

## SUMÁRIO – 5.1.8 PROJETO DE PARQUES E REURBANIZAÇÃO DA ORLA

---

5. PLANO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA.....	5.1.8-1
5.1. PROGRAMA DE INTERVENÇÃO EM ALTAMIRA .....	5.1.8-1
5.1.8. PROJETO DE PARQUES E REURBANIZAÇÃO DA ORLA .....	5.1.8-1
5.1.8.1. INTRODUÇÃO .....	5.1.8-1
5.1.8.2. RESULTADOS CONSOLIDADOS.....	5.1.8-2
5.1.8.2.1. PROJETOS.....	5.1.8-3
5.1.8.2.2. PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL E PODER PÚBLICO .....	5.1.8-9
5.1.8.2.3. IMPLANTAÇÃO.....	5.1.8-11
5.1.8.3. ATENDIMENTO AOS OBJETIVOS DO PROJETO .....	5.1.8-17
5.1.8.4. ATENDIMENTO ÀS METAS DO PROJETO.....	5.1.8-19
5.1.8.5. ATIVIDADES PREVISTAS .....	5.1.8-21
5.1.8.6. ATENDIMENTO AO CRONOGRAMA .....	5.1.8-22
5.1.8.7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	5.1.8-24
5.1.8.8. EQUIPE TÉCNICA DE TRABALHO .....	5.1.8-24
5.1.8.9. ANEXOS .....	5.1.8-25

## 5. PLANO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA

### 5.1. PROGRAMA DE INTERVENÇÃO EM ALTAMIRA

#### 5.1.8. PROJETO DE PARQUES E REURBANIZAÇÃO DA ORLA

##### 5.1.8.1. INTRODUÇÃO

Conforme preconizado nos estudos ambientais, a requalificação das áreas dos igarapés Ambé, Altamira e Panelas visa organizar o novo espaço urbano que se formará com a desocupação de suas margens e a formação do reservatório.

O centro da cidade de Altamira e a orla fluvial reurbanizada poderão propiciar espaços de uso público e coletivo que se caracterizem na cidade como local de convergência e de encontro, podendo inclusive incrementar a economia do turismo.

Com a formação do reservatório do Xingu, o nível d'água irá variar entre a cota 97,5m e 99,0m na área urbana de Altamira. Considerando a cota de segurança estabelecida em 100m, haverá uma faixa de transição, entre estas duas cotas, cuja área, uma vez liberada, será objeto de recuperação e reintegração ao tecido urbano. Conforme apresentado no EIA e reiterado no PBA, estes espaços a serem liberados, sobretudo aqueles nos trechos mais próximos às desembocaduras dos igarapés Altamira e Ambé, são áreas historicamente ocupadas por palafitas e construções precárias que apresentam processo de degradação ambiental dos corpos hídricos e dos remanescentes de vegetação. A proposição da consolidação de áreas de parques às margens dos igarapés parte do princípio de que a efetiva utilização da área pela população, através dos usos tradicionais de lazer, será um potencial impeditivo de ocupações irregulares futuras, contribuindo assim para a preservação e regeneração ambiental daqueles espaços.

O trecho correspondente à orla do rio Xingu terá também alterações com a elevação permanente do nível d'água interferindo na utilização de estruturas associadas ao rio, especialmente aquelas para atracação de embarcações e atividades ligadas ao setor pesqueiro. Assim, o intuito da requalificação da orla é possibilitar, ao mesmo tempo, a utilização daquele espaço pela população, com a introdução de equipamentos turísticos e implantação de equipamentos recreativos e esportivos, além de implementar melhorias estruturais para as atividades náuticas e pesqueiras que utilizam aquela área.

São objetivos do projeto de Parques e Reurbanização da Orla<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> PBA, Volume III, Tomo 1, item 5, pag.110.

- Promover a preservação ambiental das áreas objeto de intervenção;
- Adequar o uso do solo das áreas em torno dos igarapés;
- Criar o Parque Ecológico do Igarapé Altamira, que compatibilize o uso recreativo e esportivo com o regime de cheias;
- Estabelecer usos para as áreas dos demais igarapés a serem recuperados;
- Estabelecer diretrizes para redesenho e manutenção da nova orla;
- Oferecer soluções técnicas para a atracação de embarcações junto à Av. João Pessoa;
- Estabelecer a consolidação do eixo de atividades de recreação, lazer e cultura, com a proposição de equipamentos públicos junto à orla;
- Estabelecer novo desenho para a Av. João Pessoa, com dimensionamento das vias e passeios, considerando as diversas modalidades de transporte e seus fluxos.

#### 5.1.8.2. RESULTADOS CONSOLIDADOS

O projeto de Parques e Reurbanização da Orla organiza-se em três etapas de desenvolvimento: (i) a elaboração de projetos; (ii) a discussão participativa com a população e poder público e (iii) a implantação da obra. As duas primeiras etapas são complementares e ocorreram em paralelo, de modo a que o processo de detalhamento de projeto assimilasse sugestões e aprovações de setores técnicos da Prefeitura Municipal e dos distintos grupos da sociedade civil organizada. Todas as atividades previstas no PBA<sup>2</sup> referentes às duas primeiras etapas (projeto e participação) estão concluídas. As atividades da etapa de construção das obras, divididas em três pacotes de implantação – Parque Igarapé Altamira, Parque Igarapés Ambé e Igarapé Panelas, e a Reurbanização Orla do Xingu – estão em andamento.

