

**CAIXA**

  
**GOVERNO  
DA BAHIA**

  
**PROJETO  
SUBÚRBIO**

**2000**  
**SALVADOR**  
A CAPITAL DA ALBORIA

**Prefeitura Municipal de Salvador**  
**FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA**

**ANTEPROJETO DE ARQUITETURA E URBANIZAÇÃO**  
**ÁREA ESTRUTURANTE I – PLATAFORMA**

**SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR**

**PRODUTO FINAL: PARTE II / VI**

**CADERNO DE EXPLICITAÇÃO DAS PROPOSTAS:**

**ARTICULAÇÃO PROGRAMÁTICA, DEMANDAS  
E INSERÇÃO DOS PROJETOS**

*ARQUITETOS*

**André Luiz Ferreira Lissonger**  
**Ariadne Moraes Silva**

Setembro/2000

**CAIXA ECONÔMICA FEDERAL**

Aser Cortines

**GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA**

César Borges

**SECRETARIA ESTADUAL DE PLANEJAMENTO E TECNOLOGIA – SEPLANTEC**

Luiz Carreira

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR**

Antonio Imbassay

**SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO – SEPLAN**

FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA – FMLF

Manoel Raymundo Garcia Lorenzo

**GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO URBANÍSTICO – GEPLAN**

Liliane Mariano – Gerente

**CONSULTORIA**

Paulo Rocha – Consultor Geral

**SUB-GERENTE DE PLANOS EXECUTIVOS**

Mario Bestteti

**SUB-GERENTE DE PLANOS ESPECIAIS**

Jorge Moura

**SUB-GERENTE DE PLANOS URBANÍSTICOS**

Sílvia Carreira de Meneses Andrade

**EQUIPE TÉCNICA**

Maria Jesuína Moraes Costa

Aldete Costa Gomes

Lúcia Gonçalves

Jamile Garrido

Ana Guerra

Wellington Dantas

Raimundo Andrade

Moisés Freitas Wasserman

Claudson Moreira

Lígia Mirian dos Santos

Ary da Mata e Souza

Ana Lúcio Nolasco

Maria da Conceição Almeida de Araújo

**ESTAGIÁRIOS**

Maira Assis

Catusca Régis

Alexandre Martinez C. Vazquez

Fagner Cordeiro Dantas

Ricardo Rigaud

**CONSULTORIA PARA ÁREAS ESTRUTURANTES**

Alberto Rafael Cordiviola



## **CONCEPÇÃO, ELABORAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**

**André Luiz Ferreira Lissonger** – Arquiteto Coordenador

**Ariadne Moraes Silva** – Arquiteto Urbanista

## **CONSULTORES ESPECIAIS**

**Arnaldo Henrique Silva** – Engenheiro Civil (Estruturas)

**Genival Seixas Graça** – Arquiteto Urbanista (Avaliação Orçamentária)

## **EQUIPE DE APOIO TÉCNICO (DIGITALIZAÇÃO EM MEIO AUTOCAD)**

SINKO Arquitetura

## **COLABORAÇÃO NO FORNECIMENTO DE DADOS EQUIPE DA FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA – FMLF**

**Fernando Teixeira** – Arquiteto Urbanista

**Ronaldo Batista Lima** – Arquiteto Urbanista

**Gilcinéa Barbosa da Conceição** – Arquiteto Urbanista

**Rita de Cássia Nunes Bittencourt** – Arquiteto Urbanista

**Gecielma Santos Pinto**

**Antônio Gonçalves Bittencourt** – Arquiteto Urbanista

**Raimundo Andrade** – Arquiteto Urbanista

**Nilene Bastos** – Arquiteto Urbanista

**José Jorge Cardoso Moura** – Arquiteto Urbanista

# ÍNDICE

ARTICULAÇÃO PROGRAMÁTICA ENTRE AS FUNÇÕES URBANAS

FLUXOGRAMA FUNCIONAL

PONTOS DE INTERSEÇÃO MODAL

- . Dinamismo
- . Atratividade

ÁREA DE INFLUÊNCIA DAS PROPOSTAS

DETERMINAÇÃO DA POPULAÇÃO ATUAL E PROJETADA QUE PODERÁ SER ATENDIDA PELA PROPOSTA

DETERMINAÇÃO DA POPULAÇÃO ATENDIDA

INSERÇÃO DOS PROJETOS

- . Dimensionamento
- . Capacidade
- . Oferta
- . Demanda

