

SALVADOR DO FUTURO: TERRITÓRIO DA INCLUSÃO E DAS OPORTUNIDADES





SALVADOR DO FUTURO: TERRITÓRIO DA INCLUSÃO E DAS OPORTUNIDADES

SETEMBRO/2015



Créditos

Antônio Carlos Peixoto de Magalhães Neto
Prefeito

Sílvio de Sousa Pinheiro
Secretário Municipal de Urbanismo
Coordenador Geral do Plano Salvador 500

Tânia Scofield Almeida
Presidente da Fundação Mário Leal Ferreira
Coordenadora Técnica do Plano Salvador 500

EQUIPE TÉCNICA DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR

Angela Cristina Mattos de Magalhães – Arquiteta
Fernando Sergio Barbosa Teixeira – Arquiteto
Juliana Franca Paes – Urbanista
Maria Auxiliadora da Silva Lobão – Socióloga

EQUIPE TÉCNICA DA FIPE

Francisco Vidal Luna – Economista
Coordenador Geral
Miguel Luiz Bucalen – Engenheiro Civil
Coordenador Técnico
Bruno Teodoro Oliva – Economista
Eduardo Zylberstajn – Economista
Eliene Corrêa Rodrigues Coelho – Arquiteta
João Wagner Galuzio – Administrador
Maria Inês Garcia Lippe – Engenheira Civil
Maria Tereza Diniz dos Santos Maziero – Arquiteta e Urbanista
Nilza Maria Toledo de Antenor – Arquiteta
Paulo Eduardo Brandileone – Arquiteto
Vladir Bartalini – Arquiteto e Urbanista

COLABORADORES EXTERNOS

Carlos Rocha
Gilberto Corso Pereira
Inaiá Maria Moreira de Carvalho
José Maurício Bittencourt
Lúcia Aquino de Queiroz
Ronaldo Lyrio
Waldeck Vieira Ornellas

DIAGRAMAÇÃO

Emanuel de Araújo Melo

FOTO DA CAPA

Valter Pontes/Agecom



Sumário

1. INTRODUÇÃO	7
2. CONTEXTUALIZAÇÃO ESTRATÉGICA DA CIDADE DO SALVADOR	11
2.1 Caracterização atual da economia soteropolitana	12
2.2 Eixos estruturantes potenciais do desenvolvimento econômico da cidade	13
2.2.1 Turismo	14
2.2.2 Economia Criativa	15
2.2.3 Serviços especializados.....	16
2.2.4 Infraestrutura logística	16
2.2.5 Comércio popular	17
2.3 Eixos estruturantes potenciais do desenvolvimento social da cidade	17
2.3.1 Educação	18
2.3.2 Saúde.....	19
2.4 Eixos estruturantes potenciais do desenvolvimento urbano da cidade	21
2.4.1 Sistema de transportes	22
2.4.2 Equipamentos públicos	23
2.4.3 Centralidades.....	23
2.4.4 Habitação de Interesse Social.....	23
2.4.5 Valorização e preservação do patrimônio histórico, natural e construído.....	24
3. CENÁRIOS	25

4. VISÃO DE SALVADOR EM 2049: A CIDADE TEM FUTURO. O FUTURO DA CIDADE É SER A CIDADE DA INCLUSÃO E DAS OPORTUNIDADES.	31
5. PROPOSTA DE REGIONALIZAÇÃO EM MACROZONAS E MACROÁREAS.....	34
5.1 Macrozona de Conservação ambiental.....	38
5.2 Macrozona de Ocupação Urbana	39
5.2.1 Macroárea de Integração Metropolitana	39
5.2.2 Macroárea de Urbanização Consolidada	42
5.2.3 Macroárea de Estruturação Urbana	45
5.2.4 Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos.....	47
5.2.5 Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica	49
6. MACRO ESTRATÉGIAS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, SOCIAL E URBANO	52
6.1 Eixo Urbano.....	52
6.1.1 Gerais	52
6.1.2 Por Macroáreas.....	54
6.1.3 Mobilidade e Acessibilidade	56
6.2 Eixo Social.....	57
6.3 Eixo Econômico	58

1 Introdução

Planejar o desenvolvimento sustentável de Salvador, com vistas à construção de uma cidade menos desigual e mais acolhedora. O Plano Salvador 500 abraça o desafio de projetar uma Salvador melhor e de resgatar o planejamento como uma política permanente da cidade, independentemente de gestores e grupos políticos.

Neste planejamento, existem três escalas entrelaçadas e complementares. A primeira, de cunho estratégico, tem por natureza pensar o município num horizonte de longo prazo, a partir das inúmeras demandas dos cidadãos, aquelas que se apresentam como de maior relevância e que direcionam a ação municipal. Trata-se do processo de definição de estratégias de longo prazo voltadas para se alcançar determinados objetivos. Exige grande articulação interinstitucional, conhecimento de fatores externos e internos, extrapola o período de gestão governamental, envolve processo de monitoramento e avaliação e flexibilidade para lidar com mudanças.

A segunda diz respeito ao planejamento urbano do município, ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU que, além de identificar problemas estruturais da cidade, permite definir uma estratégia de ordenamento territorial, sendo um insumo e produto do planejamento do desenvolvimento do município nas dimensões físico-territorial, ambiental, econômica e cultural. Nesse âmbito, a dimensão territorial é aquela de maior destaque.

A terceira, chamada de planejamento operacional, tem o objetivo de identificar as demandas mais urgentes da população e encaminhar soluções imediatas que resolvam ou atenuem problemas no curto prazo, tendo como referências as diretrizes do Plano Estratégico e do PDDU.

O Plano Salvador 500 estabelece objetivos e metas relativos à mobilidade, acessibilidade, meio ambiente, cultura, infraestrutura e paisagem urbana, serviços e equipamentos públicos, moradia, economia, emprego e renda, gestão, entre outros.

Nas últimas décadas, Salvador perdeu importância no cenário econômico nacional, com a gradual migração de grandes empresas e instituições para outras capitais, associada à falência

dos serviços públicos, má conservação da pavimentação do viário, na ausência da iluminação pública, na limpeza urbana deficiente, no transporte insuficiente, na educação precária, na saúde inexistente, na assistência social desestruturada; a falência socioeconômica presente nas altas taxas de desemprego, na baixa produtividade, no elevado custo de vida, na predominância da pobreza, na falta de oportunidades de trabalho e renda.

Estas ineficiências tiveram reflexos diretos na própria autoestima dos moradores da cidade. Berço do país e orgulho nacional pelo seu legado e suas tradições históricas e culturais, era preciso iniciar o processo de resgate da importância socioeconômica da capital.

Nesse contexto, com a mudança na gestão introduzida em 2013, novos horizontes e oportunidades surgem para Salvador, com o reordenamento das funções da cidade, no saneamento das contas públicas e recuperação da capacidade de investir.

Essas medidas se expressam claramente nas ações realizadas em toda a cidade, na ampliação e melhoria da oferta de serviços de atendimento direto à população e nas intervenções de grande significado, em que se destacam a requalificação da orla marítima, reforma e construção de praças, mercados, escadarias, passarelas, modernização do sistema de iluminação em toda a cidade, com ênfase especial nos grandes corredores viários, assim como as intervenções no trânsito, pavimentação, recuperação de passeios e recapeamento das vias urbanas, limpeza de canais e paisagismo, além de expressivos investimentos realizados nas áreas de educação, saúde, assistência social, esportes, lazer, cultura e turismo.

É inegável que estas iniciativas ensejaram um ambiente mais acolhedor e promissor em suas atividades, com visível transformação do espaço urbano e o restabelecimento da ordem pública, com consequente elevação do sentimento de inclusão social, de pertencimento e autoestima do seu cidadão.

Mas há problemas estruturais que precisam ser enfrentados em um projeto de longo prazo. Em que pese os avanços experimentados nos últimos dois anos e meio, não se pode negar que a economia soteropolitana, agravada pela crise nacional, perdeu muito de sua base e encontra-se num processo de estagnação.

O desempenho econômico do estado, como um todo, também não tem contribuído para desenvolvimento de sua capital. Entre 2002 e 2012, o PIB baiano ficou abaixo da média

nacional e teve o pior desempenho dentre os estados do Nordeste, caindo da sexta para a oitava posição no ranking nacional.

Destarte, o conjunto dos municípios da Região Metropolitana de Salvador (RMS), excluída a capital, que até 2010 apresentaram uma evolução econômica apenas ligeiramente inferior à do restante do Estado, entre 2010 e 2012 enfrentaram uma forte queda, em decorrência dos problemas vividos pelas indústrias de refino e petroquímica, retornando ao mesmo patamar de 2003. Já Salvador fechou o período 1999-2012 com uma média de crescimento do PIB de apenas 1,6% ao ano.

A consequência é que o PIB per capita do município foi, em 2012, de apenas R\$14.705,51, inferior ao da RMS (R\$20.021,00). Exclusive Salvador, o PIB da RMS foi de R\$35.487,00. Embora seja o 9º maior PIB (R\$39,8 bilhões), Salvador ocupa 24º lugar no ranking dos PIB per capita das 27 capitais brasileiras!

Outro dado relevante é que a população também parou de crescer no ritmo acelerado de décadas anteriores, seguido pelo fluxo migratório que sofreu forte declínio e perdeu importância. A população cresce agora a taxas inferiores ao nível de reposição, o que projeta decréscimo populacional no horizonte temporal do SALVADOR 500, a partir de 2040. Além disso, há uma característica da maior gravidade: a população está envelhecendo, e sua parcela em idade ativa declina dos atuais 70% para somente 50% em 2049.

A elevação da cidade a um novo patamar de metrópole cosmopolita, capaz de atrair novos negócios e investimentos sustentáveis, requer a adoção de múltiplas estratégias. O Plano Salvador 500 incorpora propostas que promovem um amplo desenvolvimento sócio urbano dos bairros de Salvador, resgatam, em perspectiva de reestruturação, antigos setores como o portuário/logístico, buscam dinamizar setores de grande potencial como o turismo e a economia criativa, e criar, simultaneamente, novas frentes de expansão em áreas promissoras como o comércio popular. O foco no cidadão impõe também prioridades nas áreas de educação e de saúde.

Merece ser ressaltado que o Plano Salvador 500 e novo PDDU estão sendo elaborados em um momento de grave crise econômica nacional e mundial, o que impõe dificuldades adicionais para romper a inércia da economia da cidade. O Plano Salvador 500 e o novo PDDU deverão funcionar como meios pactuados para a superação dos desafios e a transformação da cidade.

O desenvolvimento urbano, tal como se concebe no Plano Salvador 500 e no PDDU, depende rigorosamente da recuperação integrada nas dimensões físico-territorial e socioeconômica, para possibilitar a revitalização de Salvador e sua reinserção ativa nos cenários estadual, nacional e mundial, reinventando-a.

Ambos os Planos estão sendo concebidos partindo do princípio de que Salvador é uma cidade ainda marcada por grandes contrastes. E que a diminuição destas desigualdades só acontecerá com a melhoria das condições nas dimensões econômica, social e urbana. Existe também a consciência de que o êxito dessa Missão requer o envolvimento, o compromisso e a participação de cada um dos soteropolitanos.

Constituindo-se parte da construção dos Planos Salvador 500 e do novo PDDU, este documento apresenta a visão de Salvador para 2049, assim como as estratégias propostas para efetivar tal visão. Partindo da contextualização estratégica da cidade do Salvador, seguem-se os cenários propostos com base nessa contextualização, no documento “Salvador Hoje e suas Tendências” e em dados do Atlas de Desenvolvimento Humano. No cenário otimista são incorporados indicadores que permitem monitorar o cumprimento das metas ao longo do horizonte do Plano Salvador nas dimensões econômica, social e urbanística. Após a apresentação e descrição dos cenários, vêm a visão, a regionalização e as estratégias propostas.

2 Contextualização estratégica da Cidade do Salvador

A evolução de Salvador ao longo dos últimos 60 anos liga-se direta e indiretamente ao processo de industrialização do Estado. Entender velhas e novas dinâmicas de Salvador em uma perspectiva estratégica requer, portanto, uma breve contextualização da relação entre o processo de industrialização do Estado e a dinâmica socioprodutiva da cidade.

A indústria de Salvador concentrava-se, em grande parte, na Península de Itapagipe até a segunda metade do século XX. Nas décadas de 1960 e de 1970, as empresas localizadas em Itapagipe e no Lobato não conseguem acompanhar os novos padrões de competição ditados por mudanças tecnológicas e de mercados, o que redundou em declínio operacional, encerramento de suas atividades e redução de bases de produção e, conseqüentemente, de geração de emprego e renda na cidade. A progressiva perda de importância do porto de Salvador em função da falta de atualização de seu conceito e de sua logística também concorreu para o encolhimento das bases de produção e das fontes de emprego e renda de Salvador.

Em paralelo ao encolhimento de suas fontes internas de dinamização econômica, a política nacional de combate aos desequilíbrios regionais, centrada primeiramente em incentivos fiscais e, posteriormente, também em financiamentos e participação acionária estatal, terminou induzindo ações complementares de sucessivos governos baianos de oferta de infraestrutura (distritos industriais) e ou exploração de outras vantagens locais (proximidade com a capital do estado, existência de matéria-prima, isenção ou redução do ICM etc.), atraindo para a Bahia novas empresas.

Essa associação entre políticas nacionais e estaduais, vantagens comparativas e interesses privados resultou na constituição de um verdadeiro cinturão industrial em volta de Salvador com a implantação do Centro Industrial de Aratu e, posteriormente, do Polo Petroquímico de Camaçari. Mais recentemente, esse cinturão foi adensado com a chegada da Ford. Esses

movimentos de reestruturação da economia industrial do estado da Bahia passaram ao largo dos interesses e vocações da cidade de Salvador.

Associadas a esta dinâmica econômica, observam-se mudanças na estrutura urbana da cidade. Nos anos de 1970 e 1980, com a abertura da Av. Paralela, com a construção da nova Rodoviária e a implantação do primeiro shopping da cidade, consolida-se um novo centro urbano que direciona a expansão da cidade no sentido da orla norte e impacta sobremaneira sobre o centro tradicional, contribuindo gradativamente para a reconfiguração de sua dinâmica, e também sobre a área do Miolo, que passou a ser ocupada com os conjuntos habitacionais que passam a atrair as ocupações espontâneas, caracterizadas por elevados níveis de precariedade social e ambiental.

