

A CONTRIBUIÇÃO DE MARROCOS ARAGÃO À ARQUITETURA MODERNA EM FORTALEZA

LA CONTRIBUCIÓN DE MARROCOS ARAGÃO A LA ARQUITECTURA MODERNA EN FORTALEZA

THE CONTRIBUTION OF MARROCOS ARAGÃO TO MODERN ARCHITECTURE IN FORTALEZA

PAIVA, RICARDO ALEXANDRE

Doutor em Arquitetura e Urbanismo (FAUUSP), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design da UFC, E-mail: ricardopaiva@ufc.br

DIÓGENES, BEATRIZ HELENA NOGUEIRA

Doutora em Arquitetura e Urbanismo (FAUUSP), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design da UFC, E-mail: bhdiogenes@ufc.br

RESUMO

Este trabalho trata da trajetória do arquiteto Marrocos Aragão (1935-2023) no contexto da arquitetura moderna cearense. Nascido no Ipu, no noroeste do Ceará, realizou seus estudos no Colégio Franciscano em Tianguá, onde teve formação humanística e artística, fato que influenciou na escolha da profissão. Arquiteto "migrante", viajou para o Rio de Janeiro em 1957, onde se formou em 1962 na Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil. De volta à Fortaleza, realizou primeiramente projetos de residências e teve passagem rápida como professor na recém criada Escola de Arquitetura da UFC (1965). O projeto para o Terminal Rodoviário Eng° João Thomé (1969-1974), obra emblemática do modernismo arquitetônico do Ceará, constituiu um marco na carreira do arquiteto, tendo realizado também outras obras significativas, revelando, na maioria dos projetos, traços de grande inventividade. Assim, pretende-se investigar a trajetória profissional do arquiteto, resgatando sua formação, referências projetuais, práticas profissionais, bem como documentar e analisar as obras mais significativas.

PALAVRAS-CHAVE: arquitetura moderna; Arquiteto Marrocos Aragão; Fortaleza (Ceará).

RESUMEN

Este trabajo trata de la trayectoria del arquitecto Marrocos Aragão (1935-2023) en el contexto de la arquitectura moderna de Ceará. Nacido en Ipu, al noroeste de Ceará, estudió en el Colégio Franciscano de Tianguá, donde tuvo una formación humanística y artística, hecho que influyó en su elección de profesión. Arquitecto "migrante", viajó a Rio de Janeiro en 1957, donde se graduó en 1962 en la Facultad Nacional de Arquitectura de la Universidad de Brasil. De regreso a Fortaleza, primero realizó proyectos residenciales y tuvo un rápido paso como profesor en la recién creada Escuela de Arquitectura de la UFC (1965). El proyecto de la Terminal de Autobuses Eng° João Thomé (1969-1974), obra emblemática del modernismo arquitectónico en Ceará, marcó un hito en la carrera del arquitecto, habiendo realizado también otras obras significativas, revelando, en la mayoría de los proyectos, huellas de grande inventiva. Así, se pretende indagar en la trayectoria profesional del arquitecto, rescatando su formación, referentes de diseño, prácticas profesionales, así como documentando y analizando las obras más significativas.

PALABRAS CLAVES: arquitectura moderna; Arquitecto Marrocos Aragão; Fortaleza (Ceará-Brasil)

ABSTRACT

This work deals with the trajectory of the architect Marrocos Aragão (1935-2023) in the context of modern Ceará architecture. Born in Ipu, northwest of Ceará, he studied at Colégio Franciscano in Tianguá, where he had humanistic and artistic training, a fact that influenced his choice of profession. A "migrant" architect, he traveled to Rio de Janeiro in 1957, where he graduated in 1962 at the Faculdade Nacional de Arquitetura - Universidade do Brasil. Back to Fortaleza, he first carried out residential projects and had a quick passage as a professor at the newly created UFC School of Architecture (1965). The project for the Eng° João Thomé Bus Terminal (1969-1974), an emblematic work of architectural modernism in Ceará, was a milestone in the architect's career, having also carried out other significant works, revealing, in most projects, traces of great inventiveness. Thus, it is intended to investigate the professional trajectory of the architect, rescuing his training, design references, professional practices, as well as documenting and analyzing the most significant works.

KEYWORDS: modern architecture; Architect Marrocos Aragão; Fortaleza (Ceará-Brazil).

Recebido em: 28/06/2023

Aceito em: 29/12/2023

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho trata da trajetória profissional do arquiteto Marrocos Aragão (1935-2023) no contexto de desenvolvimento da arquitetura moderna em Fortaleza. Assim como outros profissionais pioneiros, Marrocos compõe a chamada primeira geração de arquitetos de formação notadamente moderna que atuou na capital cearense desde a segunda metade da década de 1950 e, principalmente, entre as décadas de 1960 e 1970, sendo responsável por projetos de relevante interesse historiográfico e de documentação. Trata-se de um legado arquitetônico que merece destaque por sua importância no que diz respeito à prática da arquitetura moderna de forma erudita em Fortaleza.

Pretende-se, com o artigo, investigar o percurso profissional do arquiteto, resgatando sua formação, referências projetuais, práticas profissionais, bem como documentar e analisar as obras mais significativas, enfatizando sua contribuição à arquitetura moderna na capital cearense. Embora alguns edifícios de sua autoria tenham sido objeto de interesse de outros estudos (Lins, 2010; Jucá Neto, Andrade, Duarte Jr., 2013; Boaventura, 2014; Cavalcante, 2015), este artigo busca contribuir, por meio de uma abordagem mais abrangente da sua trajetória, atentando para a qualidade dos projetos do arquiteto e a necessidade de documentação e conservação da sua obra, face às ameaças ao acervo moderno na cidade.

A investigação se baseia em pesquisas bibliográficas, fontes primárias (iconografia, documentos, etc.), fontes secundárias, como escassos escritos sobre o arquiteto e suas obras supracitados. Ainda como aporte metodológico, recorreu-se à história oral, por meio de entrevistas com o arquiteto, quando foi possível inferir sobre o seu itinerário profissional, formação, influências e referências, constituindo um conjunto de fontes utilizadas para compreensão da sua contribuição à arquitetura moderna em Fortaleza. A análise das obras se sustenta na realização de visitas, nas consultas aos desenhos, bem como no relato de Marrocos sobre as suas posturas projetuais.

O trabalho faz parte de uma pesquisa mais ampla desenvolvida pelos autores, acerca da produção da arquitetura moderna em Fortaleza, sublinhando seus principais protagonistas, com o intuito contribuir para a produção recente da história e historiografia da arquitetura moderna no Nordeste e, como consequência, refletir sobre os desafios da documentação e conservação desse patrimônio de significativo valor cultural.

2 FORMAÇÃO, INFLUÊNCIAS E O RETORNO À TERRA NATAL

Francisco Luciano Marrocos Aragão nasceu em 1935 em Ipu-CE e realizou seus estudos no Colégio Franciscano em Tianguá, onde teve formação humanística e artística, o que lhe influenciou na escolha da profissão. Ele aponta que os anos de estudo com os frades franciscanos foram fundamentais na sua educação, no aprendizado da língua e da cultura alemã. Foi desde esse período que decidiu seguir o curso de Arquitetura. Aos 22 anos, partiu para o Rio de Janeiro, onde se formou em 1962 na Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil, embora tenha cogitado cursar Engenharia em Ouro Preto, Minas Gerais.