## ARTICULAÇÃO PROGRAMÁTICA ENTRE AS FUNÇÕES URBANAS

É necessária uma explicitação mais clara da Articulação Programática seja textualmente ou mesmo através de fluxograma funcional, atrelando os conceitos dos objetivos das atividades propostos enquanto infra-estruturais e enquanto Projetos Estruturantes, dando ênfase na integração entre os mesmos.

Esta Articulação visa para além de uma mera adequação às proposições infra-estruturais, transformações à um nível maior de dinâmica das funções urbanas; se configurando assim enquanto um programa que tenha fundamentos de credibilidade para inserção das propostas que apresenta.

A consolidação desse **pólo estruturante da dinâmica das funções urbanas** deve ser complementada pela oportunidade de entrelaçamento da maior parte de atividades necessárias e compatíveis ao lugar, repensando-o em um futuro próximo. Os conceitos dos objetivos dessas atividades (funções urbanas) devem estar fundamentalmente articulados com toda a reproposição do Subúrbio Ferroviário como parte importante do *master plan* da cidade de Salvador.

Nesse sentido os principais Sistemas Urbanos mantém íntimo contato entre si e entre suas funções de primeira, segunda ou terceira ordem. Essa estratégia é fomentadora do surgimento adequado do programa da Área Estruturante.

O **Sistema de Transportes** procura ser realizado com o máximo de *interface* entre o VLT e os meios aquaviário e rodoviário (veículos automotores como ônibus coletivo e autos particulares), ainda prevendo a implantação de ciclovia na orla estruturante.

Mais especificamente em Plataforma, a relação com o meio aquaviário vem ao encontro da possibilidade de extensão do projeto **Via Náutica**; da requalificação da travessia Ribeira-Plataforma; da exploração da mariscagem e do pescado; das possíveis, viáveis e balizantes trocas regionais com a Baía de Todos os Santos. Essas projeções são realizadas na reproposição do Embarcadouro (articulado com o **Centro de Comércio e de Serviços** na antiga **União Fabril e Estação Plataforma do VLT**) e na criação do **Mercado do Marisco**; ainda com a possibilidade de visualização de uma marina, a depender das negociações com os proprietários destas antigas estruturas fabris.

Para tanto, a instalação de uma marina, sugerimos, deveria ir ao encontro das proposições inseridas quando da época da realização do Concurso, perante revisão do porte do estacionamento e acessibilidade para a mesma.

A relação com o **meio rodoviário** deve acontecer de forma integradora e não competitiva relativo à abrangência e captação de recursos do **VLT**. As linhas de empresas de ônibus coletivos devem estar necessariamente objetivadas com a sua alimentação, sendo estas beneficiadas na coleta da população dos bairros e localidades mais relativamente afastados do leito do VLT. Neste sentido, para Plataforma, é sugerida a requalificação do “fim de linha” ao fim da Rua dos Ferroviários, reproposto em Terminal Rodoviário integrado com a **Estação São João do VLT** (localizada na cabeceira da ponte São João, no bairro de Plataforma); proposta essa reforçada pela equipe que desenvolve o **Plano de Implantação do Sistema de VLT**, embora sob a forma de implantação de um Terminal Rodoviário.

