

The logo for CAIXA, featuring the word in blue and orange.The logo for GOVERNO DA BAHIA, featuring a stylized flag above the text.The logo for PROJETO SUBÚRBIO, featuring a stylized map of the state of Bahia above the text.The logo for the year 2000 in Salvador, featuring the year and a stylized figure above the text.

Prefeitura Municipal de Salvador
FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA

ANTEPROJETO DE ARQUITETURA E URBANIZAÇÃO
ÁREA ESTRUTURANTE I – PLATAFORMA

SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

PRODUTO FINAL: PARTE III / VI

CADERNO DE PROJETOS:
MEMORIAL, ESPECIFICAÇÕES E PLANILHAS ORÇAMENTÁRIAS

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

CADERNO DE PROJETOS

Este caderno referente à terceira parte do produto final, diz respeito mais especificamente aos **memoriais justificativos, especificações e planilhas orçamentárias** do Anteprojeto de Arquitetura e Urbanização da Área Estruturante de Plataforma.

ÍNDICE

MEMORIAL DOS PROJETOS

- . Estações de VLT (Plataforma e São João)
- . Promenade e Waterfront
- . Integração da Estação de VLT – São João e Terminal de Ônibus Coletivo
- . Integração Estação de VLT – Plataforma com o Sistema Modal de Transporte Aquaviário
- . Restauro da União Fabril – Centro de Comércio e de Serviços
- . Restauro da FATBRÁS – Centro de Atividades Técnico-Profissionalizantes, Oficinas, Informática, Culturais e Esportivas
- . O Mercado do Marisco
- . Espaço Público para Atividades de Lazer e Anfiteatro (Rua Volta do Tanque)
- . Quadras Poliesportivas
- . Os Mirantes
- . O Morro de Plataforma

CARACTERIZAÇÃO DO PLANO DE REASSENTAMENTO

ESPECIFICAÇÕES

PLANILHAS ORÇAMENTÁRIAS

MEMORIAL DOS PROJETOS

Visto que apresentamos as nossas reflexões de conceituação geral e mais especificamente de explicitação das propostas levando em consideração os novos dados apresentados, partimos agora para um relato das nossas intenções arquitetônico-urbanísticas para a área:

Estações de VLT (Plataforma e São João)

As estações de VLT, principalmente quando integradas intermodalmente, são propostas como articuladoras do Sistema de Transportes do Subúrbio Ferroviário, Centro de Salvador e Baía de Todos os Santos. Na Área Estrurante 01 (Plataforma), estão presentes 02 (duas) dessas estações, a que preferimos denominar **Estação VLT – Plataforma**, a conjugada com os edifícios da **União Fabril** e **FATBRÁS** como também pelo embarcadouro proposto; e **Estação VLT – São João**, conjugada com **Terminal Rodoviário** proposto ao fim da Rua dos Ferroviários.

Especificamente na área de Plataforma, as estações, revelam um “**waterfront**” que é uma mensagem identificadora da unidade cidade-península-baía-enseada-estações/encosta, configurada numa síntese melhor percebida no aproveitamento das ruínas da antiga **FATBRÁS**, da **União Fabril** e dos seus mirantes naturais (cones visuais) em diversos pontos do bairro (referenciais de nível). Infelizmente não nos ocorre a possibilidade de projetá-las, o que deve-se tomar extremo cuidado para compatibilização das propostas que aqui se apresentam¹.

Os desenhos das estações, sempre sob uma base de pré-dimensionamento sugerida pela equipe de projeto do VLT, se encontram presentes nas pranchas desta fase sob a forma esquemática.

O desenvolvimento de uma integração entre a **Estação VLT - Plataforma** com o restauro da volumetria da **União Fabril**, reproposta como **Centro Comercial** e de **Serviços** e com o cais de embarque/desembarque de lanchas para Ribeira ou outras localidades da Baía de Todos os Santos, além de promover a articulação entre os diversos tipos de transporte, também é um elemento gerador de novas atividades de comércio e serviços, idealizada no sentido de garantir a autenticidade dos edifícios de valor arquitetônico no local, vale dizer, os galpões da Companhia União Fabril da Bahia, ao lado da praia.

Essa proposta vai radicalmente ao encontro da solicitação de estações “cheias de vida”, dinâmicas, com diversas atividades concomitantes e atrativas. Questiona-se nesse sentido a impossibilidade de tratamento **das estações do**

¹ Segundo relatório da Fase 02: “**As estações do VLT** são propostas, a título de sugestão, segundo “*sketches*” em anexo, procurando ir ao encontro do programa e pré-dimensionamento fornecido pela equipe do projeto do VLT. A proposta de projeto se conforma enquanto “**tipo**” a ser adequado às realidades locais”.

VLT enquanto áreas não desérticas quando da falta do projeto das mesmas e do espaço proposto enquanto pré-dimensionamento, sendo este voltado apenas às atividades de circulação, embarque e desembarque. Sendo assim, objetivar a existência de atividades integradas às mesmas estações se torna fator relevante da dinamização das mesmas.

O desenvolvimento da **Estação do VLT – São João**, próxima à cabeceira da ponte ferroviária (ponte São João) deve estar necessariamente conectada ao Terminal Rodoviário ao fim da rua dos Ferroviários. A obrigatória integração se faz fundamental no sentido de reforçar a sua dinamização e aumento da dotação de passageiros para além da proximidade da comunidade vizinha. A proposta do **Terminal de ônibus coletivo** ainda deve ser repensada pela contratante, no que diz respeito ao seu mais adequado desenvolvimento; já que aqui se encontra de forma bastante esquemática (ver também Trabalho de Implantação do VLT).

Estas duas realizações de integração vão ao encontro do mais rápido e eficiente retorno de todo o pacote de investimentos a ser realizado no sentido da requalificação da área do Subúrbio Ferroviário em função da abrangência do Sistema de Transportes implantado.

As formas de gestão apontadas se apresentam tais quais à todo o Sistema do VLT a ser implantado. Embora tal mecanismo ainda não esteja claro, dependendo da própria política de administração, a equipe sugere a devida atenção ao esclarecimento proposto pela equipe que elabora o PLANO ESTRATÉGICO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA DA ÁREA COMPREENDIDA ENTRE A CALÇADA E A ENSEADA DOS CABRITOS:

*“(...) é possível, também economicamente, desenhar estações de passageiros de uso múltiplo, com ênfase no uso comercial e entretenimento, conforme são concebidas as estações modernas na Europa e Estados Unidos. **Tal concepção permite ao Estado erguer estas edificações sem utilização ou com uso mínimo de recursos públicos, na medida em que os parceiros, construtores, incorporadores ou empreendedores imobiliários, as possam oferecer, através de processo licitatório, em troca da possibilidade de anexar às mesmas espaços edificadas destinados a empreendimentos comerciais e de serviços (shopping centers, centros comerciais e empresariais, centros de entretenimento, p.e.) ou de operar os sistemas e serviços públicos, mediante concessões compensatórias.***²

Portanto, este pensamento é estruturante na medida em que deve existir uma coerência de amarração entre todas as propostas de gestão para os equipamentos urbanos aqui sugeridos.

² In PLANO ESTRATÉGICO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA DA ÁREA COMPREENDIDA ENTRE A CALÇADA E A ENSEADA DOS CABRITOS : Subproduto 2 – Caderno de Apresentação de Negócios Urbanos: Cenários Alternativos Sócio-Econômicos. Consultor Dr. Arq. Marcos Paraguassu de Arruda Câmara. Salvador: Prefeitura Municipal/FMLF, 1999. P.30.