Durante o curso, teve contato com grandes mestres e profissionais de prestígio da Arquitetura e Engenharia, como os arquitetos Paulo Santos (1904-1988), Roberto Burle Marx (1909-1994), Archimedes Memória (1893-1960), Saboia Ribeiro (1903-1969), Mara Albano e Afonso Eduardo Reidy (1909-1964), além de engenheiros como Aderson Moreira da Rocha (1911-1996) que exerceram decisiva influência em seus projetos posteriores.

No Rio de Janeiro, Marrocos estagiou nos anos de 1960 e 1961 no escritório de Hélio Modesto, tendo trabalhado com o próprio arquiteto e Adina Mera¹ na elaboração do Plano Diretor de Fortaleza, aprovado em 1963. Teve também a oportunidade de acompanhar a realização do projeto e a implantação do Parque do Flamengo, na equipe de Burle Marx, quando iniciou seu interesse pelas práticas do Paisagismo.

Em 1963 retornou para Fortaleza, disposto a iniciar sua carreira na terra natal, se enquadrando assim na categoria dos “arquitetos peregrinos, nômades e migrantes”, proposta por Segawa (2002). Nessa época, a produção de uma arquitetura mais erudita era escassa, e predominava a atuação de leigos, a maioria deles desenhistas que trabalhavam quase sempre em parceria com engenheiros civis. Além disso, era também comum a elaboração de projetos arquitetônicos por parte de engenheiros, que chegavam à Fortaleza depois de diplomados em outras cidades do País. A maioria deles acumulava a função de projetistas, calculistas e construtores.

Diante deste cenário, juntamente com outros jovens arquitetos cearenses, recentemente diplomados no Rio de Janeiro ou em Recife, Marrocos Aragão se insere na primeira geração de arquitetos de formação moderna, os chamados pioneiros, que começaram a atuar na cidade desde o final da década de 1950, como José Liberal de Castro (1926-2022), José Neudson Bandeira Braga (1935), José Armando Farias (1927-1974),

Roberto Villar de Queiroz, Enéas Botelho, Marcos Studart e Ivan da Silva Brito (1928-2022). Eles deram início à prática profissional do arquiteto na Cidade, introduzindo uma nova concepção acerca dos princípios estéticos, espaciais e construtivos, característicos do ideário moderno e marcando, com suas contribuições, a produção do espaço construído no estado do Ceará. Com a fundação da Escola de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará, em 1965, consolida-se, assim, a afirmação da produção arquitetônica erudita na capital, em substituição àquela de caráter mais prático, anteriormente a cargo de leigos.

Nessa ocasião, a cidade de Fortaleza conheceu grande incremento na produção de obras realizadas de acordo com projetos realizados por arquitetos, iniciando-se uma nova fase na arquitetura cearense. Em muitas das obras, tirava-se partido estético do concreto aparente, a estrutura apresentando-se como elemento fundamental. (Diógenes, 2010, p. 115).

A produção desses arquitetos se alinhava aos princípios da arquitetura moderna brasileira, revelados na busca da racionalidade construtiva, na adaptação às condicionantes climáticas, no funcionalismo, na linguagem abstrata das vanguardas, etc., em consonância com o processo de modernização e desenvolvimento verificado na cidade como um todo.

3 A ATIVIDADE PROJETUAL EM FORTALEZA

Marrocos iniciou sua trajetória profissional com escritório próprio e realizou então, nas décadas de 1960 e 1970, obras modernas de grande significado para a cidade, marcando, com suas contribuições, a arquitetura moderna em Fortaleza. Figuras como obras relevantes de sua autoria, no período, o Terminal Rodoviário Eng^o João Tomé (1969), o Quartel do Comando da Polícia Militar (primeira metade da década de 1970), o Restaurante dos Comerciantes (SESC) (1975), o Hotel Amuarama (1977) e o Edifício Magna Santos Dumont (1979), que serão analisadas no item a seguir. Além de projetos de arquitetura, Marrocos foi responsável também por planos de urbanismo, como o Conjunto Habitacional José Walter (década de 1960).

O arquiteto foi autor também de diversos projetos de residências unifamiliares nos anos 1960 e 1970, mas, segundo ele, praticamente não há registros dessas obras, estando quase todas demolidas. Ocorre que a valorização crescente dos terrenos, pautada pela lógica do mercado imobiliário, tem feito desaparecer grande parte das residências construídas em áreas nobres da cidade desde as últimas décadas. Esse fato tem acarretado a perda de uma arquitetura recente, exemplares modernos de grande valor arquitetônico.

O arquiteto teve, desde o início, uma predileção pela área de paisagismo, elaborando importantes projetos na capital e em outras cidades do interior do estado, como o Projeto de Paisagismo Rodoviário, na duplicação da rodovia BR 116 (década de 1970) e o Projeto de paisagismo do SESI Barra do Ceará, entre outros.

Marrocos atuou como professor em fins da década de 1960, embora por um curto período, na recém-criada Escola de Arquitetura e Urbanismo da UFC, a convite do então professor arquiteto José Armando Farias. Foi também arquiteto consultor da COHAB-CE e trabalhou ainda na Secretaria de Obras da Prefeitura de Fortaleza.

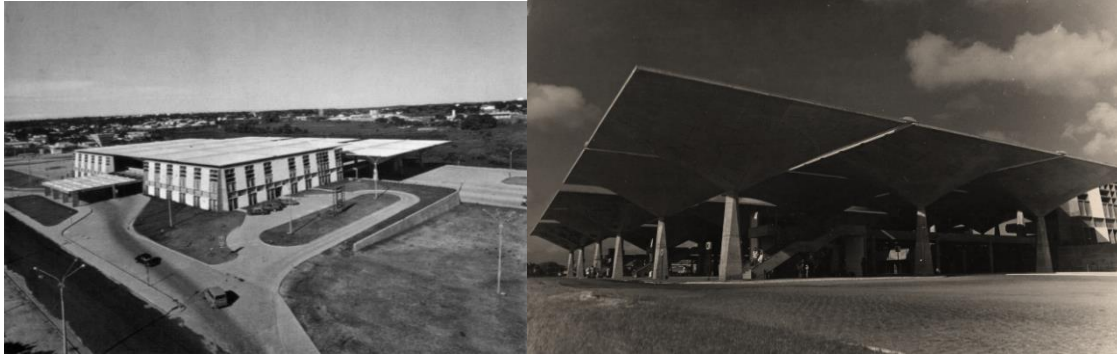
Desde que chegou à Fortaleza, em 1963, ele teve uma atuação profícua no campo da Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo. Para o artigo, entretanto, serão selecionadas algumas obras de arquitetura, consideradas de relevante interesse no contexto do modernismo arquitetônico² em Fortaleza, sendo a rodoviária de Fortaleza a obra mais emblemática.