Devido à liberdade de fluxo cruzado (travessia do leito) automotor permitida pelo tipo de Sistema de Transporte VLT, é possível propor a ligação da Orla de Plataforma com a Via de Orla proposta pelo Projeto Ribeira Azul; antes impossibilitada pelo entrave técnico-constructivo de alargamento da Rua Almeida Brandão e da especulação da inviabilidade da construção de uma via aterrada ou por sobre o mar. Esta nova via, juntamente com o leito do VLT, a rua Almeida Brandão, a ciclovia, e o calçadão frente ao mar, tem uma identidade intensificada pela alta carga de complexidade paisagística e programática na conexão com os edifícios restaurados da **FATBRÁS** e **União Fabril**, o embarcadouro, as estações de VLT, o **Mercado do Marisco** (inserido em meio às belíssimas palmeiras imperiais existentes) e o **Terminal Rodoviário São João**, já citado.

O **Sistema Urbano de Comércio e Serviços**, como mais um dos mais estruturantes relativo ao modelo econômico-financeiro da Área Estruturante, é concebido, programado e localizado levando em consideração e dinamizando a articulação do Sistema de Transportes. Este também contempla articulações entre as suas demais funções de primeira e segunda ordem e com os demais **Sistemas Urbanos de Lazer** (cultural, social, esportivo e contemplativo), o **Educacional** e o de **Habitação**. Além do centro de Comércio e de Serviços proposto na restauração da edificação da **União Fabril**, este tipo de atividade se estende aos Cursos Técnico-Profissionalizantes, aos demais cursos e atividades possíveis, inclusive na área cultural e o oferecimento de atividades esportivas, na área da **FATBRÁS**; do comércio do marisco e do pescado no **Mercado do Marisco** e a possibilidade da inserção de atividades comerciais no **Terminal Rodoviário de São João**.

A melhoria de qualidade e quantidade dos serviços propostos deve provavelmente fomentar o uso misto do solo nesta área. A demanda por outros serviços que provavelmente possam não ser contemplados por estas estruturas, dá a necessária abertura de libertação dos códigos urbanísticos mais específicos nas circunvizinhanças da Rua Úrsula Catharino, Almeida Brandão e Rua dos Ferroviários. Este crescimento de possibilidades, deve nascer naturalmente da necessária complementação de produtos, atividades ou serviços que serão intuitivamente percebidos pela população, ou que podem ser naturalmente induzidos pelas entidades envolvidas no processo de implantação destas propostas, com a devida consulta e mútua colaboração das entidades comunitárias.

O **Sistema Urbano de Educação**, razoavelmente bem servido ao nível de ensino primário e secundário na região, clama por soluções mais contemporâneas relativo à formação desta população. Indo ao encontro das necessidades fundamentais para a formação de pessoas qualificadas ao exigente mercado de trabalho atual, são premissas básicas à implantação e reprodução de cursos técnico-profissionalizantes voltados para a informação. Fala-se em reprodução pela possibilidade de reutilização da própria mão-de-obra formada. **A grande “Fábrica” como elemento polarizador destas atividades ressurgiu como gerador de oportunidades de crescimento, formação e emprego.**

Para além destas preocupações, este Sistema deve contemplar uma série de atividades de formação ausentes na maioria das localidades distantes dos Centros Urbanos. O investimento em atividades culturais, não tanto comum nas cidades brasileiras, sobretudo Salvador, enfatizando a segregação a que comumente é relegada a comunidade mais carente da população, se apresenta como inovador e mais compatível com a demanda contemporânea, sendo igualmente estruturador da qualidade de vida desta população. Ou seja, a afirmação de um Sistema de Transportes, de Comércio e de Serviços e Educacional, não garante por si só, uma verdadeira requalificação da vida dos habitantes de Plataforma e de todo o subúrbio da cidade de Salvador; e este tipo de investimento pode gerar retornos ainda não previstos pelas iniciativas governamentais e privadas.

O **Sistema Urbano de Lazer** é estruturado pelas suas mais importantes funções de primeira ordem. Sejam elas Cultural, Social, Contemplativa e Esportiva.

