

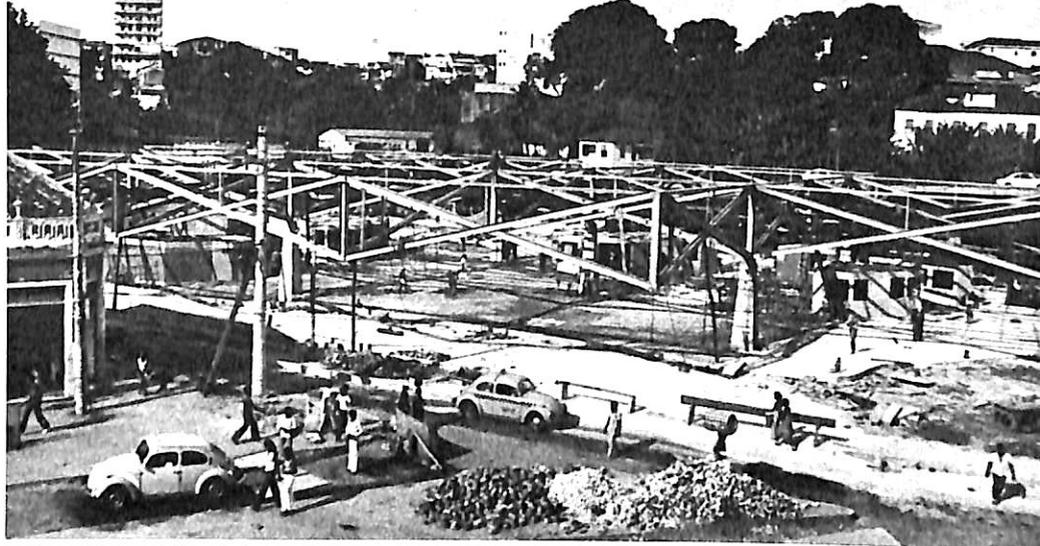
Particularidades técnicas do terminal de Aquidabã



O terminal rodoviário de Aquidabã, inaugurado no penúltimo dia da administração anterior de Salvador (Bahia), foi executado segundo projeto arquitetônico considerado muito avançado. As obras exigiram investimentos da ordem de Cr\$ 53 milhões. Embora esteja completamente concluído, o terminal ainda não pôde entrar em funcionamento.

O projeto previu diversos módulos levando em conta as várias instalações bem como eventual ampliação que futuramente tenha de ser feita. Os arqs. Firmo Azevedo, Carl Von Hanenschild, Ana Maria Fontenelle e Ione Souto Veiga projetaram a cobertura em superfície parabolóide, com telhas de aço. Ocorre que a falta de calhas apropriadas, previstas no projeto, implicou numa modificação da cobertura, sem comprometimento da estética da obra: optou-se pelo emprego de telhas de alumínio e pela instalação de uma malha metálica para permitir a curvatura da cobertura.

Eduardo Saldanha, diretor industrial da empresa Sertenge, responsável pela fabricação, foi examinado demoradamente. Os engenheiros da Sertenge, que é subsidiá-



Uma vista geral da estrutura metálica durante a fase de montagem

ria da Construtora Soares Leone, chegaram até a pensar que não haveria um meio técnico capaz de ser aplicado, com vantagens, para a correta execução da cobertura, pelo menos segundo a concepção original.

"Discutimos bastante os diversos aspectos do problema — lembra ele — e um dos arquitetos nos mostrou uma estrutura semelhante executada na Alemanha. O fato é que, na cobertura que nos foi mostrada, havia um suporte de madeira para possibilitar a curvatura das telhas. Argumentei, então, que com a utilização de uma malha embaixo, poderíamos fazer a superfície parabolóide. Mas ainda assim tivemos de optar pela telha de alumínio, uma vez que esse tipo de material foi o único apresentado com a garantia de que não sofreria danos, durante os trabalhos para realizar a curvatura".

A parte de estrutura metálica, segundo Eduardo Saldanha, teve um peso duas vezes superior ao que seria obtido caso se executasse uma estrutura convencional. Isto porque a estação tem grandes balanços que exigiram a utilização de maior peso em estrutura metálica, chegando a um total de 180 t — uma média de 50 kg/m², enquanto o peso das telhas é de apenas 7 t. A estrutura requereu pintura especial, a base de silicato inorgânico de zinco, uma vez que fica completamente exposta às intempéries.

A estrutura foi montada em 54 módulos, de 13 m de comprimento por 3,5 m de altura, cada um. O emprego de soldagem, em vez de parafusos, permitiu melhor vedação.

NO TERRENO, AS DIFICULDADES

O eng. Roberto Ferraz, da Poly Construções — empresa encarregada das obras civis —, informa que durante a execução das fundações surgiram algumas dificuldades que, entretanto, puderam ser totalmente superadas. Uma daquelas dificuldades foi constituída pela própria natureza do terreno selecionado para a construção do terminal, onde o lençol freático é encontrado a aproximadamente 1 m de profundidade. Além disso havia na área numerosas vigas de antigas construções coloniais.