A Obra emblemática: Terminal Rodoviário Eng^o João Tomé (1969)

O Terminal Rodoviário Engenheiro João Tomé, em Fortaleza, foi uma encomenda feita ao arquiteto pelo então prefeito José Walter Cavalcante em 1969³ e inaugurado somente em 1973. De acordo com Marrocos, em entrevista aos autores, face ao porte do projeto e importância da incumbência, o arquiteto foi buscar referências viajando ao Rio de Janeiro para uma visita técnica ao terminal “Novo Rio” que, à época, era um paradigma no que se refere a projetos de terminais rodoviários⁴. A separação entre as zonas de embarque e desembarque nos fluxos do terminal da cidade do Rio de Janeiro foi uma das principais estratégias utilizadas no terminal carioca que influenciaram o arquiteto no caso da rodoviária de Fortaleza.

O dimensionamento do programa e do projeto se valeu ainda de estudos dos fluxos de transportes intermunicipais e interestaduais, bem como do levantamento das empresas de transporte rodoviário atuantes. A insuficiência de dados dificultou o dimensionamento do empreendimento e a solução preconizou “[...] a concepção do futuro terminal para a alternativa de uma arquitetura celular, cujos módulos seriam acrescidos indefinidamente aos já construídos, sem solução de continuidade estética, funcional ou mesmo do uso e serviços ao terminal” (Aragão, 2021)⁵.

Figura 1: Foto aérea Terminal Rodoviário Engenheiro João Tomé, em Fortaleza e detalhe da área de embarque à época da inauguração.



Fonte: Acervo Marrocos Aragão.

Ademais, Marrocos admite que a solução modular adotada no projeto tem raízes na infância vivida no Ipu e inspiração na paisagem do vale fértil do riacho Ipuaçaba, uma espécie de oásis em meio ao sertão, para ele, “serpenteando sítios, cidades e povoados, deixa(ndo) um imenso cordão verde e perene em suas ribeiras ricas de húmus e vida” (Aragão, 2021). Em meio esse contexto, o arquiteto destaca o “salão de mangueiras” do sítio do Gagão:

[...] espaço ensombrado e sem limites, enquanto, colunatas robustas sustentam o teto das copas redondas de folhagem verde escuro. Bem do alto o sol invade os espaços das copas deixando clareado o chão do “salão”, coberto de folhagens mortas e tênue relvado. Estava aí construído pela natureza o espaço que insinuava o novo terminal (Aragão, 2021).

Assim, segundo o arquiteto, a solução do módulo do parabolóide hiperbólico advém da estilização do elemento natural que compunha o bosque, ou seja, a mangueira. Diante do exposto, é possível inferir que a solução estrutural, tão cara historicamente em projetos de terminais, constitui o principal elemento gerador do complexo para abrigar o programa. O módulo do parabolóide hiperbólico possui a projeção de um quadrado de 17,20m de lado, sustentado por um pilar de desenho complexo de seis metros de altura, cuja base maior inferior mede 1,50 x 1,50m e a menor superior 0,70 x 0,70m. No plano horizontal, os módulos representados pelo quadrado em projeção distam 1,00m entre eles e são vedados por uma cobertura translúcida e, no plano vertical, 3,50m, favorecendo em grande medida a iluminação e a ventilação naturais.

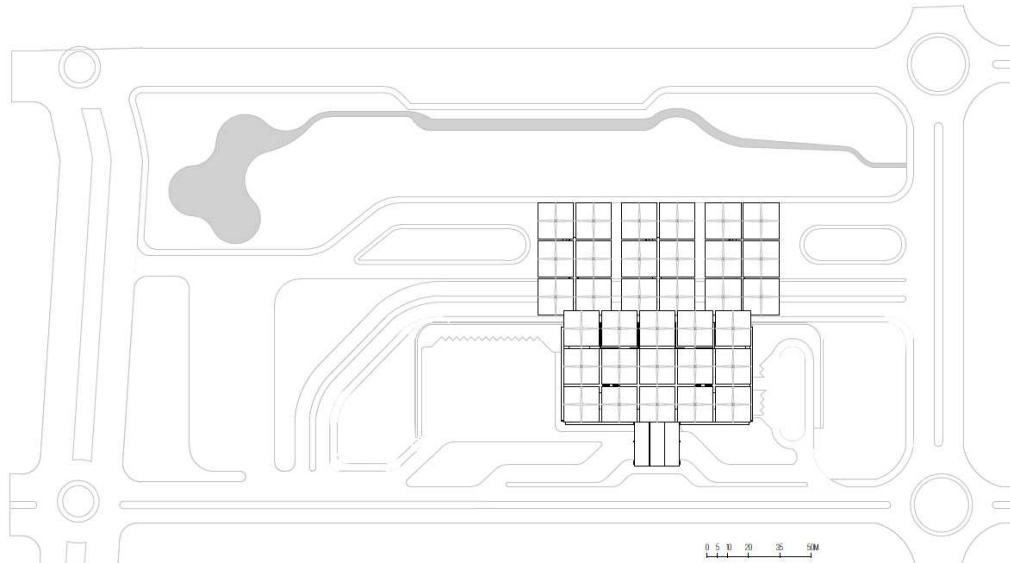
Ainda que Marrocos justifique a solução como uma certa “licença poética” e não faça referências ao uso do parabolóide hiperbólico em obras modernas que antecederam o seu projeto, esse tipo de solução estrutural foi adotada em outros terminais no Brasil, como nas estações projetadas a partir de 1961 pelo arquiteto Oswaldo Arthur Bratke (1907-1997) para a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, com obras em Ribeirão Preto, Uberlândia e Uberaba. Para Miranda (2013):

[...] O principal elemento das estações de Bratke são os módulos que formam a imensa cobertura, uma estrutura parabolóide hiperbólica, que reunidas e combinadas, conferem um caráter formal que é peculiar a todos os projetos e definidora de um marco urbano (Miranda, 2013, p. 12).

Essas estruturas foram pensadas no contexto da modernização suscitada pela construção de Brasília e integração nacional no interior, nas proximidades do Triângulo Mineiro, em um momento de decadência do sistema ferroviário e ascensão do rodoviário, sendo esse tipo estrutura modular ainda bastante adequada para os terminais rodoviários. Ainda que os projetos de Bratke tenham sido referências, as soluções adotadas por Marrocos apresentam significativa qualidade de implantação espacial, técnica e plástica⁶.