As atividades culturais estão necessariamente incluídas na **forma de identidade particular** de uma determinada população, comunidade, povo, localidade, etc. Eis a via de expressão radicalmente conectada e necessária, mas inversa ao fenômeno globalização, indicadora de uma atualização, formação e crescimento de uma tradição e inovação de particularidades inerentes à cultura soteropolitana; seja no artesanato, nas artes plásticas, no cinema, no teatro, na capoeira, na dança, na música, na literatura, na moda, etc. Via esta igualmente *leit motiv* fundamental, juntamente com a requalificação ambiental urbana e patrimônio histórico-cultural e paisagístico, como **maior efeito propulsor de importantes interfaces com o Sistema Urbano de Turismo.**

A intensa energia do lugar requer uma intimidade com o *locus*, pressupõe que este seja transmitido pela linguagem arquitetônica, ensejando uma unicidade na visão cultural projetada para o futuro.

Alguns equipamentos são propostos no sentido de cobrir tal deficiência no bairro de Plataforma. Tais equipamentos possuem caráter de abrangência para além de local, acrescentando oportunidades relativas a este tipo de atividade para uma população extra-bairro; vale dizer, do Subúrbio Ferroviário. São propostos, na edificação da **FATBRÀS**, um pequeno teatro, uma sala de



projeções, auditório e outros espaços que indicam a possibilidade de produção de Cultura por parte da comunidade. Além disto é proposto um **Anfiteatro** para espetáculos musicais, teatro e dança; que se configura como equipamento de maior porte destinado a tal fim.

As atividades voltadas para o lazer social ou mais propriamente dita de convívio se exerce em todas as edificações propostas; o que vale dizer que, com a sua inserção, provavelmente novos hábitos de convívio devem se estabelecer, para além dos configurados até então: seja o da conversa com cadeiras na porta de casa, o futebol, os relacionamentos sociais de vizinhança, o encontro no bar, a feira, a igreja, associação de moradores, escola, etc.; sendo acrescidas à estas, as novas atividades oferecidas nos espaços das edificações e mais propriamente dito nas áreas da **promenade** e do espaço de convívio articulado com bares, lanchonetes e anfiteatro.

As atividades esportivas são requalificadas com urbanização e diversificação, recebendo aumento da sua dotação espacial. Além dos cursos oferecidos na **FATBRÀS**, musculação, ginástica, dança, capoeira, artes marciais, natação, mergulho, etc.; são transformadas em quadras polivalentes com espaço de convívio, os antigos e degradados campos de futebol das ruas Leandro Gomes e Júlio Euzébio.

As atividades contemplativas, um dos *leit motiv* da competição, conceituadas enquanto valorização dos cones visuais, é permanentemente levada em consideração no tratamento de todas as edificações e tratamento dos espaços. A intensa unidade paisagística proposta no *waterfront* desde a vista da Baía para Plataforma já aponta para uma unidade particular de atrativo. O altíssimo grau de requisição dos atributos da percepção nesta área por parte do usuário fruidor aponta para uma particular **beleza paisagística**. A relação entre sítio natural e ambiente construído é extremamente valorizada com o restauro das antigas edificações da **FATBRÀS e União Fabril**, a recomposição do seu tecido, a inserção das **estações de VLT**, do **Mercado do Marisco** entre as suas belíssimas palmeiras imperiais, do tratamento da sua **promenade** e intensificada com os fluxos e refluxos das dinâmicas dos diversos tipos de transporte.

Para além, desta que é a principal e mais valorizada área de interesse paisagístico, o que vale dizer, levando em conta a valorização dos seus empreendimentos; também é proposto o tratamento paisagístico dos diversos mirantes para a cidade, para a baía ou mesmo enseadas dos Tainheiros e do Cabrito.

O **Sistema Urbano de Habitação** traz questões das mais complexas relativo à dinâmica urbana, mais intensa e particular na cidade de Salvador. O subúrbio ferroviário e o bairro de Plataforma não fogem destas questões que transcendem a mera e inocente proposição de moradias, ou melhor, se refletem sobre o **Habitat** destas comunidades.

