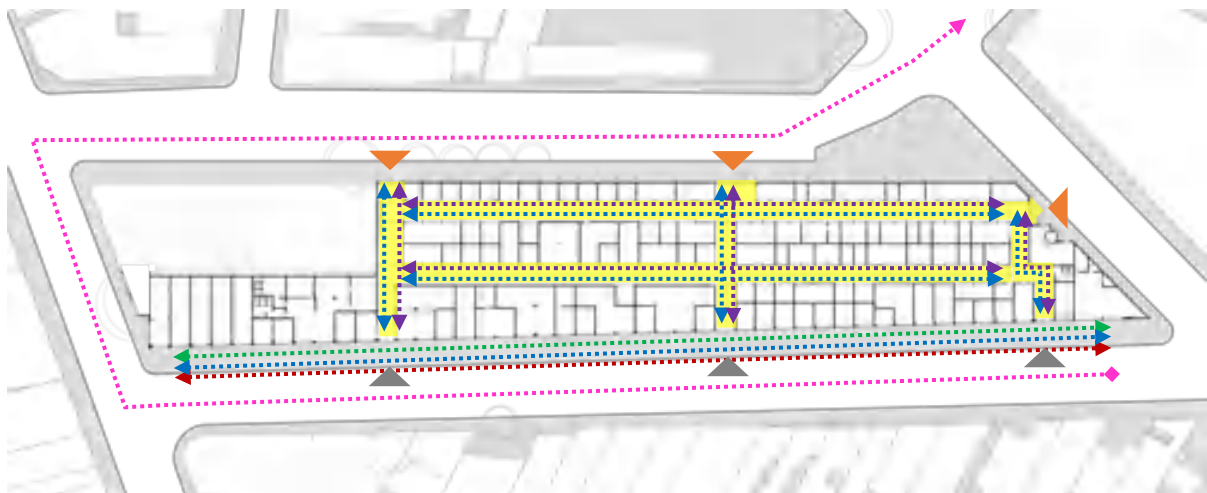
Fonte: Confeccionado pela autora a partir de levantamento in loco.

Nele, os setores de produtos e circulação destacam-se com percentuais mais expressivos correspondendo, respectivamente, a 30,85% e 28,15% da área total da edificação. Os espaços destinados aos bares, lanchonetes e demais componentes do setor de alimentação representam 15,55% assumindo, no caso dos voltados à via, um período de funcionamento diferenciado permanecendo abertos após o horário comercial mesmo durante os fins de semana. Para as áreas utilizadas como depósito de bebidas ou de uso indefinido somam-se 10,60%, com um total de aproximadamente 269,5m². Considerando o potencial comercial do edifício e seu caráter misto, estas áreas não cumprem com seu papel social criando uma zona obsoleta, o que abre margem para novas apropriações durante a etapa de projeto. As atividades de serviço, no entanto, compõem 9,85% apresentando maior número de módulos ocupados no interior da edificação, mesmo não estando agrupadas em zonas específicas, mas distribuídas no espaço como um todo. Em menor número, os setores voltados às instalações sanitárias, anexo e administrativo (sala de segurança) correspondem, respectivamente, os valores mínimos de 1,45%, 1,2%, 0,35%.

2.2.2.3 FLUXOS

Entre os espaços, uma série de rampas criam os acessos e permitem o trânsito de pessoas, produtos e transporte não motorizado (bicicletas e carroças) atingindo diferentes níveis topográficos nas áreas voltadas para interior do edifício – ainda que de forma alheia às normas de acessibilidade no caso das rampas transversais. Tais eixos estão associados à fluxos de diferentes intensidades definidos em três esferas opostas. A primeira delas corresponde ao fluxo na calçada frente à rua principal, na rua Cristiano Lauritzen, onde as atividades ocorrem protegidas pela extensa marquise. Esta, equivale um fluxo intenso entre passageiros, consumidores, comerciantes informais e mercadorias. Ao acessarmos o interior do edifício, esse fluxo dissipa-se em duas zonas. Na porção Oeste, um fluxo mais seletivo e de menor intensidade, relacionado ao comércio de equipamentos eletrônicos e serviços de concerto. A Leste, devido ao maior número de depósitos e o crescente fechamento dos boxes de carnes e laticínios, o trânsito torna-se ainda mais inexpressivo. Na fachada oposta (ao Norte), o edifício fecha-se com uma grande parede cega, isolando o edifício e limitando o seu uso apenas dentro de seus perímetros vendo-se desassociado às áreas de estacionamento de transporte alternativo e pequenas bancas de revistas, lanchonetes e peixaria à sua frente. Por fim, o acesso junto à rua Tavares Cavalcante é marcado pela grande caixa d'água e, assim como na fachada Norte, pelo estacionamento de alternativos. Na imagem 59 a seguir, os principais fluxos e acessos são apresentados.

Imagem 59: Acessos e fluxos entre níveis no Terminal-Mercado



Fonte: Confeccionado pela autora a partir de levantamento in loco.

LEGENDA - FLUXO

▲ Acessos principais
 ▼ Acessos secundários
 ◆ Fluxo de ônibus
 ◆ Fluxo de passageiros
 ◆ Fluxo de consumidores
 ◆ Fluxo de mercadorias temporárias

◆ Fluxo de transporte não motorizado
 ◆ Circulação horizontal
 ◆

2.2.2 SOLUÇÕES TÉCNICO-CONSTRUTIVAS

Em termos técnicos, o T.R.C.L. constitui-se por um conjunto de soluções construtivas compatíveis com o período no qual as possibilidades geradas pela maior manipulação do concreto e a utilização de estruturas mais leves como o aço tornavam-se cada vez mais recorrentes. Em seu projeto original, é possível identificar associações entre estes (e outros) diferentes materiais e uma evidente intensão plástica e funcional para com a escolha dos mesmos.

Por este caminho, o edifício fundamenta-se em uma estrutura mista que relaciona amarrações simples em alvenaria de tijolos de cerâmicos à pilares e vigas modulados em concreto armado. O que forma uma espécie de sistema de apoio à grande marquise que marca sua fachada principal, além de criar a base onde acomodam-se coberturas tradicionais (telhamento sobre laje) e um sistema de cobertura treliçada e semicircular que dá ritmo e abrigo à grande parte da edificação como mostra a imagem 60 abaixo.

Imagem 60: Implantação – Destaque para cobertura em arco



Fonte: http://photos.wikimapia.org/p/00/01/30/05/76_big.jpg

Voltando-nos à marquise, esta avança sobre a calçada de modo a proteger por completo o passeio, o comércio e o embarque que acontecem frente à rua Cristiano Lauritzen. Em verdade, a opção por esta extensa estrutura exigiu, na época esforços especiais de engenharia. Com aproximadamente 155 metros de comprimento, este elemento em concreto armado apresenta

sucessivas armaduras em concreto dispostas de sua base à extremidade, o que lhe garante sustentação e o direcionamento de seus esforços até as vigas e, posteriormente, aos pilares. Paralelamente, sua inclinação, declividade e os vazios criados por entre as armaduras transmitem uma linguagem formal característica e funcional permitindo uma maior leveza e suporte, além de assegurar o caimento do excedente pluvial até a via lateral em nível mais baixo, através de canos de queda que atravessam tais armações.

Abaixo desta estrutura, as lojas voltadas à via principal já não obedecem, em sua maioria, o dimensionamento originalmente pensado para cada estabelecimento, avançando, recuando e atribuindo instalações sanitárias segundo os critérios de seus proprietários. Sobre as mesmas, têm-se o uso de um sistema convencional em laje e telhamento em diferentes águas – parte em fibrocimento, parte em amianto – nos extremos laterais do edifício. As localizadas ao centro admitem uma laje impermeabilizada que surge junto à marquise em concreto armado e vai de encontro à cobertura semicircular e a parede vazada que dá apoio, havendo a construção improvisada de depósitos superiores dispostos neste trecho e perceptível nas imagens 61 e 62 abaixo.

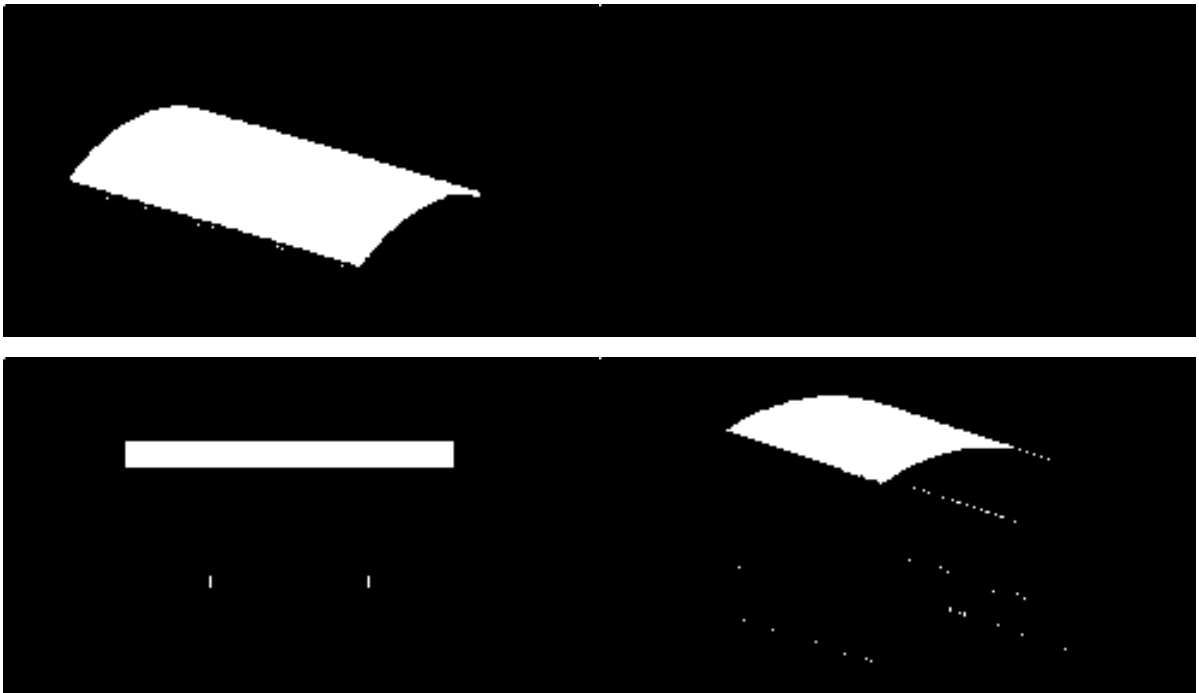
Imagens 61-62: Sistema de suporte da marquise em concreto e anexos superiores – Destaque para a inclinação dos apoios em concreto armado, e sobreposição de construções improvisadas sobre a laje impermeabilizada



Fonte: Acervo pessoal

Para o sistema de cobertura central, o projeto toma partido do desenho e dos módulos de 12,20mx18,75x2m para compor uma sequência dos arcos – constituídos por treliças espaciais e telhas em amianto– de modo a viabilizar as trocas de ar (quente e frio) e a entrada de iluminação indireta e difusa no interior do edifício. Vale-se ainda dessa solução para acomodar uma série de calhas transversais de alumínio dispostas entre os arcos e visíveis ao longo de toda a cobertura. Estas vão de encontro de encontro à canos de queda acoplados à fachada posterior, junto à rua Venâncio Neiva, e dali jogadas sobre a calçada. Abaixo, a imagem 63 ilustra este sistema de cobertura.

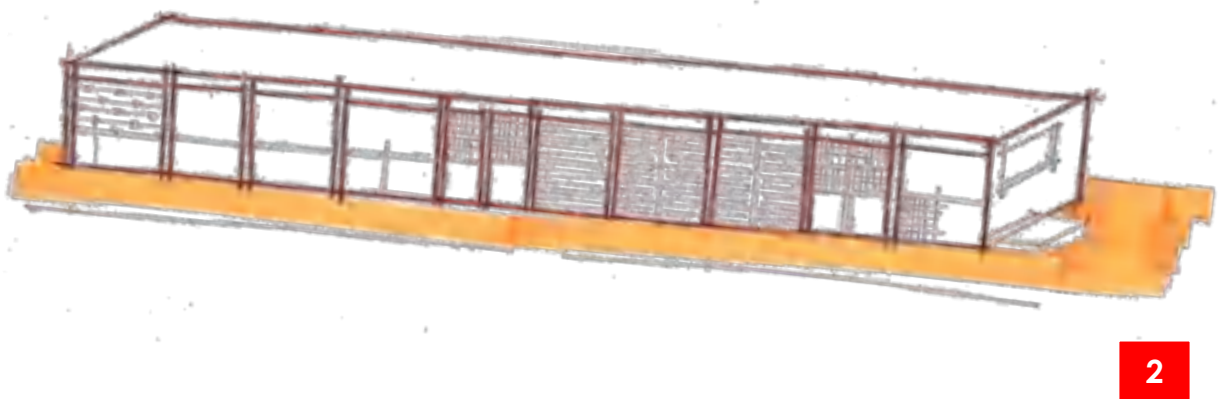
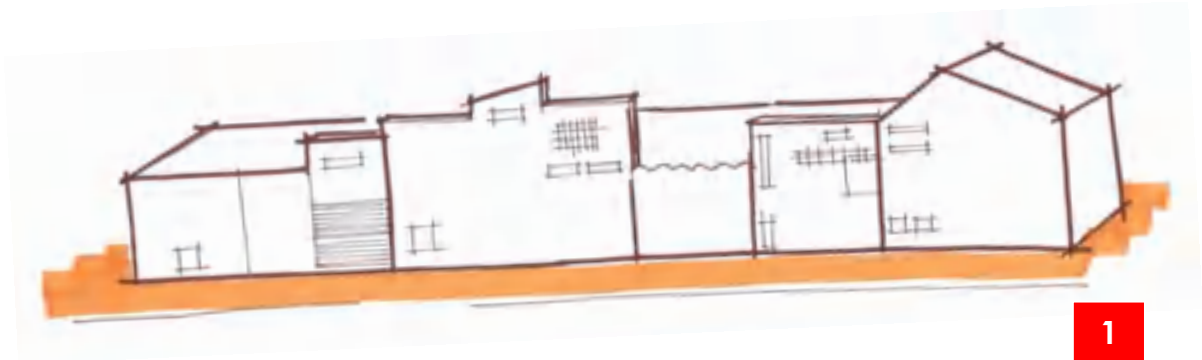
Imagem 63: Ilustração do sistema estrutural de cobertura em arcos



Fonte: Confeccionado pela autora.

Ao centro do edifício, unidades comerciais, estruturalmente independentes, demarcam os eixos de circulação no interior do Terminal. Implantados de maneira a acompanhar a inclinação dos passeios no local, estas unidades são justapostas de forma escalonada em modulações variantes entre, aproximadamente, 2,80m x 3,0 e 1,80m x 3,30 sendo, constantemente, alvos de anexos, diferentes materiais e alterações espaciais. Sobre esta última pode-se destacar a junção entre módulos, a verticalização e o fechamento de suas aberturas circulares que originalmente compunham suas lajes impermeabilizadas com a estratégia similar aos semicírculos da cobertura – a de iluminar e facilitar a entrada e saída de ar. Dito isto, os trechos centrais dentro da edificação admitem uma configuração semelhante às ilustrações a seguir (vide imagem 64), onde é perceptível o jogo entre gabaritos, o uso de diferentes esquadrias e a criação de paredes cegas. Paralelamente, as imagens revelam o cenário marginalizado ao qual estão inseridos.

Imagem 64: Boxes centrais – Croquis de trechos do interior da edificação e seus respectivos cenários



Fonte: Confeccionado pela autora através de levantamento in loco.