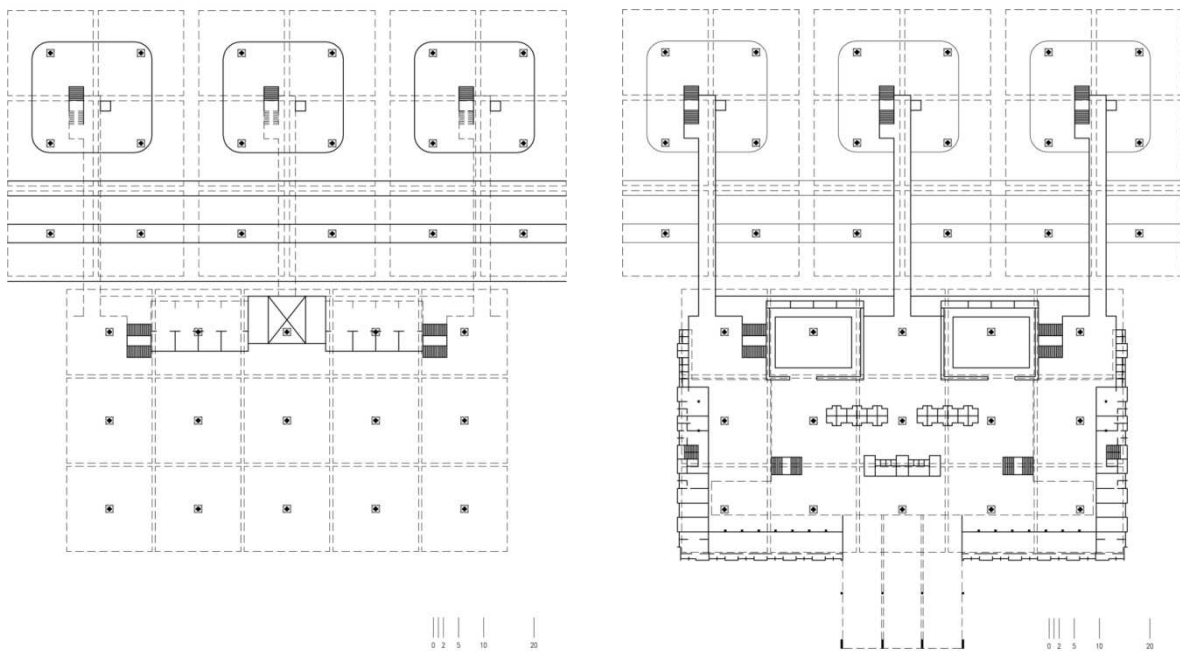
O sítio para a construção da Rodoviária de Fortaleza foi estrategicamente escolhido na confluência das Avenidas Osvaldo Studart e Borges de Melo, em função da proximidade à BR-116, recém duplicada à época. O generoso terreno de 8,9ha possuía ainda como limite o riacho Parreão e o declive em direção ao corpo d’água condicionou a implantação do complexo, que possui três níveis principais: o nível térreo, com acesso pela Avenida Osvaldo Studart, que abriga o acesso principal de passageiros, os quiosques das empresas de ônibus, lojas diversas e os apoios de banheiros; o nível do mezanino, onde se localiza um restaurante em uma extremidade e o setor administrativo em outra; e a plataforma dos ônibus a 3,50m abaixo do nível térreo, sendo todos os planos conectados por meio de passarelas e circulações verticais. Os dois primeiros são cobertos por um arranjo de 5x3 módulos, ao passo que a plataforma é coberta por três conjuntos de 2x3 células, separados por um espaço de 4,90cm entre as extremidades da cobertura (Figura 2 e 3).

Figura 2: Planta de Situação e Coberta do Terminal Rodoviário Eng° João Tomé – redesenho digital elaborado a partir do projeto original.



Fonte: Modelagem digital elaborada pelos autores.

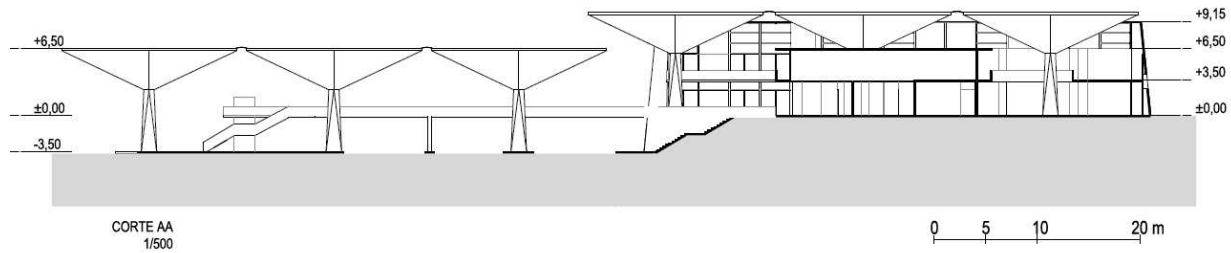
Figura 3: Plantas Térreo e Mezanino do Terminal Rodoviário Eng° João Tomé – redesenho digital elaborado a partir do projeto original



Fonte: Modelagem digital elaborada pelos autores.

O arranjo dos módulos se adequa a esses níveis e à malha estrutural, que sofre variações nos dois níveis principais por meio da diferença de altura e pelo deslocamento do módulo que cobre a plataforma, numa proporção de metade do lado do quadrado. A transição entre a cobertura do nível de acesso e das plataformas de ônibus é feita por intermédio da subtração de alguns módulos, que proporciona a criação de generosos jardins, colaborando ainda para a maior ventilação e iluminação do complexo (Figura 4 e 5).

Figura 4: Corte Transversal do Terminal Rodoviário Eng° João Tomé – redesenho digital elaborado a partir do projeto original



Fonte: Modelagem digital elaborada pelos autores.

Figura 5: Fotos do Terminal Rodoviário Eng° João Tomé (1973).



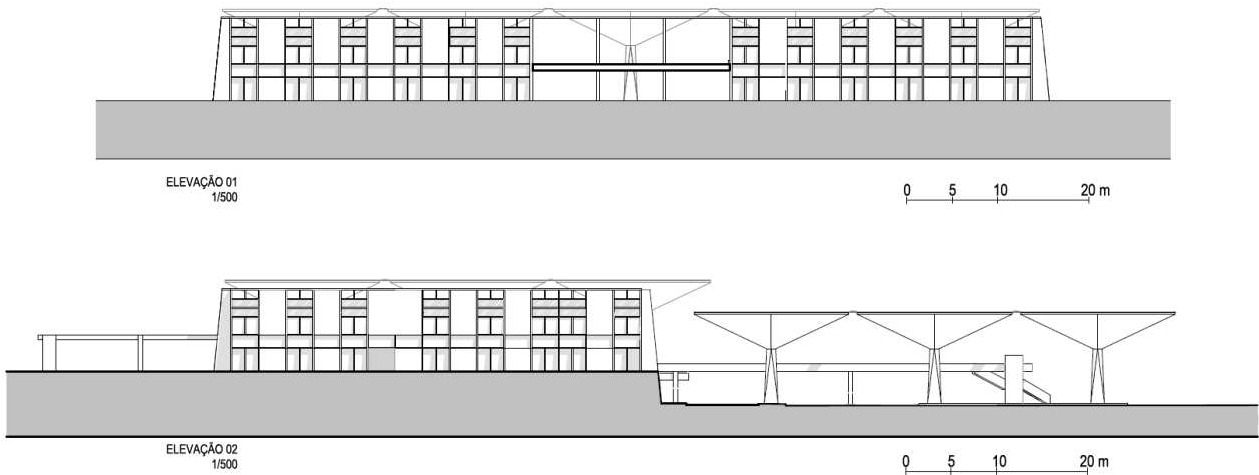
Fonte: Fotografia Nelson F. Bezerra

O acesso principal do terminal pelos usuários é marcado por uma grande laje de concreto que se projeta para além do alinhamento regular da edificação e abriga o fluxo de embarque e desembarque urbano na rodoviária. O acesso dos ônibus interestaduais e intermunicipais se realiza nas extremidades longitudinais do terreno, setorizando a entrada e a saída dos veículos, sem gerar conflitos. Nas laterais do terreno foram localizados os estacionamentos.