A ocorrência do lençol freático, a baixa profundidade, devido a um riacho que passa pelas proximidades do local escolhido, exigiu a execução de alguns serviços adicionais que tiveram reflexos nos custos finais da obra. Toda a lama existente teve de ser removida e, em seu lugar, cuidou-se da execução de um aterro com areia fina. Outro fato que interferiu no andamento dos trabalhos foi uma modificação, julgada imprescindível, introduzida no projeto original: num trecho onde inicialmente seria executada uma cortina de concreto, acabou sendo feita uma cortina atirantada. Decidiu-se por essa solução porque, ao longo do local, passam diversas tubulações da Telebahia. E caso

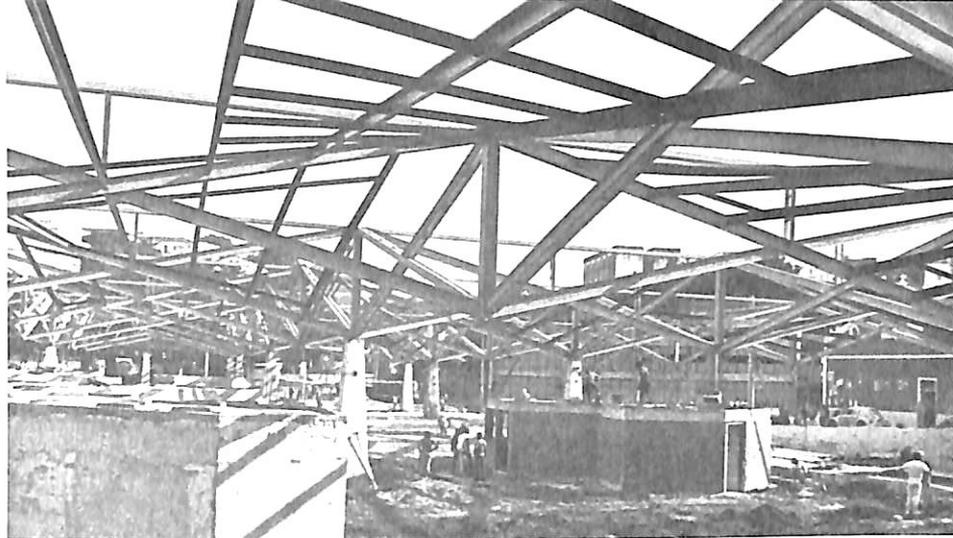
BAHIA

fosse feita a remoção dos tubos, a obra certamente não ficaria concluída no prazo estabelecido em contrato, pois os problemas a serem resolvidos seriam bem mais complexos.

Teve também algum reflexo no cronograma dos trabalhos o fato da construção processar-se numa das áreas de maior ocupação urbana de Salvador.

IMPORTÂNCIA DA OBRA

A construção do terminal significa a conclusão da primeira etapa do Transcol — Estudo de Transportes Coletivos para Salvador. Ele foi elaborado por técnicos da Conder — Cia. de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador e da Geipot — Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes e propõe uma reformulação completa no sistema de transportes da capital baiana. Prevê, nesse sentido, a construção de quatro estações de transbordo na periferia. O terminal de Aquidabã, limite de uma das áreas mais congestionadas da cidade, a Baixa dos Sapateiros, deverá solucionar os problemas de uma das regiões mais críticas objeto daquele estudo. Este prevê a implantação de linhas ligando os terminais de transbordo aos bairros e linhas



Outro aspecto da obra, que agora já está concluída, mas que ainda não pôde entrar em operação

circulares entre as próprias estações, a fim de que os ônibus não entrem nas ruas centrais da cidade. Esta fórmula, segundo Armando Branco, coordenador do Escritório Técnico de Transportes, foi a que se revelou mais adequada para Salvador cujo centro apresenta traçado urbanístico de características coloniais em que o sistema viário não comporta o atual fluxo de trânsito. O Transcol tem recursos garantidos pela EBTU — Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, que participa com 70% do valor total das obras a fundo perdido e 30% do governo estadual. Da parte da EBTU o Banco Mundial participa com metade dos recursos.

EMPRESAS PARTICIPANTES

Além daquela equipe de arquitetos e das empresas Sertenge e Poly Construções, participaram ainda das obras do terminal de Aquidabã, como subempreiteiras ou fornecedoras, as seguintes empresas: Gercom (fundações); Resende (impermeabilização); Samal (terraplenagem); Cesa (cortina atirantada); Construtora Limoeiro (pavimentação asfáltica); Korpint (pintura); Redimix (concreto); Gail — Guarulhos (cerâmica); Bakar (domos); Jabaquara (instalações elétricas); Indústria Baiana de Lajes (pré-moldados); e Do-bracho (ferros).

INFILTRAÇÃO?

resolva
com

NEOSIN



FABRICANTE:

ISOLAMENTOS MODERNOS LTDA.



Rio: 232-6112/232-6111/222-5725
Vitória: 223-3179
Recife: 227-4310
Juazeiro do Norte: 511-1184
Juiz de Fora: 211-6468

Curitiba: 22-0904
Brasília: 24-5462
Blumenau: 22-0482
São Paulo: 223-1401
Salvador: 244-4235

São Luiz: 222-3974
Manaus: 234-2195
Presidente Prudente: 33-2775
Londrina: 22-0044
Porto Alegre: 24-7656