Logo, agora ainda fica mais do que claro a insistência na integração, mesmo quando não por clara união espacial de áreas destinada a funções diversas ao Sistema de Transportes, ou seja, que se dá por uma determinada e estratégica proximidade às Estações de VLT. Caso da Estação VLT – Plataforma.

Promenade e Waterfront

Entre a Estação de VLT – São João e Terminal Rodoviário, na cabeça da Ponte São João e o Centro de Comércio e de Serviços conectado ao Embarcadouro, se configura a extensão de uma nova “*promenade*” na linha de “*waterfront*”, que se apresenta como um grande **calçadão** com tratamento paisagístico, **ciclovia** e uma **pista de veículos** automotores com baía de estacionamento, que visa conectar a área de Plataforma com a via de Orla do projeto Ribeira Azul; via esta que se estende ao lado do mar relativo ao leito do VLT.

A rua **Almeida Brandão** deve ser alargada, repavimentada e traçada conforme acessibilidade de pedestres, levando em conta o ganho de área na extensão do leito do VLT. Esta rua, assim como a da *promenade* deve servir de continuidade à Via de Orla proposta no projeto Ribeira Azul.

Integração da Estação de VLT – São João e Terminal de Ônibus Coletivo

Este Terminal imediatamente conectado à **Estação de VLT – São João** é proposto segundo uma radical tipologia que busca contemplar a imediata integração de funções na mesma edificação. A sugestão do acréscimo das funções comercial e de serviços, no primeiro pavimento superior; e de habitação no último pavimento, aponta para a necessidade de outras possibilidades de relações sociais, ainda não contempladas na área.

As relações advindas desta tipologia são dependentes da relação com a sua inserção no sítio. A suspensão dos pavimentos como consequência da sua pequena segregação relativa às baias de ônibus do terminal, os eleva à categoria de mirantes. Isto intensifica a interface com atividades de lazer social e contemplativo, que se articulam com as demais numa trama imprevisível e conveniente.

A solução arquitetônica é simples, onde o sistema estrutural é realizado em sistema arquivado em concreto armado, laje tipo cogumelo e paredes em blocos cerâmicos, às vezes revestidas em pastilhas cerâmicas. O acesso ao pequeno Centro Comercial e de Serviços, e das habitações, se dá de forma independente mas não segregada, do **Terminal e da Estação de VLT**.

Integração Estação de VLT – Plataforma com o Sistema Modal de Transporte Aquaviário

Tal qual a integração proposta na **Estação de VLT – São João**, esta conexão busca muito mais do que um simples resgate de um passado recente, ainda legível pelas ruínas do antigo ancoradouro de **ligação náutica Plataforma-Ribeira**. Levando em consideração o empreendimento do Sistema de VLT, e a readequação do transporte de ônibus coletivo para a área e mais especificamente, com enfoque de larga escala, os investimentos feitos na implantação da **Via Náutica**, a despoluição da Baía de Todos os Santos, as propostas de uma marina na altura de Periperi e a dinamização da circulação de barcos de transporte coletivos e de turismo; tal localidade enseja por uma íntima interface com este modo de transporte, haja vista a potencialidade marítima, turística, pesqueira e paisagística da área.

Tal embarcadouro, avançando à cota mais profunda em relação à margem, se situa em anexo à laje de acesso à **União Fabril** (proposta como **Centro de Comércio e de Serviços**), tendo uma pequena construção de controle do embarque e desembarque.

O embarcadouro se constitui de piso e pilares de sustentação em concreto armado com pozolana.

Restauro da União Fabril – Centro de Comércio e de Serviços

Trata-se esta proposta, de uma readequação funcional de um espaço fisicamente degradado. Não há necessariamente um restauro da edificação em si mesma, mas conceitualmente o Restauro da sua volumetria em relação ao Tecido Urbano. Neste sentido a perda de parte da edificação, mas que ainda se permite a sua leitura enquanto volume, aponta para um estado de incompletude que se configura como uma **Lacuna** a ser preenchida. Tal lacuna é tomada como *leit motiv* de um processo de atualização da edificação que outrora funcionara como Indústria Têxtil. É justamente aí que se insere uma parte de construção de linguagem contemporânea que busca a sua inserção volumétrica no entorno; sempre evidenciando de forma clara o contraste de tempos com a antiga edificação, agora proposta como devidamente consolidada e adaptada para receber as novas atividades de comércio, serviços e administração do embarcadouro e do **próprio Centro de Comércio e de Serviços**.

Portanto, metodologicamente, optando pela visão do **restauro crítico**, a equipe não aceita a reconstituição da edificação ao seu pretense estado original (*ripristino* ou restauro científico); neste caso, o que é restaurado é o histórico tecido urbano mutilado pela falta de uma massa arquitetônica evidenciada pela leitura da “carcaça” do monumento. Uma intervenção contemporânea vem a suprir tal lacuna tomando sempre o aspecto de *fundo*, do ponto de vista da

imagem arquitetônica e urbana, tendo o cuidado de sempre manter a antiga edificação como Figura, ressaltando-se o seu tempo.

Tipologicamente a área de comércio e serviços se apresenta em galeria, com corredor central de acessos aos diversos boxes, células destinadas aos espaços das lojas propriamente ditas, os sanitários, vestiários e depósitos para material de manutenção. Para além da área de circulação, a espaçosa laje-plataforma de embarque-desembarque funciona como espaço de espera, estacionamento, convivência e espriamento de mesas e cadeiras dos possíveis bares, cafés e lanchonetes.

Os materiais atuais e antigos obedecem a metodologia restaurativa já citada. Nesse sentido, a readequação das novas atividades à edificação, necessita da inserção de novos materiais em concomitância com a conservação da antiga estrutura. Aço, alumínio e concreto convivem com a enfática consolidação das ainda existentes paredes em alvenaria de pedra, blocos cerâmicos e de massapê, revestidas em reboco com tratamento tipo estuque veneziano. Diferentes texturas em argamassas de concreto aparente e pisos cimentados procuram dar o tom de aproximação, enquanto que os metais e o policarbonato conferem um grau de contraste que intensifica os tempos da edificação. Para além disso, também a nova linguagem enfatiza e revela tais observações.

Restauo da FATBRÁS – Centro de atividades de formação Técnico-Profissionalizantes, Oficinas, Informática, Culturais e Esportivas.

Essa intervenção busca materializar a afirmativa de que o caminho da requalificação também passa pela restauração do patrimônio cultural existente. A relação requalificação-restauração nesta marcante estrutura do sítio, se realiza pelo fortalecimento e atualização da identidade do lugar; exigindo novas perspectivas de usos e ambiências.

A recuperação deste bem construído aponta conceitualmente para o binômio **memória-cidadania**, onde as preocupações necessariamente críticas de dinamização econômica e social mantém uma íntima interface. Isto deve conferir um enfático grau de estratégia programática para este espaço, que fundamentalmente leva em conta a reprodução de uma força de trabalho de formação positivamente contaminadora do restante da comunidade nas questões ambientais (natureza e bens patrimoniais), de civilidade e urbanidade, etc.