A qualidade espacial do conjunto se expressa na solução da cobertura e dos grandes vãos que proporcionaram um sentido de “construir aberto” (Holanda, 1976) e de espaço coletivo, visíveis na continuidade entre o ambiente externo do espaço público e o interno do terminal. A autonomia dos módulos e a expressividade espacial, estrutural e plástica dos seus arranjos se devem, em grande medida, à independência da estrutura, sobretudo da continuidade visual da cobertura em relação aos elementos que compõem o programa, como os ambientes de comércio, serviços de transportes e de alimentação, desenhados sem tocar no módulo.

Entretanto, é interessante notar que os módulos estruturais não são totalmente visíveis desde as elevações oeste (de acesso) e norte e sul (laterais), uma vez que o arquiteto projetou uma fachada que funciona como uma pele, delimitando o contorno da edificação, atuando como elemento de proteção solar e também de segurança. Trata-se de uma malha ortogonal vertical ligeiramente inclinada, construída em elementos de concreto e alvenaria, conformando alternadamente cheios e vazios, marcada ainda pela aplicação de placas de acrílico cromáticas na cor azul e laranja, configurando um imenso elemento vazado. Essa espécie de mural fica solto, a 1,00m da extremidade da cobertura, reforçando a sua autonomia e proporcionando o sentido de horizontalidade e continuidade desde o exterior da edificação (Figura 6).

Figura 6: Fachadas do Terminal Rodoviário Eng° João Tomé – redesenho digital elaborado a partir projeto original

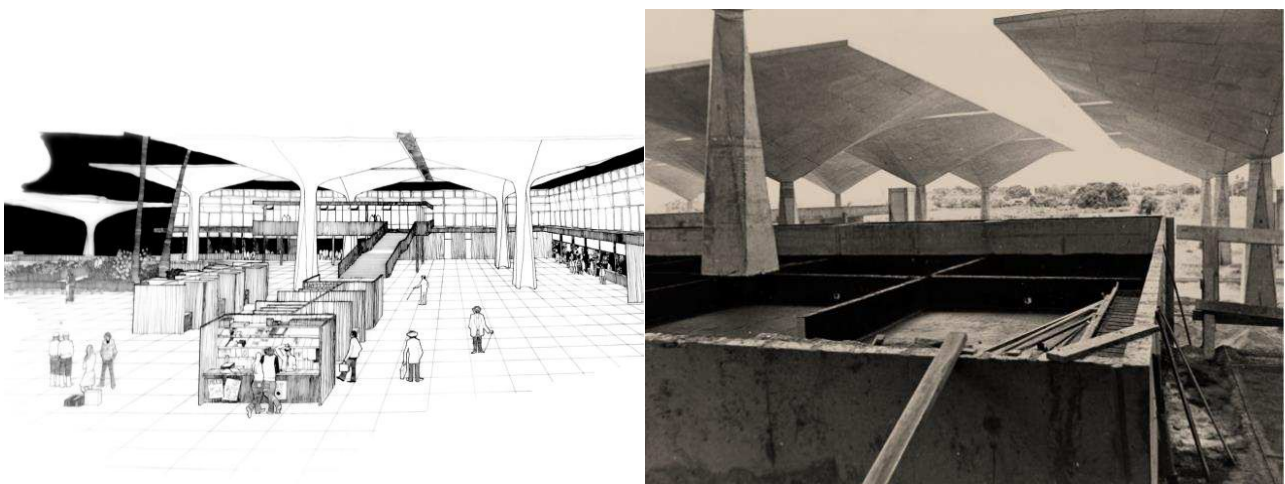


Fonte: Modelagem digital elaborada pelos autores.

Na fachada leste, voltada para o riacho, sem a presença de barreiras, a estrutura e os vazios por ela moldados se integram francamente e, devido às diferenças de níveis e às passarelas que interligam os pisos, possibilitam ainda uma experiência espacial digna de nota.

Verifica-se, comparando o projeto e a obra, que o desenho do módulo sofreu alterações, justificadas talvez em função do cálculo. No projeto, há uma continuidade maior entre o pilar e a parabolóide hiperbólica, ao passo que, na obra, esses elementos não são contínuos (Figura 7). Aliás, esse desenho de transição entre a base do pilar e seu encontro com a casca da cobertura revela, segundo Sampaio Neto (2012), Jucá Neto, Andrade, Duarte Jr. (2013), aproximações com o brutalismo paulista. Entretanto, esse caráter, além do uso do concreto aparente e da iluminação zenital, não implica necessariamente nesse alinhamento. O próprio Marrocos Aragão afirma que não acredita na existência de um “brutalismo cearense” (Duarte Jr., 2018). Em contrapartida, Paiva (2018, p. 5), adverte que “uma influência brutalista na produção local não significa necessariamente a sua primazia como movimento, sequer como rótulo”. Para ampliar o debate sobre o pressuposto de que a Rodoviária de Fortaleza é uma obra alinhada aos princípios do brutalismo paulista, é possível inferir que as estações ferroviárias de Bratke não são necessariamente brutalistas, ainda que usem o concreto aparente, até porque o próprio arquiteto, que era paulista, rechaçava esse estigma.

Figura 7: Desenho e foto do Terminal Rodoviário Eng° João Tomé (1973).



Fonte: Acervo Marrocos Aragão.

Entretanto, não há como negar que a Rodoviária de Fortaleza se insere em um período em que a cultura arquitetônica estava imbuída das ideias do brutalismo, em nível internacional e nacional, em um momento em que a circulação de ideias era mais efetiva.

A obra foi tão eloquente que virou um cartão postal da cidade, compondo ainda publicação “Panorama da Arquitetura Cearense – Cadernos Brasileiros de Arquitetura” (Ponce de Leon; Neves; Lima Neto, 1982). O projeto da Rodoviária de Fortaleza influenciou também o projeto do Terminal Rodoviário de Teresina Governador Lucídio Portella (1983) de autoria do Engº Raimundo Dias (1943-2021).

Outras Obras

Além da Rodoviária de Fortaleza, outras obras modernas de autoria de Marrocos são notáveis e foram construídas, na sua maioria, na década de 1970. Embora não constitua uma obra edificada, o arquiteto projetou um altar giratório efêmero para acolher a visita do Papa João Paulo II à Fortaleza em 1980. A instalação foi implantada no Estádio Castelão e contou com a presença de aproximadamente 130 mil fiéis.

A sede do **Quartel do Comando da Polícia Militar de Fortaleza** (Década de 1970) se encontra no limite do Bairro de Fátima em Fortaleza, nas proximidades do Km 0 da BR-116. O edifício foi construído em um generoso terreno nas vizinhanças da Base Aérea de Fortaleza, concomitante ao alargamento da BR 116 e à abertura da Avenida Aguanambi (Figura 8), que conecta, até à atualidade, a rodovia à zona central da capital cearense. O edifício em formato de pavilhão possui dois pavimentos e está implantado solto em meio ao grande terreno destinado ao quartel. Ainda que possua pequenas proporções, o distanciamento em relação à via e à Praça João Távora, confere à edificação uma certa monumentalidade, condição requerida pela instituição.

A regularidade estrutural e a modulação se evidenciam nitidamente na forma do edifício, muito embora se destaque nesse contexto a marcação do acesso por meio de uma marquise em balanço, bem como um parlatório em formato cilíndrico, concebido para amparar as atividades cívicas e militares do quartel.