O **Habitat**, conceitualmente entendido como todo território da moradia, abrangendo terras, o ambiente construído, natural e a infra-estrutura; deve ser

o objetivo geral e prioritariamente contemplado, haja vista a magnitude de problematização de abordagem dessas questões.

Todos os projetos de intervenções para o Subúrbio Ferroviário devem levar em conta estas reflexões, as que apontam para sua requalificação, como eixos de soluções de tais problemas. A melhoria da qualidade de vida é alavancada por investimentos que estejam intimamente relacionados com a vida destas populações.

O **Sistema Urbano de Habitação** deve ser complementado em fase posterior à implantação dos empreendimentos realizados, levando em consideração as necessidades de uma provável inserção de uma população de renda aquisitiva maior; a urbanização, retificação e adensamento da comunidade de habitações espontâneas ao “pé” do morro de Plataforma; as desapropriações previstas pelo projeto do VLT e demais edificações que deverão ser demolidas e repropostas no sentido de garantir a qualidade de moradia e de composição da paisagem urbana do bairro de Plataforma.

Enfim, resta dizer que o modelo econômico de obtenção de fundos, através de parcerias seja do setor privado ou até não-governamental, pressupostos para o sucesso da suposta requalificação; será resumidamente desenvolvido nas propostas de gestões para cada equipamento.

## PONTOS DE INTERSEÇÃO MODAL

O quadro abaixo sintetiza a potencialização dos pontos de interseção modal em áreas dinâmicas para a economia do Subúrbio e para além disso busca a promoção de uma visão destes pontos e sua potencialidade como negócios possíveis capazes de aumentar o atrativo empresarial pelo sistema como um todo.

<b>Pontos de Interseção Modal</b>	<b>Dinamismo</b>	<b>Atratividade</b>
<p>1. Integração Modal VLT, Aquaviário e Rodoviário em Plataforma</p>	<p>Ligação por VLT desde o Centro Comercial Tradicional de Salvador e suas possíveis conexões com o Terminal da França e Cidade Alta; Calçada; futura linha de Metrô; todo a orla do Subúrbio Ferroviário até Paripe; conexões com Sistema Rodoviário intra-bairros; Via Náutica; Baía de Todos os Santos e Recôncavo.</p> <p>Centro Comercial e de Serviços no nó da infraestrutura de Transportes</p> <p>Centro de Atividades de formação Técnico Profissional, Liceu, Culturais e Esportivas</p> <p>Potencial Paisagístico</p>	<p>Implantação do VLT</p> <p>Exploração por empresas de ônibus coletivos</p> <p>Exploração do percurso aquaviário por empresas privadas</p> <p>Passageiros turistas e população em fluxo.</p> <p>Exploração econômica através de bens de consumo e de serviços</p> <p>Exploração econômica, formação profissional, reprodução de mão-de-obra, produção cultural (teatro, espetáculos, vídeos), produção esportiva, eventos promocionais, feira de eventos, seminários, palestras, etc.</p> <p>Descanso ativo e turístico</p>
<p>2. Integração Modal VLT e Terminal Rodoviário</p>	<p>Ligação por VLT desde o Centro Comercial Tradicional de Salvador e suas possíveis conexões com o Terminal da França e Cidade Alta; Calçada; futura linha de Metrô; todo a orla do Subúrbio Ferroviário até Paripe; conexões com Sistema Rodoviário intra-bairros</p> <p>Centro Comercial e de Serviços no nó da infraestrutura de Transportes</p>	<p>Implantação do VLT</p> <p>Exploração por empresas de ônibus coletivos</p> <p>Passageiros turistas e população em fluxo</p> <p>Exploração econômica através de bens de consumo e de serviços</p>

## ÁREA DE INFLUÊNCIA DAS PROPOSTAS

A determinação espacial da área de influência das propostas deve se dar de acordo com as demandas de população, da renda, da faixa etária, do nível cultural, de entrevistas e da distância; sendo caracterizadas enquanto áreas de influência direta e indireta.