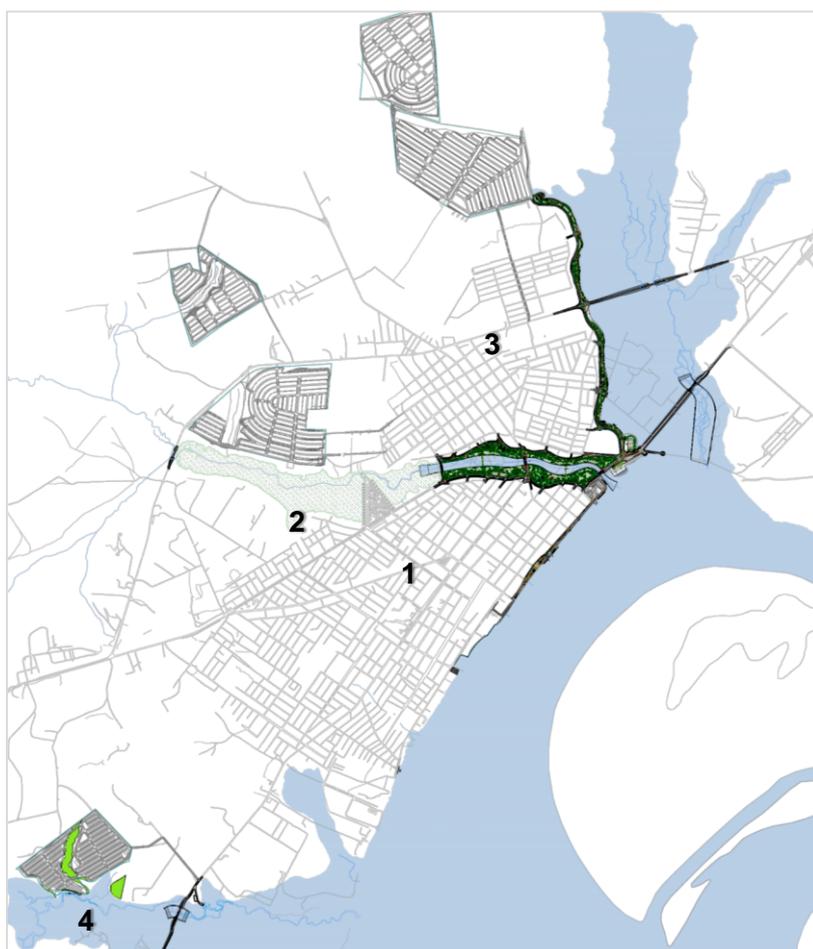
---

<sup>2</sup> O cronograma do PBA organizava o projeto em vinte e sete atividades. No documento de resposta aos Ofícios 127 e 214 do IBAMA, a Norte Energia propôs alteração deste número para as atuais trinta e cinco atividades.

#### 5.1.8.2.1. PROJETOS

A etapa de desenvolvimento de projetos foi concluída ao longo do ano de 2014, seguindo a metodologia do PBA, a saber, levantamento e análise dos dados de campo, definição do limite das áreas de intervenção, elaboração do plano mestre, discussão da proposta com a população e poder público e detalhamento do projeto executivo. Os detalhamentos de projeto, na forma de desenhos, foram encaminhados ao IBAMA por meio da CE0161/2014-DS.

A proposta do projeto estabelece as seguintes áreas de intervenção: (1) Orla do rio Xingu; (2) Parque Igarapé Altamira, (3) Parque Igarapé Ambé e, (4) Igarapé Panelas conforme **(Figura 5.1.8 – 1)**.



**Figura 5.1.8 – 1 – Mapa de Intervenções do Projeto de Parques e Reurbanização da Orla**

#### *Reurbanização da Orla do Xingu*

O projeto de Reurbanização da Orla do Xingu consiste em melhorias urbanas em duas vertentes: infraestrutura urbana e organização espacial. No âmbito da infraestrutura, a intervenção abrange a melhoria da via principal da Orla (Avenida João Pessoa), instalação de redes de drenagem e esgoto e fornecimento de energia elétrica. Em relação à organização espacial, o projeto prevê a separação de usos e incentivo ao

desenvolvimento socioeconômico por meio da construção de estruturas voltadas ao lazer, cultura e comércio, potencializando a vocação desta área como polo de atração ao lazer, à recreação e à cultura.

Este projeto urbanístico compreende cinco ações: (i) reconfiguração paisagística dos espaços entre o rio e a avenida da orla; (ii) melhoria viária do leito carroçável da avenida João Pessoa e readequação do dimensionamento da faixas de trânsito; (iii) remodelação da calçada próxima aos lotes a fim de unificar o meio-fio e garantir a supressão de obstáculos; (iv) construção de estruturas de atracação para embarque e desembarque; e (v) construção de edificações na área da Foz do Igarapé Altamira.

No **Quadro 5.1.8 – 1** observa-se que não apenas os objetivos a serem atingidos pelo projeto, segundo o PBA, foram alcançadas, mas também novas propostas foram a ele adicionadas a partir de demandas identificadas durante o processo de participação social.

**Quadro 5.1.8 – 1 – Quadro síntese da proposta da Reurbanização da Orla**

ITENS PROJETOVAIS CONTIDOS NO PBA	PROJETO DE REURBANIZAÇÃO DA ORLA
Regularização do alinhamento do traçado viário junto às propriedades particulares	O projeto urbanístico abarca três faixas de intervenção: (i) a regularização das calçadas junto às edificações existentes; (ii) a readequação do leito carroçável e os sistemas de infraestrutura urbana no subsolo; (iii) o calçadão da orla propriamente dito onde se organizam os diversos equipamentos urbanos
Padronização de calçadas	Ao longo de todo o calçadão da orla se estende uma ciclovia que se conecta à ciclovia do Parque Igarapé Altamira
Implantação de ciclovia	A partir das reuniões participativas foi identificada a necessidade de redistribuição espacial do atracadouro de 400m proposto no PBA em quatro diferentes locais de uso já consolidado pela população
Implantação de um píer fixo longitudinal para embarque, desembarque e transbordo de mercadorias com um comprimento total de 400m	Incorporado ao CIPAR (Centro Integrado de Pesca Artesanal), o Centro de Apoio Náutico se localiza próximo à foz do Igarapé Altamira, centralizando a atividade de construção e reparos de embarcação que hoje ocorre na orla de forma dispersa e desestruturada
Implantação de um centro de serviços náuticos	Projeto e implantação a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
Reestruturação do porto do Assurini	

ITENS PROJETUAIS CONTIDOS NO PBA	PROJETO DE REURBANIZAÇÃO DA ORLA
-	Incorporado ao CIPAR, o <u>Mercado de Peixes</u> e o <u>Centro de Processamento do Pescado</u> , apesar de não previstos no PBA, são resultados da demanda da comunidade
-	A recomposição dos <u>aquários</u> está prevista na margem esquerda da foz do Igarapé Altamira, garantindo um espaço para a manutenção desta atividade econômica
-	Também resultado da demanda específica dos pescadores, o projeto incorpora a construção da <u>Sede da Colônia Z-57</u> próxima ao Mercado de Peixes

### *Parque Igarapé Altamira*

O projeto do Parque Igarapé Altamira corresponde à intervenção nas áreas lindeiras ao igarapé que estão abaixo da cota 100m e compreendidas entre a rodovia Transamazônica e a ponte Cel. José Porfírio. Este espaço caracteriza-se por dois trechos distintos: o primeiro, mais à montante, é uma área de preservação e conservação ambiental; o segundo, a jusante, caracteriza-se como uma área de parque urbano. O grau de intervenção nessas duas partes do igarapé foi definido a partir das análises territoriais feitas segundo critérios ambientais e de uso do solo.

