

**PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR
CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS**

EDITAL N.º01/98

A PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, ATRAVÉS DA FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA DA SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, E O DEPARTAMENTO DA BAHIA DO INSTITUTO DOS ARQUITETOS DO BRASIL, DIVULGAM PELO PRESENTE EDITAL, AS NORMAS E A ABERTURA DO CONCURSO PÚBLICO PARA SELEÇÃO DE PROPOSTAS DE DESENHO URBANO, EM NÍVEL DE IDÉIAS, PARA A URBANIZAÇÃO DE QUATRO (04) MACRO-ÁREAS DO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR - PMS
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO - SEPLAM
FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA - FMLF**

**DEPARTAMENTO DA BAHIA DO INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL,
SEÇÃO BAHIA - IAB/BA**

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ÍNDICE

- 1. DO EDITAL.**
- 2. DAS NORMAS REGULADORAS.**
- 3. DA FINALIDADE.**
- 4. DO OBJETO.**
- 5. DA ENTIDADE PROMOTORA.**
- 6. DA ENTIDADE ORGANIZADORA.**
- 7. DO CALENDÁRIO.**
- 8. DAS INSCRIÇÕES.**
- 9. DAS CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO E HABILITAÇÃO.**
- 10. DAS EQUIPES MULTIDISCIPLINARES.**
- 11. DO ARQUITETO COORDENADOR.**
- 12. DA COMISSÃO JULGADORA E DO PROCESSO DE JULGAMENTO.**
- 13. DAS FORMAS DE APRESENTAÇÃO.**
- 14. DA ENTREGA DOS TRABALHOS.**
- 15. DOS CRITÉRIOS DE JULGAMENTO.**
- 16. DA CONTRATAÇÃO E REMUNERAÇÃO DAS EQUIPES SELECIONADAS.**
- 17. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS.**
- 18. ANEXOS.**
 - I. Princípios Básicos para Urbanização (Subsídios para definição da proposta).**
 - II. Informações básicas. (em separado).**
 - III. Ficha de Inscrição.**
 - IV. Ficha de Identificação**
 - V. Compromisso de Participação.**
 - VI. Modelo de Legenda Padrão dos Painéis.**
 - VII. Minuta de Contrato com a FMLF.**
 - VIII. Tabela de Áreas e Estimativa e Remuneração.**
 - IX. Cartografia disponibilizada**

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

1. DO EDITAL

O presente **Edital** e seus anexos fixam as normas para a realização do **Concurso Público em nível de idéias para o Desenho Urbano de quatro (04) áreas no Subúrbio Ferroviário de Salvador.**

2. DAS NORMAS REGULADORAS

Este **Concurso** será regido em tudo que neste **Edital** estiver expressamente estipulado, pela Lei 8.666 de 21/06/93 e suas alterações, pelo Regulamento Nacional de Concursos do Instituto de Arquitetos do Brasil e pelo Convênio firmado entre a FMLF e o IAB/BA em 09 de dezembro de 1998.

3. DA FINALIDADE

O presente **Edital** e seus anexos têm por finalidade estabelecer as condições para a realização de **Concurso Público** entre equipes multidisciplinares, coordenadas por um arquiteto(a) e/ou urbanista, para a seleção de **propostas de desenho urbano, em nível de idéias, para a urbanização de quatro (04) macro-áreas no Subúrbio Ferroviário de Salvador e que servirão para subsidiar o plano geral de intervenção a ser elaborado pela FMLF/SEPLAM.**

3.1 O **concurso**, que se realizará em uma única etapa, visa a seleção da melhor **proposta de desenho urbano** para cada uma das áreas abaixo indicadas (ver mapa anexado), sendo esta seleção realizada por uma única comissão julgadora; o desenvolvimento **em nível de estudo preliminar**, será contratado com cada equipe vencedora, pela Prefeitura Municipal de Salvador, através da Fundação Mário Leal Ferreira.

MACRO-ÁREA 1: PARIPE / SÃO TOMÉ DE PARIPE / TUBARÃO

MACRO-ÁREA 2: PERIPERI / VALE DO PARAGUARI / PRAIA GRANDE / NOVA CONSTITUINTE

MACRO-ÁREA 3: PLATAFORMA / ESCADA / ITACARANHA / RIO SENA

MACRO-ÁREA 4: VALÉRIA / PIRAJÁ

3.2 O **concurso premiará** os três primeiros colocados em cada área com a seguinte remuneração:

1º lugar (equipe vencedora)	Assinatura de contrato para desenvolvimento da idéia em nível de estudo preliminar.
2º lugar	R\$ 5.000,00 (cinco mil reais)
3º lugar	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Nota: a equipe colocada em primeiro lugar em cada área receberá a importância de R\$5.000,00 (cinco mil reais), como parcela inicial da remuneração prevista para o desenvolvimento da idéia vencedora, que será abatida do total contratado.

4. DO OBJETO

O objeto do presente **Concurso** é a elaboração de **Projetos de Desenho Urbano** para as quatro (04) macro-áreas do Subúrbio Ferroviário, listadas nos itens 3.1 e anexos II e VIII. Entende-se por desenho urbano a configuração físico-espacial final desejada para as áreas em questão, incluindo a implantação e/ou complementação da infra-estrutura, equipamentos sociais e serviços urbanos, a definição do sistema viário e de logradouros, o sistema de áreas verdes, as intervenções nas situações críticas e o que for necessário e indispensável ao funcionamento normal de qualquer aglomeração urbana, propiciando melhoria nas condições ambientais e de vida da população, e a indicação de instrumento legais de gestão capazes de contribuir para o alcance dos resultados finais desejados (para maiores detalhes ver anexo I e II).