A implantação de novos shoppings, por sua vez, reforçou a tendência de mudança na configuração do comércio do centro tradicional, do atendimento aos segmentos de rendas médias e altas para os segmentos de renda média-baixa e baixa. O comércio dos bairros populares, a exemplo de Liberdade, Pau da Lima, Paripe, Itapuã e Cajazeira, mantém a força local, imprimindo uma dinâmica própria e influenciando a formação de outras centralidades.

Com a perda de vetores internos de crescimento industrial e sem políticas focadas em estímulos à integração da economia da cidade ao seu cinturão industrial, Salvador passou a apresentar um processo errático de crescimento de sua base produtiva, que, atualmente, se mostra pouco dinâmica e diversificada, de pequena escala e fortemente concentrada em atividades do terciário.

2.1 CARACTERIZAÇÃO ATUAL DA ECONOMIA SOTEROPOLITANA

Entre 1999 e 2012, as taxas anuais de crescimento do PIB de Salvador oscilaram em torno de valores muito baixos, e mesmo negativos, fechando o período com uma média de 1,6% ao ano, como já citado anteriormente.

O setor terciário comparece como o principal empregador em Salvador assim como no Estado. Quanto a esse aspecto, ressaltam-se empregos de baixa qualificação, a exemplo do

emprego doméstico com carteira assinada que, em 2013, representava 8,1% do total de empregos formais da RMS¹.

Também o conjunto de trabalhadores autônomos no contingente de ocupações em Salvador é bastante expressivo, representando em 2013, 20% do total de 1,52 milhões de ocupados. Importante ressaltar que apenas 7,5% desses postos ligam-se à prestação de serviços a pessoas jurídicas, enquanto 92,5% do total prestam serviços ao público em geral (SEI, 2015).

Ausente da contabilização do PIB da cidade está a expressiva contribuição que advém de atividades informais que proliferam em sua economia². Nesse contingente, encontram-se trabalhadores autônomos que, frequentemente, ainda não estão cobertos pela legislação previdenciária e são, preponderantemente, chefes de famílias, jovens, do sexo masculino, negros e de baixa escolarização, assim como os trabalhadores domésticos sem carteira assinada.

2.2 EIXOS ESTRUTURANTES POTENCIAIS DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA CIDADE

Tributária da indústria de seu entorno, a economia de Salvador, essencialmente ancorada na produção e oferta de serviços não especializados, de base pouco diversificada e pequena, sofre os efeitos da crise de seu cinturão industrial, que são maximizados pela ausência ou retardamento de políticas que procurem explorar e potencializar vetores endógenos de dinamização econômica. Nesse último caso, enquadra-se uma série de atividades econômicas que se ligam ao turismo, à economia criativa, a serviços especializados, à infraestrutura logística e ao comércio popular.

Salvador está crescendo e enfrentando o desafio de se reestruturar para resolver questões cruciais que permitam melhorar as condições de vida dos seus cidadãos e reduza os desequilíbrios da cidade.

Salvador precisa ser reinventada para o futuro, nessa reinvenção de futuro o alargamento e a diversificação de sua base produtiva impõem-se da perspectiva econômica. O cruzamento

1 O peso de Salvador na RMS sugere que o dado de Salvador pode ser bem próximo ou maior que o da RMS.

2 Segundo estudo divulgado pelo Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV/Ibre) e pelo Instituto Brasileiro de Ética Concorrencial (Etco), em 2014, esse setor deve representar 16,2% do PIB do Brasil. Disponível: <http://www.correio24horas.com.br/detalhe/noticia/para-fgv-queda-da-informalidade-no-brasil-e-a-menor-em-11-anos/?cHash=78f62d28b8c86180b2d4b6a0d792f7fe>. Acesso: 28/08/2015.

entre forças da cidade e oportunidades do ambiente sinalizam as seguintes direções no plano econômico, que constituem eixos de desenvolvimento aos quais devem se ligar projetos específicos.

2.2.1 Turismo

Em Salvador, apesar da existência de uma oferta turística potencial rica e diversificada, apenas nos anos 1990, o turismo assume o status de atividade econômica prioritária. Em meados do decênio de 1990, tem-se o início de uma série de investimentos que privilegiaram a Baía de Todos os Santos e destinaram-se majoritariamente à ampliação do Aeroporto Internacional e, em menor escala, à recuperação do patrimônio cultural. Posteriormente, o Centro Antigo da cidade foi a área mais beneficiada.

A falta de continuidade desses investimentos e de realização de programas e ações complementares, aliada a fatores como o surgimento e/ou fortalecimento de destinos concorrentes, o crescimento da violência urbana, o quadro de concentração socioespacial da renda no município, o interesse dos brasileiros por viagens ao exterior, a necessidade de reabilitação de importantes atrativos turísticos, como a Orla e o Centro Histórico, entre outros, conduziram a que as inversões no turismo de Salvador, embora significativas e desencadeadoras de um conjunto de investimentos privados, não tenham resultado em uma elevação da competitividade do destino frente à potencialidade existente para os mais distintos segmentos turísticos: náutico, cultural, de lazer marítimo, de negócios, religioso, etc. Tal quadro impactou negativamente nos indicadores de desempenho do turismo, sobretudo no que se refere ao segmento do receptivo internacional, aos resultados do setor hoteleiro, do segmento de negócios, congressos e convenções, do movimento de cruzeiros marítimos, dentre outros. A Capital baiana tem perdido posição para outros destinos brasileiros, inclusive nordestinos, seja na captação de eventos, na chegada de visitantes estrangeiros por cruzeiros marítimos ou no ranking nacional de cidades mais procuradas³ pelos visitantes estrangeiros.

Reduzindo a sua expressividade em âmbito estadual na captação de investimentos privados, Salvador terá que enfrentar, de fato, grandes desafios para ampliar a sua competitividade turística. De modo geral, as tendências que se apresentam hoje para o turismo da Capital, a

³ Embora esse seja um dado da RMS, o peso do município de Salvador dentro da RMS sugere que o dado relativo à Salvador é equivalente.

partir dos investimentos em pauta e previstos são: fortalecimento do segmento náutico, com a implantação dos projetos na Baía de Todos os Santos; requalificação da orla marítima de Salvador, iniciadas as obras em 2013, a partir, sobretudo, das inversões previstas no orçamento do Município, possibilitando o incremento do segmento do turismo de lazer, inclusive, do lazer marítimo; requalificação de exemplares do patrimônio histórico, a exemplo de fortificações, igrejas e casarios, permitindo à cidade uma maior atratividade no segmento do turismo cultural; aquecimento do segmento de negócios mediante requalificação de seus equipamentos vocacionados para tanto.

2.2.2 Economia criativa⁴

Dados da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD, 2010) indicam que a economia criativa movimenta US\$ 8 trilhões por ano, o que representa de 8 a 10% do PIB mundial. No Brasil, segundo dados da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN, 2014), em 2013, 251 mil empresas atuavam nos setores da indústria criativa, o que representa um crescimento de 69,1% em relação ao número de empresas criativas mapeadas pela instituição em 2004. Com base nos indicadores de produção destas empresas, a Firjan conclui que a indústria criativa gerou um Produto Interno Bruto de R\$ 126 bilhões para o Brasil em 2013.

Para Salvador, não é nenhuma novidade falar de geração de trabalho e renda a partir da cultura e da criatividade. A cidade é guardiã de patrimônios históricos e culturais, materiais e imateriais, e berço de importantes manifestações das artes, da cultura, das comunicações e, mais recentemente, da tecnologia. Salvador também acumula vasta experiência na organização de megaeventos como o carnaval, as festas de largo e as procissões que demandam coordenação para equilibrar interesses públicos e privados, culturais e econômicos, locais e globais, visando pactuar com multidões o uso adequado e eficiente do espaço público.

Essas potencialidades merecem ser foco de políticas públicas que se transformem em atividades econômicas efetivas de forma mais extensiva e inclusiva.

⁴ Economia Criativa abarca as etapas de criação, produção, distribuição e consumo/fruição de bens e serviços de valor simbólico relacionados ao Patrimônio, às Expressões Culturais, às Artes dos Espetáculos; à Arte Digital; ao Audiovisual; aos Serviços Funcionais e Criativos; ao Livro, a leitura e à literatura; às Artes Editoriais, Publicações e Mídias Impressas.

2.2.3 Serviços especializados

Essa oportunidade de fortalecimento e de diversificação da economia da cidade do Salvador liga-se à existência de uma base ampla e diversificada de instituições de ensino profissionalizante (Sistema S⁵, principalmente), de universidades, faculdades, centros de ensino superior, institutos, escolas técnicas e outros. Efeitos desse grande crescimento da oferta de ensino podem ser potencializados na cidade que pode se apresentar como polo aglutinador de práticas e experiência de formação de mão de obra técnica e gerencial para os novos segmentos produtivos que se quer estimular com vistas ao desenvolvimento de Salvador.

Também os polos de serviços de pequeno porte, que espraiam-se por toda a cidade, principalmente em áreas adjacentes à BR-324 e, sobretudo, nas centralidades secundárias, podem e devem ser objetos de políticas de requalificação em um projeto de alargamento e diversificação das bases produtivas da cidade do Salvador.

2.2.4 Infraestrutura logística portuária

A precariedade logística explica boa parte do baixo crescimento da Bahia e de Salvador. Isso surpreende em razão da existência da Baía de Todos os Santos que, com portos praticamente naturais em suas margens, estruturou o desenvolvimento baiano durante séculos. Essa capacidade de estruturação esgotou-se em meio a um intenso processo de modernização dos portos e de reconfiguração da logística mundial pela revolução dos contêineres, vivenciada nos anos 1970.

Em linhas gerais, possibilitando a padronização, os contêineres levaram ao desenvolvimento de toda uma nova geração de equipamentos de movimentação de cargas, com tamanhos cada vez maiores. Assim, na atualidade, gigantescos navios porta-contêineres e graneleiros passaram a exigir portos também gigantescos. Portos com profundidades de cais da ordem de 20 metros, berços de 400 metros e, claro, com retro-portos dotados de eficientes conexões rodoferroviárias.

5 Estrutura educacional formada por organizações criadas pelos setores produtivos (SEBRAE, SENAI, SESI, IEL, SENAC, SESC, SENAR, SENAT, SEST, SESCOOP).

Esses são os chamados *hub-ports* que, atraindo indústrias de toda ordem para os entornos, conformam as principais plataformas de desenvolvimento da atualidade. Como se sabe, em que pese a potencialidade de suas águas profundas, nada dessa natureza se desenvolveu na Baía de Todos os Santos que, no tocante a contêineres, continua restrita ao limitado porto do Comércio. Mas *hubs* de grande porte, já existem, ou estão em curso em Santa Catarina, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Pernambuco, Ceará e Maranhão.

2.2.5 Comércio popular

Avalia-se que o crescimento de Salvador no sentido do vetor norte foi acompanhado pela reconfiguração do comércio em suas áreas centrais, o que foi se agravando com o tempo pela ausência de políticas públicas de suporte à requalificação a esse tipo de atividade, apesar de sua importância na matriz de empregos, ao tempo em que foram construídos diversos *shopping centers* que passaram a atrair os consumidores da cidade.

O comércio popular é central na dinamização da economia em Salvador, seja pela sua importância atual, sobretudo em termos de economia informal, seja por sua capacidade de inclusão no mercado de um conjunto expressivo de trabalhadores, seja por seu potencial de singularização da cidade do Salvador, abrindo-lhe trilhas requalificadas e sustentáveis de potencialização de riqueza e de emprego e de renda.

2.3 EIXOS ESTRUTURANTES POTENCIAIS DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL DA CIDADE

Críticas a projetos industrialistas e de crescimento econômico evidenciam uma forte imbricação entre dimensões sociais e econômicas em projetos de desenvolvimento sustentável. Adicionalmente, o diagnóstico consignado no documento “Salvador Hoje e suas Tendências” evidenciou que a produtividade do trabalho é baixa, o que está associado a um perfil de pouca qualificação e escolaridade da mão de obra e também a questões de saúde.

A incorporação da leitura da cidade realizada nas oficinas, das sugestões e críticas colhidas nas audiências públicas e em múltiplos documentos encaminhados à coordenação do Plano Salvador 500 e PDDU e dos estudos que integram o diagnóstico ao projeto de desenvolvimento da cidade implicou o tratamento destacado das problemáticas da educação e de saúde nesta contextualização estratégica, o que se faz a seguir.

2.3.1 Educação

A educação exerce um papel crucial no processo de desenvolvimento socioeconômico, político e cultural dos indivíduos e de suas comunidades. Estudos demonstram que a educação gera benefícios tanto diretos para o indivíduo, como também externalidades que beneficiam a comunidade. Segundo esses estudos, a educação está relacionada, por exemplo, ao crescimento econômico, ao rendimento e à empregabilidade dos trabalhadores, à saúde das pessoas e, até mesmo, aos níveis de criminalidade. No caso do mercado de trabalho, há evidências de que a educação é o principal determinante do rendimento dos indivíduos e que os trabalhadores com maior nível de escolarização são mais eficientes em captar e assimilar informações na busca por emprego.

Assim, a Educação é um dos principais propulsores do desenvolvimento econômico, social e pessoal, além de vitalizar a cidadania. Qualquer esforço com vistas a reduzir as desigualdades em Salvador deve passar, necessariamente, pela melhora das condições da oferta de educação, tanto do ponto de vista da infraestrutura disponível como da qualidade do serviço prestado.

Com taxa líquida de matrícula de 96%, Salvador segue a tendência brasileira de universalização da educação fundamental (Censo, 2010). O diagnóstico da escolaridade de sua população agrava-se quando se analisam os dados de ensino médio: entre as capitais brasileiras Salvador tem o segundo pior indicador, com apenas 42% (Censo, 2010). Vale dizer, em que pese todo o esforço e resultados já apresentados nos últimos anos, o nível de matrículas indica que Salvador está muito aquém da desejável universalização de acesso em idade correta no ensino médio. No caso do ensino superior tampouco ocupa posição de destaque, tendo o 8º pior indicador entre as capitais, com matrícula de somente 17% (PNAD, 2013).

A deficiência relativa que Salvador apresenta no acesso ao ensino em idade correta se traduz na baixa escolaridade média de sua população. A expectativa de anos de estudos aos 18 anos para quem tinha idade de ingressar no ensino básico em 2010 é de apenas 9,2 anos – pouco mais que o ensino fundamental, um nível de escolaridade média incompatível com as necessidades do mercado de trabalho e que talvez explique o alto grau de desemprego na cidade e a baixa remuneração média dos trabalhadores.