Por ser uma área onde praticamente não há ocupação urbana e que, portanto, apresenta baixos níveis de degradação ambiental, o projeto do trecho mais ao montante da ponte Goldin Lins tem um caráter de área de preservação prezando pela manutenção das formações vegetais. Em contrapartida, o trecho mais à jusante que se caracteriza por um alto nível de degradação devido à ocupação urbana consolidada, tem como solução para melhoria da qualidade urbanística e ambiental a adequação da calha e o reafeiçoamento das margens do corpo d'água, seguindo indicações e orientações do estudo de remanso.

De modo a tornar viáveis as proposições inicialmente apresentadas para este projeto, mas mantendo válidas as premissas assumidas no PBA, bem como a funcionalidade da estrutura a ser implantada, ela passa a ter a seguinte configuração: (i) a permanência da Via Parque direita do Igarapé Altamira, mantendo a fluidez do tráfego do Centro da cidade em conexão com os bairros adjacentes; (ii) na margem esquerda, uma ciclovia que ligue a foz do igarapé a Ponte da Goldim Lins, delimitando o Parque, margeando a cota 100; (iii) será realizada, ainda, uma melhoria do leito carroçável da Rua Abel Figueiredo até o final da Rua Ozório de Freitas, com vistas à consolidação das vias existentes e do percurso já utilizado por grande parte dos veículos leves e pesados que atravessam a cidade. Oportuno lembrar que Altamira é cidade de referência na região da Volta Grande do Xingu, por dispor de serviços e comércios de

grande diversidade, fazendo com que os motoristas que nela trafegam, utilizem a malha viária interna para acessar seu setor comercial e de serviços.

Dada a necessidade de incorporar o Parque à cidade, foi desenvolvido, em interface com o Projeto de Diretrizes para o Planejamento Integrado (5.1.6), o Plano de Manejo. O desafio principal deste documento consistiu em elaborar diretrizes para a utilização do parque nas suas diferentes dimensões que incorporam desde áreas com vocação à preservação até trecho onde a vocação e necessidade de proteção da envoltória do reservatório demandassem situações mais intensas de uso.

Seguem, no **Quadro 5.1.8 – 2**, as propostas elaboradas para o Parque Igarapé Altamira em comparação às proposições contidas no PBA.

**Quadro 5.1.8 – 2 – Quadro síntese da proposta do Parque Igarapé Altamira**

ITENS PROJETAIS CONTIDOS NO PBA	PROJETO DO PARQUE IGARAPÉ ALTAMIRA
Melhores condições de circulação viária	A partir de estudos de tráfego, foi projetada e dimensionada a via da margem direita e a melhoria do leito carroçável da rua Abel Figueiredo e Ozório de Freitas e de todo o trecho urbanizado do Parque Igarapé Altamira além de travessias de veículos e pedestres.
Adequação do sistema de drenagem e elevação do viário em torno dos limites do parque.	Para o dimensionamento do vão das pontes foi utilizado o estudo de remanso.
Aprofundamento da calha central.	O projeto de dragagem e do reafeijamento das margens consiste na limpeza e abertura da calha principal do igarapé configurando um espelho d'água permanente cujo nível normal, segundo o estudo de remanso, operará na cota 97,5m podendo chegar durante as cheias anuais à cota de 98,5m (TR de 2 anos).
Implantação de ciclovia	Entre a cota 99,5m e a via parque da margem direita e a Rua Abel Figueiredo e Ozório de Freitas (margem esquerda), situadas sempre acima da cota 100m, localiza-se o platô de declividade muito suave (1%) e largura variável onde se desenvolve o parque urbano propriamente dito com instalações esportivas e de lazer que não oferecem restrições às inundações nas cheias excepcionais com vazões de tempos de retorno entre 10 e 50 anos.
Equipamentos para a prática esportiva recreacional e ambientes externos para descanso e contemplação	

### *Parque Igarapé Ambé e Igarapé Panelas*

O projeto para a área do Igarapé Ambé reflete um menor grau de intervenção quando comparado ao Parque Igarapé Altamira dado seu menor grau de antropização. Por estar inserido de forma menos interiorizada à malha urbana consolidada, foi considerada como diretriz de projeto uma perspectiva menos intervencionista que privilegia a recuperação e preservação ambiental.

Tal qual ao Parque Igarapé Altamira, a intervenção do Parque Igarapé Ambé, pelos motivos já expostos, propôs-se a criação de uma faixa paisagística ao longo de uma ciclovia que margeará a cota 100, que percorre o limite direito do Igarapé permitindo o acesso aos reassentamentos Jatobá e Água Azul. Dessa forma, estará se consolidando os acessos já existentes: via Rua Bom Jesus e via Loteamento São Francisco e ao Água Azul via Rua Bom Jesus (por meio de via interna ao Jatobá) e via Loteamento Viena. A diferença da natureza das intervenções em cada uma das margens se explica pelo fato das pressões de ocupações urbanas e de crescimento serem muito mais intensas na margem direita do igarapé que apresenta uma topografia mais amena, com poucos impedimentos para ocupação, além de ser contígua à porção mais densamente urbanizada da cidade, o centro. Já na margem esquerda, o relevo não contribui para uma fácil ocupação limitando naturalmente a pressão de urbanização na área.

No âmbito das intervenções viárias no Parque Igarapé Ambé, permanece a proposta da ampliação da Rod. Ernesto Acioly no trecho entre a ponte da Cel. José Porfírio e a Ponte da Rod. Ernesto Acioly. Em complementação, está prevista a ampliação do trecho subsequente da rodovia até a interseção com a Rod. Transamazônica (BR-230), ponto onde será construído um trevo. Tais intervenções visam melhorar a acessibilidade à cidade, contribuir como atrativo turístico, objetivando a consolidação do sistema viário já existente.

O projeto na área do Igarapé Panelas ocorre de maneira mais natural, com poucas intervenções, já que se trata de um território menos ocupado. Conforme relatado no 5ºRC, o projeto da praia no Igarapé Panelas, tratado no âmbito do Projeto de Recomposição das Praias e Locais de Lazer (4.7.1) foi substituído para recomposição em outros pontos da cidade, visto que os estudos ambientais, topográficos e urbanísticos não recomendavam a instalação da praia nesse local.

As intervenções no igarapé Panelas configuram-se, então, na travessia da Av. Tancredo Neves, melhorando a mobilidade ao extremo sul da cidade, e no atracadouro junto à ponte, no acesso até ela e na limpeza do igarapé, de modo a facilitar a navegação.