Todas as propostas influenciam a Área Estruturante e seu entorno imediato.

Conforme o quadro abaixo estão as áreas de influência das propostas:

<b>Propostas</b>	<b>Área de Influência</b>
Integração VLT, Aquaviário, Rodoviário	Subúrbio Ferroviário, Centro Comercial de Salvador, Calçada, Península Itapagipana, Recôncavo e eventualmente usuários de outras regiões
Integração VLT, Rodoviário	Subúrbio Ferroviário, Calçada, Centro Comercial de Salvador
Sistema Viário Proposto	Zona de Influência Indireta e Direta
Restauração da FATBRÁS	Subúrbio Ferroviário e Calçada e eventualmente usuários de outras regiões
Centro de Comércio e de Serviços, Restauração da União Fabril	Zona de Influência Direta e Indireta e eventualmente usuários de outras regiões
Promenade	Zona de Influência Direta e Indireta
Mercado do Marisco, Cooperativa de Pesca e Mariscagem, Restaurante de Comidas Típicas	Zona de Influência Direta e Indireta e eventualmente usuários de outras regiões
Espaço de espetáculos e lazer, Anfiteatro, Boxex de Apoio, Praça	Subúrbio Ferroviário e Península Itapagipana
Quadras Poliesportivas	Zona de Influência Direta
Tratamento Paisagístico dos Mirantes	Zona de Influência Direta e eventualmente da Indireta

## **DETERMINAÇÃO DA POPULAÇÃO ATUAL E PROJETADA QUE PODERÁ SER ATENDIDA PELA PROPOSTA**

### **DETERMINAÇÃO DA POPULAÇÃO ATENDIDA**

Metodologicamente, a determinação da população atual e projetada que pode ser atendida pela proposta já vem sendo efetivada desde o Caderno de Conceituação Geral e Diretrizes de Urbanização, para os quais já é necessário uma explicitação de demanda. Também os dados do VLT, do PANGEA, sobre viagens modais, uso do solo e as entrevistas selecionadas contribuem de forma significativa para tanto.

Algumas conclusões mais particulares devem nortear mais claramente sinteticamente tais populações:

- . A Zona de Influência direta, soma um total de população de mais de 60.000 pessoas;
- . A Zona de Influência direta de população imediata (Plataforma) se quantifica em mais de 1/3 desta população total (exatamente 21.317 pessoas);
- . Na Zona de Influência Indireta, o subdistrito de Periperi soma um total populacional de 64.357 pessoas;
- . O subdistrito da Penha soma um total de 135.980 pessoas;
- . Paripe soma um total de 116.180 pessoas;
- . Em síntese, e a grosso modo, a população da Zona de Influência Indireta é pelo menos 06 (seis) vezes maior que a população da Zona de Influência Direta da Área estruturante Plataforma;
- . Uma população de mais de 40.000 pessoas entre cada uma das faixas de 10 a 14 anos e entre 15 a 19 anos;
- . Mais de 30.000 pessoas em cada uma das faixas de 20 a 24 pessoas e entre 25 e 29 anos, em toda a área estudada;
- . Todas estas 4 faixas somam um total de mais de 50% de toda a população alfabetizada das Zonas de Influência Direta e Indireta;
- . Só no bairro de Plataforma há um total de 31118 pessoas entre 10 e 34 anos;
- . 80% da população total das Zonas de Influência Direta Imediata ou Imediata e de Influência Indireta, pode ser contemplada com as atividades propostas, isso significa um total de aproximadamente mais de 200.000 pessoas do Subúrbio Ferroviário, potencialmente alvo das propostas da Área Estruturante.