Vistos de outro ângulo, os problemas de escolarização são mais graves nas regiões mais pobres da cidade: em 2010, a distribuição da população adulta em grupos de escolaridade mostra que, nas regiões mais pobres do município, a proporção de adultos que não concluíram o ensino fundamental ultrapassava a marca de 40%; já nas regiões de melhor renda a proporção de adultos com ensino superior era maior do que 30%. Essa particularidade não pode ser negligenciada em políticas que promovam a escolarização da população.

Além disso, os participantes das oficinas de bairro indicaram uma carência de creches (educação infantil), o que vem sendo enfrentado por uma recente política de investimentos nessa área, que resultará em significativa ampliação da rede própria, até o final de 2016, com a entrega de mais de 20.000 novas vagas.

Tais equipamentos de educação infantil cumprem duplo papel: além de liberarem os pais de parte dos cuidados cotidianos com os filhos, viabilizando a inserção deles no mercado de trabalho, pesquisas têm demonstrado que as crianças que frequentam a educação infantil mostram melhor desempenho nas séries posteriores.

Na área da Educação, a cidade apresenta ainda outros agravantes: enquanto de modo geral, no país, a preocupação dominante já é com a qualidade do ensino, em Salvador predomina uma rede de múltiplas unidades de pequeno porte, com um total de 425 Unidades de Ensino municipais com média de apenas 330 alunos por escola.

Deficiências em escolarização da população limitam o crescimento potencial da cidade e devem ser tratadas como prioridades, principalmente tendo em vista que uma das diretrizes de desenvolvimento de Salvador é a ampliação de sua base de produção de serviços especializados, o que depende, fundamentalmente, da existência de recursos humanos qualificados. O desafio se torna ainda maior tendo em vista que os impactos de uma melhora no sistema educacional só serão sentidos dentro de alguns anos, quando os estudantes de hoje se tornarem profissionais, aplicando suas capacidades e competências no mercado de trabalho.

2.3.2 Saúde

A saúde constitui um direito social básico e elemento estruturante do estado de bem estar social. Seu valor intrínseco justifica, por si só, a busca por melhores indicadores de qualidade de vida (maior esperança de vida, redução das taxas de mortalidade infantil, de mortalidade

materna e de morbidade); para além disso, tem repercussões importantes também sob o ponto de vista da atividade econômica.

Para abranger as diversas formas pelas quais a saúde dos indivíduos se vincula à vida econômica de um país ou região é necessário expandir o conceito de saúde para incluir não somente a ausência de doenças e enfermidades, mas também seu papel instrumental. Dessa forma, o conceito de saúde passa a incorporar todas as condições necessárias para que os indivíduos estejam aptos a desenvolver suas potencialidades ao longo da vida.

Assim, como na educação, a relação entre nível de renda e saúde é uma via de mão-dupla: por um lado, é consenso que maiores níveis de renda possibilitam à população acessar informação e cuidados com a saúde e serviços médicos; por outro lado, há uma série de mecanismos que associam maiores níveis de saúde a fatores propulsores da atividade econômica e do nível de renda.

No caso particular de Salvador, os principais indicadores de saúde acompanharam a tendência e o perfil do Estado da Bahia.

No comparativo nacional, Salvador se posiciona na escala intermediária nos principais indicadores de saúde – ainda que à frente das capitais do Norte e Nordeste – conservando a 13ª menor taxa de mortalidade infantil e a 11ª maior expectativa de vida no ranking de capitais brasileiras.

Indicadores de saúde, em particular o de mortalidade infantil, são fortemente afetados por outras dimensões, notadamente saneamento básico. Nesse sentido, políticas públicas de melhoria de saneamento e habitação em geral impactam significativamente a saúde da população.

Tendo em vista o papel que a oferta de saneamento básico tem sobre a saúde, é importante destacar que, embora os indicadores de abastecimento de água (93,5%) e de saneamento básico (77,7%), sejam relativamente altos, há muita disparidade na cidade de Salvador, com amplas áreas da cidade, basicamente onde se localizam os assentamentos precários, com baixo nível de atendimento. Logo, a urbanização dos bairros precários tem relação direta com a melhoria nos indicadores de saúde, uma vez que a carência no acesso às necessidades básicas impacta de forma negativa na saúde da população, sobretudo no caso das populações

mais vulneráveis. Nesse sentido, as metas de universalização dos serviços de abastecimento de água e de esgotamento sanitário precisam ser alcançadas.

As condições de vida e saúde da população de Salvador, através dos indicadores de saúde e de desenvolvimento humano, são bastante desiguais dentre as várias regiões da cidade, o que traduz as desigualdades. Algumas áreas ainda sofrem mais com habitações precárias e por deficiências de equipamentos e de serviços e infraestrutura básica, o que pode afetar consideravelmente as condições de salubridade e o bem-estar da população. Em face disto, o Plano Salvador 500 deve procurar igualar as oportunidades de acesso aos serviços básicos de saúde e saneamento, além de promover uma política que privilegie a prevenção e cuidados com a família.

Políticas públicas de qualidade de vida, que enfrentem problemas complexos como a violência e também, avancem em tarefas básicas como a melhoria de saneamento e habitação em geral, certamente irão impactar significativamente na saúde da população.

Ademais, o acelerado crescimento da população de idosos que ocorrerá nos próximos anos deve gerar uma forte pressão no sistema de saúde municipal, exigindo sua adequação ao novo perfil demográfico.

Em Salvador a atenção à saúde da população priorizou o **Programa Saúde da Família (PSF)** com aumento, nos últimos dois anos e meio, da taxa de cobertura em mais de 150%, beneficiando quase metade da população soteropolitana, especialmente a dos bairros mais pobres da Cidade.

A implantação dos **Multicentros de Saúde** - policlínicas com foco no acesso a consultas com médicos especialistas e suporte a exames e recursos de diagnóstico - e das **Unidades de Pronto Atendimento (UPA)** para o socorro à vida, tem melhorado significativamente os níveis de atendimento e a desigualdade existente entre as diversas áreas da cidade.

2.4 EIXOS ESTRUTURANTES POTENCIAIS DO DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE

Salvador chega ao século XXI com graves problemas que tornam o espaço urbano bastante desigual. As grandes mudanças que ocorreram na década de 1970, com a implantação de obras viárias e de equipamentos urbanos estruturais, reconfiguraram o seu território, criando

uma nova centralidade que contribuiu para a perda do dinamismo de algumas áreas como o centro tradicional e para intensificação da ocupação de áreas até então ocupadas de forma rarefeita no vetor norte, as quais ainda mantêm essa dinâmica, embora de forma mais lenta.

Em quatro décadas a população da cidade passa de 1.0 milhão de habitantes para 2.7 milhões, com correspondente aumento das demandas de habitação, infraestrutura e serviços públicos. Por outro lado, observa-se um processo intensivo de ampliação das ocupações precárias, carentes de infraestrutura, sobretudo, na área do Miolo e do Subúrbio Rodoviário.

Como já observado, no processo de ocupação de Salvador, há um conjunto de fatores que contribuem para a estruturação e reestruturação do seu espaço. A mobilidade e o transporte desempenham nesse processo, um papel importante, uma vez, que podem alterar tendências, direcionar vetores de expansão, determinar centralidades, induzir ocupações, gerar dinâmicas urbanas e alterar fluxos.

Salvador, no entanto, se diferencia no contexto nacional pela riqueza do seu patrimônio histórico, natural e construído que se constitui em um dos grandes apelos para a reconstrução do seu território, cuja proposta tem como referências os seguintes eixos estruturantes.

2.4.1 Sistema de transportes

A elevada taxa de motorização e a dispersão do uso do solo impactam diretamente na ineficiência do sistema de transporte urbano. A concentração dos serviços e das oportunidades de emprego nas duas centralidades – Centro Antigo e Camaragibe - áreas de maior atratividade na cidade promove um desequilíbrio na demanda e, por conseguinte, uma desigualdade na oferta, produzindo longas esperas e extensos percursos para a população que utiliza o transporte público, com consequência na produtividade e, sobretudo, na qualidade de vida. Como já visto, a questão da mobilidade e transporte em Salvador é estrutural e deve ser analisada sob vários aspectos como a densidade nas áreas de produção e os polos de emprego uma vez que cerca de 44% das viagens têm como motivo o trabalho. O caminho para a eficiência e homogeneidade do transporte urbano passa pela descentralização dos empregos e da implantação de um sistema de transporte integrado de baixa, média e alta capacidade, capaz de conformar uma rede única de conectividade, aliado à reestruturação do sistema

viário, que deve estar articulado também a um sistema qualificado para pedestres ao transporte não motorizado.

2.4.2 Equipamentos públicos

Em que pese os elevados investimentos realizados nos últimos dois anos no Subúrbio e Miolo – construção de mercados, unidades de saúde, escolas, campos, praças e projetos de urbanização -, indo ao encontro da maior parcela da população jovem com idade de 0 a 14 anos aí residente, ainda há uma acentuada concentração dos equipamentos públicos na área central e conseqüente carência em áreas da cidade onde concentram as maiores densidades e precariedade urbanística.

2.4.3 Centralidades

A consolidação das duas centralidades localizadas no sul da cidade propiciou a concentração de atividades diversificadas, dos empregos, serviços e a convergência da rede de transporte com conseqüente consolidação do movimento pendular de viagens percorridas a grandes distâncias. A distribuição mais equilibrada dos serviços e dos setores da economia de produção de empregos pode ser ordenada com o incentivo a dinamização de novos centros.

Neste sentido, aliada à polarização que os bairros de Águas Claras e Cajazeira já exercem na região do Miolo, alguns elementos fundamentais convergem para dinamizar uma nova centralidade nessa região: o terminal da Linha 1 do metrô; a implantação de um terminal rodoviário interestadual e intermunicipal de conexão com o metrô; a implantação de um sistema de transporte de média capacidade na BA-528, em articulação com o Subúrbio; a implantação da Av. 29 de Março em articulação com a Av. Otavio Mangabeira, Av. Paralela e BR-324 e a nova ligação desta com Cajazeiras XI; o Hospital Estadual do Subúrbio e a construção do Hospital Municipal em Cajazeiras.

2.4.4 Habitação de Interesse Social

Cerca de 20% do território municipal é ocupado com os assentamentos precários e a demanda para a construção de novas habitações associadas à substituição das moradias inadequadas destes assentamentos, projetadas para 2023, é de 275 mil unidades. A produção de Habitação de Interesse Social (HIS) encontra no valor da terra e na busca da redução do custo da

construção a necessidade de ampliação da escala do empreendimento que exige, por conseguinte, grandes glebas. Estes fatores têm impulsionado o processo de periferização e a ocupação destes conjuntos habitacionais em áreas de vulnerabilidade ambiental. Os assentamentos precários, por sua vez, demandam um conjunto de intervenções físicas (saneamento, arruamento, melhoria habitacional, infraestrutura, contenções etc.), além da regularização fundiária e da regularização urbanística. Este é um dos grandes desafios para construir uma cidade melhor para futuro, uma vez que, a urbanização destas áreas requer um grande volume de investimentos, em face ao alto grau de dificuldade para intervenção. A densificação das áreas do entorno das estações do metrô, o surgimento de áreas lindeiras às novas vias de média capacidade, que estão sendo implantadas, representam um potencial de áreas adequadas para HIS, as quais podem ter a sua função social garantidas com a aplicação de instrumentos da política urbana.

2.4.5 Valorização e preservação do patrimônio histórico, natural e construído.

Salvador se diferencia das outras cidades do país pela riqueza do seu patrimônio histórico, tendo no Centro Histórico um dos maiores acervos da arquitetura e do urbanismo colonial do Brasil. Em 1937 o patrimônio artístico e cultural de Salvador é protegido pelo Decreto Lei n. 25 que institui a figura do tombamento e, em 1986 o Centro Histórico é reconhecido como Patrimônio Cultural da Humanidade junto à UNESCO. A revitalização e a preservação do Centro Histórico devem ser pensadas dentro de uma condição de sustentabilidade que integre à dimensão cultural as dinâmicas sociais, urbanas e econômicas da cidade.

Por outro lado, além da Baía de Todos os Santos de importância estratégica, há de se garantir prioritariamente a proteção e valorização das áreas de interesse ambiental e cultural.

3 Cenários

Como já se registrou anteriormente a estrutura do PIB de Salvador e suas taxas de crescimento mostram que a cidade possui uma base produtiva pequena, pouco diversificada e de baixo dinamismo. Os problemas da economia de Salvador reverberam sobre os níveis de emprego e de remuneração de sua mão de obra. Busca-se a reversão desse contexto de limitações.

Para se ter um PIB per capita crescente, a produtividade do trabalho é variável determinante, o que, dado o quadro antes traçado, envolve investimentos em Saúde e Educação. Mas isso não basta, é preciso também reduzir o desemprego, criando novas frentes de trabalho. Para tanto, conforme se explicita no Quadro 1, é indispensável reconstruir a base econômica da cidade, empreendendo um amplo desenvolvimento socioespacial dos bairros populares em geral, resgatando antigos setores como o portuário/logístico, dinamizando setores como o turismo, bem como criando novas frentes de expansão econômica em áreas como a alta tecnologia e economia criativa.

Quadro 1 - Dimensões da Retomada do Desenvolvimento e suas Interrelações



Considerando-se que a taxa de desemprego sofra redução, aproximando-se da média nacional, e até mesmo superando capitais como Recife e Belo Horizonte ao longo do tempo (até 2050); que a produtividade do trabalho evolua a taxas de 1,5%, 2,0% (média da economia brasileira dos últimos 10 anos) e 2,5%, colocam-se quatro possibilidades de crescimento (Quadro 2).

Quadro 2 – Cenários de Crescimento Econômico (em valores constantes de 2012)

Cenário	Desemprego em 2050	Crescimento Anual da Produtividade	PIB Absoluto em 2050	PIB per capita em 2050
Tendencial	10%	0,8%	R\$ 47,0 bilhões	R\$ 15.000,00
Conservador	6%	1,5%	R\$ 62,8 bilhões	R\$ 20.020,00
Moderado	6%	2,0%	R\$ 75,5 bilhões	R\$ 24.066,00
Otimista	6%	2,5%	R\$ 89,4 bilhões	R\$ 28.499,00

Construiu-se a partir de dados de Salvador do Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil, do documento “Salvador Hoje e suas Tendências” e de direcionamentos apontados na seção anterior “Contextualização Estratégica da Cidade do Salvador”, o cenário de desenvolvimento econômico, social e urbano otimista (Tabela 2).