“A urbanidade (sociabilidade) só começa quando se pode reconhecer a inexistência entre o público e o privado. E isto não quer dizer nem invasão de privacidade nem descaso pela coisa pública, pois é antes de tudo uma abertura para o exercício da responsabilidade interpessoal. E isto parece ser a única aspiração de liberdade cidadina. É preciso que a cidade seja vivida como uma propriedade de todos para que se possa salvaguardá-la como um bem comum. E

*quando se salvaguarda se atende ao processo de cidadania que se dê como processo de construção de sua memória. O povo não pode ser culpado pela ignorância histórica”.*³

A área da **FATBRÀS** deve ter as suas dependências adaptadas para conter espaços destinados para atividades educacionais de formação técnico-profissional, culturais, ambientais, esportivas, de lazer, de convivência social, etc.

Nesse sentido afirma-se, a educação para o trabalho é complementar à educação convencional. Os conhecimentos técnico-científicos, o desenvolvimento do potencial de raciocínio, intuição, autonomia, capacidade de cooperação, trabalho coletivo, iniciativa experimental e gerencial se constituem em base fundamental para a necessária requalificação. Com tudo isso se objetiva a inserção da comunidade no mundo dos processos econômicos, onde se exige criatividade, exigência, qualidade e polivalência. Em síntese, se propõe atividades voltadas para subsidiar recursos intelectuais em prol da produção e sobrevivência em situações concretas e contemporâneas de trabalho; pressupondo para tanto, a exploração dos campos das relações de contatos, do setor de informática, liceu de artes e ofícios e formação/treinamento de mão-de-obra nas diversas áreas.

*“Não hajam dúvidas, no entanto, que as exigências de desenvolvimento no mundo contemporâneo colocam em pauta as questões da comunicação e da informática, o que significa que a simples preparação para estes setores deve ter, também, um sentido moderno e não simplesmente de formação de mão-de-obra de segunda classe”.*⁴

Enfim, nesse sentido, prioritariamente o programa desta readequação funcional aponta para o oferecimento de cursos profissionalizantes de curta ou longa duração que venham a atender às perspectivas de desenvolvimento do próprio local, além de abarcar os artesãos e diversos profissionais das práticas manuais existentes na comunidade imediata, no sentido de aperfeiçoamento, reciclagem, incentivo e programas de inserção dessa mão-de-obra no mercado de trabalho. Para tanto, a maior parte de suas dependências será destinada para tal fim, e quando não, com atividades não incompatíveis para com a proposta fundamental de relação entre os requisitos da necessária dinâmica econômica e as preocupações para com a urbanidade.

³ GALEFFI, Dante – Esta feliz observação foi registrada em um documento anexo aos estudos acerca da reflexão da questão da memória do Centro Histórico da cidade de Salvador. Tais apontamentos foram realizados quando da sua participação enquanto consultor da SEPLAN da antiga CPM da Prefeitura Municipal de Salvador, e circulados em xerox, informalmente pelos setores desta instituição. É necessário uma busca mais apurada na biblioteca da FMLF, no que concerne ao registro desta bibliografia.

⁴ In PLANO ESTRATÉGICO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA DA ÁREA COMPREENDIDA ENTRE A CALÇADA E A ENSEADA DOS CABRITOS : Subproduto 3 – Estudo Propositivo de reprodução da Economia Social: cenários alternativos de educação, saúde e habitações precárias. Consultor Dr. Arq. Marcos Paraguassu de Arruda Câmara. Salvador: Prefeitura Municipal/FMLF, 1999. P.19.

Do ponto de vista de uma requalificação urbana condicionada e condicionante de reais processos de dinâmica local, no caso de Plataforma, muito intensamente as questões de cidadania, as culturais e ambientais; corroboram para transcender a esfera precisamente econômica. A interação desta com tais aspectos se faz fundamental.

*“Por educação para a cidadania, entenda-se a educação voltada para a compreensão e assimilação dos processos democráticos que implicam no respeito ao próximo, na aceitação das diferenças, na defesa dos direitos e na assunção das responsabilidades civis. A educação para cidadania, em áreas de alta concentração de pobreza, podem favorecer melhoria das condições públicas de segurança, limpeza, nutrição e saúde”.*⁵

Para tanto, este Centro deve funcionar de forma polarizadora dos atrativos de comunidade e público em geral. A possibilidade de real permissividade e fluidez deste espaço, enquanto entidade gerida, pode gerar um complexo pólo de interesses diversos por parte da cidade.

São propostos espaços para eventos diversos, congressos, palestras, debates, discussões, que devem ser mantidos em constante efervescência da tão necessária urbanidade.

Para além destas preocupações, as atividades culturais são contempladas por trazer uma gama de possibilidades infinitas de alcance às camadas segregadas e/ou marginalizadas da produção. Estas atividades podem ser importantes atrativos no sentido da reversão de um quadro social desanimador, presente no desemprego, violência, tráfico de drogas, crime, ócio e até a falta de aproveitamento de um potencial não aparente e/ou até mesmo discriminada.

*“As questões culturais transcendem, em muito, os bens e o patrimônio construído e ambiental. Mesmo que reduzidas ao âmbito local, envolvem tradições e modos de vida, festividades, produções e eventos artísticos, artesanato, tendências ao lazer e gostos específicos dos diferentes grupos de moradores. São questões que se entrelaçam, também, ao nível de educação e lazer”.*⁶

Assim, são propostos espaços que visam preencher uma grande lacuna nas poucas alternativas de lazer e cultura para as populações do subúrbio, de provável presença marcante na sua requalificação, tais como um teatro, uma sala de projeções, uma sala de exposições, área para feiras de artesanatos, de eventos em geral, com possibilidade a depender da sua gestão, do uso de alguns espaços para o oferecimento de diversas oficinas.

Nesse sentido, numa perspectiva de futuro, na Salvador contemporânea, não há como fugir de que as qualificações profissionais também correspondam às categorias profissionais que atuam nos setores de cultura, lazer e turismo.

⁵ Idem, p.17.

⁶ Idem, p.20

A interface com o setor de turismo se esbarra nos problemas sociais e culturais, e mais particularmente no caso do Subúrbio Ferroviário, nos problemas de natureza ambiental, remetendo conseqüentemente aos já problemas de cidadania.

*“A educação ambiental é parte integrante da educação para a cidadania, na medida em que implica em formação de uma consciência crítica sobre a problemática ambiental, no conhecimento mínimo de tecnologias adequadas à solução de problemas ambientais correntes, na mudança de comportamentos que favoreçam a participação da comunidade nestas soluções”.*⁷

A bastante particular possibilidade de interação dos homens com um ambiente natural oferecida por esta área sugere, concomitantemente à implantação das propostas, a criação de um amplo programa de educação para a cidadania e educação ambiental de toda a área, podendo se sediar nesta edificação.

Também os espaços destinados às atividades esportivas contemplam uma estratégia específica para muitos dos problemas críticos ora levantados. No bairro de Plataforma, é possível promover atividades esportivas tanto para a comunidade local, quanto para a comunidade soteropolitana. As alternativas se desenvolvem tanto no próprio espaço da **FATBRÁS**, como no mar (embora podendo ser gerida por esta e/ou complementada com área no Mercado do Marisco); e como se verá mais adiante, nas quadras poliesportivas e espaço público com acesso pela rua Volta do Tanque.