Para as áreas que se formarão com a cota 100, denominadas como baixio do Bairro Aparecida e Baixio do Pepino, foram realizados estudos e levantamentos onde verificou-se como solução para aquelas regiões a drenagem e revegetação. Essas áreas estarão inseridas nos Parques a ser criados. No caso da área localizada entre a Av. Brigadeiro Eduardo Gomes e a Av. Tancredo Neves, a Norte Energia

dispõe a avaliar a situação de drenagem e elaborar projetos para tal, de forma a subsidiar as intervenções que aí sejam feitas pela prefeitura municipal.

O quadro abaixo (**Quadro 5.1.8 – 3**) apresenta as propostas desenvolvidas para o Parque Igarapé Ambé e para as áreas do Igarapé Pannels.

**Quadro 5.1.8 – 3 – Quadro síntese da proposta do Parque Igarapé Ambé e Igarapé Pannels**

ITENS PROJETUAIS CONTIDOS NO PBA	PROJETO DO PARQUE IGARAPÉ AMBÉ e IGARAPÉ PANNELAS
Intervenções apenas no que diz respeito à recuperação das APPs	A intervenção nos igarapés é discreta se considerada a extensão de cada um deles, preservando a orientação do PBA.
Sistema viário	<p>A ciclovia do parque Ambé, além de delimitar a área de intervenção em conjunto com a criação do tratamento paisagístico ao longo de sua extensão, permitirá o acesso aos reassentamentos urbanos Jatobá e Água Azul. Dessa forma, estará se reforçando a consolidação dos acessos existentes e já utilizados pelos moradores dos reassentamentos e bairros vizinhos.</p> <p>Também será realizada a duplicação da via desde a ponte da Cel. José Porfírio, passando pela Ernesto Acioly e ponte sobre o igarapé Ambé até a interseção com a rod. Transamazônica. Além da elevação do greide da Rod. Transamazônica sobre o igarapé Ambé.</p>
Travessias: Rodovia Transamazônica e Ernesto Acioly	<p>A partir do estudo de remanso foram calculados os vãos das duas pontes da Transamazônica e Ernesto Acioly, ambas no Igarapé Ambé, necessários para facilitar o escoamento da água, além da escavação da calha central.</p> <p>No Igarapé Pannels está prevista a construção da ponte da Tancredo Neves que também já foi projetada. Além da adequação da calha sob a ponte, do atracadouro próximo a essa travessia e da limpeza das margens do igarapé buscando o melhoramento da navegabilidade.</p>

*Plano de Manejo*

O PBA estabelece como principais objetivos da criação dos parques a promoção da preservação ambiental e a adequação do uso do solo das áreas dos corpos d'água.

Para tanto, foi desenvolvido o Plano de Manejo, cujo objetivo é nortear a criação dos parques urbanos dos igarapés Altamira e Ambé nos seus aspectos ambientais, urbanísticos e administrativos. O Plano de Manejo sugere diretrizes de uso e ocupação para a recuperação ambiental das áreas, buscando adequá-las ao entorno dos igarapés.

O Plano de Manejo, estabelece diretrizes para ações de conservação e recuperação dos remanescentes naturais associados àquelas áreas, define estruturas de lazer, esporte e convívio para a população local e estabelece limites que contribuem para o controle de ocupações irregulares após a desocupação. O processo de criação dos parques está em andamento tendo o documento sido protocolado na Secretaria Municipal de Gestão do Meio Ambiente e Turismo de Altamira – SEMAT, em 21 de janeiro de 2015, por meio da correspondência CE 074/2015 – DS.

#### 5.1.8.2.2. PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL E PODER PÚBLICO

Conforme descrito no 5º RC e no 6º RC, período em que as atividades participativas junto à sociedade civil e ao Poder Público foram mais intensas, as apresentações à Prefeitura consolidaram as bases das intervenções viárias, paisagísticas e funcionais dos novos espaços urbanos propostos, tendo como objetivo o entendimento e a aprovação do município em relação ao Projeto de Parques e Reurbanização da Orla. O projeto foi apresentado e discutido em diversas ocasiões com os setores técnicos das Secretarias Municipais de Meio Ambiente e Turismo, de Obras, Viação e Infraestrutura, da Cultura, do Planejamento e das Finanças da Prefeitura Municipal de Altamira.

As reuniões com setores da sociedade civil organizada locados nas áreas de intervenção apresentaram as preocupações individuais e coletivas de cada grupo, contribuindo para o melhor desenho dos projetos de modo a garantir a permanência de suas atividades produtivas, bem como das condições necessárias para isso. Para tanto, desde sua fase inicial, os projetos foram apresentados aos grupos de interesse específicos, como os representantes da Colônia de Pescadores Z-57 (fevereiro de 2013) ou através de reuniões participativas e subsequentes devolutivas com alguns setores específicos ligados à cadeia produtiva do pescado, como carpinteiros navais, aquaristas, barqueiros e pescadores, de agosto de 2013 a março de 2014 (**Figura 5.1.8 – 2**). Além disso, o projeto de Parques e Reurbanização da Orla foi apresentado também a outras instâncias representativas, como o Fórum de Acompanhamento Social de Belo Monte – FASBM, em junho e setembro de 2013 e março de 2014<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> A 12ª Reunião do FASBM ocorreu em Altamira no dia 18 de março de 2013 com a participação de representantes do Ibama, da SEMA-PA, dos Poderes Executivos e Câmaras de Vereadores de Altamira, Anapu e Brasil Novo, do Consórcio Belo Monte de Municípios (CBM), do Sindicato de Trabalhadores Rurais de Altamira, da Associação das Indústrias Madeireiras de Altamira (AIMAT), do Conselho de Bairros e Entidades de Moradores de Altamira (COMBEMAT), da ACIAPA e da Fundação Viver, Produzir e Preservar (FVPP).

(Figura 5.1.8 – 3). O Quadro 5.1.8 – 4 resume as apresentações realizadas na fase da participação da sociedade civil e poder público.