O IDHM de Salvador em 1991 era da ordem de 0,563, passou a 0,654 em 2000 e a 0,759 em 2010. Entre 2000 e 2010, o IDHM cresceu 16,06%, reduzindo-se o hiato entre o IDHM do município e o limite máximo do índice, que é de 1, em 69, 55%. Portanto é plausível considerar-se que em 2049, o IDHM de Salvador será de 1,00. A dimensão que mais contribui para o IDHM do município é a longevidade, com índice de 0,835, seguida de Renda, com índice de 0,772, e de Educação, com índice de 0,679⁶.

Ao IDHM longevidade associa-se uma esperança de vida ao nascer em Salvador de 75,10 anos, enquanto o de renda reflete uma renda per capita de R\$ 973,00. A renda per capita média de Salvador passou de R\$ 570,63, em 1991, para R\$ 685,87, em 2000, e para R\$ 973,00, em 2010. Isso equivale a uma taxa média anual de crescimento nesse período de 2,85%. A taxa média anual de crescimento foi de 2,06%, entre 1991 e 2000, e 3,56%, entre 2000 e 2010⁷.

⁶ http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/salvador_ba. Acesso: 29/08/2015.

⁷ http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/salvador_ba. Acesso: 29/08/2015

A análise do indicador de educação desagregado mostra que o pior desempenho está na faixa de jovens com idade entre 18 a 20 anos com ensino médio completo (41,77%), seguida da faixa de 15 a 17 anos com fundamental completo (50,24%). Tais resultados sugerem prioridades para uma política de educação, que integre esforços de diferentes níveis de governo⁸.

Já a proporção de pessoas pobres, ou seja, com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 140,00 (a preços de agosto de 2010), passou de 32,15%, em 1991, para 24,29%, em 2000, e para 11,35%, em 2010. A evolução da desigualdade de renda nesses dois períodos pode ser descrita através do Índice de Gini, que passou de 0,65, em 1991, para 0,64, em 2000, e para 0,63, em 2010⁹.

Quadro 2- Cenário de desenvolvimento econômico, social e urbano otimista

Indicadores por eixos estruturantes		Atual R\$ 1.000	2049 R\$ 1.000
Econômicos	PIB (R\$ 1.000,00)	47,0 milhões	89,4 milhões
	PIB per capita (R\$ 1,00)	15.000	28.500
	Crescimento anual produtividade (%)	0,8	2,5
	Taxa desemprego (%)	0,8	2,5
Sociais	IDHM (%) (1)	0,759	1,00
	IDHM educação (%) (1)	0,679	1,00
	IDMH longevidade (%) (1)	0,835	1,00
	IDMH renda (%) (1)	0,772	1,00
	% de extremamente (1)	3,97	0,00
	% de pobres (1)	11,35	5,00
Urbanísticos	% da população em domicílios com água encanada (1)	93,5	100,00
	% de perda de água	52,5	25,0

8 http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/salvador_ba. Acesso: 29/08/2015

9 http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/salvador_ba. Acesso: 29/08/2015

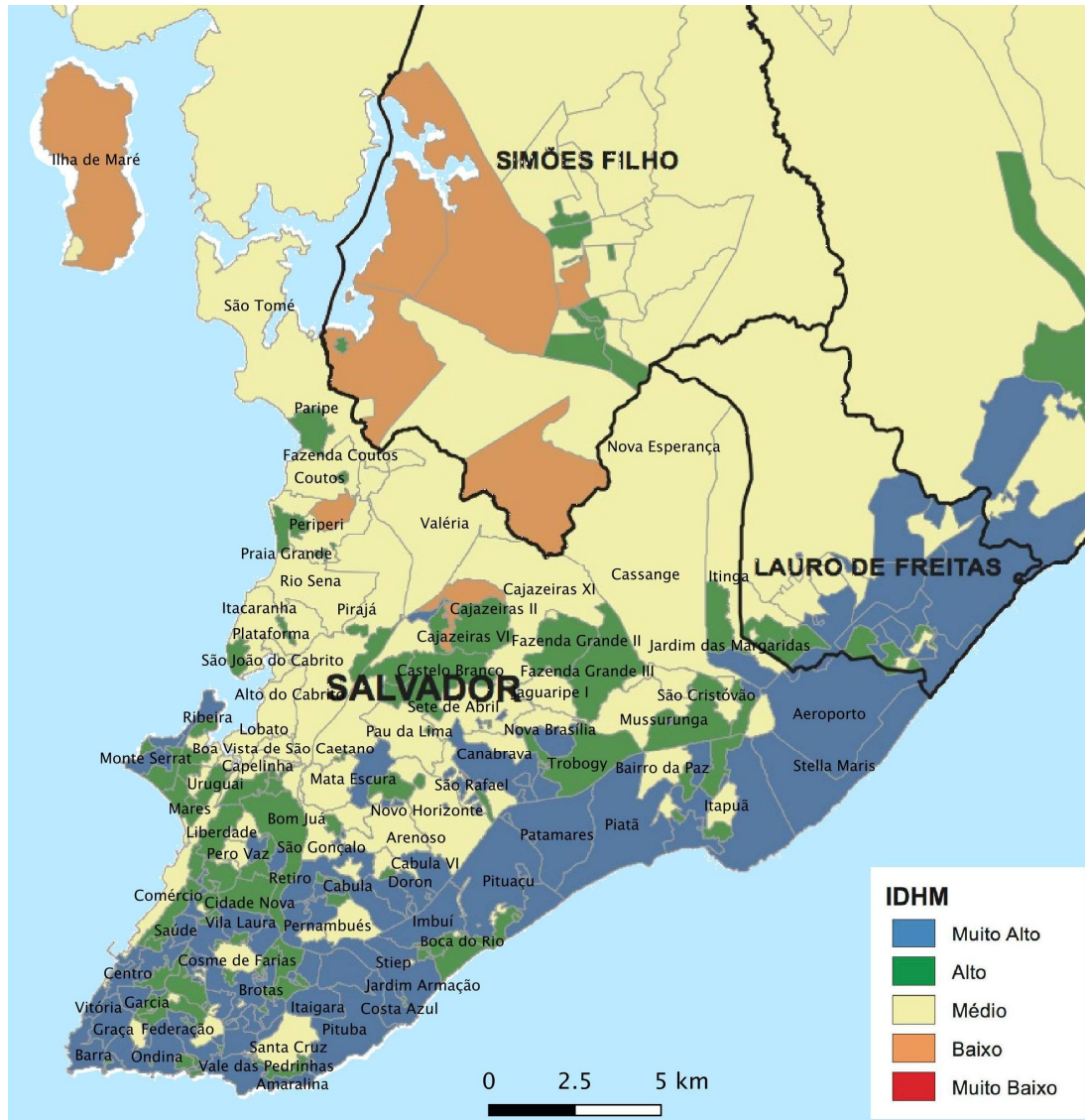
Indicadores por eixos estruturantes		Atual R\$ 1.000	2049 R\$ 1.000
	% da população em domicílios com tendimento pela rede de esgoto	77,7	100,00
	% da população em domicílios com energia elétrica (1)	99,85	100,00
	% da população em domicílios com coleta de lixo (1)	96,55	100,00
	% da população que utiliza transporte individual (2)	22,00	15,00
	Tempo médio de viagem (2)	120 min	60 min
	Demanda por novas habitações	Atendimento a 70% da demanda por novas moradias de famílias com renda até 5SM	
	Urbanização de áreas precárias (ZEIS) (%)	70,00	
	Regularização fundiária (%)	70,00	

Fonte: (1) http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/salvador_ba. Acesso: 29/08/2015; (2) Pesquisa OD (2012); PMS. Salvador Hoje e suas Tendências (2015).

O IDHM da cidade quando espacializado mostra que o esforço para se alcançar as metas do cenário de 2049 diferencia-se por áreas da cidade. O índice foi calculado pelo IPEA (2014) para áreas que embora não coincidam com os limites de bairros em Salvador permitem uma leitura nesta escala, como podemos ver na figura 1. Como se viu anteriormente, o IDHM dentro de Salvador teve uma variação 2010 entre 0,578 e 0,959. Ainda que a desigualdade seja grande ela diminui em comparação com os índices apurados em 2000. Houve, portanto uma redução da amplitude total dos dados associado a um aumento do IDH Municipal.

As áreas com maior IDHM em Salvador são Candeal - Cidade Jardim, Horto Florestal, Caminho das Árvores, Itaigara, Patamares e Vitória, todos com IDHM acima de 0,952. Já as áreas com menor IDHM são as ilhas de Maré e dos Frades e Nova Constituinte todas com IDHM de 0,578. A figura 1 mostra a distribuição espacial do IDHM em Salvador em quatro classes que variam do “muito alto” ao “baixo”, conforme os dados do IPEA (2014).

Figura 1 - Distribuição espacial do IDHM em Salvador, 2010¹⁰



Fonte: IPEA, 2014

Além de metas para indicadores relativos à renda, emprego e IDHM, compõem o cenário otimista de desenvolvimento econômico, social e urbano metas relativas à melhoria da habitabilidade e de mobilidade (Quadro 3).

O conjunto de indicadores que configura o cenário otimista, constante do Quadro 3, evidencia a forte imbricação entre múltiplas dimensões do desenvolvimento e aponta a necessidade de

¹⁰ CORSO, G et al... SALVADOR NO SÉCULO XXI: transformações demográficas, sociais, urbanas e metropolitanas. RELATÓRIO PRELIMINAR 2. Trabalho desenvolvido no âmbito do Plano Salvador 500. Agosto/2015.

ações integradas entre diferentes níveis de governo para assegurar a reestruturação de Salvador. O sucesso de qualquer proposta de melhoria das condições de vida e de emprego na cidade depende assim de importantes pré-condições a serem garantidas por uma série de políticas públicas e ações proativas por parte do Município, em articulação complementar com o Estado, que também tem obrigações e responsabilidades, dado o sistema de competências concorrentes, estabelecido pela Constituição Federal.

Com base nos indicadores da Salvador de hoje e com a perspectiva de um cenário otimista para Salvador de 2049, se desenha a visão de futuro que tem como premissa, uma cidade menos desigual e melhor para se viver. A formulação das estratégias de desenvolvimento urbano e econômico toma como referência essa visão de futuro da cidade, os cenários propostos de desenvolvimento urbano e desenvolvimento econômico, os quais se ligam as estratégias, ou seja, os caminhos da realização.

4 Visão de Salvador em 2049: a Cidade tem futuro. A Cidade da Inclusão e das Oportunidades

Em um contexto global de reestruturação econômica e de valorização de atividades intensivas em conhecimento, em tecnologia, em cultura, e portadoras de identidades, a visão de futuro de Salvador investe em sua configuração como território de ancoragem duradouro de circuitos econômicos sustentáveis, diversificados e endógenos, afastando-se radicalmente de sua configuração, que vem sendo marcada pelo baixo dinamismo econômico e pela segregação socioespacial. Tira partido do amálgama entre cultura, ambiente e economia, que se enxerga quando se olha detidamente cada parte singular da cidade do Salvador e se impõe como potencialidade amplamente reconhecida, mas que foi explorada de forma pontual. Também tira partido das capacidades de seus habitantes de inventar, reinventar e empreender a partir das potencialidades do seu entorno. E aposta fortemente na reconfiguração de políticas públicas com o foco no território, nas pessoas que dão vida a esse território e em atividades potencialmente geradoras de emprego e renda.

A visão renovada do desenvolvimento. Essa força de transformação é amplificada pela combinação sinérgica entre investimentos em projetos econômicos e em projetos de saúde, de educação, de segurança, de mobilidade e de acessibilidade, de habitação e de regulamentações para o desenvolvimento urbano, considerados, simultaneamente, antecedentes e resultados do desenvolvimento da Salvador.

Como fruto de influências recíprocas entre fatos econômicos, fatos sociais e fatos urbanísticos, a Salvador que desejamos emergirá gradualmente pela implementação de estratégias sociais, econômicas e urbanísticas, com novas oportunidades de emprego e renda, menores taxas de desemprego, mão de obra mais qualificada e produtiva, mais segura, com múltiplas centralidades, com bairros mais autônomos e mais qualificados, mais conectada e acessível. A Salvador do futuro traduz-se em:

TERRITÓRIO INTEGRADO E CONECTADO – a cidade-rede traduz a grande utopia de superação da segregação social e territorial.

TERRITÓRIO PRODUTIVO – as oportunidades de negócios e de trabalho devem ser estimuladas em todo o território da cidade.

TERRITÓRIO CRIATIVO – a cidade deve ser inspiração e expiração, deve imprimir a sua marca naquilo que cria e em tudo aquilo que produz.

BAIRROS ESTRUTURADOS – o bairro é a unidade territorial da cidadania plena, deve ser autossuficiente em serviços e equipamentos públicos.

TERRITÓRIO DAS IDENTIDADES – a construção da Cidade deve valorizar os marcos simbólicos urbanos relacionados à cultura e a história dos bairros e de suas comunidades.

TERRITÓRIO DA APRENDIZAGEM – a integração começa pelo conhecimento da geografia e da história da Cidade, das singularidades que constroem a noção de pertencimento à soterópolis.

TERRITÓRIO DO MAR – O mar também é território a ser integrado. É patrimônio, é vida e é via. Salvador nasceu para o mar e seu futuro também está na relação com ele.

SALVADOR É A CIDADE DA BAÍA (“DE TODOS OS SANTOS, ENCANTOS E AXÉ”) – a Baía de Todos os Santos é nosso maior patrimônio ambiental, econômico e sociocultural. É um dos nossos principais diferenciais para o desenvolvimento.

TERRITÓRIO SUSTENTÁVEL, SAUDÁVEL E ACOLHEDOR - a cidade deve ser solução e não problema para seus habitantes.

TERRITÓRIO DA AUTONOMIA – a cidade sem barreiras, acessível aos idosos e às pessoas com deficiências.

TERRITÓRIO DE TODOS - Cidade cosmopolita, hospitaleira e acolhedora da diversidade.

TERRITÓRIO DA FESTA, DA CULTURA E DA FÉ – A cidade deve se afirmar e fortalecer naquilo que faz melhor.