Especificamente na área da **FATBRÁS**, estão propostos espaços para natação, mergulho, hidroginástica, musculação, artes marciais, capoeira, dança, jogos de mesa e de tabuleiro. Relativo à utilização do recurso do mar, é proposta a gestão de cursos de mergulho, remo, canoagem e atividades náuticas.

Necessariamente complementar à todas as atividades já expostas, também se encontram amplos espaços de apoio, a que se pode servir a comunidade em geral; administração, estacionamentos, área para carga e descarga, sanitários, vestiários, cantina, lanchonete, refeitórios, espaços de encontros e convívios, etc.

Toda esta concepção programática se apresenta inserida na readequação dos antigos espaços da edificação, onde para tanto, vale a pena levantar a discussão acerca do levantamento do ato de se restaurar um monumento.

De forma semelhante aos **galpões da União Fabril**, do ponto de vista do **restauração crítica, questiona-se do Edital do Concurso** a sugestão de restauro da fachada e revitalização do edifício da **FATBRÁS**, visto que não se restaura uma parte da obra, mas ela como um todo. Portanto, cabe aqui a crítica relativa ao entendimento do que seja restauro. Ainda mais, vale dizer, de uma obra de grande proporção e estruturante do tecido urbano, principalmente pela sua relação com a paisagem natural, encerrando ambas uma unidade de concepção paisagística de alto valor. O restauro de uma fachada só pode ser entendido

⁷ Idem, p.17.

como um restauro escultórico, já que uma fachada por si só não se constitui numa arquitetura.

Sendo assim propõe-se rebocar os pontos onde as lacunas da fachada deixam aparentes os blocos de massapé da alvenaria estrutural, por serem frágeis em demasia à ação das intempéries. Esta questão se sobressai à conservação da fachada em seu estado atual, pois a fachada não se manterá em pé por mais tanto tempo. Sendo a imagem atual já modificada, a fachada recebe reboco também em toda extensão lacunar à exceção de alguns pontos deixados propositalmente com blocos cerâmicos, como que a contar a história do seu restauro, intervenção essa também estruturada por uma diferença de nível, imperceptível à distância, entre o velho reboco (figura) e o novo reboco inserido (baixo relevo), acentuando de forma discreta o novo e o antigo.

São retirados todos os acréscimos perceptíveis e descaracterizantes da obra mas não há reinsertão de nenhum ornamento “provavelmente” perdido com o tempo. Portanto, não há produção de um falso histórico. Em um restauro como criação, a intervenção deve ser sempre contemporânea, evidenciando sempre na medida do possível as marcas do tempo.

No Brasil, infelizmente, ainda temos os nossos monumentos sendo mutilados pelas terríveis “intervenções” reconstituídas ao “estado original” das coisas, pelos ditos “cientistas” do restauro, num completo desrespeito à autenticidade histórica (pela anulação das marcas do tempo) e artística (pela negação do gosto contemporâneo pela arte).

Para além do restauro da fachada, também é restaurado o tecido urbano mutilado pela falta da massa arquitetônica, através de uma intervenção contemporânea que vem a suprir tal lacuna. São usados materiais como concreto aparente estrutural e paredes em diferentes texturas, esquadrias em alumínio anodizado na cor preto fosco, vidros fumê, coberturas em *sheds* com iluminação zenital, com telhas em vidro e material cerâmico, com venezianas para ventilação. Toda uma linguagem arquitetônica contemporânea em constante diálogo com o espaço interno da edificação.

O Mercado do Marisco

Essa proposta vem radicalmente em direção à prática da mariscagem como um meio de **auto sustentação** por parte de várias famílias do Subúrbio Ferroviário, e muito especificamente da região de Plataforma e São João Cabrito.

Este espaço visa abrigar as diversas atividades relativas à esta prática, seja desde a limpeza, tratamento, pesagem, estocagem, comércio e serviços de alimentação com restaurante ou boxes especializados em comidas típicas. Também visa abrigar as atividades a ela diretamente relacionadas, como

solucionar a transferência da sede dos pescadores e marisqueiros desapropriada em função da implantação do sistema do VLT, pequenos embarcadouros (piers), comércio de material para pesca e náutica, congelamento de alimentos, etc.

Tal espaço também pode contribuir para a organização ou subsidiar, conforme já visto no programa e gestão da **FATBRÀS**, na habilitação deste trecho da costa para apoio a atividades náuticas, com ênfase no remo, iatismo e canoagem, e a prática de esportes aquáticos como natação e pólo aquático, além do mergulho submarino.

A tipologia e linguagem arquitetônica curiosamente se enquadra numa certa tendência atual da arquitetura contemporânea, que após um certo cansaço de utilização da linguagem da arquitetura pseudo-pós-moderna e da própria “arquitetura de mercado” soteropolitana, configurada pelo abuso dos “*supergraphics*” nos invólucros, conseqüentemente negação do conteúdo, pobreza de multivalência espacial e muitos modismos, como a atual utilização de estruturas de vinil tensionadas; provoca um certo direcionamento crítico dos pressupostos da arquitetura tradicional e moderna brasileira.

A edificação se sustenta livremente sob pilotis, deixando o vão do pavimento térreo a ser destinado a atividades diversas e relacionadas com a temática proposta. O pavimento superior abriga os diversos boxes, restaurante e estruturas de apoio e serviços do **Mercado do Marisco**.

Os materiais são concreto armado com devido tratamento contra os agentes degradantes da maresia, vidro, alumínio, elementos cerâmicos vazados (cobogós) e pastilhas vitrificadas.

Espaço Público para Atividades de Lazer e Anfiteatro **Rua Volta do Tanque**

A proposta apresentada para o grotão verde com acesso direto pelas imediações da Rua Volta do Tanque, visa a complementação de uma lacuna no **Sistema Urbano de Lazer** relativo ao Subúrbio Ferroviário de Salvador.

Esta intervenção aponta para o fomento de uso misto, de **lazer social, cultural e contemplativo**; com desenvolvimento de atividades de comércio e serviços, que estarão integradas ao **anfiteatro** exposto, aproveitando a topografia natural do sítio; bem como a área de apoio (bares, restaurantes, lanchonetes, etc.) que vem a funcionar como mais um mirante para a Baía de Todos os Santos, além da paisagem que se apresenta. É fundamental este espaço de entretenimento (anfiteatro) para a comunidade local, de **caráter público**, que vem a gerar um locus de convívio e, através das atividades desenvolvidas nos boxes (pequeno centro comercial), passa a gerar emprego, valorizando a área pelo seu forte potencial visual contemplativo.

Em Salvador, infelizmente, são pouquíssimos os espaços ao ar livre destinados especificamente à atividades de espetáculos musicais, dança, ensaios de blocos, etc. Ou melhor, sem exceções à Concha Acústica do Teatro Castro Alves e o Anfiteatro do Costa Azul, a grande maioria dos espetáculos são realizados de forma improvisada, mas sempre de muita força atrativa relativo ao povo baiano. Vale dizer, neste sentido, que o anfiteatro do Costa Azul se apresenta como grande sucesso de público, com raio de influência para além do território do próprio bairro.

Para além deste espaço, a equipe também propõe uma grande **praça escalonada**, com equipamentos de ginástica, recreação infantil, um *halfpipe* para prática de skate e patins, estacionamento, vias de circulação e tratamento paisagístico, que vem a reforçar o sistema urbano funcional de lazer e garantir a conservação da área verde, primando pela qualidade de vida da comunidade local.