2.2.2.5 SOLUÇÕES ESPACIAIS E PLÁSTICAS

A construção original possui em sua essência uma ideia de modernidade promovida por sua composição formal e pela fluidez espacial do lugar. O movimento e ritmo de sua estrutura de cobertura semicircular, a longa marquise em concreto armado, a marcante caixa d'água que ultrapassa seu gabarito, o uso de elementos vazados, além da permeabilidade gerada entre espaço público e privado são exemplos disso. A estes elementos estão associadas as principais características físicas e usuais do Terminal, assim como são responsáveis pela composição de uma significativa porção da quadra. Sobre esta última, o Terminal organiza seu programa através de um único pavimento que obedece a orientação do terreno (inclinado e em declive) e assegura sua horizontalidade. Fato que está intimamente relacionado não apenas às condições físicas da área, mas à intensão de permitir um percurso livre entre edificação e seu entorno (vide imagem 65).

Imagem 65: Horizontalidade e ritmo



Fonte: Croqui a partir de imagem disponível em: http://photos.wikimapia.org/p/00/01/30/05/76_big.jpg

Imagens 66-67: Intenção plástica e funcional na composição da marquise



Fonte: Acervo pessoal

Outro aspecto importante à composição é como o T.R.C.L. demonstra um contraste visual entre cada uma de suas fachadas. Na principal delas, as linhas horizontais dão forma à marquise e às platibandas da edificação criando um volume uniforme. Sobre este, tem-se então as curvas da coberta central que sobrepõem e dão ritmo ao conjunto através de sua forma e de seus vazios.

Entretanto, ao nível dos transeuntes esse visual concentra-se quase que exclusivamente na contínua marquise que se inclina em prol de sua engenharia, mas também como meio de conectar as diferentes escalas existentes entre o abrigo ao acesso as lojas e a proteção do embarque e desembarque frente a via como mostram as imagens 66-67 ao lado.

Mais ao lado, esta mesma marquise decai sobre a fachada Leste em um curto trecho que preteje aqueles que preferem o transporte alternativo ao rodoviário. Ali, a grande caixa d'água rompe o plano horizontal do conjunto com seu volume prismático e vertical pontuando ambas as fachadas e criando um marco visual na paisagem – ainda que, atualmente, tenha a sua volta um anexo desprovido de valor arquitetônico e funcional.

Por fim, na fachada Norte, frente à rua Cardoso Vieira, uma grande parede cega com trechos em cobogó recebe a cobertura treliçada deixando-a como grande protagonista junto à pequena praça Cristiano Lauritzen, conforme imagens 68-69.

Imagens 68-69: Perspectivas do edifício, fachadas Leste e Norte, respectivamente



Fonte: Acervo pessoal

2.2.2.6 PROBLEMÁTICAS

O velho terminal, em meio à vitalidade e a efervescência comercial do Centro Histórico e da Feira Central encontra-se ameaçado de paralisia pela saturação física de suas estruturas e acessos. As atividades comerciais, os serviços operacionais e de apoio aos passageiros e usuários encontram-se em estado precário. As áreas destinadas à venda de passagens, as salas de espera, os locais para higiene pessoal e as estruturas voltadas aos diversos tipos de serviços e comércio – prestados dentro e fora da edificação – apresentam problemas que ultrapassam sua capacidade física e degradam paulatinamente a percepção e a memória do lugar. Por vezes embarque e desembarque tornam-se atividades difíceis a serem executadas seja pelo comércio que invade a calçada, pela espera sem mobiliário, pela sinalização ineficaz ou seja pela precariedade da infraestrutura urbana de suas imediações.

Para os consumidores os dilemas são ainda maiores. A insalubridade, as irregularidades no piso, a escassez de pontos de apoio às agências de transporte, a iluminação e sinalização deficientes, as estruturas sanitárias quebradas e os sistemas de informações de rotas e linhas são também pontos críticos de análise. O percurso que invade o edifício rapidamente nos depara com a conflituosa relação entre mobilidade, salubridade e as atribuições como mercado e terminal rodoviário.

Com uma linguagem que se fundamenta na exploração do terreno em sua totalidade, a edificação tem uma implantação que assume a topografia do lugar e apresenta, em verdade, a uma busca pela integração entre vias através da disposição de diferentes acessos. Entretanto, esta integração não ocorre de forma livre e acessível, já que se dá através de rampas com inclinações acima do recomendável, pisos irregulares, batentes no acesso às lojas e entradas principal e secundárias e uma série de equipamentos deixados ao longo dos corredores internos. Tais fatores, comprometem a circulação dentro e através do edifício. A imagem 70 a seguir ilustram seus diferentes acessos e marcantes desníveis.

Imagem 70: Acessos e rampas conectando edifício e vias – Apresentados da esquerda para direita: os três acessos da fachada Sul, o acesso lateral pela fachada Leste e demais acessos na fachada Norte, respectivamente



Fonte: Acervo Pessoal.

Imagem 71: Aspectos de conflito – Apresentados da esquerda para direita: depósitos térreos e superiores, lixo comendo a fachada posterior, insalubridade e precariedade corredores de acesso



Fonte: Acervo Pessoal.

A perda da qualidade de parte de suas estruturas físicas, descuidadas ao longo dos anos também podem ser apontadas como fatores relevantes para a crescente perda de clientes no interior do edifício e, conseqüentemente, o fechamento de boxes e aumento no número de depósitos – de bebidas, abandonados ou de usos não identificados – criando áreas sem fins lucrativos ou de integração social. Em seu interior, há ainda a presença de depósitos superiores, criados acima do gabarito originalmente estabelecido para os boxes, o que dificulta a circulação do ar e a entrada de iluminação indireta pelas aberturas que compõem a coberta. Agrupados, estes depósitos tornam parte dos corredores internos zonas escuras e quentes, de incoerência visual e, sobretudo, desconfortáveis ao passeio de seus usuários que também convivem com instalações sanitárias insalubres e com o lixo encontrado dentro e fora das imediações do prédio (vide imagem 71).

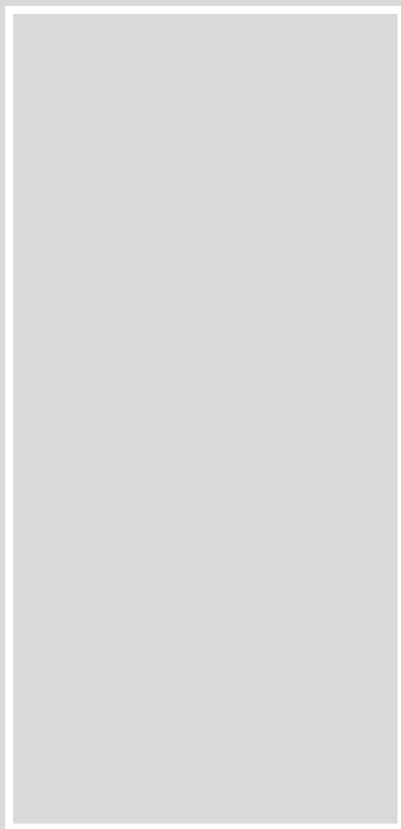
Em paralelo, os aspectos voltados à função de terminal rodoviário, concentrados frente a via Cristiano Lauritzen, deixam a desejar. As áreas de embarque e desembarque dividem espaço com inúmeras bancas improvisadas sobre a calçada o que dificulta a legibilidade do espaço, o trânsito dos pedestres e, sobretudo, a orientação dos pontos de parada dos ônibus, suas rotas e horários.

Sobre este aspecto, podemos citar ainda o fato que dos poucos núcleos destinados ao atendimento de passageiros, apenas um apresenta área de espera, mesmo que de forma precária. Espera e o transporte, que dividem espaço com o comércio abaixo da grande marquise, conforme imagem 72.

Imagem 72: Embarque, desembarque e comércio – Da esquerda para direita: áreas de embarque e espera



Fonte: Acervo Pessoal.



CAPÍTULO_3

A PROPOSTA

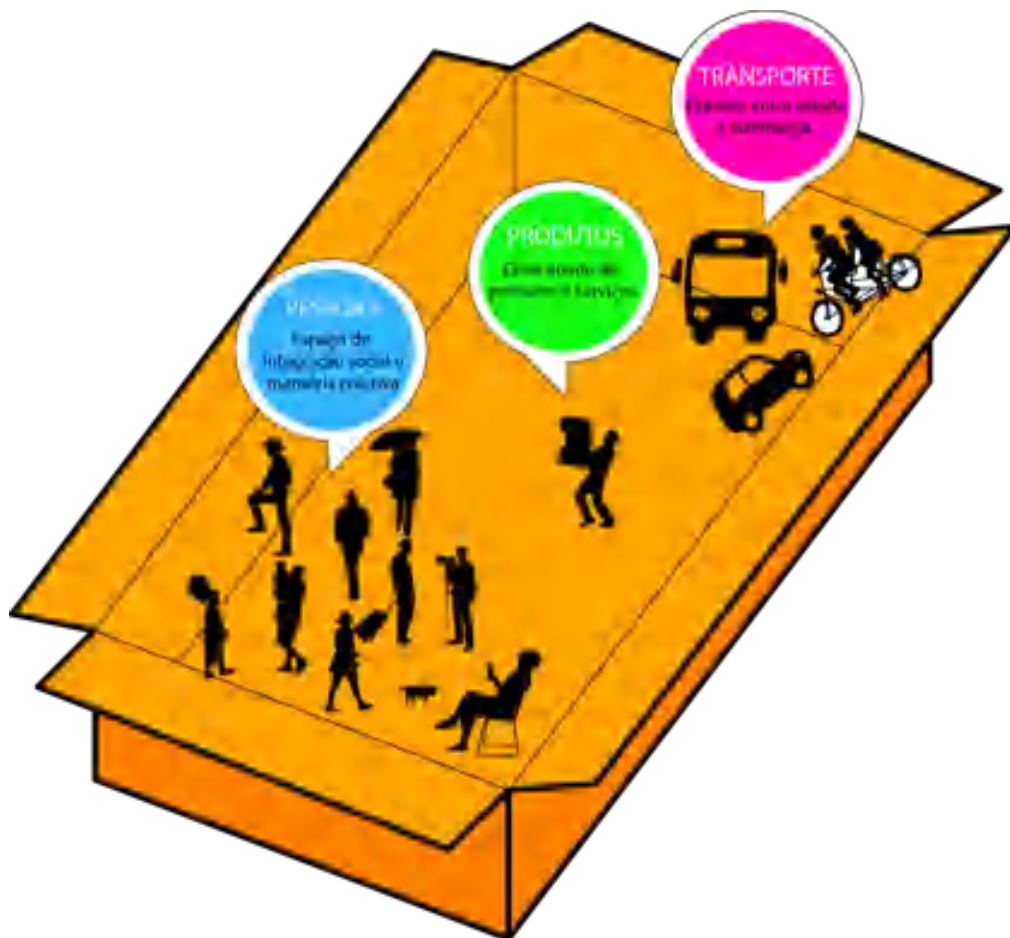
3. A PROPOSTA

3.1 PARTIDO

Com um olhar permissivo às relações e vivências locais e à articulação destas dentro de um cenário de usos diversificados, a proposta admite uma abordagem atenta a uma necessidade real e bem estabelecida: a de readequação e potencialização do espaço mercado, do espaço terminal. Para tal, a proposta vincula três esferas que conferem identidade e importância à Rodoviária Velha: produtos, pessoas e transporte.

Juntos, estes aspectos vêm, continuamente, atribuindo diferentes dinâmicas e, consequentemente, assegurando a permanência e a viabilidade do espaço. Sendo assim, não poderiam estar desassociados ao exercício de projeto, sendo identificados aqui como elementos de conexão, dinamização e identidade do lugar, afinal o mesmo é feito da relação mútua entre estes elementos (vide imagem 73).

Imagem 73: Pessoas, produtos e transporte. Definição dos aspectos legitimidade do espaço



Fonte: Confeccionado pela autora.

Em respeito a esta premissa que identifica o lugar como espaço de ações e culturas distintas a intervenção no edifício de traços modernos procura fundamentar-se na promoção/equilíbrio entre linguagens distintas, com respeito ao antigo, porém sem subserviência imprimindo uma linguagem formal de expressão contemporânea. Sua concepção espacial é resultado de conclusões e experimentos levantados durante a etapa de concepção da proposta e em conformidade com as diretrizes traçadas ao início das definições de projeto. Estas configuram cinco quesitos – ou diretrizes projetuais – norteadores das ações atribuídas aqui e identificadas ao longo deste capítulo, são elas:

- Diretriz 01: Ampliação da permeabilidade entre edifício e espaço público de modo a fortalecer seu caráter de semi-público e estender a legibilidade do todo.
- Diretriz 02: Manutenção e potencialização dos usos mistos existentes dentro e às bordas edificação.
- Diretriz 03: Valorização das qualidades que formalizam uma identidade de linguagem característica ao espaço. Identificada por seu percurso livre, sua coberta semicircular, marquise, caixa d'água, cobogós.
- Diretriz 04: Readequação dos aspectos problemáticos. Acessos e espaços conflituosos.
- Diretriz 05: Promoção de espaços de integração social e de memória coletiva.

De maneira sistemática, a definição de tais critérios de intervenção esclarece a intenção de reconhecimento e exploração dos aspectos positivos do projeto original, em paralelo à requalificação das questões em descompasso com as dinâmicas atuais. Há em verdade, a busca pela integração fluída entre os espaços e seus usuários, além do resgate de soluções eficientes identificadas no projeto original valendo-se destes, e demais ações projetuais, como meio de assegurar a continuidade e eficácia das atividades desempenhadas ali. Dito isto a proposta vai de encontro a ações que subsidiam cada um dos quesitos traçados acima, identificados e discriminados ao avançar da apresentação das soluções projetuais.

3.2 ESPAÇO PERMEÁVEL

Em conformidade ao ideário de que a permeabilidade e continuidade do espaço são fundamentais à realização eficiente das atividades no cotidiano de seus usuários, a intervenção faz uso do terreno como um todo expandindo-se ao reconhecimento das vias e calçadas adjacentes (ruas Cristiano Lauritzen, Cardoso Vieira, Tavares Cavalcante e Barão do Abiaí) através da requalificação dessas infraestruturas sobre as quais estão associadas o transporte rodoviário e alternativo que circundam o objeto de intervenção. Além da criação de pisos elevados que

conectam a edificação ao fluxo de pedestres em direção à praça Cristiano Lauritzen e daqueles oriundos dos dois principais pólos comerciais da região do Centro da cidade: o Centro Histórico e a Feira central. A imagem 74 a seguir marca a localização do Terminal junto aos espaços supracitados.