TERRITÓRIO DAS ÁFRICAS NAS AMÉRICAS – a cidade deve se reconhecer e diferenciar pela sua herança e ancestralidade, sem rancores e sem pudores.

TERRITÓRIO DA MEMÓRIA E DA REGENERAÇÃO – Salvador preserva o maior centro histórico das Américas. Não há preservação sem manutenção, sem renovação e sem uso. O novo não é inimigo do antigo, é regeneração.

TERRITÓRIO DAS ARTES – Baiano não nasce, estreia, e seu grande palco é a Cidade do Salvador.

Guiando-se por resultados das oficinas, de trabalhos técnicos e pela diretriz de por em relevo as dinâmicas sociais, econômicas, ambientais e urbanísticas que caracterizam cada porção particular do território de Salvador, propõe-se uma nova divisão da cidade em macroáreas. Essas macroáreas representam territórios específicos que conformam o território da cidade do Salvador e incorporam necessidades e demandas específicas, as quais foram identificadas a partir de informações novas e de informações já existentes, que orientam as formulações das estratégias propostas para viabilizar o tratamento do diferente de forma diferente. Segue-se a apresentação e a descrição dessas macroáreas.

5 Proposta de regionalização em macrozonas e macroáreas

A implantação, num horizonte próximo, de um sistema de transporte de alta e média capacidade, integrando diversos modais, irá constituir uma rede única de conectividade que poderá reconfigurar o território de Salvador. O desafio estratégico que se impõe à cidade é como alterar a lógica de distribuição espacial dos usos, de modo a potencializar os efeitos positivos das novas condições de mobilidade.

A implantação de uma rede de conectividade sustentada na rede de transporte de massa é importante por gerar uma nova dinâmica de deslocamento, com redução no tempo de viagem, porém, não é suficiente para garantir uma redistribuição, no território, de atividades econômicas, de equipamentos públicos estruturantes e de áreas para habitação e de polos dinamizadores da economia. Como já analisado no diagnóstico, a implantação desta rede, por si só, não modifica o movimento pendular existente. Portanto, é necessário avaliar os seus impactos sobre a dinâmica demográfica, os padrões de uso do solo e moradia, as condições de emprego e renda da população, as desigualdades intra-urbanas e a sustentabilidade ambiental, dentro de uma perspectiva de desenvolvimento urbano.

Com a perspectiva que se projeta para a cidade desejada em 2049, dentro de um cenário otimista de crescimento da produtividade, de redução da taxa de desemprego, da ampliação do PIB per capita e do IDHM, somam-se novos vetores de transformação do território àqueles originados da reestruturação do sistema de transportes. Logo, impõe-se a seguinte questão: em que dimensão um sistema de transporte associado às diversas variáveis urbanas poderá alterar a estrutura espacial existente, marcada pela desigualdade, dentro de um cenário de desenvolvimento otimista a médio e longo prazos? E como formular e implementar estratégias que permitam as mudanças nesta direção? A análise simplificada do espaço urbano de Salvador aponta a conformação de três cidades: uma “cidade tradicional”: o Centro; uma “cidade moderna”: a Orla Atlântica e uma “cidade precária”: o Miolo e o Subúrbio Ferroviário, configurando uma cidade segregada sócio espacialmente.

Reverter esse modelo de segregação é condição para a construção de uma cidade mais equilibrada em termos ambientais, urbanísticos e sociais, superando a distribuição territorial atual, que reflete padrões desiguais de apropriação do território, de oportunidades de emprego e de moradia, de acesso aos serviços urbanos e à infraestrutura.

Com base na Pesquisa Origem e Destino Domiciliar da Região Metropolitana de Salvador em 2012, o fluxo de deslocamento na cidade por motivo de trabalho representa 43,3% das viagens. Analisando o território a partir destes fluxos, alinhado aos diversos indicadores sociais, econômicos e urbanísticos, pode-se compreender o território nos seus diferentes aspectos.

A análise desses deslocamentos, já demonstrada no documento “Salvador Hoje e suas Tendências”, revela que os bairros que mais atraem viagens são: Pituba, Caminho das Árvores, Centro, Barra, Nazaré, Comércio e Paripe. Os bairros do Comércio, Centro Histórico, Centro, Calçada, Mares, Roma, Bonfim e Caminho de Areia apresentam um desequilíbrio entre a chegada e a saída ao bairro, porém, têm grande atratividade. Por outro lado, há um equilíbrio entre atração e produção de viagens nos bairros da Barra, Ondina, Federação, Pituba, Brotas, Rio Vermelho e Caminho das Árvores, evidenciando um dinamismo proporcionado pela diversificação das atividades, e, ao mesmo tempo, um desequilíbrio promovido pela concentração das oportunidades quando comparadas às outras áreas da cidade como o Miolo e o Subúrbio.

Analisando-se os mesmos dados de deslocamento com ênfase em seus rebatimentos sobre o sistema viário, verifica-se que a BR-324 e a Avenida Luís Viana atraem a maioria das viagens, que são produzidas pela região do Miolo, o que caracteriza a baixa conectividade dos bairros desta região com a cidade.

Se na região do Miolo existe uma baixa conectividade e, por conseguinte uma baixa integração entre os bairros dentro da própria região, assim como dos bairros com a cidade, esta condição é absolutamente contrária quando se analisa a região do centro, marcada pelos grandes eixos viários das avenidas de vale, que permitem o deslocamento, a conectividade e a integração espacial dos seus diversos bairros.

As centralidades do Centro Municipal Tradicional e do Centro Municipal Camaragibe concentram uma diversidade de usos e atividades, além do que, para estes centros convergem

e se articulam os principais fluxos estruturadores do espaço urbano, promovendo um alto grau de dinâmica urbana, que, por sua vez, impacta em seu entorno e estabelece uma relação de complementaridade e interdependência, especialmente, nos bairros de Brotas, Matatu, Cosme de Farias, Av. Magalhães Neto, Pituba, Itagira, Barra, Ondina, Graça, Av. Garibaldi e Rio Vermelho.

Por outro lado, há um conjunto de centralidades dispersas, que concentram atividades e possuem uma dinâmica urbana própria, mas ainda com baixo grau de oportunidades ocupacionais, dificultando o acesso de seus moradores a oportunidades de trabalho e contribuindo para os grandes deslocamentos e agravamento da mobilidade. São os casos de Itapuã, Ribeira, Liberdade, São Caetano, Pau da Lima, Calçada, Paripe, Cajazeira.

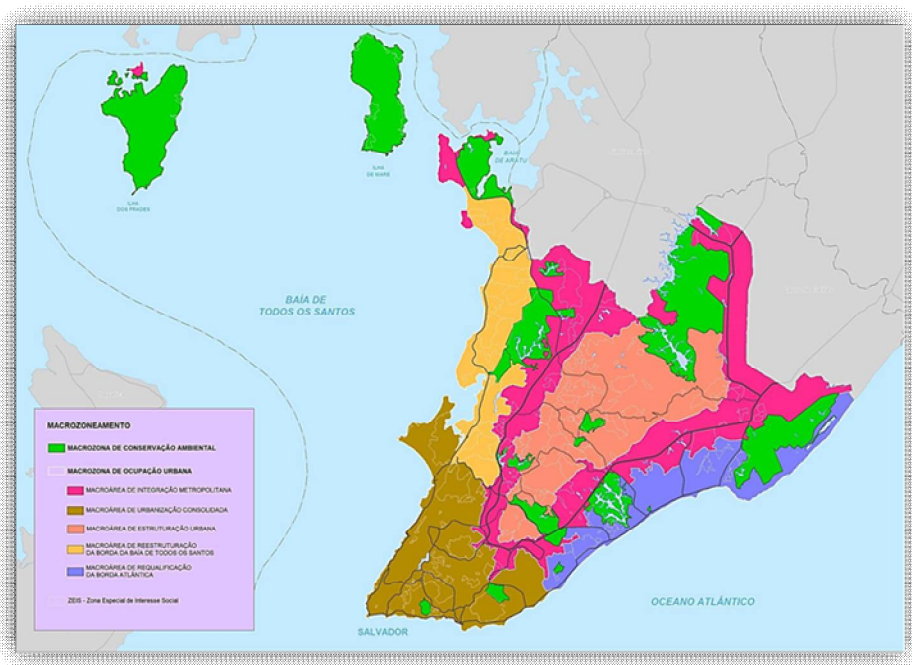
Nesta visão territorial, importa ainda caracterizar a estrutura fundiária que configura a forma de ocupação do solo. Verifica-se que grande parte da cidade apresenta edificações cujas áreas de projeção variam entre 30m² e 200m², com ocupação extensiva, precária sob o ponto de vista urbanístico e predominantemente horizontal. São poucas áreas de lotes entre 200m² e 500m², as quais se situam basicamente na borda da Baía de Todos os Santos, nos bairros da Vitória, Graça, Canela Garcia e Nazaré, notadamente na área central da cidade. Estas mesmas condições são encontradas na Cidade Baixa, no bairro do Comércio com ocupação preponderantemente vertical. Nas áreas lindeiras à Av. Luis Viana, predominam projeções de maiores dimensões (acima de 500m²), refletindo as formas mais recentes de ocupação do solo, com a implantação de grandes empreendimentos habitacionais para atender as faixas de média e alta renda.

No Subúrbio, sobretudo na área do Vale do Mané Dendê e em Fazenda Coutos; em Valéria, em torno da Lagoa da Paixão; no Miolo, em Mata Escura, Calabetão, São Caetano, Saramandaia, Tancredo Neves e Pau da Lima, entorno da BR-324, além das áreas lindeiras da Av. Gal Costa, as projeções das edificações são bem menores, atingindo em média 45m², refletindo o processo histórico de ocupação precária que tem se intensificado e ocupa hoje 19,49% do território. São as denominadas ZEIS, Zonas de Especial Interesse Social, que se caracterizam não apenas pela sua estrutura fundiária, mas, principalmente, pela precariedade urbanística. Decorrente deste processo e aliado ao crescimento vegetativo, a necessidade de novas moradias para Salvador é de 275.000 unidades, considerando-se o déficit acumulado e a demanda projetada para a faixa de renda de até 5 salários mínimos até 2025.

Esse é o quadro da estrutura urbana de Salvador, marcado por desequilíbrios na distribuição de usos, de equipamentos públicos e privados, na distribuição das infraestruturas, dos espaços verdes e espaços de lazer, nas densidades populacionais e oferta de ocupação e empregos, que são acentuados tanto pela carência de sistemas estruturados e interligados de circulação que promovam fluxos de trocas mais equilibrados e inclusivos, como pela ocupação concentrada e segregada do solo urbano, e pelos usos pouco diversificados que se expressam tanto em áreas de renda mais alta como de renda mais baixa.

Visando a se projetar uma cidade mais equilibrada em termos, ambientais, urbanísticos e sociais, dividiu-se a cidade em cinco macroáreas. Para esta divisão foram utilizados os vários indicadores de uso e ocupação do solo, de infraestrutura e de renda, que revelam as diferentes faces da cidade. Por outro lado, nas macroáreas são aplicáveis os instrumentos da política urbana que viabilizam a efetivação de várias estratégias e garantem a função social da cidade.

1. Macroárea de Integração Metropolitana
2. Macroárea de Urbanização Consolidada
3. Macroárea de Estruturação Urbana
4. Macroárea de Restrução da Borda da Bahia de Todos os Santos
5. Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica



5.1 MACROZONA DE CONSERVAÇÃO AMBIENTAL

É integrada por ecossistemas de interesse ambiental e por áreas destinadas à proteção, preservação, recuperação ambiental e ao desenvolvimento de usos e atividades sustentáveis. Nesta macrozona, os usos e a ocupação do solo estão subordinados à necessidade de manter ou restaurar a qualidade do ambiente natural e respeitar a fragilidade dos elementos que o constituem.

Fazem parte desse território, as ilhas na Baía de Todos os Santos, as áreas de proteção rigorosa das APAs, os Parques Urbanos, as áreas indicadas para Unidades de Conservação ambiental e pequenos ecossistemas de espécies endêmicas remanescentes no território municipal, perfazendo um total de 75 km². Segundo informações do IBGE 2010, residem na macrozona 52.052 pessoas, o que corresponde a 2% da população de Salvador.

Integrantes da APA da Baía de Todos os Santos, as ilhas dos Frades, de Maré, do Bom Jesus dos Passos, de Santo Antônio e ilhotas apresentam configurações e estados de conservação bastante distintos, mas têm em comum as dificuldades para a sustentabilidade ambiental e sociocultural. Constituem um território pouco integrado ao desenvolvimento urbano da Cidade do Salvador, em razão da descontinuidade territorial e das dificuldades de comunicação com o continente. As comunidades têm como atividade econômica principal a pesca artesanal, a mariscagem, a agricultura em pequena escala e o artesanato de fibras. Conflitos fundiários e de ocupação irregular do solo fazem parte do cotidiano nas ilhas, havendo pouco controle por parte do município sobre esses processos. As comunidades da Ilha de Maré foram das primeiras a obter a certificação de Remanescentes de Comunidades Quilombolas no Estado da Bahia.

Ipitanga localiza-se entre os limites intermunicipais de Salvador com de Lauro de Freitas e Simões Filho, através das represas do rio Ipitanga e integra a APA Joanes/Ipitanga. Corresponde a uma das últimas regiões de Salvador na qual ainda predominam baixas densidades populacionais, muito em razão do seu enquadramento como zona rural até 2008, o que restringia as possibilidades de atividades urbanas. Após a inclusão no perímetro urbano de Salvador em 2008, vem sofrendo grandes transformações, principalmente pela implantação de empreendimentos de Habitação de Interesse Social (HIS) sem a necessária alocação de infraestrutura.

A APA das Lagoas e Dunas de Abaeté e a APA da Bacia do Cobre/São Bartolomeu estão inteiramente inseridas nos limites de Salvador, têm pequena extensão territorial e compreendem remanescentes de ecossistemas frágeis característicos da Mata Atlântica: o ambiente de dunas e restingas do litoral, a floresta ombrófila densa e trechos de mangues. Em razão da pequena extensão e por estarem localizadas na proximidade de áreas urbanas densamente ocupadas, ambas as APA's encontram-se sujeitas a significativas alterações ambientais e pressionadas pela expansão da ocupação do entorno.