Inclui também no estudo, melhorias da pavimentação e calçamento ao longo de toda a Rua Volta do Tanque.

A grande praça deve ser incorporada como espaço de vivência cotidiana, podendo abrigar as mais diversas manifestações de caráter cultural, artístico, político, religioso (quermesses), feiras de artigos usados, esportivos, etc; tratada com elementos físicos (passeio público e/ou ciclovia, além de um grande cinturão vivo) entre as áreas verdes e as edificações imediatas, afim de evitar expansões e garantir os espaços de uso comum.

Quadras Poliesportivas

A **rua Júlio Euzébio** deve ter sua pavimentação e calçamento da via de pedestres melhorados, se constituindo num dos acessos ao Parque de Plataforma. Este acesso se dá pelo campo de futebol numa das extremidades da via, sendo que esse espaço deve receber **tratamento paisagístico, urbanização, exploração do mirante natural** com fomento ao uso misto do solo, sendo explorado pela própria população e a instalação de uma **quadra poliesportiva**, dando a oportunidade de prática de outras modalidades de esportes com bola para além do consolidado futebol, tais como voleibol, handbol e basquetebol.

A **rua Leandro Gomes** deve ser re-pavimentada e calçada para viabilizar o acesso ao morro. Será implantada, no terreno do campo de futebol adjacente, uma **quadra poliesportiva** com **arquibancada** e **tratamento paisagístico**. Toda esta área será cercada em relação às áreas verdes, como forma de garantir a não invasão do parque por outras edificações.

Os Mirantes

Inclui nesta proposta, **tratamento paisagístico dos mirantes para Baía de Todos os Santos**, nos RNs 15.00m, 30.00m e 40.00m, além de **tratamento paisagístico do canteiro central** à rua Úrsula Catharino, bem como **alargamento e melhoria da pavimentação e calçamento** ao longo de toda esta área e vias adjacentes.

A equipe considera fundamental o fomento de uso misto nesta área, uma vez que **a valorização desses cones visuais** pode vir a proporcionar aos moradores do próprio local a exploração de atividades de **sustentabilidade**, gerando emprego e renda.

Para além destas também indica-se o tratamento da rua existente em área limítrofe ao morro de Plataforma, devendo receber melhoria na pavimentação e calçamento em toda sua extensão e tratamento paisagístico em mirante natural com vista para a Enseada dos Tainheiros, onde se pode estimular o uso misto desta área com vistas à viabilização do sustento de uma parte da população local.

O Morro de Plataforma

Na área do Morro de Plataforma, a proposta de inserção de um planetário e/ou um observatório fica inviabilizada, principalmente ao caráter de localização de tal empreendimento em relação à própria dinâmica da cidade, uma vez que não se trata da área Central ou área considerada “nobre” do ponto de vista de tal investimento, e levando em conta as especulações da possibilidade de inserção deste tipo de equipamento em outra área da cidade.

A idéia de utilização do morro enquanto Parque continua, onde se faz necessária a recomposição da área degradada pelo constante movimento de terra, sendo uma área destinada à caminhadas e possível campo para estudos ambientais, biológicos e ecológicos, uma grande área que permaneceria intacta na sua totalidade, visto a sua força de espacialização como identidade visual, desde a Enseada do Cabrito, dos Tainheiros e Península Itapagipana.

É fundamental neste sentido conter o processo de ocupação habitacional, no sentido de manter as características da paisagem do morro, mas tratando-se de área particular, os proprietários são responsáveis pelo espaço e não o poder público. Mas pode ser proposto, através de **convênios** com centros educacionais e de pesquisa, a recomposição e estudo de todo o **parque** através de uma íntima ligação (interface) com o *Parque São Bartolomeu*, com **manutenção da flora e trilhas existentes**.

Essa proposta vai ao encontro da tentativa de transformar esta área enquanto Área de Proteção Cultural e Paisagística, conforme as prerrogativas de lei já apontadas nas mudanças fundamentais de uso do solo. Para maior dinamização da área, fica também razoavelmente sugerida a possibilidade de implantação de equipamentos em acordo com as atividades previstas para a área.

À ocupação já existente no morro, propõe-se que seja pintada toda de branco (processo de “caiação”). A proposta de “**caiação**” total visa estabelecer uma unidade de tratamento objetivando a revelação da paisagem natural. As edificações recebem a pintura mineral “caiação”, com sistemas de mutirão realizadas pela própria comunidade local, com orientação de um arquiteto e um engenheiro da prefeitura. O recurso para tal empreitada deve ser gerado pelos equipamentos implantados na região, onde essa reserva econômica pode surgir através de um percentual da própria arrecadação do Estado em tais equipamentos de Plataforma, destinada à manutenção, serviços e infra-estrutura do local.

CARACTERIZAÇÃO DO PLANO DE REASSENTAMENTO

Para as famílias que tiverem suas casas desapropriadas, já que todos os terrenos aos quais estão situadas tais edificações não são de propriedade destas famílias (como a exemplo da área de borda), devem ter o seu reassentamento realizado em áreas próximas, imediatamente vizinhas à Área Estruturante conforme indicadas na prancha 02.

O Plano de Reassentamento está apresentado e se argumenta segundo uma lógica reestruturadora que objetiva uma paisagem qualitativa e de ensejo unificador, a favorabilidade da dinâmica urbana local x da cidade, a melhoria do conceito de habitação para boa parte dos moradores, o impedimento de construções em áreas de risco, enfim segundo uma tentativa não de segregação de tais edificações ou mesmo habitantes, mas de apresentar melhores condições de moradia perante às transformações previstas para a área.

São basicamente 03 áreas que devem sofrer tais remodelações e conseqüentemente a obrigação de se propor o reassentamento das famílias:

1. **Local:** edificação localizada ao fim da rua Úrsula Catharino na esquina com a rua Almeida Brandão.

Dimensionamento do número de famílias: 01 (uma) família.

Motivos: precariedade e estética duvidável da edificação, necessidade de maior curvatura e espaçamento para inserção de uma possível passarela e principalmente maior espaço de “respiração” para a estação de VLT.

Condições: edificação precária, insalubre, em péssimo estado exigindo reformas urgentes, casa a enfeiar a ambiência local, de propriedade da União Fabril; habitando-a uma família pequena de baixa renda, com pequeno comércio informal no térreo (de pouca dinâmica).

Método: Após a decisão real de implementação da estação do VLT: 1. Negociação de desapropriação da edificação e terreno com a União Fabril, 2. Desapropriação e averiguação dos terrenos públicos das áreas indicadas em planta, 3. Levantamento e discussão das necessidades programáticas da família, 4. construção das novas unidades (45 no total, ver abaixo), 5. Aviso prévio oficial à família, 6. Remanejamento da população para edificação construída e que contempla o programa particular desta família.

Custos da Medida: cerca de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

2. **Local:** no local de inserção do Terminal Rodoviário de São João.

Dimensionamento do número de famílias: 28 (vinte e oito) famílias.

Motivo: argumenta-se segundo o projeto de inserção do sistema de VLT, a inserção de um terminal rodoviário integrado.

Condições: Todas as edificações foram construídas sob regime de autogestão, mas pela invasão de terrenos de área de borda ou mesmo de dentro dos limites da zona de linha ferroviária; algumas edificações estão em bom estado outras em péssimo estado, necessitando reformas ou mesmo na maioria das vezes a sua destruição. O entorno é caótico. Algumas famílias vivem de empregos informais e algumas outras da própria mariscagem, algumas edificações funcionam como bares improvisados.