Imagem 74: Inserção do Terminal-Mercado. Destaque a proximidade entre Centro Histórico e Feira Central

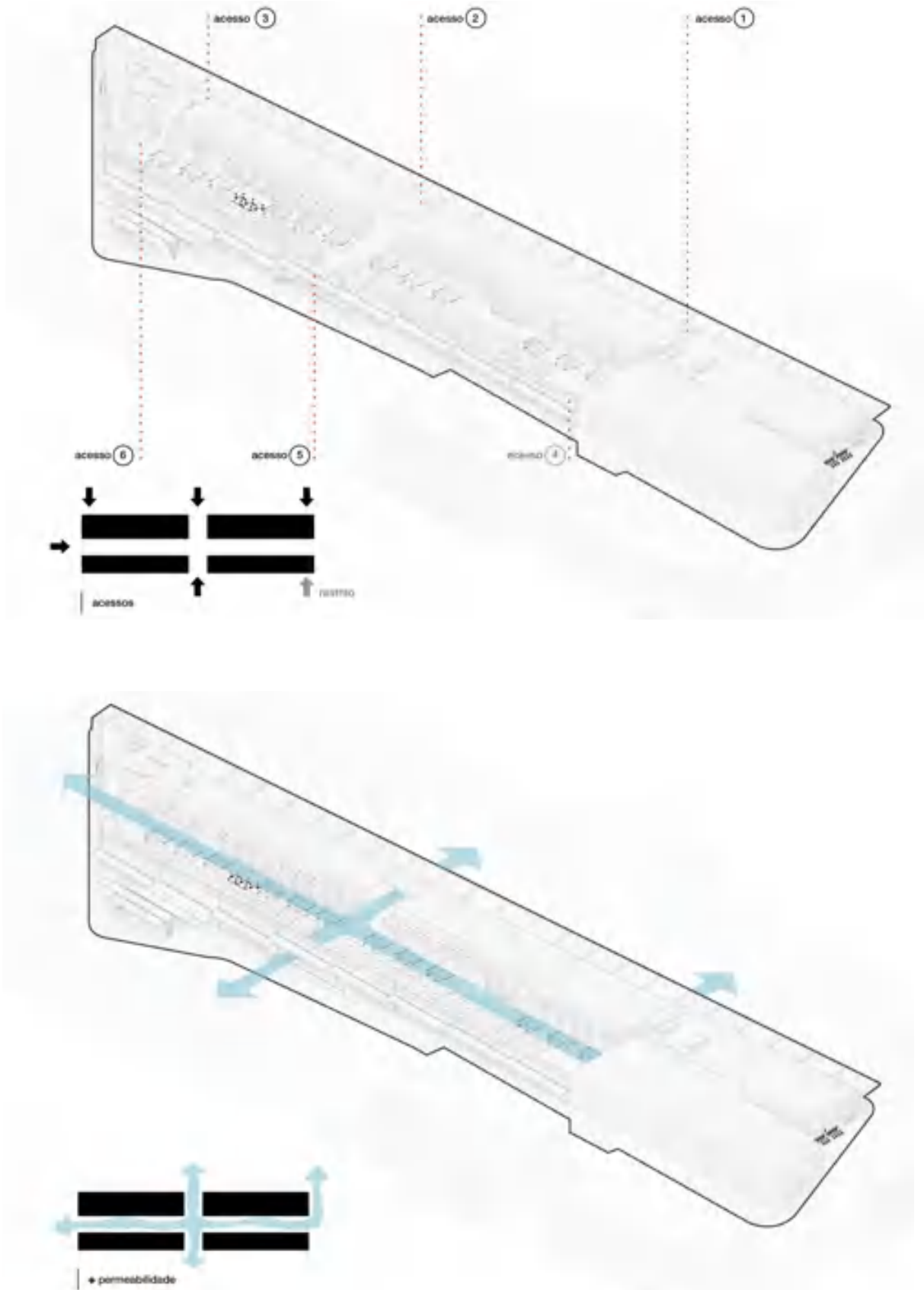


Fonte: confeccionado pela autora a partir de imagem do GoogleEarth

Mantendo este princípio em mente, o de continuidade, o projeto opta por promover o fluxo livre entre cidade e edifício através da redefinição dos diferentes acessos e níveis topográficos, atualmente em desacordo com as normas de acessibilidade. Sobre tal aspecto, o redesenho da topografia interna cria uma franca relação entre o que acontece dentro e fora do Terminal-Mercado e permite às pessoas a compreensão do espaço como um todo, de maneira acessível e assim, democrática.

Para tal, são identificados 06 acessos, quatro deles (acessos 1, 2, 5 e 6) de percurso livre através de rampas redefinidas em prol do pedestre, um acesso restrito e o último, por meio de escada lateral. Estes, correspondem aos acessos preexistentes com exceção do acesso 6, que atualmente é vedado por uma parede de cobogós e está associado ao anexo criado às voltas da grande caixa d'água. A imagem 75, permite a maior compreensão desses eixos através da esquematização dos acessos e percursos.

Imagem 75: Esquemática dos acessos e permeabilidade propostos



Fonte: Confeccionado pela autora.

As calçadas em igual revestimento ao piso do prédio – blocos pré-moldados de concreto – assumem aqui um papel convidativo trazendo para si, de modo orgânico e despreocupado, a vitalidade presente lá fora, em uma transição fluida entre os cheios da edificação e os vazios do espaço público. Quase como se o percurso de acesso fosse uma extensão da calçada compartilhada por pessoas, produtos e veículos não motorizados (vide imagens 76 e 77).

Imagem 76: Acesso via Cardoso Vieira



Fonte: Acervo pessoal

Imagem 77: Perspectiva interna do acesso pela Cardoso Vieira



Fonte: Acervo pessoal

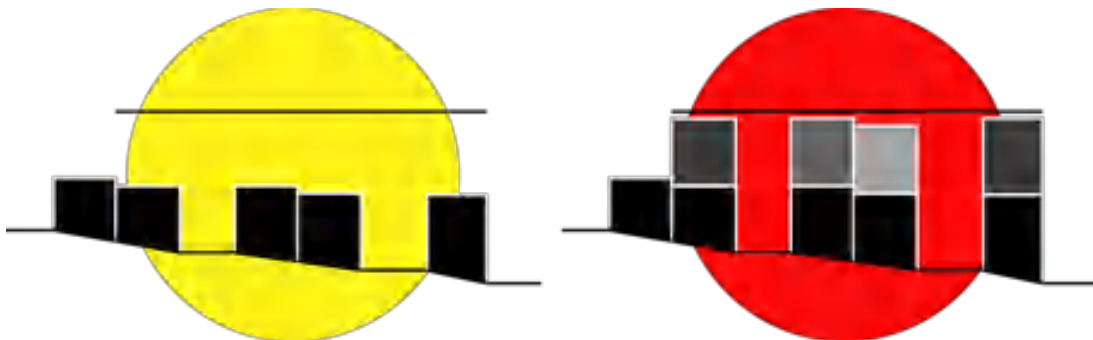
3.3 ESPAÇO MERCADO

O Terminal, como já descrito anteriormente, é um espaço no qual serviços, comércio e transporte promovem a socialização entre culturas distintas. Nele, encontramos um abrigo para os mais diversos usos e grupos sociais. Assim, a proposta de requalificação procura a articulação e ordenação dos diversos fatores que constituem o Terminal Rodoviário. De modo a potencializar seus usos mistos, entendendo-os como importante aspecto de legitimidade e identidade do espaço. Para tal, o projeto organiza-se sobre um único plano, mantendo a horizontalidade de seu programa de necessidades tão característico ao seu projeto original, e de modo a reconhecer o zoneamento pré-estabelecido e readequá-lo em prol de uma maior leitura e aproveitamento espacial do lugar. Ação, em resposta à busca pela manutenção e potencialização dos usos mistos pontuada como uma de minhas diretrizes.

Em meio a isto, e tendo conhecimento das problemáticas geradas pela verticalização das unidades comerciais dispostas no centro da edificação, e da crescente marginalização e subutilização de parte das mesmas, a proposta procura a requalificação deste grande eixo central através do deslocamento dessas unidades e, conseqüente, exclusão dos anexos superiores construídos de maneira improvisada sobre tais unidades.

A imagem 78 a seguir ilustra como a proposta pode ser associada a retomada da estratégia admitida no projeto original, onde a inexistência dos anexos superiores permitia a eficácia da iluminação zenital e das trocas de ar dentro da edificação em disparidade com o estado atual, onde a verticalização atua como barreira à eficiência dos quesitos de conforto ambiental presentes no anteriormente e identificadas durante etapa de levantamento e diagnóstico.

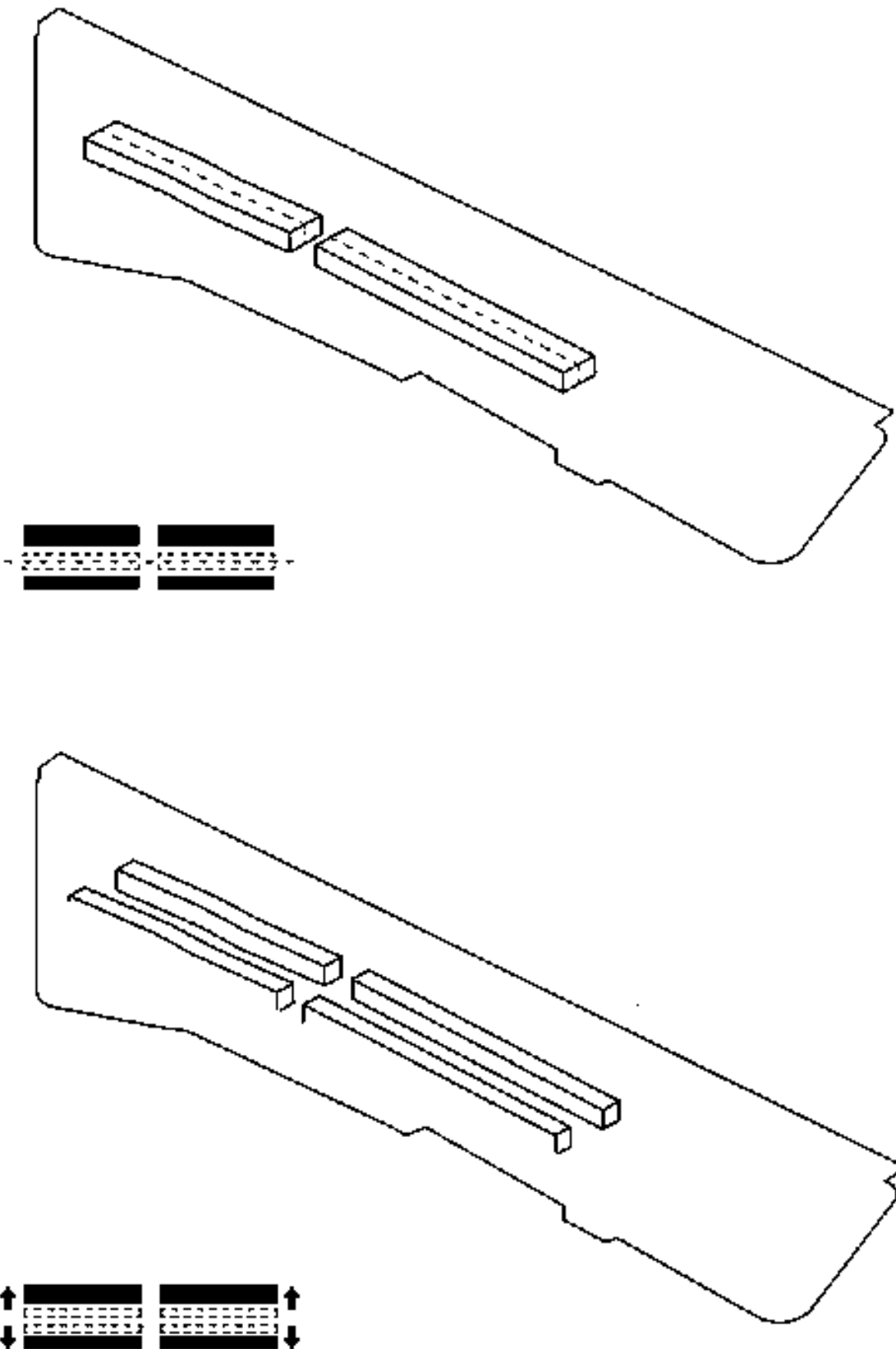
Imagem 78: Horizontalidade X verticalização. O projeto original e seu estado atual



Fonte: Confeccionado pela autora

A liberação deste eixo através da relocação das unidades centrais às extremidades proporciona a liberação de um grande vão interno, que permite o passeio e a permanência confortáveis aos usuários do espaço, já que parte da eliminação das barreiras geradas pelos depósitos superiores dos antigos boxes. As esquematizações, ilustradas na sequência, exemplificam isto.

Imagem 79: Esquemática da proposta de deslocamento dos boxes centrais e liberação de eixo interno



Fonte: Confeccionado pela autora

Esta intervenção também atua como elemento de maior comunicação entre os diferentes acessos, em uma estratégia que adequa a topografia às normas de acessibilidade permitindo a criação de patamares intermediários onde mobiliários e estabelecimentos voltados a venda de lanches e afins estão associados, caracterizando-os como espaços de encontro e integração social no interior da edificação, como visto na imagem 80 abaixo.

Imagem 80: Área de encontro e integração no setor de produtos e serviços

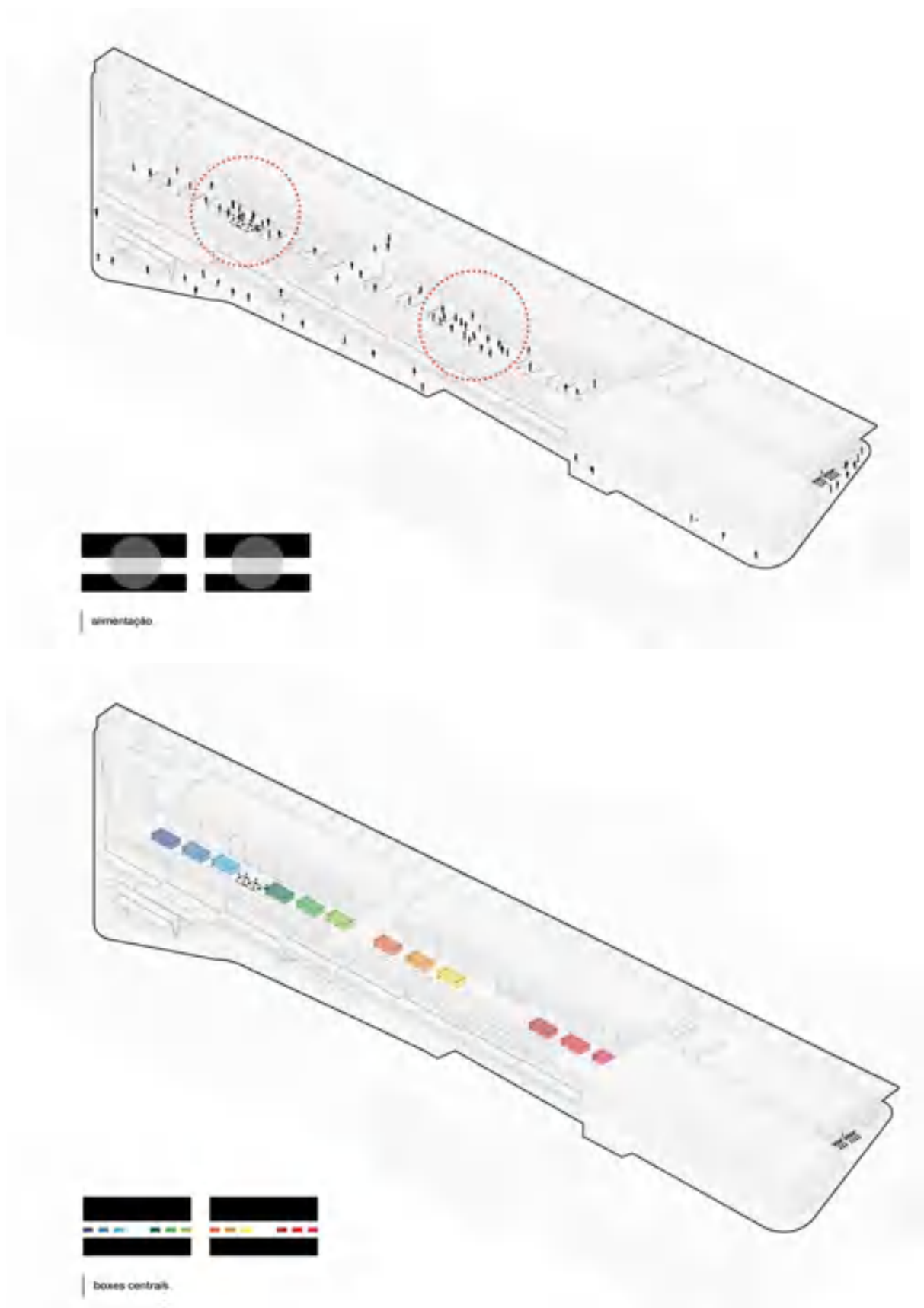


Fonte: Acervo pessoal

Que por tratar-se de um espaço de vocação comercial, a abertura do vão interno incorpora em seu vazio pequenos núcleos comerciais de solução inspirada nos expositores improvisados do comércio informal encontrados às bordas do edifício. O modelo tem como intenção a não obstrução da continuidade visual gerada pela exclusão dos volumes até então dispostos no local. Paralelamente, vincula o uso de cores e números em prol da criação de uma identidade particular a cada nova unidade comercial pensada para este grande eixo central.