As demais áreas correspondem aos Parques Urbanos de Pituáçu, Joventino Silva (Parque da Cidade), Sociocultural de Canabrava, Lagoa da Paixão e Zoobotânico de Ondina, ao Jardim Botânico Municipal (Mata dos Oitis), e às Áreas de Proteção aos Recursos Naturais (APRN) da Mata Escura, das Dunas do Stiep e do Vale do Paraguari, além de outras unidades menores que também configuram interesse ambiental.

Nessa área, objetiva-se assegurar a preservação dos ecossistemas e das áreas de interesse ambiental, especialmente os mananciais, promovendo o desenvolvimento econômico e social sustentável do território e das comunidades.

5.2 MACROZONA DE OCUPAÇÃO URBANA

A Macrozona de Ocupação Urbana engloba as áreas destinadas aos usos tipicamente urbanos que estruturam o ambiente da cidade, aqueles vinculados à moradia, à atividade econômica, ao lazer e à mobilidade urbana. A porção do território de Salvador destinado à ocupação urbana, comportando diferentes densidades populacionais e de ocupação do solo, corresponde a 231,5 km² ou 83% do território continental do Município e tem uma população 2.623.604 de pessoas, equivalente a 98% do total de Salvador. Subdivide-se nas cinco macroráreas, descritas a seguir.

5.2.1 Macroárea de Integração Metropolitana

A Macroárea de Integração Metropolitana é um território estratégico para o desenvolvimento urbano da cidade do Salvador. Abrange os principais espaços de articulação da metrópole com o seu entorno regional, no qual se materializam importantes relações econômicas e institucionais que definem e fortalecem o papel de Salvador como sede da sua Região Metropolitana e capital do Estado da Bahia.

Estão compreendidas nessa macroárea as margens e entorno dos principais eixos viários de integração urbano-regional da cidade: rodovia BR-324, Acesso Norte, Avenida Luís Viana (Avenida Paralela) e rodovia BA-526 (Rodovia CIA-Aeroporto). São vias responsáveis pela comunicação rodoviária de Salvador com os municípios vizinhos de Lauro de Freitas e Simões Filho, bem como aos demais municípios da Região Metropolitana e à rede urbana de todo o país.

Configurando uma centralidade de influência suprametropolitana, estrutura-se como um extenso corredor de usos diversificados, no qual se concentram atividades econômicas, usos institucionais e espaços em processo de transformação. Incluem-se nessa situação espaços subutilizados ou que se tornaram insustentáveis ao longo do tempo: estruturas obsoletas vinculadas a atividades de baixa dinâmica econômica; espaços vazios ou de ocupação rarefeita remanescentes no ambiente urbano; padrões de ocupação do solo de baixa densidade populacional e de área construída localizados nas áreas de maior valorização imobiliária, passíveis de substituição por padrões de uso mais intensivo, voltados aos setores mais dinâmicos da economia e às faixas de consumo mais altas.

A dinâmica econômica está fortemente relacionada ao setor de serviços, com rebatimentos diretos no uso do solo. Ao longo da BR-324 predominam serviços de apoio à indústria, serviços empresariais vinculados ao transporte rodoviário e à logística do porto de Salvador, atividades do comércio atacadista e comércio de veículos e de peças automotivas. No Centro Retiro, na vertente para o Cabula, a implantação de um grande shopping e de um conjunto de torres residenciais e empresariais mudou o perfil de usos na região, porém com pouca integração aos preexistentes. No Centro Camaragibe localizam-se atividades comerciais e empresariais de grande porte, serviços financeiros, pessoais e de apoio empresarial. Shoppings centers concentram as atividades de varejo, serviços de pequeno e médio porte e de lazer. No corredor da Avenida Luís Viana localizam-se sedes de empresas, condomínios empresariais, centros de formação técnico-profissional e de ensino do 3º grau, grandes equipamentos de esporte e lazer, além de complexos institucionais, com destaque para o Centro Administrativo da Bahia e o Parque Tecnológico, em implantação.

Ao contrário dos demais trechos, o entorno da BA-526 se caracteriza pela baixa dinâmica econômica e de uso do solo, apresentando, também, baixa densidade populacional. Considerada Zona Rural até o ano de 2008, constitui-se num espaço de transição entre as

áreas urbanas dos municípios de Salvador, Lauro de Freitas e Simões Filho, sendo estratégica para a proteção dos mananciais do Rio Ipitanga – importante sistema de abastecimento de água para a Região Metropolitana – e para a disposição final de resíduos sólidos dos três municípios que utilizam o Aterro Sanitário Metropolitano. Vale ressaltar que o entorno da BA-526 inclui áreas conurbadas do município de Lauro de Freitas com Salvador e também áreas que sofrem influência direta de Simões Filho, o que pode potencializar conflitos de gestão em decorrência do adensamento na fronteira dos três municípios.

Embora não seja predominante, o uso residencial ocorre em todos os trechos da macroárea, com diferentes configurações, padrões construtivos e níveis de densidade. Nesse território residem 12% da população de Salvador, o que corresponde a um total de 332.609 pessoas segundo o IBGE 2010. A densidade populacional resultante é de 4.248 hab/km², aproximadamente 42 hab/ha, a menor dentre as macroáreas da Macrozona de Ocupação Urbana. Também é de 12% o percentual do território ocupado por assentamentos subnormais a serem tratados pelo PDDU como Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS.

No que se refere à mobilidade urbana, a Macroárea tem papel fundamental na estruturação dos fluxos de pessoas e mercadorias no espaço da cidade. Os eixos viários são utilizados na maioria das viagens geradas em Salvador e na Região Metropolitana. Tal característica deverá ser reforçada na medida em que sejam implantados e comecem a operar comercialmente, até 2017, as duas linhas do sistema de transporte de passageiros de alta capacidade – o Metrô –, fisicamente apoiado nos mesmos eixos.

Igualmente no horizonte de dois anos devem estar concluídas as obras das Avenidas Gal Costa e 29 de Março, corredores transversais que interligam a Borda da Baía de Todos os Santos com a Borda Atlântica através da região do Miolo. Essas vias, que deverão operar como corredores de transporte de passageiros de média capacidade e como corredores de cargas, fazem conexões com a Avenida Luís Viana e a BR-324, favorecendo a implantação de polos de desenvolvimento econômico e social ancorados na mobilidade de pessoas e de mercadorias no território da macroárea.

Aqui o objetivo é potencializar a integração de Salvador aos municípios da RMS e a articulação das diferentes regiões intraurbanas de Salvador situadas no entorno dos três grandes eixos viários estruturantes: BR-324, BA-526 (Estrada CIA-Aeroporto) e AV. Luís

Viana (Av. Paralela), induzindo a transformações no território dessa macroárea, com efeitos catalizadores para o desenvolvimento da cidade, através da integração dos modais do sistema de transporte urbano e metropolitano, do estímulo à conformação de centralidades por meio da instalação de atividades e empreendimentos diversificados de abrangência local (intrabairro), regional (interbairros) e metropolitana e incentivos para a criação de oportunidades de negócios e descentralização da oferta de postos de trabalho com a finalidade de reverter os atuais deslocamentos pendulares e a segregação sócio espacial da Cidade.

5.2.2 Macroárea de Urbanização Consolidada

A Macroárea de Urbanização Consolidada se define estrategicamente como território material e simbólico das relações sociais, econômicas e políticas que construíram interna e externamente a imagem e a identidade de Salvador como metrópole. Compreende os bairros mais tradicionais, que evoluíram radialmente a partir do Centro Antigo até ocupar toda a ponta da península na qual está implantada a cidade, entre a Baía de Todos os Santos e o Oceano Atlântico. Embora incorpore espaços de história mais recente, trata-se fundamentalmente da cidade consolidada até os anos 1970, quando teve início a efetiva metropolização de Salvador, foram abertas novas fronteiras de urbanização e radicalizou-se a expansão periférica.

Essa “Salvador Antiga” materializa espacialmente muitos dos conteúdos simbólicos associados à cidade: a Baía de Todos os Santos, a relação entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, o porto marítimo, o Centro Histórico, a sede do governo da cidade, o espaço da religiosidade e da festa, a Península de Itapagipe, a orla da Barra, o bairro negro da Liberdade. Porém, o diálogo entre o velho e o novo se faz presente nesse território e pode ser observado na renovação urbanística de bairros como Graça, Vitória, Barra, Brotas, Federação e Rio Vermelho, e nos novos conceitos de cidade incorporados na Pituba e no Itaigara.

No que pesem os desequilíbrios internos, especialmente aqueles associados à renda dos residentes, na Macroárea predominam bairros com condições satisfatórias de infraestrutura, dotados de equipamentos e serviços urbanos, nos quais se concentram atividades diversificadas, com significativa oferta de postos de trabalho. Os padrões de uso e ocupação do solo são bastante heterogêneos, coexistindo estruturas remanescentes de ocupação antiga, espaços regularmente planejados e urbanizados cujas edificações atendem às normas impostas

pela municipalidade, e ocupações espontâneas de população de baixa renda, em geral precárias e consolidadas com alta densidade populacional e de área construída.

É forte a dinâmica econômica na macroárea, na qual se concentram grande número de estabelecimentos e de empregos formais e, também, uma ampla economia informal baseada na produção e no trabalho precário. No Centro Antigo predominam atividades comerciais do varejo popular, atividades do comércio atacadista e serviços diversificados: empresariais, financeiros e aqueles vinculados à função portuária, de apoio ao turismo e à cultura. É também importante a participação dos serviços institucionais, tanto de caráter público como privado, que se concentram de forma expressiva nesse território.

Nos bairros localizados fora do Centro há grande incidência de atividades comerciais e serviços de apoio ao uso residencial, usos institucionais e serviços empresariais de pequeno e médio porte. Essas atividades em geral se estruturam ao longo das vias principais, definindo centros locais na forma de corredores. Algumas concentrações de porte mais expressivo configuram centralidades de alcance regional – como a Calçada, a Liberdade, a Barra, a Pituba e o Itaigara –, oferecendo maior diversidade de serviços e opções de compras para as respectivas clientelas. Outras concentrações configuram centralidades especializadas, como é o caso do corredor da Avenida Anita Garibaldi, no qual se localizam serviços médicos e hospitalares, e da orla marítima, onde têm grande participação os serviços orientados para o lazer e o turismo.

O uso residencial faz-se presente em todo o território e predomina na maioria dos bairros, coexistindo de forma mais ou menos segregada com outros usos. São 922.506 pessoas residentes, perfazendo 34% da população de Salvador, segundo o IBGE 2010. A densidade populacional é a maior da Macrozona de Ocupação Urbana, atingindo 19.633 hab/km², ou, aproximadamente 196 hab/ha. A população encontra-se estabilizada na maioria dos bairros, porém no Centro Antigo e na região da Barra observam-se taxas de crescimento negativo há algumas décadas.

Também é expressiva a porção do território ocupado por assentamentos subnormais definidos como Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, que correspondem a 22% da macroárea. Deve-se ressaltar, entretanto, que alguns assentamentos já atingiram um nível de consolidação

e estruturação que permitem o seu tratamento como bairros populares, apesar da insuficiência dos serviços e da incompletude das redes de infraestrutura urbana.

A mobilidade da área, que durante as décadas de 1960, 1970 e 1980 se beneficiou da implantação das avenidas de vale, gradualmente passou a apresentar problemas a partir da sobrecarga desse sistema em decorrência da ampliação do número de veículos particulares e do transporte coletivo por ônibus, situação agravada pela inelasticidade do viário numa região densamente urbanizada e com uma topografia acidentada, o que dificulta reconfigurações da rede.

Apesar do desempenho insatisfatório das vias, a macroárea apresenta boa conectividade interna e externa por meio do sistema já implantado de vias estruturais, não se prevendo novas intervenções num horizonte próximo. A última intervenção foi a implantação da Via Expressa ligando o Acesso Norte ao Porto de Salvador, favorecendo o acesso aos bairros adjacentes e a toda Cidade Baixa.

Diante da saturação do viário, a grande aposta na mobilidade volta-se para a estruturação do transporte de passageiros de alta e média capacidade. A partir da operação comercial do Metrô e da previsão do corredor de ônibus (BRT) ligando o Centro Antigo ao Centro Camaragibe, através das avenidas Vasco da Gama e Avenida Juracy Magalhães, prevê-se uma melhoria significativa nas condições de mobilidade no Centro Antigo e na região de Brotas, beneficiados diretamente pelos dois sistemas. Também terá impacto na mobilidade a implantação do VLT que substituirá o trem do Subúrbio e ligará esta região ao bairro do Comércio, beneficiando toda a Cidade Baixa, desde Itapagipe e a Calçada até os bairros do Centro Antigo.

Buscar-se-á assegurar a vitalidade da macroárea por meio de políticas de valorização da sua diversidade social e cultural, dos espaços urbanizados, do patrimônio edificado, da paisagem e das manifestações culturais, mantendo-a atrativa para a moradia e para as atividades econômicas, em especial o turismo, otimizando os investimentos públicos e privados já realizados em habitação, infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos.

5.2.3 Macroárea de Estruturação Urbana

A Macroárea de Estruturação Urbana corresponde ao centro geográfico do Município, o chamado Miolo de Salvador, a grande área central estratégica para a estruturação urbana do território na sua porção norte e, também, para a integração da cidade aos municípios da Região Metropolitana, especialmente Simões Filho e Lauro de Freitas, que podem ter uma melhor conexão entre si através dessa região. Compreende as regiões do Cabula, Tancredo Neves, Pau da Lima e Cajazeiras.

Ocupada majoritariamente por população de baixa renda, que não tem possibilidades de consumir o espaço da cidade moderna nem da cidade tradicional, caracteriza-se por uma urbanização fragmentada e incompleta, na qual predominam grandes conjuntos habitacionais implantados com investimentos públicos e assentamentos precários em estágios variados de consolidação. As redes de infraestrutura são deficitárias, bem como a provisão de equipamentos e serviços públicos. Essa situação define um quadro de vulnerabilidade urbanística que reproduz e reforça a vulnerabilidade social das pessoas residentes.

A mobilidade urbana se destaca entre os fatores que mais contribuem para a vulnerabilidade urbanística da macroárea, e dentre os elementos de precarização da mobilidade, a baixa conectividade da rede viária é o elemento central. O território é estruturado por um sistema viário insuficiente tanto do ponto de vista quantitativo como qualitativo. Há pouca ou nenhuma conexão entre espaços internos da região e a rede existente não comporta as demandas de carregamento.