Método: Após a decisão real de implementação da estação do VLT e do Terminal Rodoviário: 1. Desapropriação e averiguação dos terrenos públicos das áreas indicadas em planta; 2. Levantamento e discussão das necessidades programáticas de cada família; 3. construção das novas unidades (45 no total, ver abaixo); 4. Aviso prévio oficial à família; 5. Remanejamento da população para as edificações construídas e que contemplem o programa particular de família.

Custos da Medida: cerca de R\$ 280.000,00 (duzentos e oitenta mil reais).

3. **Local:** Edificações na rua Almeida Brandão encimando barranco frontal ao mar.

Dimensionamento do número de famílias: 16 (dezesesseis) famílias.

Motivo: precariedade das edificações, insalubridade, condição favelar, ameaça de desabamento de grande parte das mesmas e impedimento do cone visual.

Condições: Todas as edificações foram construídas sob regime de autogestão, mas pela invasão de terrenos de área de borda basicamente em área de barranco, ponta segregada (pela rua Almeida Brandão) da encosta do morro de Plataforma; todas as edificações estão em péssimo estado, algumas são apenas barracos de madeirite ou materiais obtidos em ferro-velho ou entulhos, necessitando reformas ou mesmo na maioria das vezes a sua destruição. O entorno é caótico. Algumas famílias vivem de empregos informais e algumas outras da própria mariscagem, algumas edificações funcionam como bares improvisados.

Método: Após a decisão real de implementação da estação do VLT e do Terminal Rodoviário: 1. Desapropriação e averiguação dos terrenos públicos das áreas indicadas em planta; 2. Levantamento e discussão das

necessidades programáticas de cada família, 3. construção das novas unidades (45 no total, ver abaixo); 4. Aviso prévio oficial à família; 5. Remanejamento da população para as edificações construídas e que contemplem o programa particular de família.

Custos da Medida: cerca de R\$ 160.000,00 (cento e sessenta mil reais).

Dito isso, sintetizemos os totais mais significativos:

- . Total de famílias a ser reassentadas: 45 (quarenta e cinco) famílias;
- . Total de Custos da Medida: cerca de R\$ 450.000,00 (quatrocentos e cinquenta mil reais).

ESPECIFICAÇÕES

As especificações básicas de materiais a serem utilizados nos equipamentos públicos e edificações propostas serão explícitas nas 22 (vinte e duas) pranchas constantes no **produto final parte IV/VI: caderno de plantas**, bem como no **memorial explicativo**. Para além dessas informações, consultar a **planilha orçamentária** anexa a este, de forma a completar as lacunas existentes, principalmente com relação aos serviços complementares.

No que tange às propostas de infra-estrutura urbana (abastecimento de água, esgoto, drenagem, energia elétrica, iluminação pública, telefonia, sinalização do conjunto), intimamente ligados ao sistema viário, levar em consideração as normas técnicas municipais e dos órgãos competentes, assinalados também nas planilhas orçamentárias, no **produto final parte I/VI: conceituação geral e diretrizes de urbanização** e plantas de urbanização.

A seguir, algumas das principais exigências, sumariamente, uma vez que os demais produtos apresentados já contemplam este quesito, quanto às especificações técnicas e de materiais:

Restauro da Fatbrás - Centro Educacional, Cultural e Esportivo

PISO

- Em placas cerâmicas PEI-5 nas áreas destinadas aos cursos técnico-profissionalizantes, oficinas e informática;
- Vinílico nas áreas destinadas a esporte;
- Blocos de Concreto tipo blokret na via de acesso interno, estacionamento e praça de eventos;
- Carpete nas áreas destinadas ao auditório, sala de projeção e teatro;
- Plurigoma na sala de musculação;
- Laminado composto nos salões de dança e meditação/yoga;
- Cerâmica texturizada PEI-3 nos espaços de convívio e circulações;
- Cerâmico nas demais áreas frias (cozinha, depósitos, cantina, sanitários, vestiários)

Verificar demais indicações, quanto a diagramação, cores, etc, na planta 07/22 e caderno de ilustrações.

INFRA E SUPRA ESTRUTURA

De acordo com serviços descritos na planilha orçamentária.

ALVENARIA

Verificar paredes a serem demolidas, conservadas, recuperadas e/ou construídas de acordo com planta de restauro 06/22 e planilha orçamentária.

REVESTIMENTOS

- Azulejos 15x15cm nas áreas destinadas à sanitários e vestiários;
- Pintura látex sobre massa corrida nas paredes internas e pintura acrílica sobre massa corrida acrílica nas paredes externas, sendo que as alvenarias existentes e preservadas devem ser consolidadas e rebocadas em massa única com sílica-gel.
- Tratamento Acústico adequado nas salas de projeção, auditório e teatro.
- Fachada principal consolidada e restaurada com pintura acrílica sobre massa única com sílica-gel e partes reconstruídas e revestidas em placas de alumínio pintadas em flúor carbono na cor branca - ver indicações exatas nas plantas 06/22, 07/22 e 09/22.
- Pilares em concreto aparente.

COBERTURA

- Cobertura Cerâmica;
- Cobertura em laje impermeabilizada;
- Cobertura em Estrutura Metálica Espacial com tratamento Antioxidante, telhas em Policarbonato em tom azul, aparente internamente;
- Cobertura em Estrutura Metálica Espacial com tratamento Antioxidante, telhas termo-acústicas, forro interno com tratamento acústico adequado sobre áreas do teatro, auditório e sala de projeção;
- Cobertura em telha de Fibrocimento, tipo canaleta 44 Eternit e forro interno;
- Estrutura de cobertura tipo SHED:
 - . Cobertura em Estrutura Metálica com tratamento Antioxidante, **telhas metálicas** galvanizadas com sandwich acústico absorvente: **5587,03 m²** (2/3 do total)
 - . Cobertura em Estrutura Metálica com tratamento Antioxidante, **telhas de vidro** com sandwich acústico absorvente: **2394,44 m²** (1/3 do total)

Ver indicações nas plantas de cobertura , cortes e fachadas do empreendimento, nº 08/22 e 09/22.

ESQUADRIAS E PORTAS

Recuperação das esquadrias existentes e inserção de novas em alumínio anodizado preto, vidro transparente 3,5mm e portas especiais com devidos cuidados p/ vedação acústica nas salas específicas. Portas internas de abrir em madeira preparadas p/ pintura a óleo e de correr em alumínio anodizado.

INSTALAÇÕES ELÉTRICAS

- De acordo com normas e recomendações da ABNT e Coelba;
- Eletrodutos em PVC rígido, sendo obrigatório uso de luvas e curvas rosqueadas, buchas e arruelas;
- Chaves de proteção, quadro de distribuição e demais dispositivos Siemens;
- Iluminação especial de acordo com as atividades exercidas nos recintos.