A imagem 81 que está por vir, evidencia as estratégias de deslocamento dos núcleos comerciais e a conformação dos boxes centrais e núcleos de convivência, apresentados de maneira esquemática para maior compreensão deste conjunto de ações.

Imagem 81: Esquemática dos espaços de integração social e proposta para novos boxes centrais

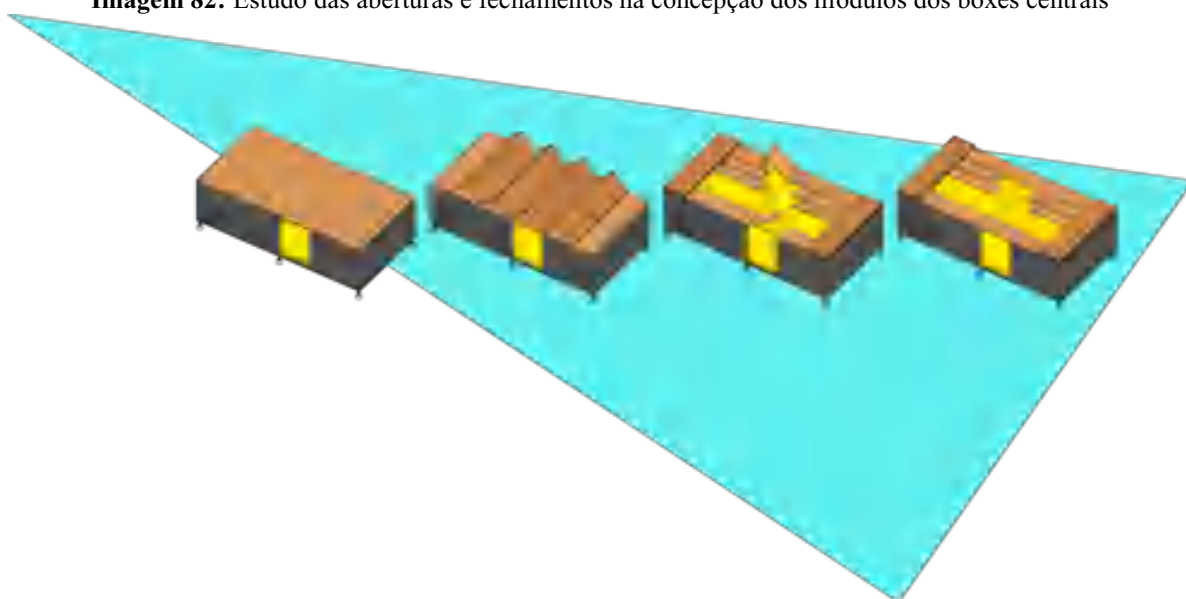


Fonte: confeccionado pela autora

Ali, em seu eixo, propõe-se módulos de dimensões de 4m x 2m x 0.90m constituídos em perfis de aço tipo “caixa” de 10cm x 10cm, onde acomodam-se placas cimentícias responsáveis pela vedação da construção, além de apoios metálicos que garantem a adaptação à topografia do local. Chapas articuladas de MDF também compõem o módulo, atuando como fechamento e base para apoio de mercadorias. A proposta apresenta como princípio o baixo custo, a rapidez de montagem, a adaptabilidade à topografia e à diferentes produtos.

Abaixo, as imagens 82 e 83 ilustram as soluções adotadas para os boxes centrais, a articulação de suas esquadrias e a implantação do modelo dentro da área de intervenção.

Imagem 82: Estudo das aberturas e fechamentos na concepção dos módulos dos boxes centrais



Fonte: Confeccionado pela autora

Imagem 83: Implantação de modelo de boxe central



Fonte: Confeccionado pela autora

Tratando-se dos estabelecimentos gerados às bordas do grande eixo, procurou-se uma modulação semelhante às unidades existentes, de maneira a incorporar parte de suas estruturas, além de conferir uma releitura das antigas aberturas que compunham as lajes impermeabilizadas desses núcleos comerciais. O que resultou em um modelo próximo ao ilustrado na imagem 84, onde a exposição da viga serve de apoio à instalação das placas de identificação e tem-se o revestimento das paredes externas com granito cinza flameado para maior manutenção da fachada e, conseqüente, criação de uma linguagem visual e material particular ao edifício.

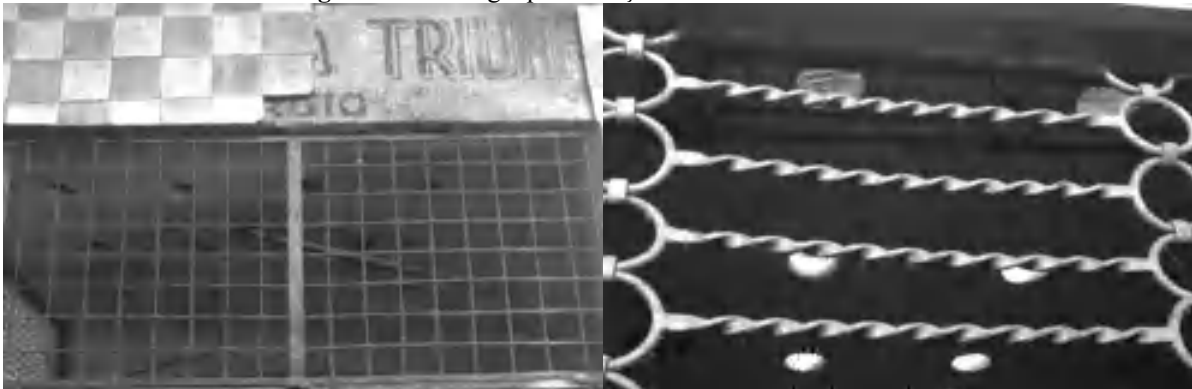
Imagem 84: Módulo base para os novos boxes de alimentos propostos no interior do Terminal



Fonte: Confeccionado pela autora

Opta-se aqui pela abertura de vazios no teto como retomada da solução de cobertura dos antigos boxes e em reposta projetual similar à acomodação da cobertura semicircular: a de ventilar e iluminar (vide imagem 85). Entretanto, entendendo a necessidade de uma solução que previna a entrada de excesso de poeira ou mesmo como respeito aos diferentes usos atribuídos por essas unidades foi pensado em um fechamento em esquadria tipo maxim-ar em vidro temperado, com acionamento para cima.

Imagem 85: Estratégia para solução de cobertura vazada nos boxes atuais



Fonte: Acervo da autora

3.1.2 ESPAÇO DE DIVERSIDADE

Paralelamente às soluções apresentadas, o programa - estabelecido com o auxílio das análises realizadas durante etapa de estudos de caso, diante a sobreposição das questões espaciais identificadas durante período de levantamento e em consulta a normativas como o código de obras, plano diretor, e NBRs, – percorre o pavimento único contemplando os setores: administrativo, setor de apoio rodoviário, alimentos, carnes e hortifruti granjeiros, setor restrito, áreas de convívio e instalações sanitárias.

O primeiro deles, apresenta os ambientes de recepção, sala de administração, sala de segurança, WC, rádio e informações turísticas. Destes apenas a sala de segurança e rádio (já desativada) estão presentes no programa atual. Na proposta, estes ambientes foram locados de modo a obedecer a uma estratégia de racionalização das possíveis perdas de estabelecimentos comerciais, por isso estão locados onde hoje ocupa um único ponto de venda de alimentos ganhando acesso privilegiado junto à via Cristiano Lauritzen (vide imagem 86). Em contrapartida, a área de informações turísticas está disposta em lugar conectado aos diferentes acessos como meio de tornar clara a sua presença e eficaz a sua função.

Imagem 86: Acesso ao setor administrativo. Destaque para a implantação de mobiliário urbano nas áreas de espera e acesso ao mercado interno.



Fonte: Acervo pessoal

No setor de alimentos, optou-se pelo agrupamento de alguns módulos comerciais em prol da viabilidade das instalações hidráulicas e, conseqüentemente, pela criação de áreas de consumo de alimentos entre trechos destinados à venda de produtos e serviços. Gerando pausas

para o convívio e as tocas sociais, que também caracterizam áreas específicas dentro e fora da edificação.

Ainda sobre este setor, o mesmo contempla as áreas destinadas à venda de alimentos de consumo imediato (no caso de lanchonetes e bares), carnes e hortifrutigranjeiros, concentrados em proximidade ao acesso lateral – passível de carga e descarga mais eficiente em comparação aos demais acessos (vide imagem 87 a seguir).

Imagem 87: Acesso 06. Carga e descarga

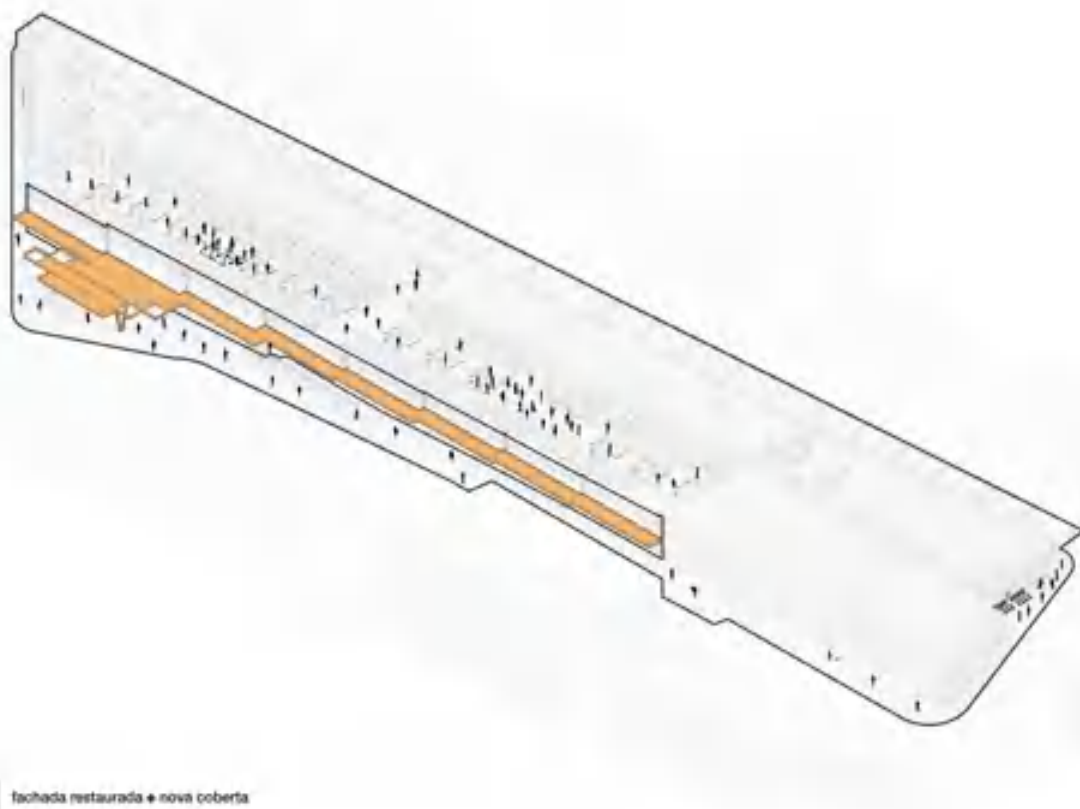
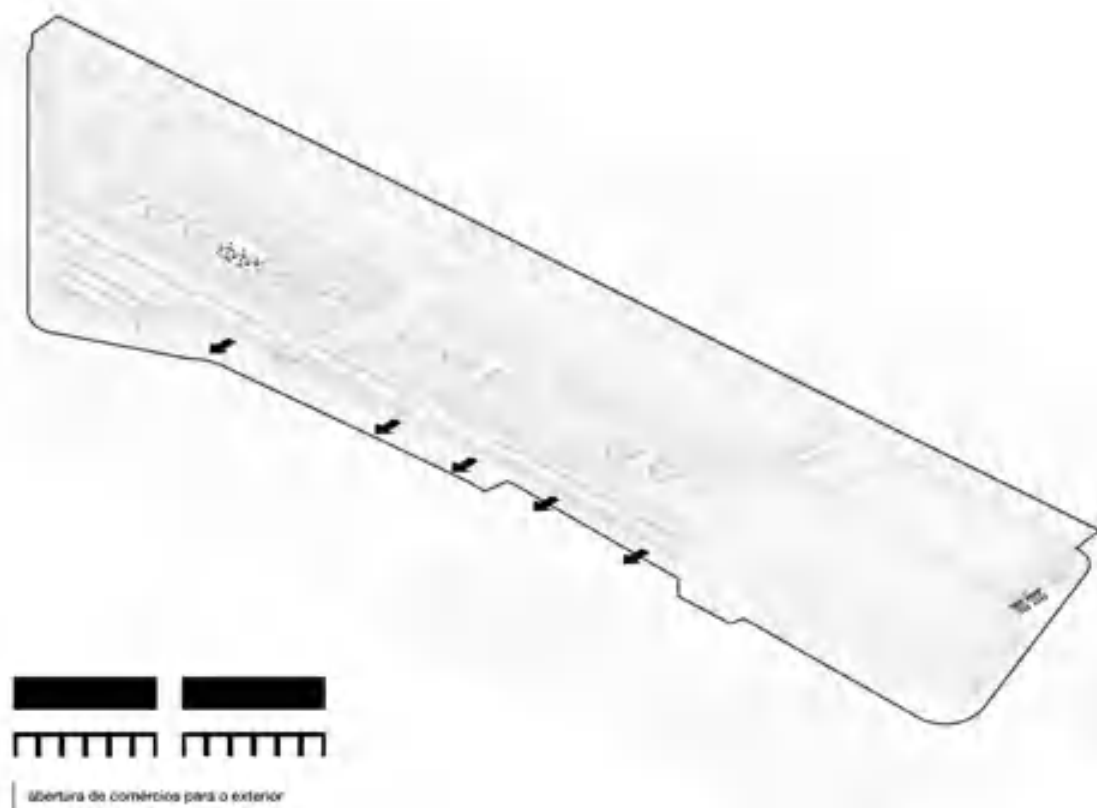


Fonte: Acervo pessoal

Tratando-nos destes módulos comerciais, o aumento no número de estabelecimentos tem em vista a constante presença de quitandas e do comércio improvisado de frutas e verduras às bostas da edificação. Sendo assim, a intenção é que com a retirada dos depósitos ociosos no interior do prédio esses produtos possam retornar a ser comercializados dentro da edificação trazendo consigo parte do intenso movimento de pessoas presente na via Cristiano Lauritzen.

Há ainda o setor destinado à venda de produtos e serviços, dispostos ao longo de toda a extensão do edifício. Sobretudo, após a redefinição da fachada Norte através da abertura das atividades comerciais. Agora voltadas para a rua Cardoso Vieira, estes estabelecimentos recuperam a fachada perdida dando-lhe um novo propósito. A grande parede cega, ao abrir-se para via, permite o funcionamento independente de seus espaços. Serviços, bares, lanchonetes ganham a possibilidade de funcionar em horários diferenciados e independentes, alimentando a vida noturna e estendendo a comunicação com a cidade. Ali, uma estrutura composta por perfis e placas metálicas dão abrigo a antiga praça (vide imagens 88 e 89).

Imagem 88: Esquemática da abertura de lojas frente à rua Cardoso Vieira e redefinição da fachada através da nova marquise.