A implantação das quatro vias estruturais de ligação transversal da Borda Atlântica com a Borda da Baía de Todos os Santos através do Miolo, planejadas desde os anos 1970, foi bastante postergada e só agora tem horizonte de conclusão, com a implantação da Avenida 29 de Março, a transversal mais ao norte, e a duplicação da Avenida Gal Costa. Até então, apenas a Avenida Luís Eduardo Magalhães, a primeira transversal, havia sido implantada com as características geométricas e funcionais de uma via arterial, ao passo que a segunda transversal, a Avenida Vale do Saboeiro, foi inviabilizada pela ocupação do solo desde os anos 1990.

Na ausência de vias estruturais que permitam o deslocamento transversal, a função é desempenhada por vias coletoras de baixo desempenho, que se articulam com os eixos longitudinais que contornam a região, a BR-324 e a Avenida Luís Viana. Essa situação não possibilitou a estruturação interna da macroárea para um uso residencial mais qualificado e restringiu, também, as possibilidades de desenvolvimento econômico, ficando as oportunidades de trabalho concentradas na periferia da área.

A exceção à regra é a região do Cabula, mais ao sul, que se apresenta mais bem estruturada urbanisticamente e mais conectada às regiões de maior dinâmica econômica da cidade, sendo a parte do Miolo que concentra as melhores oportunidades de trabalho e a melhor condição de renda dos residentes. Nessa região estão localizados estabelecimentos comerciais e serviços diversificados de boa qualidade e importantes usos institucionais, como o Hospital Geral Roberto Santos, a sede do 19º Batalhão de Caçadores do Exército e o campus da Universidade do Estado da Bahia – UNEB.

As demais regiões têm sua dinâmica econômica vinculada ao comércio e serviços de bairro, em atendimento principalmente às demandas do uso residencial, configurando, como em outras regiões da cidade, pequenos centros locais. Apenas o Centro de Pau da Lima, localizado na Estrada de São Marcos, tem uma abrangência regional, atendendo aos vários bairros populares do entorno, inclusive parte de Cajazeiras.

Nesse território residem 24% da população de Salvador, o que corresponde a um total de 654.078 pessoas segundo o IBGE 2010. É uma população superior à da segunda maior cidade baiana. A densidade populacional resultante é de 11.960 hab/km², aproximadamente 120 hab/ha. Refletindo o quadro de precariedade habitacional, 33% do território da macroárea são ocupados por assentamentos subnormais a serem tratados pelo PDDU como Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS. Esse percentual é metade do verificado na Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos, que abrange a região do Subúrbio, mas em termos absolutos é equivalente, perfazendo aproximadamente 18 km².

O propósito é promover a estruturação do território a partir da implantação das vias transversais integrantes da rede estrutural de transporte de média e alta capacidade, promovendo a conexão dos bairros, qualificando os espaços para oportunidades de negócios e criação de postos de trabalho, conformando e fortalecendo centralidades com diversidade de

usos, promovendo a expansão urbana estruturada nos espaços não urbanizados ou subutilizados e a melhoria dos padrões de ocupação existentes, especialmente dos assentamentos precários.

5.2.4 Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos

A Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos compreende o chamado Subúrbio Ferroviário, desde o Lobato até Paripe, e bairros localizados na parte alta da Falha Geológica de Salvador, na região de São Caetano e Pirajá. Sob o aspecto econômico, este território se define como estratégico para o desenvolvimento de Salvador por sua posição geográfica em relação à Baía de Todos os Santos e à Baía de Aratu, que apresentam condições propícias para atividades náuticas e portuárias e outras relacionadas à economia do mar. Do ponto de vista social, impõe-se pela necessidade do resgate urbanístico, econômico e social dos bairros que formam conjuntamente um extenso bolsão de pobreza, no qual são deficitárias as redes de infraestrutura e a provisão de equipamentos e serviços públicos, configurando um quadro de grande vulnerabilidade urbanística e social.

O Subúrbio Ferroviário teve sua ocupação inicialmente ligada à linha férrea implantada na orla da Baía de Todos os Santos em meados do século XIX. A partir dos anos 1940 consolidou-se como um local de loteamentos populares, ampliados nas décadas seguintes sem controle urbanístico, com suas áreas livres invadidas e ocupadas. Nos anos 1980 passou a abrigar loteamentos públicos para desabrigados e conjuntos habitacionais, configurando uma urbanização incompleta, marcada pela precariedade habitacional. Características semelhantes também definem a urbanização de São Caetano e Pirajá, bairros que tiveram origem em grandes fazendas que foram parceladas para a oferta de lotes populares e que se desenvolveram a margem da industrialização de Salvador no período anterior à implantação do CIA.

Além das condições socioeconômicas e de urbanização, o território se caracteriza pela fragilidade ambiental. Grande parte da ocupação existente está assentada sobre solos instáveis e frágeis da área de influência da Falha Geológica de Salvador, implicando em situações de risco potencial e real em toda a macroárea. Por outro lado, a densidade da ocupação e a permeabilidade do solo são favorecidas pela vizinhança do Parque de Pirajá/São Bartolomeu, área de proteção da represa do Rio do Cobre e do seu estuário, incluída da Macrozona de

Conservação Ambiental, que tem grande importância histórica associada à Independência da Bahia e como recanto sagrado para as religiões de matriz africana.

Na região do Subúrbio, a estruturação da mobilidade se dá por meio dos eixos viários longitudinais que cortam a macroárea na direção norte-sul – a linha férrea e a Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana) – responsáveis pelos maiores carregamentos de transporte. A melhoria das condições de mobilidade deverá advir da reestruturação da linha férrea, com a transformação do antigo trem suburbano em um Veículo Leve Sobre Trilho (VLT), duplicando o número de estações e ampliando a linha existente para chegar ao bairro do Comércio, na região do Terminal da França, e à região de São Luís, no bairro de Paripe.

Em Pirajá e São Caetano, como na maior parte dos bairros populares, a estruturação dos fluxos principais é realizada apenas por vias coletoras, que desempenham a função precariamente, comportando carregamentos além da sua capacidade. A melhoria da mobilidade nesses bairros envolve fatores complexos, porém a operação da Estação Pirajá do Metrô, reduzirá o tempo gasto da maioria dos deslocamentos até as áreas centrais de Salvador.

O uso residencial predomina na macroárea, que contabiliza 515.150 pessoas residentes, perfazendo 19% da população de Salvador de acordo com o IBGE 2010. A densidade populacional de 17.787 hab/km² – aproximadamente 178 hab/ha – é a segunda maior da Macrozona de Ocupação Urbana, muito próxima da densidade da Macroárea de Urbanização Consolidada, porém com uma configuração e efeitos inteiramente diversos. Trata-se de uma densidade bastante alta quando associada a um padrão de ocupação do solo precário e a um quadro de vulnerabilidade urbanística e de risco social.

A dimensão do problema se evidencia na extensão das áreas identificadas como assentamentos subnormais, que atingem 19 km², correspondentes a 66% da macroárea. Comparada com a Macroárea de Estruturação Urbana, que apresenta uma extensão de assentamentos subnormais semelhante, mas que representam apenas 33% do seu território, a situação é praticamente inversa. Na Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos apenas 34% do seu território não se caracteriza como assentamento subnormal, o que faz dela uma grande Zona Especial de Interesse Social – ZEIS.

Tem-se como objetivo reestruturar os espaços ocupados e ainda vazios com foco em reduzir os quadros de segregação socioespacial, concentração de pobreza, precariedade habitacional, altos índices de violência, baixa oportunidade de emprego, alto grau de degradação ambiental das áreas de preservação e das praias e deficiência de infraestrutura, equipamentos sociais e serviços urbanos.

5.2.5 Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica

A Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica define-se como território estratégico para o desenvolvimento urbano de Salvador por se constituir, material e simbolicamente, num patrimônio ambiental e cultural da cidade, e pelas possibilidades de renovação urbana que oferece, haja vista as condições de infraestrutura existentes e os níveis baixos de densidade.

Territorialmente compreende o trecho da Borda Atlântica que se inicia no bairro do Costa Azul, na embocadura do rio Camaragibe, e se estende até o limite de Salvador com o município de Lauro de Freitas. Essa faixa litorânea se constitui numa extensa zona residencial que desempenha funções de lazer para toda a cidade, oferecendo serviços relacionados ao mar e à faixa de praia e usos vinculados ao entretenimento, ao esporte, à cultura e à gastronomia.

Nessa macroárea residem 199.261 pessoas, que correspondem a 7% da população de Salvador, segundo o IBGE 2010. A densidade populacional é a mais baixa da Macrozona de Ocupação Urbana, ficando em 7.757 hab/km², ou 78 hab/ha. Apesar de expressiva no contexto da macroárea, a participação dos assentamentos subnormais na urbanização é bastante inferior à das demais, perfazendo apenas 10% do território a ser tratado como Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS.

A urbanização foi estruturada em meados do século XX a partir da implantação da estrada Amaralina–Itapuã, embrião da Avenida Octávio Mangabeira. A implantação da via costeira precipitou um processo de parcelamento extensivo de grandes glebas foreiras localizadas no litoral, criando uma super oferta de lotes pequenos destinados ao uso uni residencial, sem uma demanda efetiva para moradia. Como resultado, a Borda Atlântica de Salvador foi comprometida com uma estrutura fundiária fragmentada e subutilizada, que gerou uma urbanização incompleta e deu margem a ocupações precárias que se consolidaram como

bairros populares e assentamentos subnormais. O Poder Público participou desse processo com a implantação de loteamentos para relocação de ocupações urbanas nas áreas centrais, cujo maior exemplo é o bairro da Boda do Rio.

A partir dos anos 1980, como resultado do crescimento urbano verificado desde a década anterior, a Orla Atlântica passou a configurar de fato um vetor de expansão urbana, sendo valorizada para o uso residencial e dando origem a novos parcelamentos e empreendimentos habitacionais voltados para faixas de renda mais altas. A duplicação da Avenida Octávio Mangabeira também veio favorecer as condições de mobilidade, reconfigurando o espaço da orla e abrindo a possibilidade de novos usos.

No que pesem tais transformações, o padrão de uso residencial horizontal de baixa densidade manteve-se como predominante por muitos anos, decorrente, em grande parte, da obstrução legal a padrões urbanísticos mais intensivos. Apenas há cerca de dez anos, com alterações na legislação de uso do solo, começou a se estruturar uma renovação da ocupação do solo na Borda Atlântica, com o surgimento de padrões multiresidenciais verticais.

O alcance dessa renovação, entretanto, torna-se limitada por não contemplar também a reestruturação urbanística da área e manter a estrutura fundiária preexistente. Os novos empreendimentos em sua maioria se dão por meio do remembramento de lotes dos antigos parcelamentos, incompletos e fragmentados, concluindo por consolidar uma urbanização em sua base deficiente.

O planejamento desta macroárea, portanto, deve-se orientar para a requalificação da urbanização, a ampliação das possibilidades de uso do solo e a sustentabilidade econômica, social e ambiental, especialmente no que tange à qualidade das águas, à conservação dos ambientes naturais, à preservação da paisagem urbana e à qualidade da moradia. Para tanto, precisam ser mediados conflitos de usos, interesses especulativos vinculados à propriedade do solo, demandas do setor imobiliário e da indústria da construção civil e os requisitos específicos para o desenvolvimento do turismo em suas várias modalidades, o que sinaliza para o desenvolvimento de uma grande operação urbana.

É preciso estimular a renovação dos espaços, edificações e equipamentos, a fim de reverter o quadro de subutilização e deterioração das áreas urbanizadas, incentivando a dinâmica urbana

através da melhoria da qualidade dos espaços públicos e privados, da paisagem urbana e do ambiente natural e construído, prevendo usos residenciais e atividades econômicas voltadas para a oferta de comércio e serviços de apoio ao uso residencial, ao turismo, hotelaria, lazer e cultura, de modo a atrair pessoas, gerar oportunidades e uma ocupação mais qualificada do território.

QUADRO DA POPULAÇÃO E ÁREA DO MACROZONEAMENTO

MACROÁREAS	ÁREA		POPULAÇÃO (IBGE 2010)		DENSIDADE POPULACIONAL (hab/km ²)	ÁREA DE ZEIS		POPULAÇÃO SALVADOR (%)
	Total (m ²)	%	Total	%		Total (m ²)	%	
MACROÁREA DE INTEGRAÇÃO METROPOLITANA	78.288.572	33	332.609	13	4.248	9.149.252	12	12
MACROÁREA DE URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA	46.988.407	20	922.506	35	19.633	10.487.935	22	34
MACROÁREA DE ESTRUTURAÇÃO URBANA	54.688.009	23	654.078	25	11.960	17.885.883	33	24
MACROÁREA DE REESTRUTURAÇÃO DA BORDA DA BAIJA DE TODOS OS SANTOS	28.962.031	12	515.150	20	17.787	19.035.668	66	19
MACROÁREA DE REQUALIFICAÇÃO DA BORDA ATLÂNTICA	25.686.936	11	199.261	8	7.757	2.679.510	10	7
MACROZONA DE OCUPAÇÃO URBANA	234.613.957	100	2.623.604	100	11.183	59.238.248	25	98
MACROZONA DE CONSERVAÇÃO AMBIENTAL	74.911.745	100	52.052	100	695	1.704.115	2	2
SALVADOR	309.525.703	100	2.675.656	100	8.644	60.942.363	20	100

6 Macroestratégias para o desenvolvimento econômico, social e urbano

Os estudos elaborados para o diagnóstico, no qual foram consideradas as categorias de análise relativas a: densidade populacional, desequilíbrios de uso e dinâmica urbana, oferta de equipamentos de uso público, sistema viário e divisão fundiária e ocupação, revelaram um cenário de extrema desigualdade e o risco de uma tendência à continuidade e ao aprofundamento desta desigualdade, mas, também, revelaram, as possibilidades de reverter esta tendência a curto, médio e longo prazo, no horizonte temporal do PDDU, para 2023 e do “Plano Salvador 500” para 2049, quando a Cidade do Salvador completará 500 anos.