**Quadro 5.1.8 – 4 – Quadro do histórico de apresentações do Projeto de Parques e Reurbanização da Orla**

APRESENTAÇÕES	DATAS
Ministério das Cidades, Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão	Abril – 2013
Ministério de Pesca e Aquicultura	Abril – 2013
Comitê da Pesca	Junho – 2013
Fórum de Acompanhamento Social de Belo Monte	Junho – 2013
Secretaria de Obras e Viação – SEOVI	Julho – 2013
Prefeito Municipal	Julho – 2013
Metaplan com grupos específicos (barqueiros, 5.1.8-10quaristas e carpinteiros navais)	Agosto – 2013
Fórum de Acompanhamento Social de Belo Monte	Setembro – 2013
Secretarias Municipais: SEMAT, SEOVI, SEFIN, SEPLAN	Dezembro – 2013
Secretaria Municipal de Gestão do Meio Ambiente e Turismo – SEMAT	Dezembro – 2013
Vistoria Secretaria Municipal de Gestão do Meio Ambiente e Turismo – SEMAT	Fevereiro – 2014
Apresentação do Projeto da Sede da Colônia de Pescadores Z-57	Fevereiro – 2014
Fórum de Acompanhamento Social de Belo Monte	Março – 2014
Seminário com Secretarias Municipais: SEMAT, SEOVI, SEFIN, SEPLAN	Março – 2014
Devolutivas e apresentações dos projetos a grupos específicos (barqueiros, aquaristas e carpinteiros navais)	Março – 2014



**Figura 5.1.8 – 2 – Reunião devolutiva com o grupo de interesse carpintaria naval (17/03/2014)**



**Figura 5.1.8 – 3 – Fórum de Acompanhamento Social de Belo Monte (18/03/2014)**

O processo participativo permitiu a incorporação de ajustes no projeto sugeridos por usuários e setores técnicos da Prefeitura, de modo a minimizar a necessidade de alteração de detalhamento de projeto em estágios mais avançados de licenciamento e implantação das obras.

#### 5.1.8.2.3. IMPLANTAÇÃO

Concluídas as etapas de projeto e participação social, a implantação das obras pôde ser iniciada. No segundo semestre de 2014, as obras das pontes e travessias de todas as áreas de intervenção se iniciaram com a contratação da empresa responsável pela construção destas estruturas e sua subsequente mobilização. . Como vem sendo reportado mensalmente desde outubro de 2013 por meio do documento “Plano de Requalificação Urbana e Travessão 40 – Avanços de Obras”, as obras seguem a sequencia construtiva prevista no cronograma acordado, levando em consideração a mobilidade urbana e o prazo até o enchimento do reservatório.

A lógica de implantação e gestão de tamanho conjunto de obras segue um esquema dividido em nove pacotes de trabalho, priorizados segundo critérios urbanísticos e de engenharia, levando em consideração as questões de viabilidade construtiva em relação à formação do reservatório, bem como as necessidades socioeconômicas da população atingida. Alguns destes pacotes de trabalho já estão em franca fase de construção, outros na iminência de início das obras e, os menos prioritários, em fase de contratação.

Os pacotes de trabalho estão organizados da seguinte forma:

- (1) Pontes;
- (2) Sistema viário;

- (3) Requalificação da Orla (infraestrutura e paisagismo);
- (4) Atracadouros;
- (5) Iluminação e interferências;
- (6) CIPAR (Centro Integrado de Pesca Artesanal), Colônia de Pescadores, casa de Memória e Aquários;
- (7) Praias (projeto cujo acompanhamento da implantação é executado pelo projeto 4.7.1);
- (8) Parques (urbanismo e paisagismo); e
- (9) Áreas de contemplação e Centro de Informações Turísticas - CIT (estruturas previstas pelo projeto do 4.7.2 com implantação realizada pelo 5.1.8).

*Pacote 1: 'Pontes'*

Os projetos das pontes sobre os igarapés seguiram as determinações dos estudos de remanso e de tráfego para definir suas dimensões de seção e vãos, assim como obedeceu às orientações do DNIT para a definição da altura das estruturas. Trata-se de oito novas pontes de concreto (três no igarapé Altamira, uma no igarapé Ambé, uma no igarapé Panelas e três na Rodovia Transamazônica) e duas passarelas de pedestres sobre o igarapé Altamira. O **Quadro 5.1.8 – 5** a seguir apresenta a relação das pontes e travessias distribuídas por igarapés, além das suas dimensões principais e a previsão de conclusão das obras.

**Quadro 5.1.8 – 5 – Pontes e Travessias por Igarapé**

IGARAPÉ	LOCALIZAÇÃO / NOME	DIMENSÕES		PRAZOS	
		Comp. (m)	Larg. (m)	Início	Término
Ambé	Ponte Transamazônica - Ambé I	60	12	Dez 2014	Mai 2015
	Ponte Transamazônica - Ambé II	10	12	Dez 2014	Ago 2015
	Ponte Ernesto Acioly	90	22	Nov 2014	Jul 2015
Altamira	Ponte Transamazônica – Altamira	60	12	Dez 2014	Jul 2015
	Ponte Goldin Lins	80	16,2	Nov 2014	Ago 2015
	Ponte Cel. José Porfírio	50	22	Nov 2014	Jul 2015
	Ponte João Coelho	70	22	Dez 2014	Ago 2015
	Travessia Anchieta	100	3,6	Fev 2015	Jul 2015
	Travessia Magalhães Barata	100	3,6	Fev 2015	Jul 2015
Panelas	Ponte Tancredo Neves	101	11	Nov 2014	Ago 2015

As ações previstas para as obras das pontes compreendem: (a) demolição de dez pontes de madeira existentes (três da Transamazônica, seis no igarapé Altamira, e uma na Rua da Peixaria); (b) demolição de cinco pontes de concreto (três no igarapé Altamira, uma no igarapé Ambé e uma no igarapé Panelas); (c) adequação das calhas de trechos dos igarapés Altamira, Ambé e Panelas; (d) concordância com os viários existentes sobre os três igarapés; (e) construção de oito pontes de concreto; (f) elevação do greide da Rodovia Transamazônica sobre o igarapé Ambé; e (g) construção de duas passarelas de pedestres sobre o igarapé Altamira. Para garantir a mobilidade urbana, as novas pontes serão construídas ao lado das pontes existentes cujas demolições serão feitas apenas quando as novas estruturas já estiverem liberadas para utilização.

As obras das oito novas pontes de concreto estão em andamento conforme registro fotográfico a seguir (**Figuras 5.1.8 – 4 a 5.1.8 – 17**).