Fonte: Confeccionado pela autora

Imagem 89: Sistema de cobertura na Praça Cristiano Lauritzen



Fonte: Acervo pessoal

Ao total as alterações geradas no eixo central, permitiram o aumento significativo no número de unidades de 113 para 131 estabelecimentos comerciais além da requalificação de suas estruturas e acessos.

Para o setor de apoio rodoviário, foram definidos guichês de venda compartilhada como resposta à escassez de espaços de espera, ou mesmo de informações quanto às rotas dos ônibus, seus horários e destinos. Assim, foram propostos dois núcleos de bilheteria, destinadas ao conjunto de agências rodoviárias e dispostos na principal via de acesso ao interior da edificação (vide imagem 90). O que permite um número resumido de unidades voltadas ao apoio rodoviário e, em contrapartida, a eficiência deste setor e maior comodidade aos usuários, além do baixo custo de manutenção gerado às agências. Ainda sobre este setor, foram destinadas áreas de embarque e desembarque onde mobiliários desempenham o papel de indicadores dos locais de parada e permitem a espera ou descanso daqueles que ali trafegam como ilustra a imagem 91 na sequência.

Imagem 90: Guichê de venda compartilhada de bilhetes



Fonte: Acervo pessoal

Imagem 91: Ponto de embarque e desembarque



Fonte: Acervo pessoal

Mais ao Oeste, a inserção de bicicletário público dá suporte ao tráfego rápido e sustentável para aqueles que chegam à rodoviária ou mesmo os que frequentam o centro – sobretudo o trecho histórico –. Esta ação é, em verdade, uma iniciativa com pretensões de estimular a disposição de novos núcleos de aluguel em meio a espaços públicos e edifícios ícones da cidade. Um modo simples de estender a conexão entre cidade e pessoas (vide imagem 92 a seguir).

Imagem 92: Inserção de bicicletário público

Fonte: Acervo pessoal

Entre opostos e em conformidade ao código de obras e a normativa NBR9050, a disposição dos banheiros passou ser associada às áreas de circulação, além de serem acrescidas de um número maior de cabines e da criação de uma unidade específica para uso familiar. Ambos os núcleos, associados a uma solução de iluminação e trocas de ar através de claraboias instaladas sobre laje impermeabilizada, de modo a assegurar o conforto e proporcionar uma estética agradável e particular aos espaços voltados às instalações sanitárias.

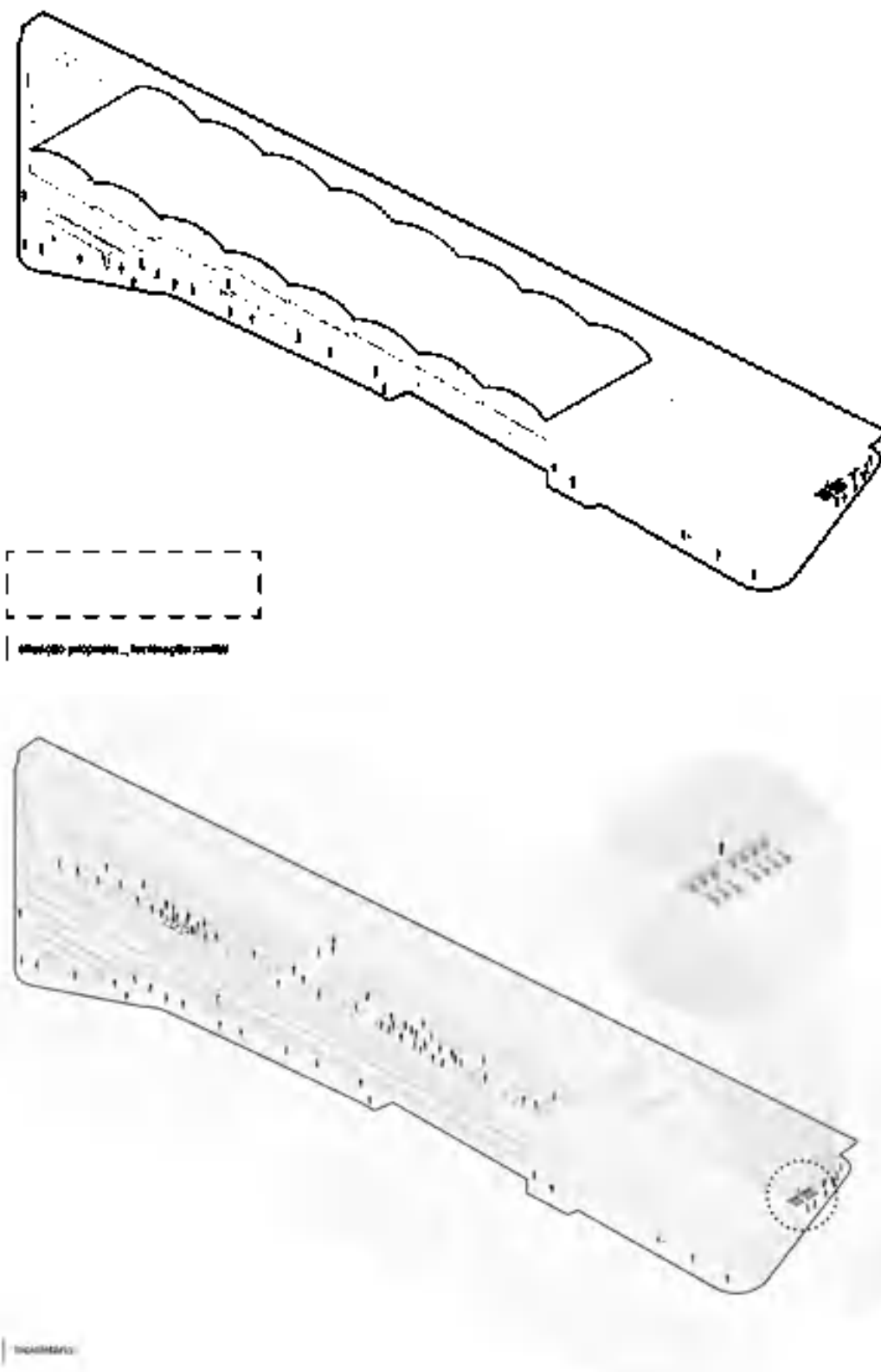
Para a requalificação da cobertura optou-se pela manutenção da estrutura treliçada e substituição das telhas em amianto por telhas termoacústicas, que abrem espaço a trechos com aplicação de telhas translúcidas permitindo a ventilação e a iluminação natural e difusa acima dos corredores paralelos ao centro do Terminal.

A esta cobertura estão associados ainda perfis metálicos que recebem o excedente pluviométrico utilizado na manutenção da edificação. Estas estruturas atuam como apoios à marquise, que protege o passeio na fachada norte e acolhe o transeunte junto à praça. Em uma comunicação visual cuidadosa entre o volume já construído e elemento proposto, diferenciando-os por meio do uso de materiais e técnicas construtivas distintas.

Em planta, a vocação da edificação como espaço de comércio, de conector interurbano e das trocas interpessoais é consolidada através do zoneamento claro dos setores apresentados. de maneira tal, a procurar ao máximo o aumento no número de estabelecimentos comerciais ainda que com um programa mais amplo ao encontrado atualmente.

A imagem 93 a seguir ilustra as estratégias adotadas para a requalificação da cobertura e disposição de bicicletário público explanados anteriormente. Na sequência, a imagem 94 apresenta a síntese dos setores e espaços dentro do zoneamento em planta baixa do Terminal.

Imagem 93: Esquemática da requalificação da coberta e inserção de bicicletário público



Fonte: Confeccionado pela autora

Imagem 94: Planta baixa da proposta de requalificação do Terminal Cristiano Lauritzen – Sem escala



Fonte: Confeccionado pela autora

LEGENDA - ZONEAMENTO

- | | |
|---|--|
| ● Setor de Alimentos | ● Circulação vertical e horizontal |
| ● Setor de Carnes | ● Setor de convívio/encontro |
| ● Setor de Hortifrutigranjeiros | ● Instalações Sanitárias |
| ● Setor de Produtos e Serviços | ● Setor Administrativo |
| ● Setor Restrito | ● Setor de Apoio Rodoviário |

CONSIDERAÇÕES FINAIS

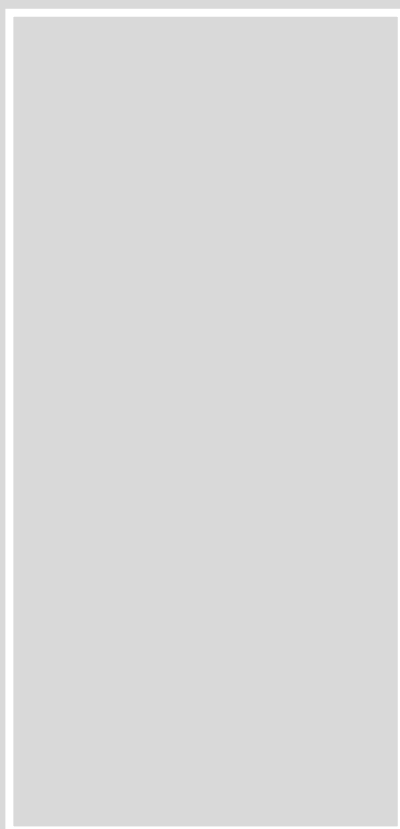
O debate e a compreensão por trás da proposta arquitetônica promovem uma oportunidade de discussão e, sobretudo, estímulo ao olhar mais atento perante as formas e dinâmicas da cidade. Fazer do Terminal Rodoviário Cristiano Lauritzen objeto de pesquisa e exercício projetual foi, em verdade, formalizar esse discurso. Foi valer-se de um elemento que contribui, ainda que de forma precária e descompassada às demandas atuais, de modo significativo para o comércio, a acessibilidade e mobilidade interurbanas dos indivíduos que dele usufruem. Quase como reconhecer e expandir uma identidade e uma memória coletiva através do amadurecimento das questões de projeto.

Sobre estas, as decisões foram adotadas em prol da continuidade das atividades desempenhadas ali, de maneira a respeitar e intensificar as potencialidades do projeto preexistente evidenciando uma intervenção de linguagem contemporânea, pautada segundo critérios estabelecidos e reafirmados ao longo das diferentes etapas metodológicas. Etapas, as quais envolveram um grande esforço de pesquisa visto a abordagem até então superficial pela produção acadêmica sobre o tema e, em especial, sobre o edifício alvo do presente trabalho. O que tornou indispensável a análise de bases primárias como notas e recortes de jornais de época, além de um extenso levantamento dos aspectos arquitetônico-constructivo e demais questões pertinentes à caracterização do espaço em sua totalidade – física e imaterial.

Como resposta, a proposta de requalificação arquitetônica para a antiga Rodoviária, ainda que de maneira tímida, acaba por permitir uma maior aproximação não apenas a parte da história local, como abre caminho para novas e distintas abordagens, teóricas ou projetuais sobre este cenário marcado pela diversidade e atemporalidade.

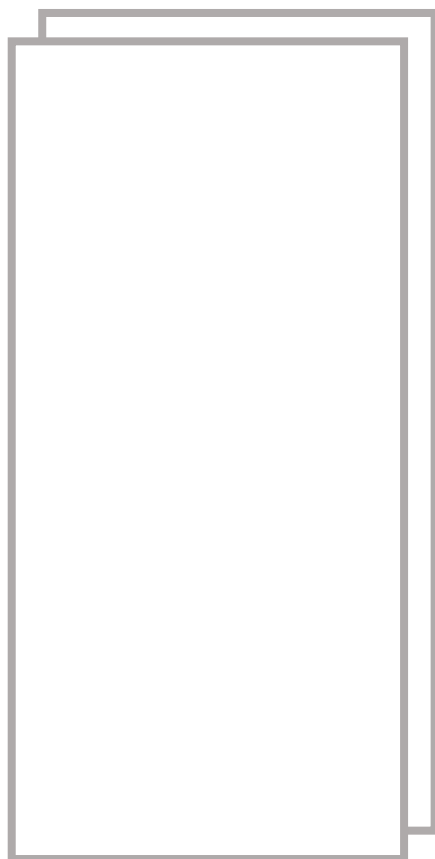
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALPUIM, Filipe Alexandre C. G. **Terminal Rodoviário de Passageiros**. 2009. Dissertação (Mestre em Engenharia Civil), Universidade do Porto, Porto.
- BANISTER, David E. A. **Transport and Urban Development**. London: Chapman & Hall, 2005.
- BROERING, Zulian; FIGUEIREDO, Zanatta. **Primeiro lugar no concurso para a requalificação do mercado público de Lages – SC**. Disponível em <www.archdaily.com.br>. Acessado em: 15/01/2016.
- CASTRIOTA, Leonardo B. **Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. Belo Horizonte: Annablume, 2009.
- CALLIARI, Mauro. Terminal de ônibus da Lapa. Arquitetizando a infraestrutura. **Projetos**, São Paulo, ano 14, n. 163.03, Vitruvius, jul. 2014 <<http://www.vitruvius.com.br>>. Acessado em: 15/01/2016.
- CORBIOLI, Nanci. Núcleo **Arquitetura: Terminal de ônibus urbanos da Lapa**, São Paulo. Projeto Design, Edição 289. Disponível em: <<https://arcoweb.com.br/projetodesign>>
- GONÇALVES, Odair; BALBINOTO, Giacomo. A regulação de estação rodoviária: teoria e evidências para o caso gaúcho no período 1997-2007. In: VI Congresso Brasileiro de Regulação, 2009, Rio de Janeiro. VI Congresso Brasileiro de Regulação, 2009.
- KRUSE, F. Reabilitação do Centro Histórico de Porto Alegre: uma questão de conceito. **Anais: Encontros Nacionais da ANPUR**, v.15, 2013
- LE MOS, Ana Maria B. **Portais urbanos – rodoviários**. 2007. Dissertação (mestre em Arquitetura - PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- MARGOTTO, Luciano; URSINI, Marcelo; SALLES, Sérgio. **Terminal da Lapa/Núcleo Arquitetura**. Disponível em: <www.archdaily.com.br>. Acessado em: 15/01/2016.
- PACHECO, Elsa Maria T. Os transportes coletivos rodoviários no Grande Porto. **Revista da Faculdade de Letras**, Geografia I Série, Vol. VIII, Porto, 1992, p. 5-64
- POPPER, Karl R. **A lógica da pesquisa científica**. 1ª Ed. São Paulo: Cultrix, 1972.
- RECHENBERG, Fernanda. Etnografia na rodoviária: fluxos e trajetórias sociais em um espaço cosmopolita. **Illuminuras**, n. 13, 2005, p.12.
- RIOS, Mariana F. **Metodologia para localização de terminais do sistema de transporte público coletivo urbano**. 2007. 105p. Dissertação (Mestre em Engenharia Civil e Ambiental), Universidade de Brasília, Brasília.
- SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil.1900-1990**. 3ª Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.
- VASCONCELOS, L. M. de; MELLO, M. C.F. de Re: atrás de, depois de In. Vargas, H.C; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, SP: Manole, 2006.