Assim, as grandes estratégias de desenvolvimento urbano e socioeconômico para a cidade do Salvador para os próximos 35 anos devem estar orientadas para:

6.1 EIXO URBANO

6.1.1 Gerais

- A dinamização e o desenvolvimento das centralidades secundárias, a exemplo da Liberdade, Ribeira, Pau da Lima, Cajazeira e Itapuã, que é uma das grandes estratégias do desenvolvimento urbano para distribuição mais equilibrada das oportunidades de trabalho e serviços e também para redução dos movimentos pendulares.
- O incentivo à dinamização de uma nova centralidade em Águas Claras/Valéria, considerando o estação da Linha 1 do metrô, a implantação de um terminal rodoviário interestadual e intermunicipal de conexão com o metrô, a implantação de um sistema de transporte de média capacidade da BA-528, de articulação com o Subúrbio e com o Porto de Aratu, a implantação da Av. 29 de Março de articulação com a Av. Otavio Mangabeira, Av. Paralela e BR-324, o Hospital Estadual do Subúrbio e a construção do Hospital Municipal em Cajazeira, a polarização que os bairros de Águas Claras e Cajazeira exercem na região do Miolo, e, por conseguinte, concentrando uma diversidade de serviços e a perspectiva de criação de um polo logístico na região, além do incentivo ao

desenvolvimento de atividades comerciais e de serviços, articuladas a projetos imobiliários de padrões médio, articulados a valorização e preservação do Parque Metropolitano de Pirajá e o da Represa de Ipitanga I.

- O incentivo à dinamização desta nova centralidade mediante a concentração de estruturas atacadistas e de articulação logística, o que em grande medida poderá acontecer por realocação de investimentos privados, investimentos públicos e incentivos fiscais, além da implantação de empresas de serviços, de pequenas indústrias não poluentes, voltadas para o apoio ao CIA e ao COPEC, objetivando o estabelecimento de uma centralidade metropolitana.
- O incentivo à centralidade linear no trecho compreendido pelo Comércio, Calçada e Península de Itapagipe, impondo uma estratégia de desenvolvimento que potencialize o campo de oportunidades existentes, mediante a intensificação de uso das áreas lindeiras da Av. Oscar Pontes e Jequitaia. Esse processo importa, sobretudo, no aproveitamento da infraestrutura instalada e na perspectiva da implantação do VLT Praça Cayru/Calçada/Paripe que deverá alimentar um corredor de serviços, o qual poderá ter na Calçada um importante centro de serviços e de articulação com o Subúrbio, atendendo as demandas de diversas atividades, inclusive residencial.
- O ordenamento do uso e ocupação das áreas do entorno das estações do metrô, sobretudo, da Linha 1 e das áreas lindeiras as vias alimentadoras do sistema de transporte, sobretudo, as Avenidas 29 de Março e Gal Costa, mediante a dinamização do uso diversificado e priorizando o atendimento a Habitação de Interesse Social de forma a viabilizar para a população de menor renda o acesso à terra urbanizada, à moradia digna e segurança em sua posse, aos serviços públicos essenciais e equipamentos sociais básicos.
- A produção de Habitação de Interesse Social em vazios urbanos bem localizados e adequados ao uso residencial.
- A urbanização dos assentamentos precários (ZEIS), com a adequação de infraestrutura e serviços urbanos, sistema viário e acessibilidade, redefinições do parcelamento, criação e recuperação de áreas públicas, eliminação do risco geotécnico, inserção de áreas verdes, respeitando a configuração física geral do assentamento.
- A regularização fundiária das Zonas de Especial Interesse Social.

- O monitoramento prioritariamente das Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN) e das Áreas Arborizadas (AA), pela dimensão que elas ocupam dentro do território, podendo ser incorporadas aos corredores ecológicos, sobretudo as APRNs do Jaguaribe, Bacia do Cobre e Paraguari, do Vale do Cascão e Cachoeirinha e Pituauçu.
- A valorização dos espaços públicos de atributos naturais como a Orla Atlântica, a Orla da Baía de Todos os Santos, dos espaços de grande valor paisagístico e ambiental como o Parque de Pituauçu e Parque da Cidade e os espaços de valor ambiental e cultural como o Parque do Abaeté e o Parque São Bartolomeu.
- A universalização do saneamento básico e ambiental, estabelecendo a sua prioridade, através do Contrato Programa, no qual deverá estar estabelecido os investimentos necessários ao longo da vigência do PDDU e no horizonte do “Plano Salvador 500”.
- A eliminação dos riscos geológicos associado à urbanização de áreas de ocupação precárias.
- A implantação de projetos estruturadores, nas áreas de ocupações precárias, projetos capazes de reconfigurar o espaço, em termos urbanísticos e sociais.

6.1.2 Por Macroáreas

Macroárea de Estruturação Urbana

- A estruturação da área do Miolo, mediante a ampliação e melhoria da rede viária interna da área, permitindo maior conectividade dentro da região e de articulação externa com os dois grandes corredores de transporte de alta capacidade (linha 1 e 2 do metrô), através das Av. Gal Costa, Av. 29 de Março e Av. São Marcos e Av. Regional e ainda com a possibilidade da implantação da Linha Viva mediante a sua articulação com o transporte de massa. A integração do Miolo com a rede de transporte de massa de média e alta capacidade é um dos eixos estruturantes para eliminar o isolamento desta área em relação a toda a cidade, além da implantação, ampliação e qualificação da infraestrutura urbana e de equipamentos públicos.

Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos

- A reestruturação do Subúrbio Ferroviário, mediante a melhoria da articulação viária interna dos bairros com a implantação de uma via de articulação com a Av. Suburbana, no vale do rio Mané Dendê, conectando os diversos bairros do Subúrbio que possuem difícil acesso, face às altas declividades da região e a barreira natural do Parque Metropolitano de Pirajá, além da articulação com o VLT, considerada a sua implantação como necessária a otimização da mobilidade e valorização da região. Articulação com a linha 1 do metrô, mediante a implantação do BRT na BA-528, integrando o Subúrbio a nova centralidade de Águas Claras/Valéria. Implantação e expansão da infraestrutura e de equipamentos urbanos estruturadores do território, aliados ao processo em curso de reestruturação da orla da Baía de Todos os Santos.
- A valorização da borda da Baía de Todos os Santos mediante o desenvolvimento de terminais turísticos, marinas e centros náuticos em articulação com o Programa de Requalificação da Orla.

Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica

- A requalificação das áreas da Borda Atlântica mediante a utilização dos instrumentos urbanísticos específicos que associem o adensamento construtivo ao adensamento populacional e o balanceamento entre usos residenciais e não residenciais, incentivando a diversificação da oferta de produtos imobiliários voltados a diversas faixas de renda e equilíbrio de usos, considerando a infraestrutura instalada e planejada. O aumento da conectividade viária e da oferta de transportes na região dos bairros de Patamares, Pituçu, Jaguaribe e Piatã, mediante a implantação, melhoria ou reestruturação de vias coletoras que articulem com a Av. Luís Viana e Av. Otavio Mangabeira e a implantação do corredor progressivo de transporte da Av. Otavio Mangabeira, além da implantação de equipamentos públicos.

Macroárea de Urbanização Consolidada.

- A manutenção e valorização da qualidade ambiental e urbanística da área central da cidade e preservação do seu patrimônio histórico e cultural, além da implantação de ações

estratégicas na área da cultura, indústrias criativas e turismo de forma a revitalizar e dinamizar o centro, levando-o a condição de eixo estratégico do desenvolvimento econômico do município.

- A dinamização do Centro Histórico, através da implantação de equipamentos estruturadores a exemplo do Centro Administrativo Municipal com a utilização de imóveis ociosos ou subutilizados.

6.1.3 Mobilidade e Acessibilidade

- A implantação de uma rede integrada de transporte, constituída pelo sistema de transporte de alta e média capacidade, já implantado, em implantação e a implantar: Linha 1 do metrô, no eixo da BR-324, ligação da Estação da Lapa até Aguas Claras e a linha 2 do metrô no eixo da Av. Paralela, articulando Salvador a Lauro de Freitas, conexão no âmbito metropolitano, o BRT na ligação Lapa/Iguatemi, o BRT de ligação BR-324/BA528/Subúrbio, a implantação do VLT de ligação Praça Cayru/Calçada e Calçada/Paripe, a terceira linha do VLT de ligação Calçada/Península de Itapagipe e a rede de BRT alimentadoras do sistema na Av. Gal Costa, 29 de Março, Orlando Gomes e Pinto Aguiar e dos corredores progressivos de transporte, com soluções de adequação viária e tratamento preferencial pra os ônibus na Suburbana, Av. Otávio Mangabeira, BA-528, Av. da França/Pituba.
- A integração metropolitana, uma vez que Salvador exerce um papel preponderante dentro na RMS, o que poderá ser fomentado através dos corredores de transporte de alta capacidade (Av. Paralela e BR-324), de articulação não apenas com as cidades da RMS, mas ao nível regional, criando uma zona de uso diversificado de abrangência urbana e metropolitana.
- A implantação de um sistema de média capacidade de integração Calçada com a Península de Itapagipe propiciando não apenas o transporte local, mas o acesso aos centros de turismo religioso da Basílica do Bonfim e do Santuário de Irmã Dulce.
- A inserção das ilhas de Frades, Maré e Bom Jesus dos Passos no contexto da cidade propiciando a sua conectividade com a área urbana do continente, mediante a implantação de um sistema de transporte marítimo regular.

- A conexão interna, através de um sistema viário de articulação entre as diversas localidades existentes na Ilha de Maré.
- A implantação do sistema de micro–acessibilidade, sobretudo, nos bairros do Subúrbio e do Miolo onde as declividades são maiores e tornam a acessibilidade mais difícil. A implantação de ascensores de conexão das cumeadas com as avenidas de vale onde estão sendo implantados os grandes corredores de transporte, a exemplo da Av. Bonocô, Br. 324, Vasco da Gama, Av. Juracy Magalhães, Av. ACM, Av. Suburbana, Av. Gal Costa e Av. 29 de Março.
- A implantação de uma rede de ciclovias articulada a rede de transporte de alta e média capacidade e, dentro dos bairros, a implantação uma rede de ciclovias articulada as centralidades secundárias.
- A estruturação de uma rede de calçadas e passeios estimulando os deslocamentos a pé e a dinâmica urbana.

6.2 EIXO SOCIAL

- A distribuição equilibrada dos equipamentos públicos e privados de educação, saúde e, sobretudo, dos equipamentos culturais, de forma a ampliar oportunidades de acesso a esses serviços e equipamentos.
- A implantação e melhor distribuição de novos espaços culturais, com o incremento de uso das edificações de valor histórico e arquitetônico a exemplo da Casa do Rio Vermelho, em memória a Jorge Amado; os museus de Pierre Verger e Caribé a serem instalados nos antigos Fortes de São Diogo e Santa Maria; e o Museu da Música, a ser implantado no Comércio, assim como a restauração do Teatro Gregório de Matos e do Centro Cultural da Barroquinha, na Praça Castro Alves.
- A implantação de um parque linear de lazer e esporte, de abrangência a toda a cidade, no trecho compreendido entre o Dique do Tororó e Vale dos Barris, em extensão a vocação natural já impressa com a construção da Arena Fonte Nova e do Dique.
- A implantação do Hospital Municipal, em zona densamente povoada da cidade, com capacidade superior a 200 leitos.
- Universalização das policlínicas.

6.3 EIXO ECONÔMICO

- A ampliação, diversificação e fortalecimento das bases produtivas da cidade com ênfase na cadeia do turismo, da economia criativa, em logística e em comércio popular.
- O apoio ao fomento, de forma articulada com políticas em economia criativa, dos setores de turismo náutico, turismos de lazer, turismo cultural e turismo de negócio por meio da formulação de políticas focadas em vantagens competitivas desses setores, desenvolvimento de campanhas de marketing (sistemáticas e com foco em seus públicos-alvo) e outras intervenções complementares e sinérgicas em qualificação empresarial, de mão de obra, de segurança, de reestruturação espacial dos sítios turísticos, recuperação do patrimônio, dentre outras.
- O apoio ao fomento dos setores da música, de festas, do artesanato, da dança, de forma articulada com políticas em turismo, por meio da formulação de políticas que não só tirem partido das conquistas já realizadas mas que promovam primordialmente a inclusão sustentada de novos atores nas cadeias de produção, focadas em vantagens competitivas desses setores, desenvolvimento de campanhas de marketing (sistemáticas e com foco em seus públicos-alvo) e outras intervenções complementares e sinérgicas em qualificação empresarial, de mão de obra, de segurança, de reestruturação espacial, tendo como princípios ordenadores a sustentabilidade, a inclusão social e inovação.
- O apoio e fomento à modernização logística da cidade do Salvador, que inclui: o reordenamento sócio espacial do comércio, políticas de dinamização das ocupações em articulação com as estratégias de fomento ao turismo, à economia criativa e ao comércio popular, modernização tecnológica e de negócio do Porto de Salvador, formação empresarial e de mão de obra, segurança e de reestruturação urbana.
- A articulação com a CODEBA para a implementação de um estudo específico de redefinição do Porto de Salvador, considerando o seu entorno e a sua expansão e integração com a cidade, haja visto, a implantação do VLT na Av. da França, da revitalização do Terminal Marítimo de conexão com as ilhas, da Requalificação da Praça Cayrú, da implantação de Museu da Música (Casa dos Azulejos), da consolidação do Comércio, enquanto centro de educação de ensino superior e do potencial construtivo existente em toda área que comporta uma diversidade de usos com o aproveitamento da infraestrutura instalada. A revitalização do Comércio articula a revitalização da Calçada e

a do Centro Histórico mediante a implantação de grandes equipamentos culturais e de lazer.

- O incentivo a estratégia do CENAB – Centro Náutico da Bahia, de desenvolvimento ao longo da orla do Subúrbio, de um parque produtor de barcos e equipamentos náuticos.
- O incentivo ao turismo de praia, associado a política do meio ambiente de preservação ambiental, nas Ilhas de Maré, dos Frades e de Bom Jesus dos Passos, no Subúrbio Ferroviário e, sobretudo, na faixa litorânea que compreende as praias de Stela Mares, Flamengo e Ipitanga, com a implantação de ressortes e pousadas, terminais turísticos e de transporte e equipamentos de apoio turístico.
- Estímulos ao turismo de compras, através da dinamização dos corredores de vocação de comércio de rua, a exemplo da Baixa dos Sapateiros.
- A implementação de uma política de conexão digital, com a criação de amplas zonas de internet wireless livre, nos espaços públicos de convivência e, sobretudo, nos sítios de maior interesse cultural e turístico.
- Uma política de incentivos fiscais para atração de empreendimentos do setor terciário, privilegiando os segmentos ligados à cultura, a economia criativa e ao turismo e, através dos mesmos, viabilizando a regeneração de antigos solares, trapiches, fortes, mercados e cine teatros de rua.