## INSERÇÃO DOS PROJETOS

A inserção dos projetos deve se dar segundo o dimensionamento, capacidade, oferta e demanda apresentados abaixo, através de tabelas p/ cálculo de população em Empreendimentos por categorias funcionais; sempre seguindo as orientações programáticas pré-estabelecidas anteriormente e com sua inserção urbanística esclarecida no Caderno de Projetos.

<b>Propostas</b>	<b>Dim./m<sup>2</sup></b>	<b>Capacidade (pessoas)</b>	<b>Oferta Pessoas</b>	<b>Demanda</b>
Estações VLT	900,00	Conforme projeto do VLT	De todo o sistema: 60.000 p/dia	A mesma da oferta
Ligação Plataforma-Ribeira			A depender do número de barcas	População de Plataforma e Península Itapagipana
Terminal Rodoviário				Segundo proposta de VLT
<b>FATBRÁS</b>				
Cursos Técnico-Profissionalizantes, Oficinas, Liceu de Artes e Ofícios	4098,01	4000	Depende da rotatividade e tempo dos cursos oferecidos, estimativa em atendimento à 5600 pessoas/cursos de 6 meses e se utilizando 2 ou 3 turnos essa oferta duplica ou triplica	População do subúrbio como um todo e eventualmente da cidade.

<b>Propostas</b>	<b>Dim./m<sup>2</sup></b>	<b>Capacidade (pessoas)</b>	<b>Oferta Pessoas</b>	<b>Demanda</b>
Estacionamentos Área Externa Área Interna <b>Total</b>		55 vagas/carro 80 vagas/carro <b>135 vagas/carro</b>	Essa oferta visa atender o público alvo das atividades e cursos oferecidos na Fatbrás	População de renda mais elevada também não necessariamente do local
Estacionamento como área p/ eventos	1981,60	1980 pessoas	A depender dos eventos	Área pode ser utilizada como Centros Sociais, quermesse e p/ ensaio de quadrilhas juninas ou blocos carnavalescos
Auditório	506,07	330 pessoas	7.392/mês c/ 70% da capacidade, 4 vezes por semana, 2 sessões por dia	População participante em eventos, cursos, seminários, etc.
Teatro	659,85	300 pessoas	5.040/mês c/ 70% da capacidade, 3 vezes na semana, 2 sessões por dia	População carente em informação cultural, população específica, estudantes e/ou grupos teatrais das áreas imediatas, etc.
Salão de Esportes (ginástica, capoeira, artes marciais, etc)	815,21	A depender do tipo de atividades e de seus equipamentos específicos.	Estimativa de atendimento a 300 p/dia.	Escolas de 1.o e 2.o graus, esportistas em geral, comunidade local, etc...
Musculação	200,00	75 pessoas/sessão.	2520 p/mês, c/ 70% da capacidade, 3 vezes por dia, 4 vezes na semana	Atletas em geral e população específica.

<b>Propostas</b>	<b>Dim./m<sup>2</sup></b>	<b>Capacidade (pessoas)</b>	<b>Oferta Pessoas</b>	<b>Demanda</b>
Salão de Dança	200,00	60 pessoas/ sessão, 3 sessões/dia	Estimativa de atender 2010 p/ mês, a depender do tipo de trabalho corporal; trabalhando 70% da capacidade e 4 vezes por semana	Escolas de 1.o e 2.o grau, população específica, etc.
Meditação/yoga	167,10	50 pessoas	1680/mês Idem à Dança	População específica
Sala de Exposição/Foyer	480,00	480 pessoas	A depender do tipo de eventos	Artistas em geral, população de todo o Subúrbio, escolas de 1.o e 2.o graus, etc
Biblioteca	248,64	248 pessoas	A depender do fluxo	População específica dos cursos e escolas de 1° e 2° graus
Espaço de Convívio	898,60	898 pessoas	_____	População visitante do espaço em geral
Sala de Projeção	225,00	225 pessoas	7560 p/ mês, trabalhando-se com 70% da capacidade, 6 vezes na semana, 2 sessões/dia	População de todo o subúrbio, escolas de 1.o e 2.o graus, etc
Piscina (p/natação semi-olímpica)	312,5	30 p/ turma, podendo ser alterada em função das diversas atividades que podem ser desenvolvidas nesse equipamento	4320 pessoas p/ mês; 9 turmas/dia e 4 vezes na semana	Escolas de 1.o e 2.o grau, esportistas em geral, população específica, etc.