Na elevação nordeste, voltada para a via, os ritmos da estrutura e das vedações são bastante expressivos e acentuados pelo avanço do plano de esquadria de alumínio e vidro no segundo pavimento, possibilitando no térreo a visualização e a autonomia do pilar que, por sua vez, apresenta uma leve inclinação.

Figura 8: Fotos do Quartel do Comando da Polícia Militar de Fortaleza.



Fonte: Acervo Nelson Bezerra

Na elevação sudoeste, francamente mais vulnerável à insolação advinda do poente, o arquiteto empregou um conjunto de brises verticais inclinados para a proteção da fachada e recuou as paredes e esquadrias, criando uma espécie de “*loggia*”, conferindo significativa leveza ao conjunto e potencializando o jogo de luz e sombra (Figura 9).

Figura 9: Fotos do Quartel do Comando da Polícia Militar de Fortaleza.



Fonte: Acervo Nelson Bezerra.

Em uma das extremidades do bloco há outro volume cilíndrico que abriga uma circulação vertical, próximo ainda de uma passagem coberta para veículos. O uso do concreto aparente é recorrente e há uma preocupação em desenhar os pormenores dos elementos estruturais, como as seções das vigas, os encontros dos pilares com o vigamento, as platibandas e a distinção entre a estrutura e a vedação. O rigor do desenho e do detalhe comparece ainda no volume da caixa d'água. Atualmente, o edifício mantém o mesmo uso e encontra-se em excelente estado de conservação.

O **Restaurante dos Comerciantes (SESC-Centro)**, inaugurado em 1975, está situado no centro de Fortaleza, na Rua 24 de Maio, nas proximidades da Praça José de Alencar. Tinha originalmente em seu programa espaços para a prestação de serviços médico-odontológicos e incluía um restaurante para os associados. Implantado sem recuos no lote, o edifício se compõe de dois volumes diferentes: um prisma horizontal, com dois pavimentos, suportado por carreira de pilares centrais e uma caixa com grandes vãos frontais, vedação em vidro e sheds.

Toda a estrutura é em concreto aparente e é marcante na fachada, onde surge emoldurando os panos de vidro das esquadrias. O grande diferencial do edifício são os sheds abobadados de concreto na cobertura, todos fechados com vidro que proporcionam iluminação zenital e ventilação para o interior. No espaço interno, na área do restaurante, a estrutura marca o espaço, com vigas e pilares em concreto aparente, com acabamento refinado.

O equipamento teve suas linhas bastante alteradas, modificando seu aspecto original, principalmente no que se refere aos elementos da iluminação zenital, que foram encobertos por uma estrutura metálica. Atualmente, o prédio funciona apenas como restaurante dos comerciantes.

Figura 10: Fotos do Restaurante dos Comerciantes (SESC-Centro).



Fonte: Fotógrafo Nelson F. Bezerra

Figura 11: Foto Interna do Restaurante dos Comerciários (SESC-Centro)



Fonte: Fotógrafo Nelson F. Bezerra

O **Hotel Amuarama** foi inaugurado em 1977 e se localiza na Avenidas Osvaldo Studart, em frente ao Terminal Rodoviário Eng^o João Tomé. A implantação do hotel nessa localização era considerada estratégica, em razão da proximidade à rodoviária, à BR-116, mas também à Avenida Luciano Carneiro, via que dava acesso ao antigo terminal do Aeroporto Internacional Pinto Martins. Some-se a isso as vantagens de fluxos decorrentes da crescente expansão do Bairro de Fátima desde a construção da Avenida Borges de Melo, que permitia a acessibilidade à Base Aérea de Fortaleza, além de outras áreas militares, incluindo as vilas residenciais.

O hotel foi construído inicialmente com 32 apartamentos, articulado a um centro comercial. O bloco do hotel propriamente dito foi implantado perpendicular ao alinhamento da via e era composto por três pavimentos, sendo o térreo utilizado para as áreas sociais e de serviços e os dois pavimentos superiores abrigavam 16 unidades habitacionais cada. O bloco das lojas possuía um único pavimento paralelo à avenida e, por conta do uso, se integrava mais ao ambiente público.

O arquiteto propôs uma estrutura que tem como matriz o módulo do apartamento. O conjunto de pilares, vigas e coberta em arcos de concreto estabelece uma trama racional que define não somente a distribuição espacial e funcional, mas expressa a lógica formal do edifício (Figura 12). Essa ossatura em concreto, constituída por quadrados no nível da fachada, delimita o plano de vedação, subdividido, por seu turno, por esquadrias de vidro e venezianas concebidos do piso ao teto, de um lado, e um pano de alvenaria do outro. (Figura 13) A identidade plástica do hotel é realçada pela cobertura curva, que se projeta em balanço e está presente tanto no bloco do hotel, como no centro comercial.

Ao longo do tempo, o hotel triplicou sua capacidade e os proprietários realizaram várias reformas e ampliações, algumas delas ainda de autoria do arquiteto, mas nas últimas duas décadas, a inserção de estruturas metálicas e cobertas translúcidas em policarbonato descaracterizaram o caráter original da obra, comprometendo a sua linguagem moderna.

Figura 12: Foto do Hotel Amuarama (década de 1980)



Fonte: Acervo Hotel Amuarama

Figura 13: Fotos do Hotel Amuarama



Fonte: Acervo Margarida Andrade

Único projeto residencial multifamiliar do arquiteto na década de 1970, o **Edifício Magna Santos Dumont** (1975/1979) situa-se na esquina da Avenida Santos Dumont com a rua Joaquim Nabuco, num dos terrenos mais valorizados do bairro da Aldeota. Ocupa uma área de 1.800 m², com a fachada principal toda voltada para o nascente, ao longo dos 100 metros de extensão do lote. Construída conforme a legislação urbana da época (Lei 4486/1975), a edificação compõe-se de subsolo, pilotis e três pavimentos tipo, com quatro apartamentos por andar, mais cobertura, com piscina e área de lazer comum, o que, segundo Marrocos, era uma referência aos tetos-jardim propostos por Le Corbusier.

Inicialmente pensado para uso misto, o arquiteto propôs a utilização de parte do pavimento térreo para atividades de comércio e serviço. Foram instalados então lojas, consultórios, escritórios e salão de beleza no pilotis (Figura 14), mas posteriormente foram eliminados. A concepção original também não previa muros e durante décadas permaneceu assim, com grande integração visual com o espaço público. Há alguns anos, porém, foi colocado um gradil circundando todo o terreno, eliminando esse contato direto com a rua.