INSTALAÇÕES HIDRO-SANITÁRIAS, DRENAGEM E ESGOTO

- Abastecimento de água através da rede pública coletiva em tanque de reservatório externo;
- Emissão dos efluentes às redes coletoras públicas (Bahia Azul), situadas à Rua Almeida Brandão, antes passando por caixas de inspeção e passagem de águas primárias, secundárias e de gordura, devidamente impermeabilizadas;
- Coleta de águas pluviais à Praça de Eventos/Estacionamento e direcionamento às caixas existentes na rua principal;
- Seguir normas técnicas e recomendações da ABNT e Embasa;
- Louças sanitárias, acessórios e metais padrão DECA;
- Cubas de cozinha em inox e bancadas em granito;
- Equipamentos de bomba específico p/ área da piscina.

Verificar demais informações na planilha de estimativa de custos.

DIVERSOS

- As áreas expostas a chuva e piscina devem ser devidamente impermeabilizadas, de preferência com manta asfáltica.

Restauro da UniãoFábril - Centro Comercial

PISO

- Cimentado c/ pó de mármore polido, na circulação principal e áreas destinadas aos boxes;
- Cerâmica texturizada na administração, sanitários e vestiários;
- Demais espaços: mezanino em estrutura metálica com piso em placas de alumínio texturizado; escada helicoidal em estrutura metálica com tratamento anti-oxidante

Verificar demais informações na planta 10/22

REVESTIMENTOS

- Divisórias dos boxes tipo mista (contendo vidro) Eucatex;
- Azulejos 15x15cm nas áreas de sanitários e vestiários e cerâmica 20x20cm nas lanchonetes;
- Paredes novas externas revestidas em massa única com tratamento na espátula e pintura na cor ocre;
- Paredes existentes devidamente restauradas e consolidadas, com lavagem a água e jato de areia, rebocadas em massa única, revestidas com verniz para acabamento em estuque veneziano;

Ver indicações exatas nas plantas 10/22, 12/22 e 13/22.

COBERTURA

- Cobertura em telha de Fibrocimento, tipo canaleta 44 Eternit e forro interno;
- Cobertura em **Estrutura de Tesoura Metálica** com tratamento Antioxidante, **telhas metálicas** galvanizadas;
- Cobertura em Estrutura Metálica, em 4 águas, com tratamento Antioxidante, **telhas metálicas** galvanizadas.

Verificar indicações de acordo c/ planta de cobertura 11/22

Demais itens similares às descritas p/ a Fatbrás e relacionar com as descrições dos serviços em planilha de estimativa de custos.

Mercado do Marisco

PISO

- Pier em madeira;
- Piso do pav. térreo de acordo com prolongamento do calçadão, em pedra portuguesa;
- Rampas de acesso em concreto armado, em cimento branco c/ pozolana, revestidos em placas de borracha anti-derrapante.

Verificar indicações em complementações na planta 14/22.

REVESTIMENTOS

- Paredes da fachada do mar em alvenaria de elementos cerâmicos vazados (cobogós);
- Paredes da fachada voltada p/ rua Almeida Brandão em blocos de concreto revestidas em cerâmica e cortina de vidro em esquadrias de alumínio anodizado.

ESQUADRIAS

- Esquadrias internas em alumínio anodizado c/ pintura eletrostática preta e vidros transparentes 3,5mm.

Ver melhores indicações nas plantas 15/22 e 16/22.

COBERTURA

- Telha em fibrocimento tipo canaleta 44 Eternit (cor natural) e laje impermeabilizada nas proximidades do reservatório.

Obs. Quando dos projetos complementares, deverão ser realizados segundo normas específicas (NBR 7362 e 9649) que tratam dos procedimentos básicos e tradicionais dos projetos de redes coletoras de esgoto sanitário. Deve ser elaborado cálculo da contribuição dos despejos da edificação proposta, dentro da sua capacidade, para melhor dimensionamento dos ramais de coleta de despejo, sendo necessário, especificamente ao Mercado do Marisco, por estar situado à linha de borda marítima, sondagem de reconhecimento para determinação exata da natureza do terreno e dos níveis de lençol freático, e os efluentes produzidos lançados também à rede coletora projetada, devendo **ser adaptadas ao traçado do leito do VLT**, bem como todos os equipamentos inseridos ao longo da Rua Almeida Brandão e Promenade, não sendo necessário a implantação de fossas e sumidouros ou qualquer outro sistema individual.

Demais itens, recorrer aos dados de serviço assinalados na planilha orçamentária e ídem às mencionadas na Fatbrás.

Anfiteatro e Praça Escalonada

A níveis gerais tais espaços se configuram:

ANFITEATRO

- Pavimentação em base de concreto armado, revestimento em concreto aparente
Capacidade: **1450 pessoas** (1 pessoa p/ cada 1.00 m² de a. útil)
Camarim/Sanitários/Vestiários;
Palco com piso em cimentado polido;
Cobertura p/ área de palco e camarim, em laje impermeabilizada, com tratamento acústico devido

Anfiteatro localizado em grotão, aproveitando a encosta p/ implantar as arquibancadas, com serviços de drenagem, corte e aterro p/ simples acomodação.

Inserção de 02 telefones públicos

- Cobertura em concreto armado, devidamente impermeabilizado, p/ área dos boxes e parte da área superior do Anfiteatro;

- Boxes de Comércio, Bares, Lanchonetes em paredes de bloco cerâmico, piso cimentado, balcões e pias, além de Sanitários p/ o público;
- Pavimentação complementar e adjacente à Área do Anfiteatro e Boxes, em pedra portuguesa;
- Paisagismo adjacente à área do Anfiteatro;
(terra vegetal+grama+árvores+bromélias+seixos rolados)
- Quantidade de Postes em PVC p/ jardins, h=1,70m: **08 un.**
- Quantidade de refletores de alumínio fundido p/ embutir no chão, destinados à iluminação: **10 un.**
- Área de Talude, com tratamento em terra vegetal, grama e vegetação rasteira;
- Escadaria de acesso à Praça Escalonada em concreto armado;

PRAÇA ESCALONADA

- 04 Módulos de Lanchonetes em concreto pré-moldado, cobertura com platibanda e eternit, contendo balcão, pia e sanitários (masc. e fem);
- Caixa de Areia com brinquedos infantis: diâmetro = 10,00 m;
- Half-Pipe p/ prática de Skate equipamentos de ginástica;
- Paisagismo / Jardins;
- Calçamento em pedra portuguesa;
- Quantidade de Postes em PVC p/ jardins, h=1,70m;
- Quantidade de refletores de alumínio fundido p/ embutir no chão, destinados à iluminação: **12 un.**
- Bancos em concreto aparente: **12 un.**
- Contenções em alvenaria de pedra.

Inserção de 02 telefones públicos

- Acesso Local** - Pavimentação da via de autos e estacionamento em piso tipo Blockret, com canteiro arborizado;
- Ciclovia em cimentado
 - Passeio em pedra portuguesa;
 - Meio-fio tipo DNER ;
 - Tratamento paisagístico/jardins;
 - Quantidade de Postes em PVC p/ jardins, h=1,70m: **08 un.**
 - Quantidade de refletores de alumínio fundido p/ embutir no chão, destinados à iluminação: **06 un.**
 - Bancos em concreto aparente: **08 un.**

OBS.

Será executada, quando dos projetos complementares específicos, de maneira a evitar processos de erosão do solo, de modo geral e superficial, através de sarjetas de vias públicas e subterrâneas nos trechos onde se imponham essa solução - passagens de vias e acumulação de bacias; contendo o sistema de escoamento de águas pluviais e/ou servidas, considerando as construções a montante e/ou a jusante da área em questão. As áreas de talude e/ou topografia acentuada devem receber plantio de placas de grama (recobrimento vegetal), devendo ser criadas canaletas ao topo a ao pé dos mesmos, não devendo ser lançados efluentes de qualquer natureza sobre as encostas.