APÊNDICES

A+B



APÊNDICE_A

PLANTA BAIXA/EDIFICAÇÃO EXISTENTE



APÊNDICE_B

A PROPOSTA



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
 CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
 TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

FRANCHA PROJETO
01/01 TERMINAL-MERCADO:
 PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA O
 TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN

ALUNA ORIENTADOR
 JÉSSICA DA SILVA MACEDO MARCUS VINÍCIUS DANTAS DE QUEIROZ

DESENHO PLANTA BAIXA - EXISTENTE

ESCALA 1/200

ÁREAS CONSTRUIDA 3.273,64 m²
 ÁREA DO TERRENO 2.798,35 m²
 TAXA DE OCUPAÇÃO 1,24
 ÍNDICE DE APROVEITAMENTO 99%

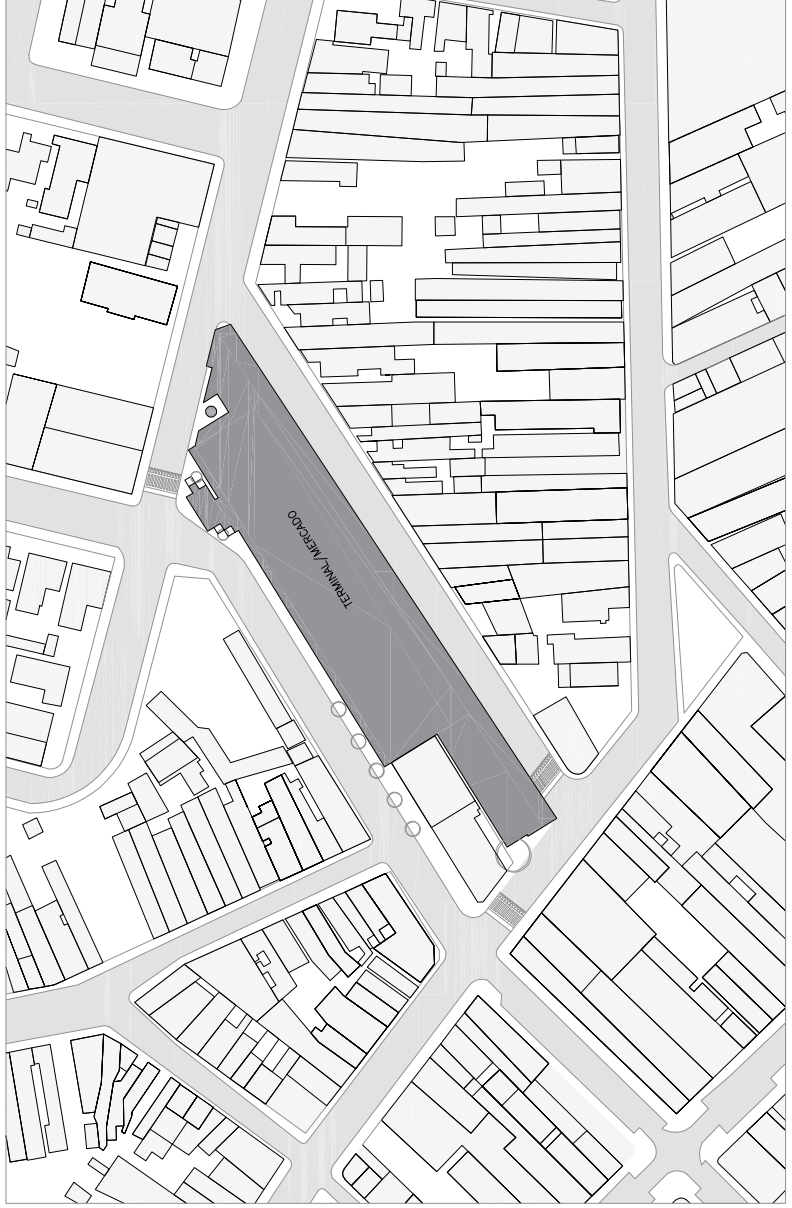
2 PLANTA BAIXA - EXISTENTE
 P1 TERMINAL-MERCADO

ESCALA 1/200

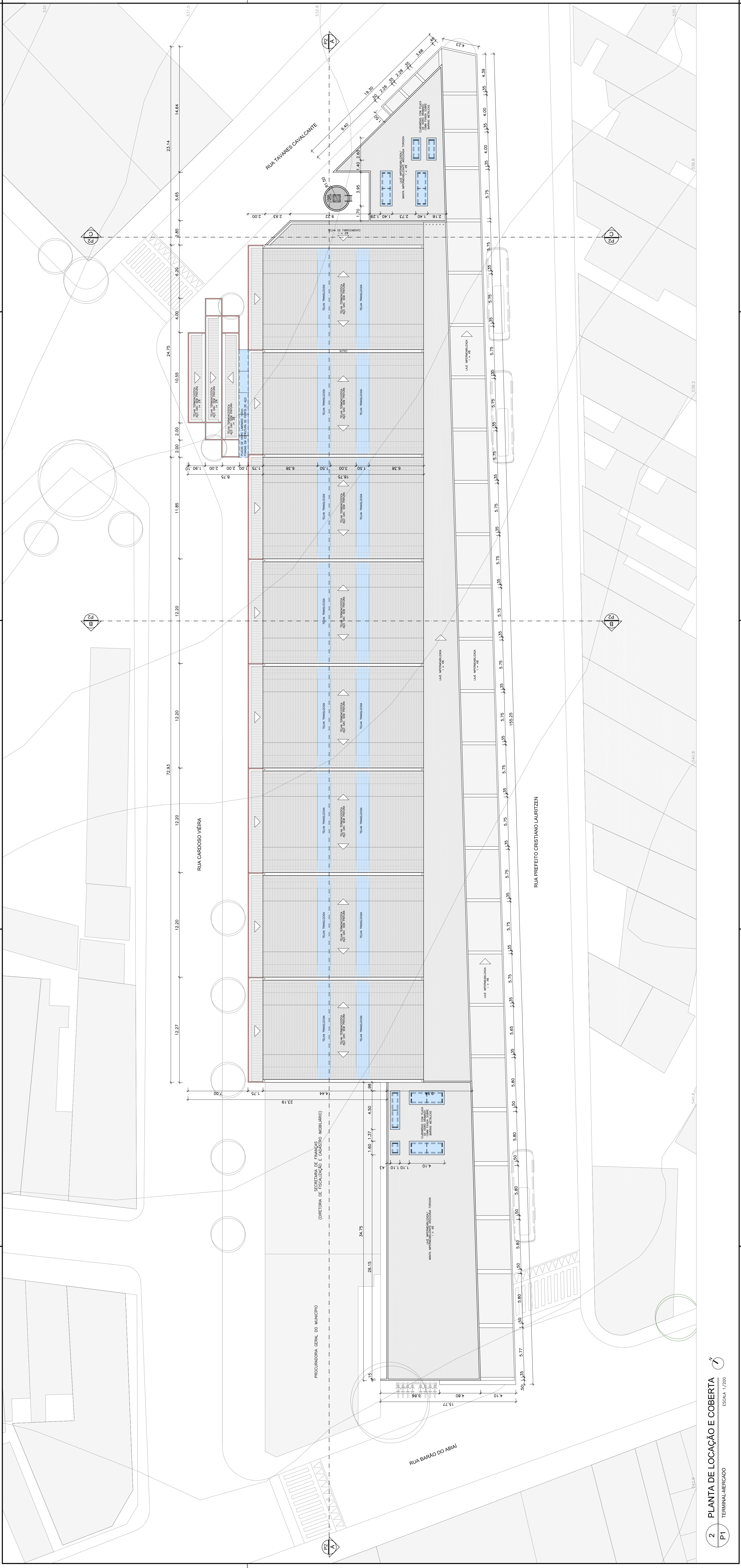
SETOR RODOVIÁRIO 05
 SETOR DE ESTOCAGEM 27
 INSTALAÇÕES SANITÁRIAS 08 09

SETOR DE PRODUTOS 05
 SETOR DE ALIMENTOS 27
 SETOR DE SERVIÇOS 08 09

TOTAL 113 UN



1 PLANTA DE LOCALIZAÇÃO
P1 TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/2500



2 PLANTA DE LOCAÇÃO E COBERTA
P1 TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/200

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

FRANCHA PROJETO
01/07

ALUNA ORIENTADOR
JÉSSICA DA SILVA MACEDO MARCUS VINÍCIUS DANTAS DE QUEIROZ

TERMINAL-MERCADO:
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA O
TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN

DESENHO PLANTA DE LOCALIZAÇÃO PLANTA DE LOCAÇÃO E COBERTA

ÁREAS TOTAIS 37.086 m²
ÁREA CONSTRUÍDA 27.958 m²
ÁREA DO TERRENO 27.958 m²
TAXA DE OCUPAÇÃO 1,33
ÍNDICE DE APROVEITAMENTO 98%



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

FRANCHA PROJETO
ALUNA ORIENTADOR
02/07 JÉSSICA DA SILVA MACEDO
MARCUS VINÍCIUS DANTAS DE QUEIROZ

DESENHO PLANTA BAIXA - REFORMA
ESCALA 1/200



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
 CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
 TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

FRANCHA PROJETO
03/07
 ALUNA ORIENTADOR
 JÉSSICA DA SILVA MACEDO
 MARCUS VINICIUS DANTAS DE QUEIROZ

DESENHO PLANTA BAIXA
 ESCALA 1/200

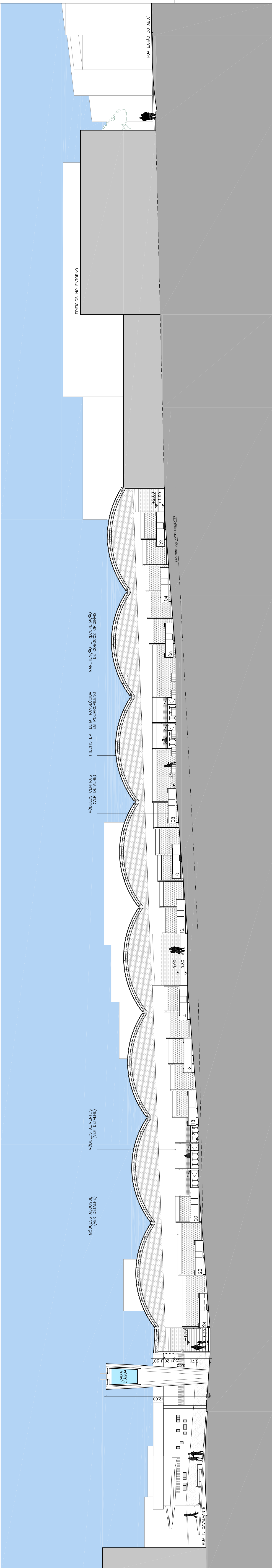
SETOR DE PRODUTOS - SERVIÇOS 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69

SETOR DE ALIMENTOS/LANCHES 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69

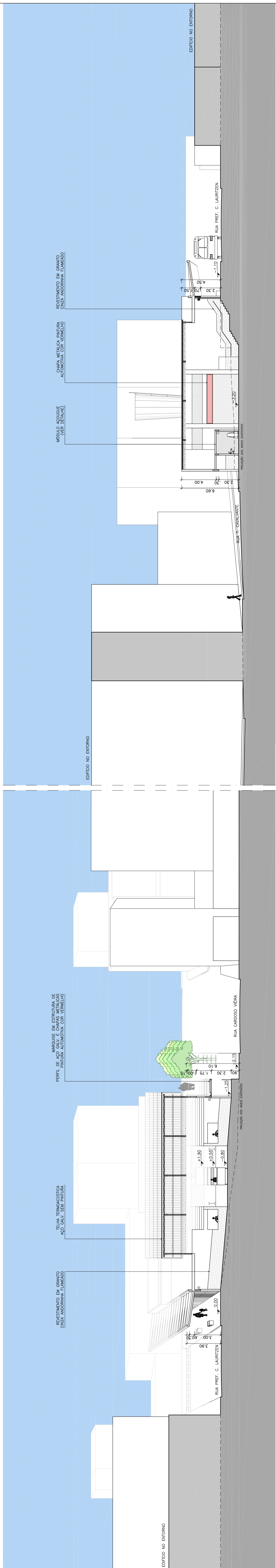
SETOR DE HORTIFRUTIGRANJIFEROS 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69

INSTALAÇÕES SANITÁRIAS 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69

TOTAL **131** UN



1 CORTE AA
P4 TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/200



2 CORTE BB
P4 TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/200

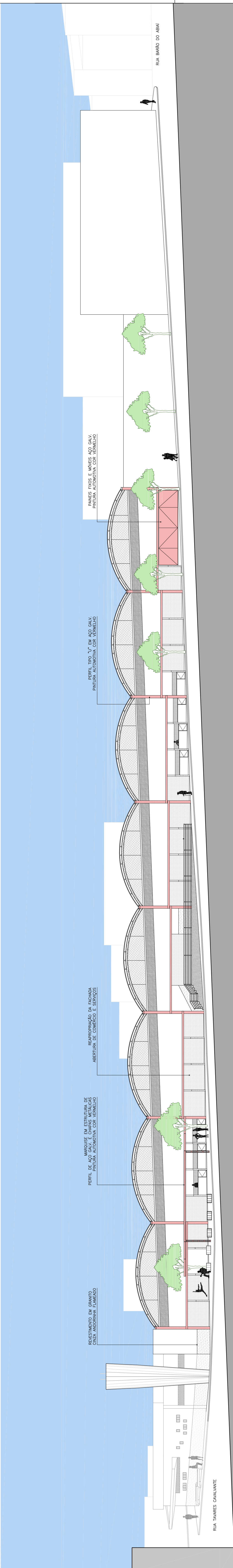
3 CORTE CC
P4 TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/200

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

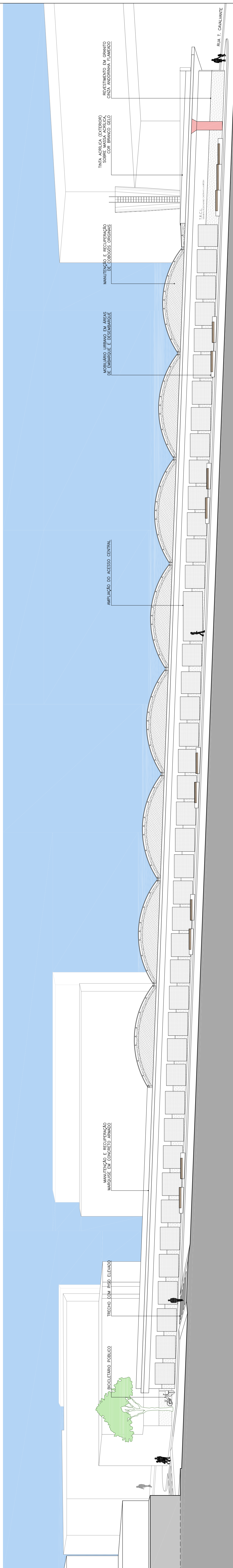
FRANCHA PROJETO
ALUNA ORIENTADOR
TERMINAL-MERCADO:
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA O
TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN
JÉSSICA DA SILVA MACEDO
MARCUS VINÍCIUS DANTAS DE QUEIROZ

04/07

DESENHO
CORTE AA
CORTE BB
CORTE CC
ESCALA
1/200
1/200
1/200



1 FACHADA NORTE
P5 TERMINAL-MERCADO
ESCALA 1/200



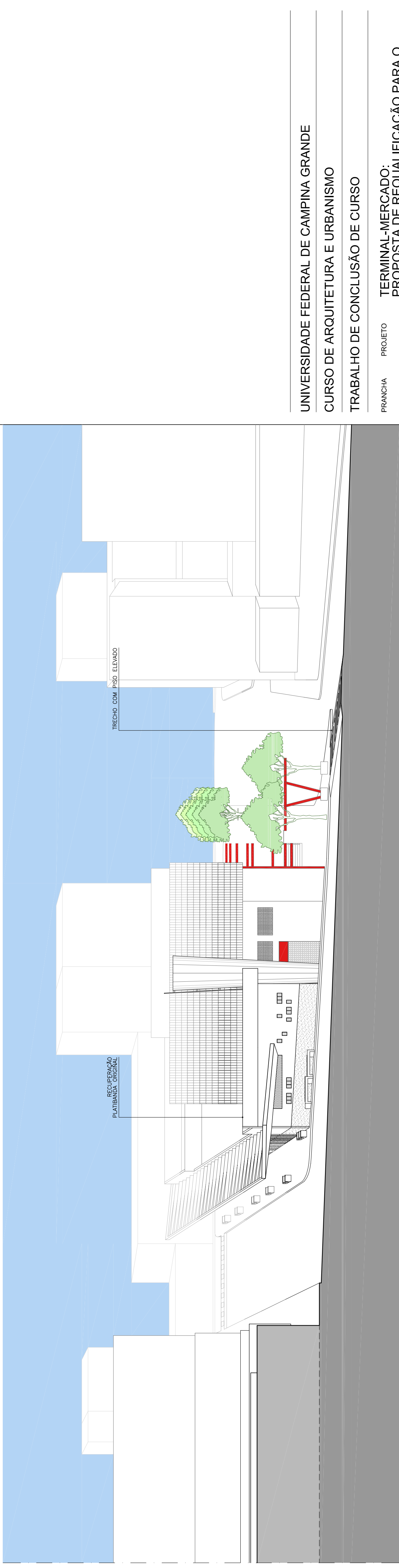
2 FACHADA SUL
P5 TERMINAL-MERCADO
ESCALA 1/200