A plena integração edifício-cidade é proposta neste trabalho, demonstrando a sua pertinência em projetos (e terrenos) de menores dimensões. Apenas um jardim gramado intermedeia a ligação entre passeio e pilotis, guarnecido por um renque de palmeiras imperiais que cadencia o percurso de pedestres. A tipologia edilícia, de barra indentada, também contribui no ritmo e surpresas dessa promenade, assistida por uma profusão de varandas que se debruçam sobre o jardim e a este dão continuidade com uma cascata de jardineiras, todos esses fatores concorrendo para um espaço público de inegável qualidade. (Sampaio Neto, 2012, p. 267)

Figura 14: Foto atual do Edifício Magna Santos Dumont



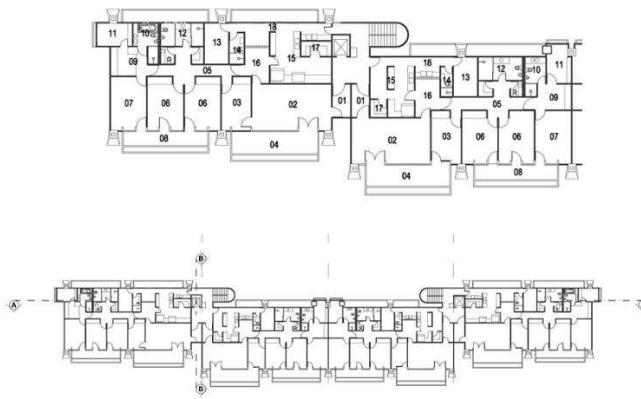
Fonte: Igor Ribeiro

As unidades residenciais, com área de 165,00 m² cada uma, foram agrupadas duas a duas por meio da circulação vertical (um elevador e uma escada) (Figura 15). Os ambientes sociais e íntimos estão voltados para o leste/sudeste na direção dominante da ventilação e os de serviço estão dispostos na fachada posterior, voltada para o poente. Essa fachada possui uma proteção solar eficiente, com a introdução de planos verticais de cobogó, afastados do edifício em aproximadamente 1,00m, que cobrem as áreas de serviço e banheiros e funcionam ainda como uma eficiente área de exaustão, o que revela a preocupação do arquiteto com o conforto ambiental do edifício.

De modo a minimizar a grande extensão da edificação, no sentido norte-sul, o arquiteto optou por recuar os dois apartamentos da ponta em relação aos do meio, conferindo um movimento ao conjunto e um afastamento maior nas duas extremidades. O movimento é acentuado pela presença dos pórticos da estrutura e pelas varandas corridas com jardineiras chanfradas, em toda a extensão do edifício.

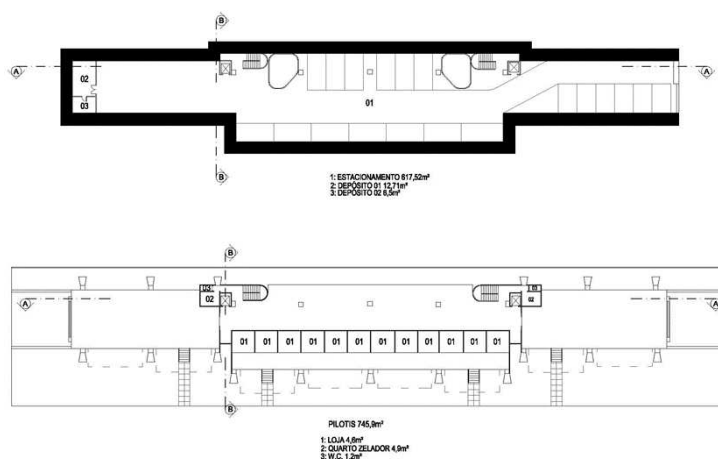
A estrutura em concreto revela o racionalismo e princípios estéticos próprios da arquitetura moderna brasileira, como destaca Marrocos. O partido estrutural, bastante diferenciado com relação aos projetos da época, foi concebido a partir de grandes pórticos de concreto dispostos em seção transversal no edifício. Entre os pórticos, um grande vão livre, o que confere maior flexibilidade aos espaços internos, tendo como elementos fixos apenas as colunas d'água e os banheiros. A solução também favoreceu o espaço do subsolo, destinado ao estacionamento (Figura 16).

Figura 15: Planta pavimento tipo.



Fonte: Fonte: Cavalcante, 2015

Figura 16: Planta Subsolo e Térreo



Fonte: Fonte: Cavalcante, 2015

Esses pórticos de concreto foram deixados aparentes, constituindo elementos de expressão formal marcantes na composição da fachada. Ainda com relação à estrutura adotada,

o edifício [...] tem um projeto estrutural diferenciado para a época. A estrutura, projeto do engenheiro Luciano Pamplona Filho, foi idealizada com 11 pórticos espaçados de 9,30m x 9,30 m. Esses pórticos interligados por vigas a cada andar apoiam lajes planas, de 20 cm, diminuindo as interferências estruturais nas plantas dos edifícios. As lajes, mantidas aparentes nas áreas sociais e íntimas, proporcionam uma altura de pé-direito maior que os usuais. (Cavalcante, 2014, p. 346)

A localização do edifício, em área bastante valorizada no bairro da Aldeota, desperta o interesse de especuladores imobiliários, que já procuraram os proprietários para adquirirem o terreno e, no local, construir mais um arranha-céu, condenando o edifício ao desaparecimento, com sua demolição, fato que tem se tornado corrente na cidade, que vai perdendo cada vez mais seu valioso acervo de arquitetura moderna.

Verifica-se que o conjunto de obras aqui analisadas de Marrocos Aragão apresenta princípios fundamentais da arquitetura moderna brasileira, além de influências difusas do brutalismo paulista, entretanto, não se enquadram em outros atributos sistematizadas por Zein (2005), que caracterizam os atributos da escola paulista para além do emprego do concreto aparente, como em relação ao partido, à composição, ao sistema construtivo, às texturas e aparência lumínica e às pretensões simbólico-conceituais.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Recentemente falecido, Marrocos esteve até os últimos anos de vida à frente do escritório que leva seu nome – “Marrocos Aragão Arquitetura e Urbanismo”, tendo como parceiros filhos e neta, com formação em Arquitetura e Engenharia Civil, além de outros profissionais. O escritório, outro legado do arquiteto, é responsável por uma quantidade e diversidade considerável de projetos e obras em Fortaleza e no estado do Ceará e atualmente concebe projetos de condomínios de casas, condomínios verticais, projetos de paisagismos, além daqueles comerciais e institucionais.

A trajetória e a dedicação de Marrocos Aragão à arquitetura no Ceará constituem um legado importante para o processo de modernização da cidade e da arquitetura, por meio de obras públicas e privadas. Nesse contexto, verifica-se que as obras públicas ainda se encontram em bom estado de conservação, ao passo que as obras privadas são mais descaracterizadas e estão em constante estado de ameaça.

O que se tem observado, no caso de Fortaleza, é que, toda uma produção arquitetônica moderna, de excelente qualidade, vem se perdendo progressivamente, e de modos distintos, como na mudança de usos, nas descaracterizações e ampliações e, sobretudo, na demolição de várias edificações, que são substituídas em sua maioria por novas torres residenciais e comerciais. O valor dos terrenos e localizações na lógica do mercado imobiliário tem primazia sobre a materialidade das edificações, inclusive as de valor patrimonial, condenando-as à “morte”. (Paiva, Diógenes, 2018)

A desvalorização crescente da arquitetura moderna que se assiste atualmente ocorre em decorrência de vários aspectos. Por um lado, o não reconhecimento do seu valor cultural, estético e histórico e, por outro, a dinâmica imobiliária que prevalece na contemporaneidade, comprometendo esse importante acervo, de relevante interesse e valor patrimonial. Vale ressaltar ainda o processo de degradação que atinge essas obras que, sem a devida proteção e conservação, se veem muitas vezes descaracterizadas, demolidas ou com intervenções indevidas.