**Figura 5.1.8 – 4 – Obras na Ponte da Transamazônica Ambé I – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 5 – Obras na Ponte da Transamazônica Ambé II – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 6 – Obras na Ponte Ernesto Acioly – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 7 – Obras na Ponte Ernesto Acioly e aprofundamento da calha – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 8 – Obras na Ponte Transamazônica Altamira – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 9 – Obras na Ponte Transamazônica Altamira – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 10 – Obras na Ponte Goldin Lins – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 11 – Obras na Ponte Goldin Lins – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 12 – Obras na Ponte Cel. José Porfírio – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 13 – Obras na Ponte Cel. José Porfírio – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 14 – Obras na Ponte João Coelho – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 15 – Obras na Ponte João Coelho – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 16 – Obras na Ponte Tancredo Neves – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 17 – Obras na Ponte Tancredo Neves – registro em 15/01/2015**

*Pacotes 2, 3, 8 e 9: ‘Sistema viário’, ‘Requalificação da Orla’, ‘Parques – urbanismo e paisagismo’ e ‘Áreas de contemplação e CIT’*

Estes quatro pacotes encontram-se em fase final de elaboração das estratégias para contratação, visto que estão diretamente ligados aos pacotes com contratação já iniciada. Estes pacotes têm previsão de início em abril de 2015 e de término em dezembro de 2015.

As obras viárias correspondem à via - parque do igarapé Altamira, a melhoria do leito carroçável da Rua Abel Figueiredo e Rua Ozório de Freitas, a duplicação da Rod. Ernesto Acioly desde seu início até a interseção com a Rod. Transamazônica e aos trechos de vias de concordância entre a malha viária existente e as novas pontes. A requalificação da orla é composta pelas melhorias viárias da avenida existente, pelo sistema de drenagem e pela implantação do parque urbano. Além das obras civis, a implantação dos Parques dos Igarapés Altamira e Ambé pressupõe a criação jurídica destas entidades. Em relação a este aspecto, como resultado desta atividade de desenvolvimento do Plano de Manejo, em janeiro de 2015 foi apresentado a Prefeitura de Altamira o documento com as diretrizes propostas para a utilização dos Parques.

Como a efetividade desta ação depende da ação conjunta da Norte Energia e administração pública, posterior à implantação das estruturas, devem ser continuadas as ações de participação dos entes envolvidos para a definição de responsabilidades e linhas de atuação. Quanto às obras de Mirantes e Centro de Informações Turísticas – CIT, o desenvolvimento se deu a partir do Projeto de Reestruturação das Atividades Produtivas de Turismo e Lazer (4.7.2).

#### *Pacotes 4 e 5: 'Atracadouros' e 'Iluminação e interferências'*

Em processo de contratação, as obras dos atracadouros e de iluminação e interferências foram iniciadas em janeiro de 2015 e tem término previsto para setembro de 2015.

#### *Pacote 6: 'Edificações'*

A contratação foi dividida em duas partes: Parte I - Terraplanagem e Parte II - Edificações. Desta forma, a Parte I – Terraplanagem encontra-se contratada e em execução. A Parte II – Edificações está em processo de contratação.

Em relação as obras na área da antiga cerâmica, onde serão erguidas parte dos edifícios previstos como CIPAR e demais benfeitorias detalhadas anteriormente, foi feita a limpeza da área e os trabalhos de terraplanagem seguem em desenvolvimento, conforme registro fotográfico a seguir (**Figura 5.1.8 – 18 e 19**). As obras tem término previsto para dezembro de 2015.



**Figura 5.1.8 – 18 – Obras de terraplanagem da área da antiga olaria – registro em 15/01/2015**



**Figura 5.1.8 – 19 – Obras de terraplanagem da área da antiga olaria – registro em 15/01/2015**

Em relação a edificação da Casa de Memória de Altamira, ainda que associada ao Projeto de Parques e Reurbanização da Orla e, portanto, tenha sua contratação prevista de maneira integrada às obras citadas neste pacote, pertence a outro projeto específico. Sendo assim, as informações relativas a essa estrutura devem ser verificadas no âmbito do Projeto de Valorização do Patrimônio Multicultural (9.1.2)

### *Pacote 7: 'Praias'*

Este projeto, embora tenha relação direta com o Projeto de Parques e Reurbanização da Orla e, portanto, tenha sua implantação prevista de maneira integrada às obras citadas anteriormente, pertence a outro projeto específico. Dessa maneira, as informações relativas a essa obra devem ser verificadas no âmbito do Projeto de Recomposição de Praias e Locais de Lazer (4.7.1).

O pacote de "Praias" inclui: (i) praia na orla de Altamira, nas proximidades da praia já existente entre o Porto 6 e Porto da FUNAI (terá cerca de 8.600 m<sup>2</sup> de área de faixa de areia, sendo 22 metros de largura e 380 metros de comprimento) e (ii) uma no sítio denominado Massanori (terá uma área de aproximadamente 25.000 m<sup>2</sup> de faixa de areia, sendo 35 metros de largura - em média - e 700 metros de comprimento).

#### 5.1.8.3. ATENDIMENTO AOS OBJETIVOS DO PROJETO

Dos oito objetivos centrais do Projeto de Parques e Reurbanização da Orla apresentados pelo PBA, quatro se referem à recuperação ambiental dos corpos d'água que permeiam a malha urbana e quatro à recuperação espacial da orla do Xingu.

A proposta da criação dos Parques seguiu as premissas estabelecidas pelo PBA para a concepção dos projetos urbanísticos, viários, paisagísticos e de manejo das áreas. Como apresentado anteriormente, o projeto de Parques e Orla se organiza em três etapas, desenho (ou projeto), apresentação e discussão com usuários e gestores e, finalmente, a implantação ou concretização das obras. Cada uma destas etapas foi orientada pelos objetivos enunciados no PBA, a saber: a promoção da preservação ambiental, a adequação do uso solo, a compatibilização do uso recreativo ao regime de cheias e o estabelecimento de usos específicos para as demais áreas a serem recuperadas. O alcance dos objetivos acontecerá quando todas as estruturas estiverem concretizadas na realidade local e disponíveis para o uso da população.

A tabela a seguir indica o status de atendimento dos objetivos elencados no PBA do Projeto de Parques e Reurbanização da Orla.