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

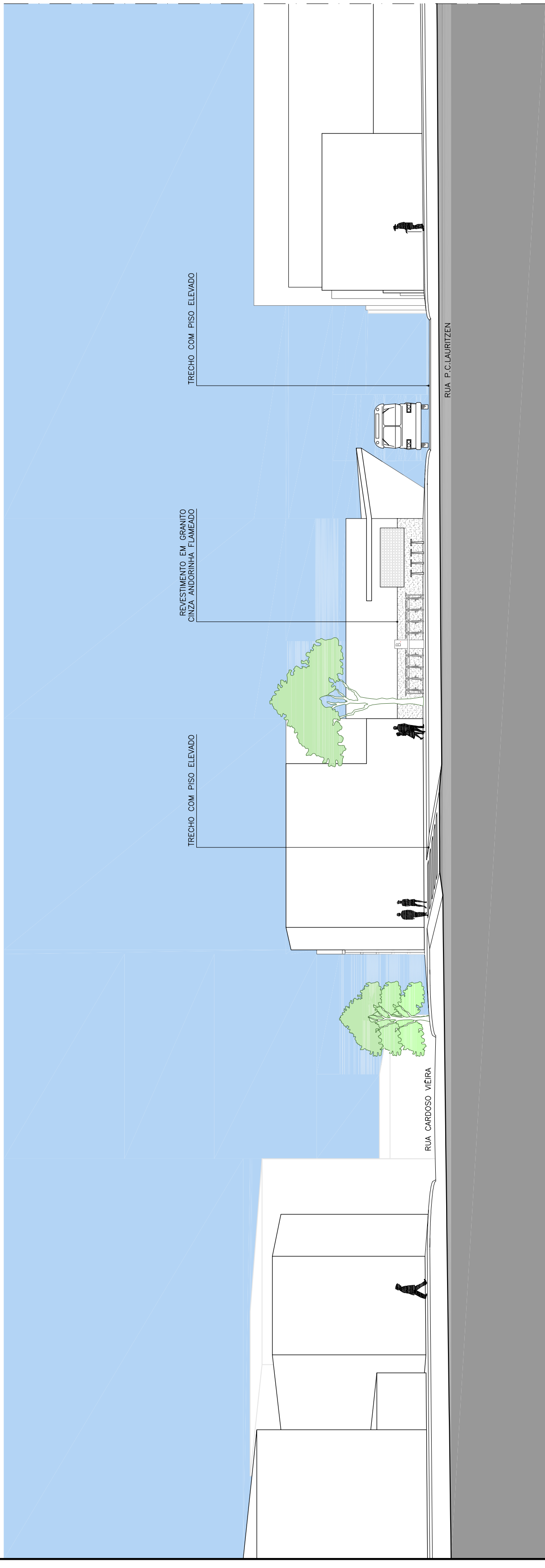
FRANCHA PROJETO
ALUNA ORIENTADOR
05/07

TERMINAL-MERCADO:
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA O
TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN
JÉSSICA DA SILVA MACEDO
MARCUS VINÍCIUS DANTAS DE QUEIROZ

DESENHO
1/200 FACHADA NORTE
1/200 FACHADA SUL



1 FACHADA OESTE
 P4 TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/200



2 FACHADA LESTE
 P4 TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/200

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
 CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

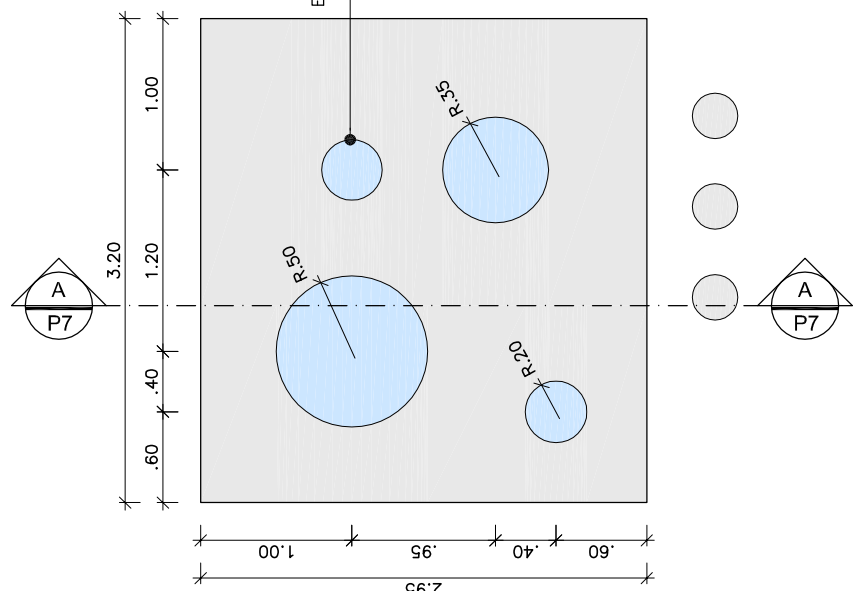
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

PRANCHA PROJETO TERMINAL-MERCADO:
 PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA O
 TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN
 ALUNA JÉSSICA DA SILVA MACÉDO
 ORIENTADOR MARCUS VINÍCIUS DANTAS DE QUEIROZ

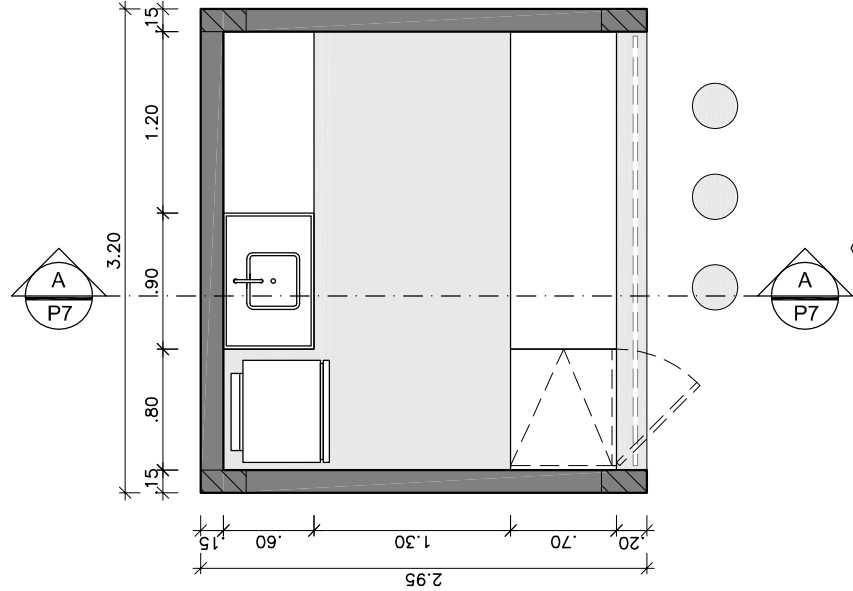
06/07

ESCALA
 1/200
 1/200
 1/200

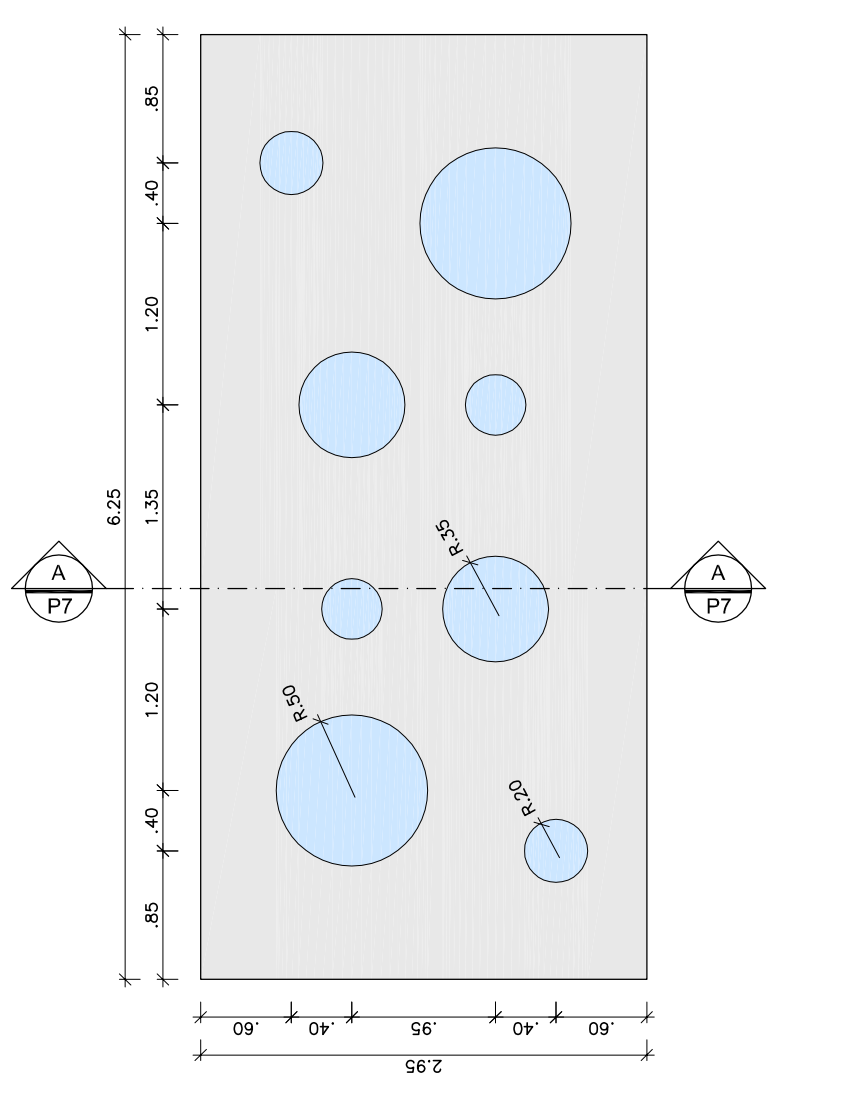
DESENHO
 CORTE AA
 CORTE BB
 CORTE CC



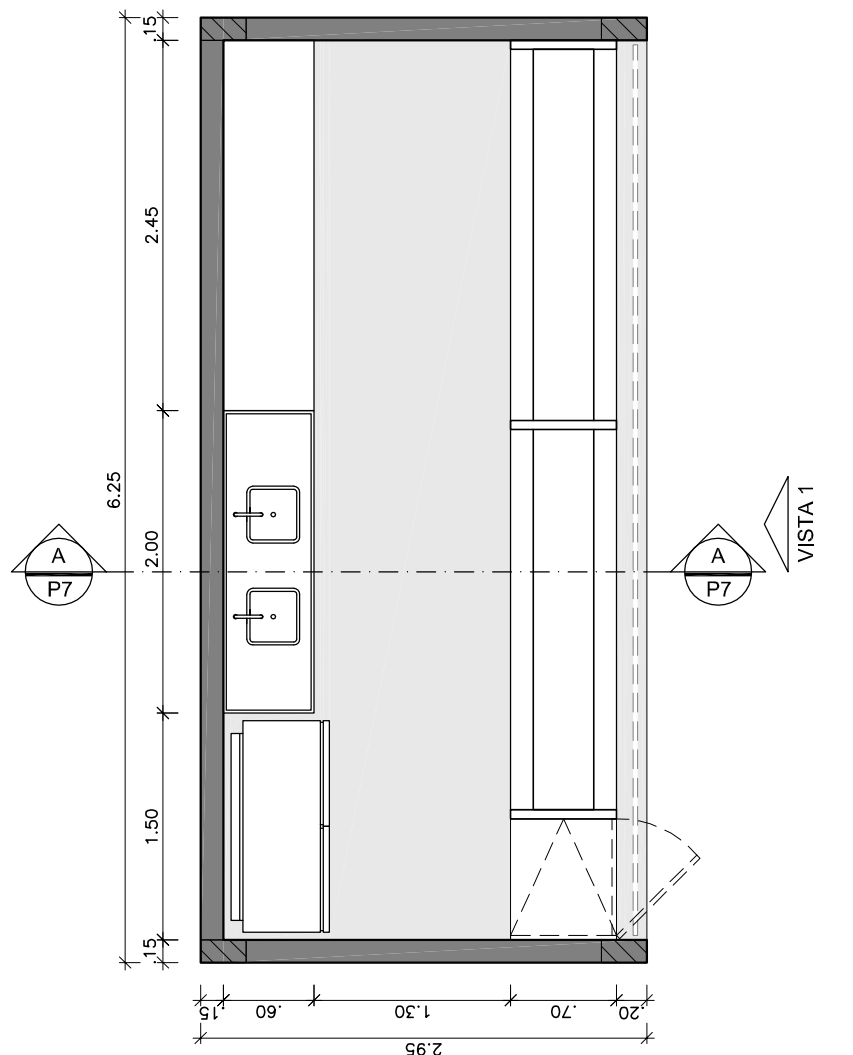
1 PLANTA DE COBERTA - ALIMENTOS
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



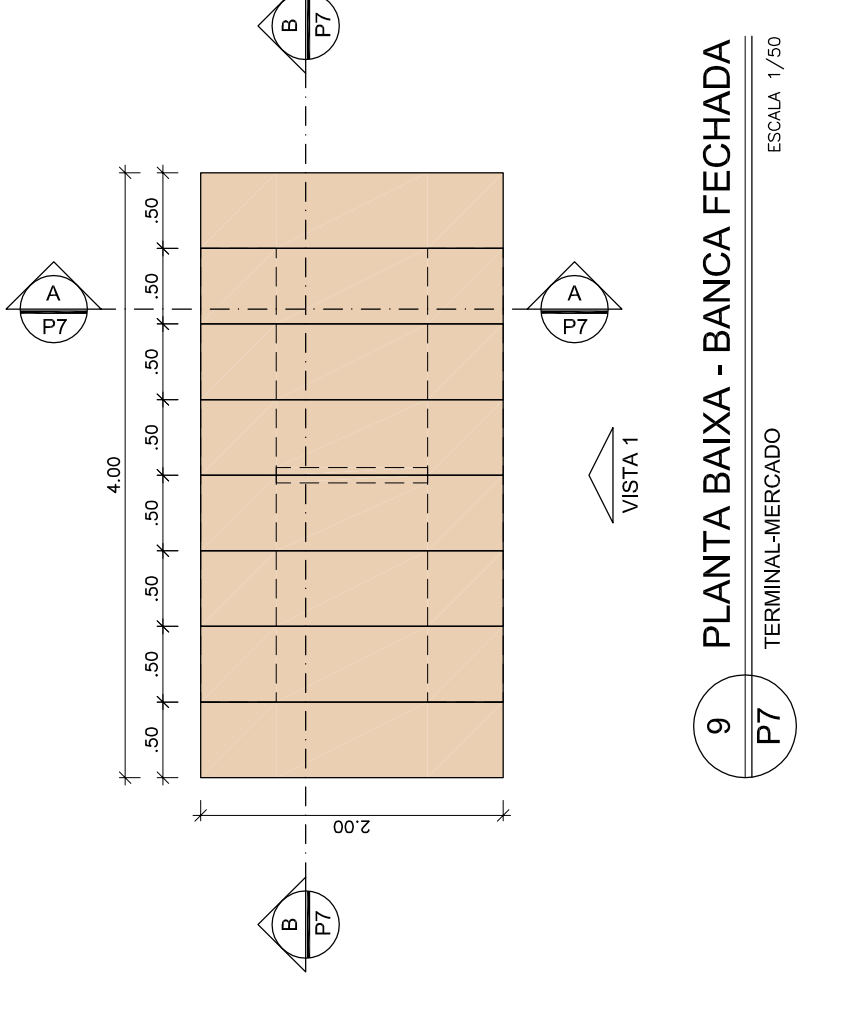
2 PLANTA BAIXA - ALIMENTOS
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