Daí a necessidade de documentação e conservação desse patrimônio. A pesquisa empreendida já há algumas décadas sobre esse acervo parte do resgate da produção e atuação dos principais arquitetos que atuaram entre as décadas de 1960 e 1980, da análise de seus projetos, da produção do “Guia da Arquitetura Moderna de Fortaleza (1960-1982)”, que abrange os exemplares mais significativos, com fotos e dados de cada projeto apresentado, além do emprego, no âmbito da pesquisa, da modelagem digital de alguns desses edifícios, tudo isso com o intuito de registrar e documentar toda essa produção que se vê ameaçada.

O recurso da modelagem digital das obras do modernismo arquitetônico em Fortaleza constitui valiosa contribuição nesse processo, uma vez que o redesenho de edifícios emblemáticos, por meio da simulação e da documentação digital, possibilita a compreensão dos pressupostos dos projetos e da sua construção, potencializando ações de preservação, ao servir como fundamento para produção de instruções de tombamento e intervenções de conservação, permitindo também o maior acesso ao conhecimento e valorização desse acervo.

A produção de conhecimento sobre os arquitetos e as obras modernas suscitam a conscientização quanto ao valor patrimonial desse legado, com reflexões, estudos, pesquisas e publicações sobre a sua relevância histórica e cultural. Por fim, esse trabalho busca contribuir para a documentação e conservação da arquitetura moderna em Fortaleza, bem como para a escrita da história da arquitetura, sublinhando a trajetória

profissional e a obra de Marrocos Aragão que constitui um capítulo importante do modernismo arquitetônico no Ceará.

5 AGRADECIMENTOS

Ao CNPq, que concedeu auxílio financeiro e bolsas PIBIT para a pesquisa "(Re)construção da arquitetura moderna em Fortaleza: memória e modelagem digital", ao arquiteto Marrocos Aragão, pelas entrevistas concedidas aos autores, ao fotógrafo e arquiteto Igor Ribeiro e a Nelson Figueiredo Bezerra, um dos fotógrafos mais importantes da arquitetura moderna no Ceará e que autorizou o uso de imagens utilizadas nesse trabalho.

REFERÊNCIAS

- BOAVENTURA FILHO, Pedro A. *Brutalismo em Fortaleza: reconhecimento da arquitetura institucional e sua expressão*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.
- CAVALCANTE, Márcia Gadelha. *Os edifícios de apartamentos em Fortaleza (1935-1986): dos conceitos universais aos exemplos singulares*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015.
- DIÓGENES, Beatriz H. N. *Arquitetura e estrutura: o uso do concreto armado em Fortaleza*. Fortaleza, Secult, 2010.
- DUARTE JUNIOR, Romeu. *Uma breve história da arquitetura cearense*. Fortaleza, Edições Demócrito Rocha, 2018.
- FRACALOSSI, Igor. Clássicos da Arquitetura: Rodoviária de Fortaleza/Marrocos Aragão. *Archdaily*. 2015. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/763847/classicos-da-arquitetura-rodoviaria-de-fortaleza-marrocos-aragao?ad_medium=office_landing&ad_name=article. Acesso em: 09. mai. 2019.
- FREITAS, J. F. B.; NUNES, C. M. *Adina Mera e seus artigos na Revista de Administração Municipal: 1960-1970*. In: Anais do XVI ENANPUR. Belo Horizonte, Uni-versidade Federal de Minas Gerais UFMG e ANPUR, 2015. v. 1. p. 1-14.
- HOLANDA, Armando de. *Roteiro para Construir no Nordeste: Arquitetura como lugar ameno nos trópicos ensolarados*. Recife, MDU UFPE, 1976.
- JUCÁ NETO, Clovis Ramiro; ANDRADE, Margarida J. de S.; DUARTE JUNIOR, Romeu. *Reflexões sobre o brutalismo cearense*. In: Anais do 10º Seminário DOCOMOMO Brasil, Curitiba, 2013.
- LINS, Deborah Martins de Oliveira. *Terminal Rodoviário Eng João Thomé: Uma Avaliação Técnico-Funcional da Rodoviária de Fortaleza*. 2010. Monografia (Aperfeiçoamento/Especialização em Tecnologia do Ambiente Construído) - Instituto Cen-tro de Ensino Tecnológico, Fortaleza, 2010.
- MIRANDA, Ana Paula Tavares. *Arquitetura brutalista e estratégia de transportes no triângulo mineiro: Estações Ferroviárias da Mogiana e Terminal Rodoviário Presidente Castelo Branco*. In: Anais X Seminário Docomomo Brasil - Arquitetura Moderna E Internacional: Conexões Brutalistas 1955-75, 2013.
- PAIVA, Ricardo. História da arquitetura cearense: breve, mas profunda. *Resenhas Online*, São Paulo, ano 17, n. 201.01, Vitruvius, set. 2018 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/17.201/7099>>. Acesso em 12 mai 2021.
- PAIVA, Ricardo; DIÓGENES, Beatriz H. N. Dinâmica imobiliária e preservação da arquitetura moderna em Fortaleza: o passado, o presente e o futuro em questão. *Arquitextos*, São Paulo, ano 19, n. 223.02, Vitruvius, dez. 2018 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.223/7243>. Acesso em 10 mai 2021.
- PONCE DE LEON, Delberg; NEVES, Nelson Serra e; LIMA NETO, Otacílio (Orgs). *Panorama da Arquitetura Cearense – Cadernos Brasileiros de Arquitetura*. Vol. 1 e 2. São Paulo, Projeto Editores Associados Ltda., 1982.
- SAMPAIO NETO, Paulo Costa. *Ressonâncias e inflexões do modernismo arquitetônico no Ceará: a contribuição de Gerhard Bormann*. Tese (Doutorado em Arquite-tura e Urbanismo) FAUUSP, São Paulo, 2012.
- SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: EDUSP, 1998.

¹ A engenheira industrial argentina Lorenza Adina Mera chegou ao Brasil em 1951 e teve importante atuação na área de planejamento urbano. Ver (FREITAS; NUNES, 2015).

² O modernismo arquitetônico é considerado neste trabalho como a vertente erudita e programática do vasto espectro das manifestações da modernidade no campo da arquitetura. O "ismo" associado ao moderno indica um movimento mais ou menos homogêneo que caracteriza a arquitetura moderna brasileira.

³ O Terminal Rodoviário Engenheiro João Thomé, de Fortaleza, projeto do arquiteto Marrocos Aragão, no antigo bairro da Gameleira, entre o Bairro de Fátima e o riacho Parreão, foi inaugurado em 23 de março de 1973 com a presença do Ministro Mário David Andreazza.

⁴ A rodoviária do Rio foi construída por iniciativa do Governador Carlos Lacerda em 1965 no centro da cidade e em consonância com um projeto mais sistêmico de rede de transportes.

⁵ <http://marrocosaragao.com.br/rodoviaria-de-fortaleza/>. Acesso em 15 de abril de 2021.

⁶ O módulo quadrado proposto por Bratke possui 10,50m de lado, ao passo que o da Rodoviária de Fortaleza possui 17,20m.

NOTA DO EDITOR (*): O conteúdo do artigo e as imagens nele publicadas são de responsabilidade dos autores.