OBJETIVOS GERAIS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	STATUS DE ATENDIMENTO	ALTERAÇÕES DE ESCOPO OU PRAZO	JUSTIFICATIVA PARA O STATUS E ALTERAÇÕES
Promover a preservação ambiental das áreas objeto de intervenção;	–	Concluído	não há	O desenvolvimento do Plano de Manejo juntamente com o projeto executivo dos parques dos igarapés visou: (i) estabelecer diretrizes para ações nestas áreas que envolvam aspectos de conservação e recuperação dos remanescentes naturais associados a essas áreas, (ii) propiciar uma estrutura de lazer, esporte e convívio para a população local; (iii) controlar a ocupação irregular, após sua desapropriação.
Adequar o uso do solo das áreas em torno dos igarapés;	–	Concluído	não há	O Plano de Manejo sugere diretrizes de uso e ocupação para a recuperação ambiental das áreas, buscando adequar essas áreas ao entorno dos igarapés.
Criar o Parque Ecológico do Igarapé Altamira, que compatibilize o uso recreativo e esportivo com o regime de cheias;	–	Concluído	não há	Assim como colocado no primeiro item, o plano de manejo e os projetos executivos possibilitaram a definição do parque no igarapé Altamira, promovendo não só áreas de preservação e conservação, como também, locais de paisagismo providos de equipamentos de lazer, esportes e recreação. Também em relação a isso, o processo de criação do parque já foi iniciado em Janeiro de 2015.
Estabelecer usos para as áreas dos demais igarapés a serem recuperados;	–	Concluído	não há	Em complemento ao item anterior, os projetos dos parques e o plano de manejo estabelecem áreas de usos nos igarapés, relacionados não só a preservação e conservação, como também de práticas esportivas, lazer e recreação. Tendo o processo de criação do parque já iniciado.
Estabelecer diretrizes, para redesenho e manutenção da nova orla;	–	Concluído	não há	O projeto de Reurbanização da Orla se configura de maneira a organizar a relação que hoje se estabelece na área, como polo de atração ao lazer e vínculo direto ao rio Xingu, composto por três faixas de intervenção já descritas no item de projetos 5.1.8.2.1. As diretrizes do Projeto de Parques e Reurbanização da Orla foram apresentadas à Prefeitura e Secretarias Municipais por meio do Caderno de Diretrizes.

OBJETIVOS GERAIS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	STATUS DE ATENDIMENTO	ALTERAÇÕES DE ESCOPO OU PRAZO	JUSTIFICATIVA PARA O STATUS E ALTERAÇÕES
Oferecer soluções técnicas para a atracação de embarcações junto à Av. João Pessoa;	-	Concluído	não há	O projeto dos pontos de atracação na Orla consiste em 3 locais distintos de embarque e desembarque, visto que a partir das conversas com a sociedade civil e poder público evidenciou-se a necessidade de atracação em mais de um lugar. Os 4 píeres constituem-se de estrutura fixa com rampas e escadas de acesso ao rio e à Av. João Pessoa. Ainda que não previsto na Orla do Xingu, vale lembrar, o projeto de mais um ponto de atracação, também de estrutura fixa, no Igarapé Panelas junto a ponte Tancredo Neves.
Estabelecer a consolidação do eixo de atividades de recreação, lazer e cultura, com a proposição de equipamentos públicos junto à orla;	-	Concluído	não há	O desenvolvimento do projeto de Reurbanização da Orla do rio Xingu visou estabelecer as atividades de recreação, lazer e cultura definindo estruturas que abrigassem tais funções, como exemplo as quadras esportivas, as academias ao ar livre e o espaço na área da antiga olaria, onde abriga a Casa de Memória, cujo desenvolvimento ocorre no âmbito do projeto 9.1.2 - Projeto Valorização do Patrimônio Multicultural. Ressalta-se a interface com o Projeto de Recomposição das Atividades de Turismo e Lazer (4.7.2) que serão realizadas no âmbito deste projeto, a saber: mirantes e Centro de Informações Turísticas - CIT.
Estabelecer novo desenho para a Av. João Pessoa, com dimensionamento das vias e passeios, considerando as diversas modalidades de transporte e seus fluxos.	-	Concluído	não há	O projeto de Reurbanização da Orla prevê o redimensionamento da Av. João Pessoa e o ordenamento de usos no calçadão da Orla, levando em consideração também o desenho da ciclovia e passeio.

#### 5.1.8.4. ATENDIMENTO ÀS METAS DO PROJETO

A tabela abaixo ilustra de maneira sintetizada o atendimento às metas indicadas no Projeto Básico Ambiental. As metas atingidas pelo Projeto de Parques e Reurbanização da Orla, referem-se às definições dos planos mestres dos parques, do projeto detalhado dos atracadouros, do programa de necessidades para a orla fluvial e à apresentação dos projetos para o poder público, sociedade civil e demais entidades interessadas, conforme apresentado neste relatório. A meta referente à implementação das ações propostas após a liberação e desocupação das áreas está em franco andamento conforme cronograma de implantação das obras.

Como descrito anteriormente, baseadas na metodologia sugerida pelo PBA, as metas foram alcançadas de modo que as concepções dos projetos tiveram a participação efetiva da população e do poder público, principalmente com a definição de um programa de necessidades.

META	STATUS DE ATENDIMENTO	ALTERAÇÕES DE ESCOPO OU PRAZO	JUSTIFICATIVA PARA O STATUS E ALTERAÇÕES
Elaboração de um plano mestre para a recuperação dos igarapés de Altamira;	Concluída	Alteração proposta pela NORTE ENERGIA no documento de Resposta aos Ofícios 127 e 214 do IBAMA	A elaboração do plano mestre para a recuperação dos Igarapés de Altamira foi realizada em conjunto com apresentações à sociedade e à Prefeitura, de modo a garantir um processo participativo. Os planos mestres dos igarapés de Altamira foram reunidos no <i>Caderno de Diretrizes do Projeto de Parques e Reurbanização da Orla</i> , que, inclusive, serviu de base para a vistoria da Secretaria de Meio Ambiente e Turismo - SEMAT em Fevereiro de 2014. Nele estão contidas as diretrizes de projeto para as áreas destinadas a intervenção - Igarapés e Orla do rio Xingu. Identificando não só perímetros para a recuperação, reurbanização e criação de parques, como também as intervenções viárias necessárias para adequar de maneira lógica e confortável toda a mudança que ocorrerá em virtude da formação de novos espaços.
Elaboração do projeto conceitual do atracadouro;	Concluída	Alteração proposta pela NORTE ENERGIA no documento de Resposta aos Ofícios 127 e 214 do IBAMA	A elaboração do projeto conceitual do atracadouro contou com a participação da população em reuniões realizadas em Agosto de 2013, cujo método aplicado foi o Metaplan, que possibilitou um diálogo de forma colaborativa com os grupos ligados às demandas de infraestrutura náutica, resultando em diretrizes concretas para o seguimento do processo de desenvolvimento de projeto. Assim, foram projetados 3 locais distintos de atracação ao longo da Orla - Porto do Mercado, Porto Seis e Porto do Pepino.
Elaboração de programa de atividades para a requalificação da orla fluvial;	Concluída	Alteração proposta pela NORTE ENERGIA no documento de Resposta aos Ofícios 127 e 214 do IBAMA	A elaboração do programa de atividade para o projeto na Orla do Xingu considerou a manutenção de atividades existentes e a implantação de melhorias específicas associadas às questões econômica, de lazer, de cultura e de recreação.
Apresentação dos projetos para poder público, sociedade civil e demais entidades interessadas;	Concluída	Alteração proposta pela NORTE ENERGIA no documento de Resposta aos Ofícios 127 e 214 do IBAMA	As apresentações à população, ao poder público e aos grupos de interesse aconteciam na medida em que as metas acima eram alcançadas. Para tanto, atas de reunião, listas de presença e registros fotográficos elaborados durante a realização dessa meta comprovam que o item foi concluído, tendo suas relações e explicações em <i>Relatórios Consolidados</i> anteriores. Segue, no item 5.1.8.2.2 desse texto a relação das apresentações para poder público, sociedade civil e outras entidades.
Implementação das ações propostas após a liberação e desocupação das áreas.	Em atendimento	Alteração proposta pela NORTE ENERGIA no documento de Resposta aos Ofícios 127 e 214 do IBAMA	A atividade está em andamento, visto que a implantação das obras, relatada no item 5.1.8.2.3 desse documento, corresponde a um complexo de atividades que demandam estratégias de modo a compatibilizar os usos das áreas que passarão por intervenção com as dinâmicas socioespaciais da cidade.