Devem ser respeitados o divisor natural de águas, a calha viária das ruas existentes e projetadas, onde essas águas devem ser captadas e redirecionadas devidamente, levando em consideração as galerias já existentes e/ou projetadas pelo Programa Bahia Azul, bem como as alíneas definidas no Anexo 06, volume III, da Lei de uso do Solo.

Especificações mais detalhadas quanto a infra-estrutura, em memorial de serviços da Planilha de Estimativas de Custo. Ver também plantas 17/22 e 18/22 para as devidas complementações.

Quadras Poliesportivas

Para área da Quadra 01 - Rua Leandro Gomes

- Área pavimentada adjacente em pedra portuguesa;
- Área da quadra polivalente e arquibancada, segundo especificações em **planta 19/22** e estimativa de custos detalhada;
- Área de paisagismo (terra vegetal+grama+árvores/bromélias);
- Quantidade de Postes em PVC p/ jardins, h=1,70m: 06 unidades
- Quantidade de refletores de alumínio fundido p/ embutir no chão, destinados à iluminação: 10 unidades

Para área da Quadra 02 - Rua Júlio Euzébio

- Área pavimentada adjacente em pedra portuguesa: 310,82m²
- Área da quadra polivalente e arquibancada, segundo especificações em **planta 20/22** e estimativa de custos detalhada;
- Área de paisagismo (terra vegetal+grama+árvores/bromélias): 373,08m²
- Área de talude devidamente protegida e drenada;
- Quantidade de Postes em PVC p/ jardins, h=1,70m: 06 unidades
- Quantidade de refletores de alumínio fundido p/ embutir no chão, destinados à iluminação: 08 unidades

Mirantes Paisagísticos

TRATAMENTO PAISAGÍSTICO MIRANTE DO R.N.30.00

- Área pavimentada em pedra portuguesa (pisos e escadarias);
- Área de paisagismo (terra vegetal+grama+árvores/bromélias+seixos rolados);
- Área de Talude com tratamento em terra vegetal e grama;
- Passeio/calçamento adjacente em pedra portuguesa;
- Meio-fio adjacente tipo DNER;
- Contenção em alvenaria de pedra;
- Quantidade de Postes em PVC p/ jardins, h=1,70m: 04 unidades;
- Quantidade de refletores de alumínio fundido p/ embutir no chão, destinados à iluminação: 04 unidades;

Demais informações, verificar planta 21/22, estimativas de custo (serviços/infra-estrutura) e plantas de urbanização 01/22, 02/22 e 03/22.

TRATAMENTO PAISAGÍSTICO MIRANTE DO R.N.15.00

- Área pavimentada em pedra portuguesa;
- Meio-fio adjacente tipo DNER;
- Área de paisagismo (terra vegetal+grama+árvores/bromélias+seixos rolados);
- Área de talude com tratamento em terra vegetal e grama;
- Quantidade de Postes em PVC p/ jardins, h=1,70m: 04 unidades
- Quantidade de refletores de alumínio fundido p/ embutir no chão, destinados à iluminação: 04 unidades

Demais informações, verificar planta 22/22, estimativas de custo (serviços/infra-estrutura) e plantas de urbanização 01/22, 02/22 e 03/22.

Promenade/Waterfront

Ver plantas de urbanização 01/22, 02/22, 03/22 e 04/22, serviços descritos em estimativa de custos e diretrizes de infra-estrutura urbana delineadas do caderno I/VI - Conceituação Geral.

Em linhas gerais:

- Demolição do muro existente limítrofe à via-férrea;
- Demolição do Antigo Terminal Hidroviário;
- Ciclovia em cimentado;
- Meio-fio tipo DNER;
- Calçadão a beira-mar em pedra portuguesa;
- Embarcadouro/Cais à beira-mar devidamente tratado p/ evitar oxidação;
- Prédio destinado a Embarque/Desembarque à beira-mar em concreto aparente: $(14,00 \times 5,00) = 70.00 \text{ m}^2$

- Estacionamento em piso tipo Blockret, também ao lado da União Fabril;
- Pavimentação da via de autos em piso tipo Blockret ;
- Paisagismo na área adjacente às Palmeiras Imperiais existentes;
Refletores de alumínio fundido p/ embutir no chão, destinados à iluminação das Palmeiras Imperiais existentes: **08 unidades**
- Paisagismo na área próxima ao Terminal Rodoviário: **1350,00 m²**
(terra vegetal+grama+árvores/bromélias+seixos rolados)
Refletores de alumínio fundido p/ embutir no chão: **06 unidades**
- Área de Talude limítrofe à via de VLT com tratamento em terra vegetal e grama;
Refletores de alumínio fundido p/ embutir no chão: **10 unidades**
- Caiação de todas as habitações nessa linha de waterfront.

Sistema Viário

Alargados, repavimentados, melhorados e/ou criados devem seguir especificações já definidas no caderno I/VI de diretrizes urbanas e conceituação, mais especificamente nos itens destinados a implementação e complementação quanto a infra-estrutura urbana, já contemplados anteriormente e em planilhas de estimativa de custos a seguir. Verificar também plantas gerais de urbanização e grades 01/22, 02/22, 03/22, 04/22 e 05/22.

Importante frisar a existência de mapas e relatórios desenvolvidos pela GEOHIDRO nesta área específica, onde são apontados problemas de forma pontuais, de acordo com memorial descritivo, referente às questões de drenagem, que devem ser levadas em consideração quando da elaboração dos projetos executivos, para as devidas compatibilizações. Esse material nos foi fornecido pela FMLF, estando em seus acervos.

PLANILHAS ORÇAMENTÁRIAS

As planilhas apresentadas foram elaboradas com base nos desenhos anexos ao caderno de plantas e levantamentos in loco, quanto da reestruturação urbana. Trata-se de uma **estimativa de custos**, que norteia uma possibilidade de intervenção a nível de obras civis na área objeto de estudo.

A poligonal da área estruturante é de **267.185,09m²**, sendo a área construída dos equipamentos urbanos propostos (Fatbrás, União Fabril, Mercado do Marisco, Promenade, Anfiteatro, Praça, Mirantes e Espaços de Lazer) em **69.802,42m²**, com custo de **R\$7.519.551,91**, e intervenções a nível de implementação e reestruturação da infra-estrutura local (criação, recuperação e melhorias de sistema viário, etc.) na ordem de **R\$1.480.125,61** em **35.117,00m²**, totalizando possibilidade de intervenções em **104.919,42m²**, com custo final de **R\$8.999.677,52**.

A planilha se apresenta com pesos específicos para cada empreendimento isolado, podendo ser realizadas intervenções por partes e/ou ordem de prioridade (ver estimativa de custos - quadro geral).

Como a base de informações está a nível de Ante-Projeto Arquitetônico, para uma real execução das obras e licitações públicas, devem ser revistos os quantitativos e orçamentos, com base em projetos executivos e complementares.

Fontes utilizadas: Planilha de Preços Unitários da SEOSP - Secretaria de Obras e Serviços Públicos da Prefeitura Municipal de Camaçari, Região Metropolitana e Revista Pini Mensal - Construção Norte/Nordeste.