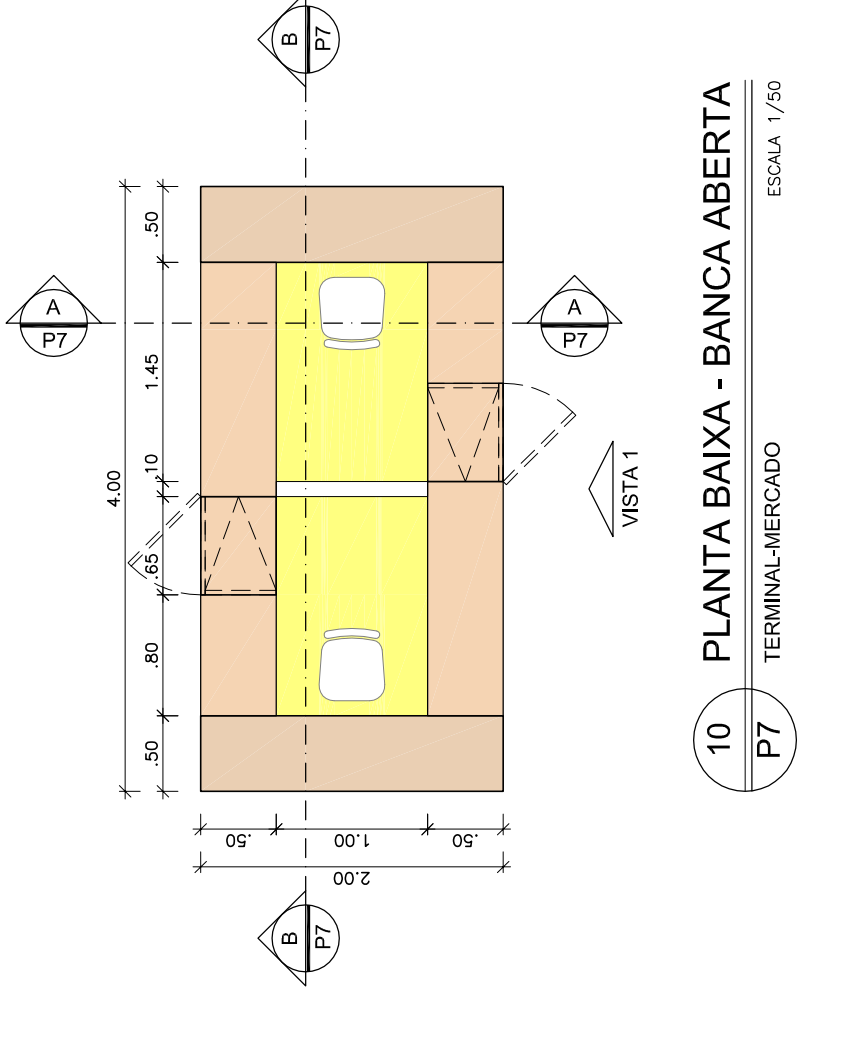
3 VISTA 1 - ALIMENTOS
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



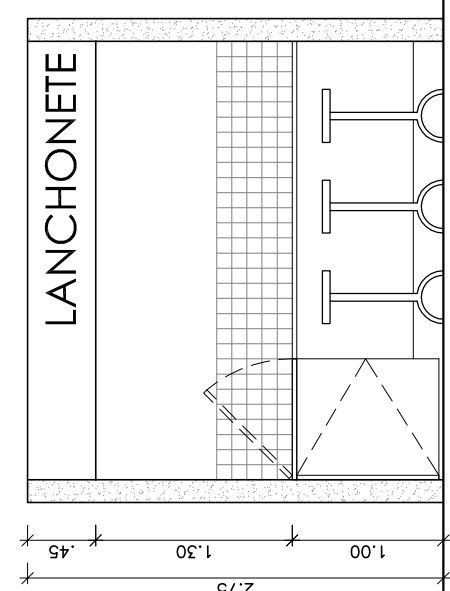
4 CORTE AA - ALIMENTOS
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



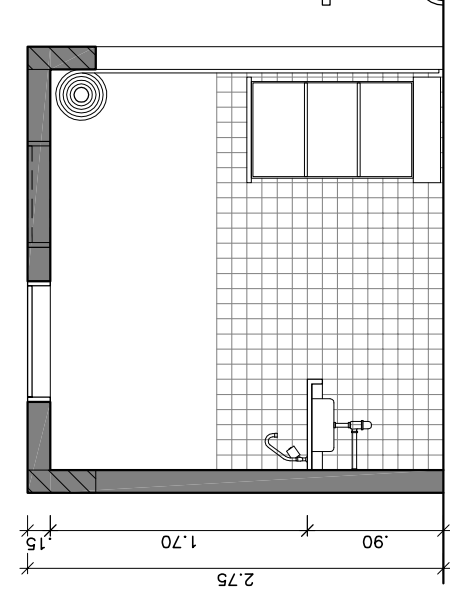
5 PLANTA DE COBERTA - AÇOUGUE
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



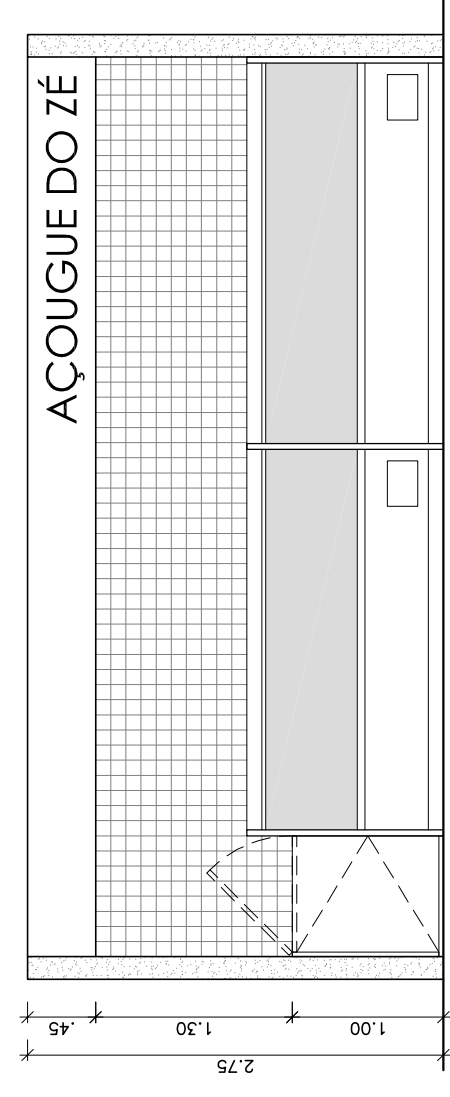
6 PLANTA BAIXA - AÇOUGUE
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



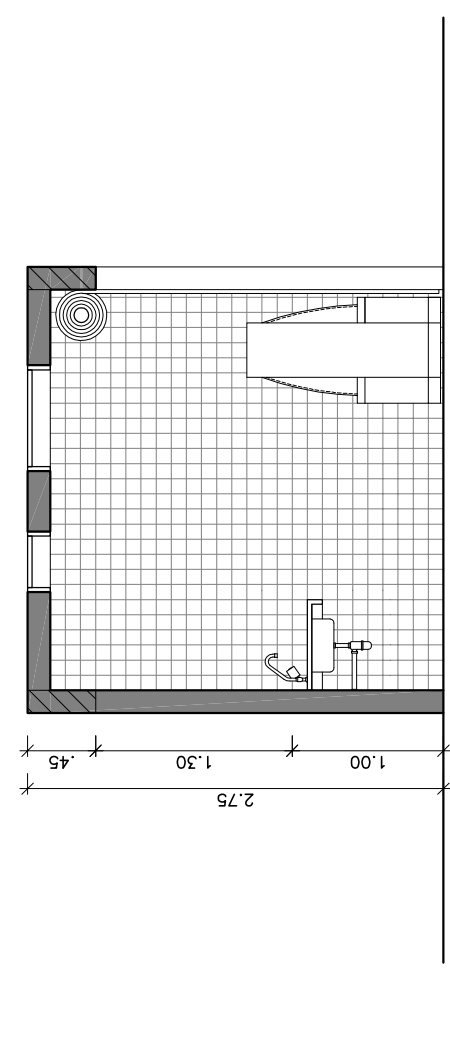
7 VISTA 1 - AÇOUGUE
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



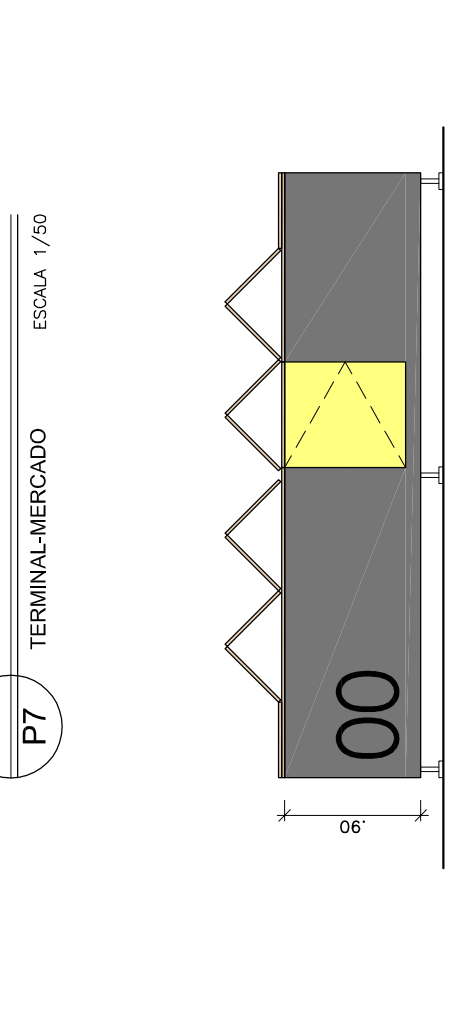
8 CORTE AA - ALIMENTOS
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



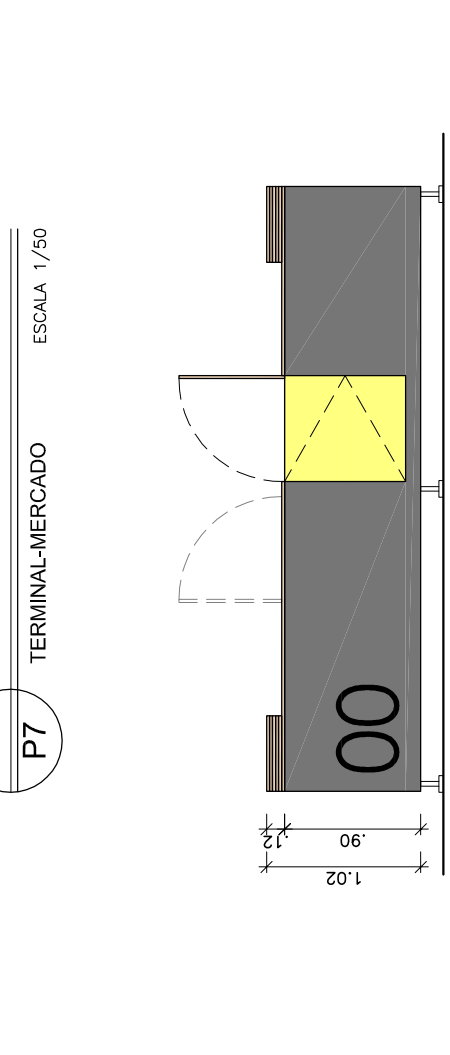
9 VISTA 1 - AÇOUGUE
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



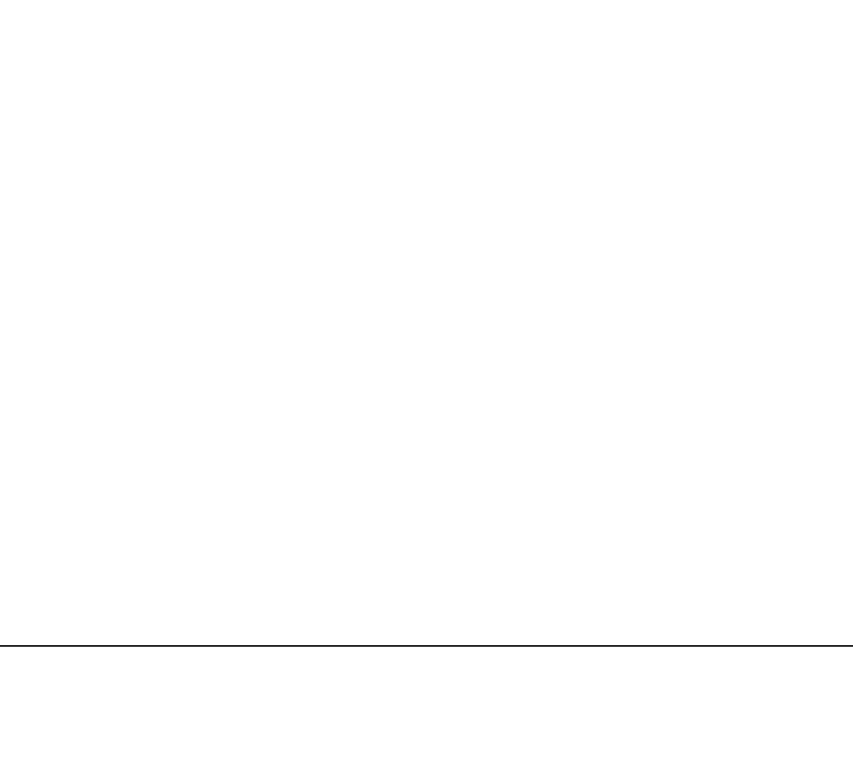
10 CORTE AA - AÇOUGUE
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



11 CORTE AA - BANCA
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



12 CORTE BB - BANCA
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



13 VISTA 1 - BANCA FECHADA
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50



14 VISTA 1 - BANCA ABERTA
TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

PRANCHIA PROJETO TERMINAL-MERCADO ESCALA 1/50

ALUNA ORIENTADOR JÉSSICA DA SILVA MACÊDO MARCUS VINÍCIUS DANTAS DE QUEIROZ

07/07

TERMINAL-MERCADO: PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO PARA O TERMINAL RODOVIÁRIO CRISTIANO LAURITZEN

ESCALA	DESENHO	1/50	1/50	1/50	1/50	1/50	1/50
1/50	PLANTA DE COBERTA - ALIMENTOS	1/50	CORTE AA - AÇOUGUE	1/50	PLANTA BAIXA - BANCA FECHADA	1/50	PLANTA BAIXA - BANCA ABERTA
1/50	VISTA 1 - ALIMENTOS	1/50	CORTE AA - BANCA	1/50	CORTE AA - AÇOUGUE	1/50	VISTA 1 - BANCA FECHADA
1/50	CORTE AA - ALIMENTOS	1/50	PLANTA BAIXA - AÇOUGUE	1/50	PLANTA BAIXA - BANCA FECHADA	1/50	VISTA 1 - BANCA ABERTA
1/50	PLANTA BAIXA - AÇOUGUE	1/50	VISTA 1 - AÇOUGUE	1/50	PLANTA BAIXA - BANCA ABERTA	1/50	