<b>Propostas</b>	<b>Dim./m<sup>2</sup></b>	<b>Capacidade (pessoas)</b>	<b>Oferta Pessoas</b>	<b>Demanda</b>
Piscina (p/ lazer)	312,5	75 pessoas/dia	600 pessoas/mês	Capacidade e oferta que se altera em função das diversas atividades que podem ser desenvolvidas
<b>Centro Comercial na União Fabril</b>				
Comércio e Serviços (contando circulação)	1655,22	1000 pessoas a depender da força das atividades e sistemas de estruturação	1000 pessoas/dia	População das Zonas de Influência e transitória pelo VLT e Ligação Ribeira-Plataforma
Espaço de Convivência, Exposições e Eventos	313,13	Como a anterior	Como a anterior	Artistas em geral, população de todo o Subúrbio, escolas de 1.o e 2.o graus, etc
Bares, lanchonetes	129,86	Como a anterior	Como a anterior	Zona de Influência Imediata, população transitório pelo VLT, etc.
Estacionamento (Rotativo de permanência não prolongada)		22 vagas/carro	Transeuntes de áreas mediatas, proprietários de comércio no local e fornecedores	População de renda mais elevada também não necessariamente do local
<b>Mercado do Marisco</b>				
Restaurante	298,53	200 pessoas	A depender do fluxo	População específica
Área Livre Mercado pavimento térreo	1220,73	406 pessoas	A depender da organização das funções de trabalho	População da Zona de Influência Mediata e Imediata
Circulação (nível superior)	334,09	300 pessoas	A depender da organização espacial e dos fluxos	Idem anterior

<b>Propostas</b>	<b>Dim./m<sup>2</sup></b>	<b>Capacidade (pessoas)</b>	<b>Oferta Pessoas</b>	<b>Demanda</b>
Boxes de Comércio e de Serviços	202,73	5 pessoas nas instalações (trabalhando) p/ box; total: 45 pessoas	A depender do fluxo e das atividades a serem implantadas	População da Zona de Influência Mediata e Imediata
<b>Outros</b>				
Quadras Polivalentes	2569,20	A depender do fluxo	A depender do fluxo	População da Zona de Influência Imediata e esporadicamente da mediata
Anfiteatro	1705,45	1450 pessoas	A depender das programações	População das zonas de influência Direta e Indireta
Boxes de Serviço	200,00	4 pessoas no interior de cada box; 8 boxes, total de 32 pessoas trabalhando	A depender do fluxo	Usuários do Anfiteatro e da praça escalonada
Praça escalonada: módulos de lanchonete	144,00	7 pessoas por instalação trabalhando; total de 28 pessoas em 4 lanchonetes		Usuários da área imediata e mediata e também nos dias de espetáculos ou eventos
Áreas de lazer da praça	7840,43	7000 pessoas		População da área imediata e mediata
Estacionamento		60 vagas de carros	As populações locais não utilizariam veículos próprios, a oferta será para atender a população mediata	População da área mediata

<b>Propostas</b>	<b>Dim./m<sup>2</sup></b>	<b>Capacidade (pessoas)</b>	<b>Oferta Pessoas</b>	<b>Demanda</b>
Promenade: área de entretenimento		4000 pessoas	Oferta para população dos Sistemas de transportes	População usuária do Sistema de Transportes e visitante
Estacionamento		64 vagas de carros	Oferta também articulada às áreas da União Fabril e Fatbrás	Idem aos estacionamentos acima
Mirantes	1383,00	A depender do fluxo	A depender do fluxo	População da Zona de Influência Imediata, mediata, etc.