#### 5.1.8.5. ATIVIDADES PREVISTAS

As atividades previstas para o Projeto de Parques e Reurbanização da Orla são principalmente àquelas ligadas à continuidade da implantação das obras civis. A partir da execução das obras há que se efetuar o repasse das estruturas, além de continuamente aplicar o monitoramento socioambiental e dar continuidade ao processo de implementação do Plano de Manejo junto à administração pública.

As obras serão executadas em ‘pacotes’ de trabalho, conforme detalhadamente apresentado no item 5.1.8.2.3 *Implantação*. A divisão em pacotes tem por finalidade facilitar a organização espacial, logística e contratual dos grupos de construções. Os pacotes *Pontes* (pacote 1) e *Edificações* (pacote 6) seguem em franca implantação conforme cronograma acordado e término previsto para dezembro de 2015. Os pacotes 2, 3 e 8, referentes ao sistema viário, requalificação da orla e parques, tem seu início previsto para abril de 2015 e término para dezembro desse mesmo ano. Já os pacotes 4 e 5 cujo início já foi observado no mês de janeiro de 2015, tem o término previsto para setembro, no caso do pacote 4, e dezembro, no que se refere ao pacote 5. O pacote 7 está relacionado ao projeto 4.7.1 e o pacote 9 tem seu início previsto para mês de abril e término em dezembro de 2015.

Também no âmbito da implantação, conforme apresentado no relatório do Projeto de Diretrizes para o Planejamento Integrado de Altamira (5.1.6), o acompanhamento das obras de drenagem urbana deverão ser *pari passu* feitas por meio dos Projetos de Reassentamento Urbano (5.1.7) e de Parques e Reurbanização da Orla (5.1.8).

#### 5.1.8.6. ATENDIMENTO AO CRONOGRAMA

O cronograma gráfico é apresentado na sequência.





#### 5.1.8.7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As duas etapas iniciais do Projeto de Parques e Reurbanização da Orla – projeto e participação social – foram concluídas com aprovação das diversas instâncias deliberativas a que foram submetidas. Somado a isto, a estratégia de implantação das estruturas garante que o Projeto de Parques e Reurbanização da Orla atenderá aos objetivos e metas propostos no PBA de modo a não interromper as relações de circulação urbana e atividades associadas à pesca e navegação, proporcionando ainda novos usos às áreas e condições de preservação e regeneração ambiental do entorno do reservatório.

Neste cômputo, dada a conclusão da concepção da requalificação que será aplicada às áreas de intervenção próximas aos igarapés Ambé, Altamira e Pannels e da Orla do rio Xingu, bem como o avanço na sua implantação iniciada com a construção das pontes e reforçada a partir da finalização na liberação das áreas de intervenção, considera-se que a conclusão da implantação das obras não constitui em impeditivo ao enchimento do reservatório, assim como à solicitação de Licença de Operação para a UHE Belo Monte, visto que serão respeitados os limites necessários ao não comprometimento da circulação à população e os ganhos provenientes com a implantação dos parques e reurbanização da orla são na sua essência benéficos a longo prazo para os aspectos urbanos e ambientais à cidade.

#### 5.1.8.8. EQUIPE TÉCNICA DE TRABALHO

PROFISSIONAL	FORMAÇÃO	FUNÇÃO	REGISTRO ÓRGÃO DE CLASSE	CADASTRO TÉCNICO FEDERAL - CTF
Vladimir Navazinas	Arquiteto Urbanista	Coordenação Temática	CAU – A33225-9	5945848
Luciana de C. S. Pinto	Arquiteta Urbanista	Coordenação de execução	CREA – 5063261340	5545830
Marcela Zanni Siqueira	Arquiteta Urbanista	Equipe Técnica	CAU – 136309-3	5782811
Carlos Marcelo Félix Guimarães	Arquiteto Urbanista	Equipe Técnica	CAU – 68955-6	3767814
Rosimeire Morita	Arquiteta Urbanista	Equipe Técnica	CAU – A12962-3	5551802
Rossana Livramento	Arquiteta Urbanista	Equipe Técnica	CAU – 416748-7	5064183

PROFISSIONAL	FORMAÇÃO	FUNÇÃO	REGISTRO ÓRGÃO DE CLASSE	CADASTRO TÉCNICO FEDERAL - CTF
Viviane Arizono	Arquiteta Urbanista	Equipe Técnica	CAU – A44863-0	5064184
Cyro Pacheco de Angelo	Engenheiro Civil	Equipe Técnica	CREA – 5061376725	5514664
Luiz Antonio M. da Silva	Arquiteta Urbanista	Consultor	CAU – 18526-4	2126529
Sergio Maciel	Arquiteto	Equipe Técnica	CAU – A2013-3	6157349
Edir Miranda dos Santos	Engenheiro Civil	Equipe Técnica	CREA – 0600547562	752158
Humberto Jacobsen Teixeira	Engenheiro Civil	Equipe Técnica	CREA – 0600376792	314913
Madalena Ré	Arquiteta Paisagista	Equipe Técnica	CAU – 123165-0	315257
Jacomo Chiaratto	Economista	Equipe Técnica	CORECON - 27.415-1	1633441
Álvaro Luque	Arquiteto	Equipe Técnica	-	5547119
Rita Daniela Squaiella	Arquiteta Urbanista	Equipe Técnica	CAU – 81327-3	5548950

#### 5.1.8.9. ANEXOS

Não há anexos para este projeto.