5. DA ENTIDADE PROMOTORA

- 5.1. O Promotor do Concurso é a Prefeitura Municipal do Salvador (PMS), através da Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), entidade vinculada à Secretaria de Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico (SEPLAM).
- 5.2. As obrigações e responsabilidades do Promotor, assim como suas prerrogativas, condições e contrapartidas, estão estabelecidas no Convênio firmado entre FMLF e o IAB/BA, no dia 09 de dezembro de 1998.

6. DA ENTIDADE ORGANIZADORA

- 6.1. A entidade organizadora é o Departamento da Bahia do Instituto de Arquitetos do Brasil - (IAB-BA), nos termos estabelecidos no Convênio anteriormente citado.
- 6.2. A organização do **Concurso** é encargo do Coordenador, Arquiteto Roberto Cortizo Justo, sócio titular do IAB-BA.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

7. DO CALENDÁRIO

- **Lançamento Concurso** 11 de dezembro de 1998
- **Inscrições** de 14 a 31 de dezembro de 1998
- **Elaboração propostas** de 02 de janeiro de 1999 a 18 de fevereiro de 1999
- **Entrega trabalhos** 19 de fevereiro de 1999, até às 18:00 h., no IAB-BA.
- **Limite para consultas** 22 de janeiro de 1998
- **Limite para respostas** 29 de janeiro de 1998
- **Julgamento** de 20 a 22 de fevereiro de 1999
- **Divulgação dos resultados** 23 de fevereiro de 1999
- **Desenvolvimento dos projetos** de 24 de fevereiro à 22 de abril de 1999

8. DAS INSCRIÇÕES

- 8.1. As inscrições para o presente **Concurso** estarão abertas desde as 13:00h do dia 14 dezembro de 1998 até às 18:00 h do dia 31 de dezembro do mesmo ano, na Sede do IAB-BA, podendo ser efetuadas diretamente, ou mediante encaminhamento ao Instituto da **Ficha de Inscrição**, anexa ao Edital, juntamente com a cópia xerox do comprovante bancário do pagamento da taxa de inscrição, conforme instruções contidas na própria ficha, e da cópia da carteira do CREA do profissional responsável.
- 8.2. Na sede do IAB-BA ficará disponível para consulta, sem poder ser retirado, um exemplar completo do **Edital do Concurso**, onde os interessados terão acesso a todas as informações disponíveis sobre o **Concurso**; também na sede do IAB-BA estarão disponíveis as **Fichas de Inscrição**. Estará ainda disponibilizado para consulta, sem poder ser retirado, o seguinte material técnico: diagnósticos de macro e microdrenagem, diagnóstico sócio-econômico e ambiental, proposta de macro e microestruturação viária e proposta de intervenção no Parque Pirajá / São Bartolomeu.
- 8.3. A **Ficha de Inscrição**, expedida em uma única via, será preenchida à máquina e/ou letra de forma pelo interessado, que deverá responder a todas as informações ali solicitadas.
- 8.4. A **Ficha de Inscrição** deve ser enviada ao IAB-BA, Departamento da Bahia do Instituto de Arquitetos do Brasil aos cuidados do Coordenador, Arquiteto Roberto Cortizo Justo, End.: Ladeira da Praça, 9/17, Ed. dos Arquitetos, Salvador - Bahia, CEP 40.020-320, tel. (071) 321-4341, Fax (071) 321-2808.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- 8.5. Aqueles que se inscreverem diretamente na sede do IAB-BA receberão imediatamente o conjunto completo de informações para elaboração da proposta (**Edital do Concurso**). Para os que se inscreverem mediante correspondência, o **Edital do Concurso** será remetido logo após a chegada da **Ficha de Inscrição**, devidamente acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de inscrição.
- 8.6. Os inscritos serão numerados pela ordem de chegada, mediante código de conhecimento exclusivo do inscrito e do Arquiteto Coordenador, tanto para aqueles que se inscreverem diretamente na Sede do IAB-BA, como para aqueles que o fizerem mediante correspondência; a **Ficha de Inscrição** já devidamente numerada, será devolvida ao remetente.
- 8.7. Nenhuma inscrição será aceita após às 18:00h de 31 de dezembro de 1998. As inscrições por correspondência deverão ser postadas até esta data.
- 8.8. A inscrição será sempre individual, feita pelo inscrito, ou através de procurador devidamente credenciado, em nome de um único profissional, arquiteto responsável pela **proposta** que concorrerá à escolha. A nomeação da equipe multidisciplinar e o seu currículo, co-autoria, os colaboradores ou pessoa jurídica será feita em **ficha de identificação** própria, que será anexada à embalagem do trabalho (ver itens 9 e 10).
- 8.9. O valor da taxa de inscrição será de R\$ 70,00 (setenta reais), para cada área, para sócios quites do IAB, condição a ser atestada na entrega da **Ficha de Inscrição** devidamente preenchida. Aos profissionais não enquadrados na situação acima, a taxa de inscrição será de R\$130,00 (cento e trinta reais) por cada área.
- 8.10. Cada inscrito receberá um dossiê sobre a área escolhida, composto de dados e plantas sobre as áreas, conforme especificado nos Anexos II e IX.

9. DAS CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO E HABILITAÇÃO

- 9.1. Estão credenciados à participação no **Concurso** todos os profissionais diplomados em arquitetura, registrados no sistema CREA, e em pleno gozo de seus direitos profissionais.
- 9.2. Cada **profissional** só poderá fazer uma única inscrição por área e apresentar uma única **proposta** por área, não sendo permitidas variações ou alternativas de um mesmo trabalho.
- 9.3. Apesar da inscrição ser feita apenas por um arquiteto, o mesmo deverá obrigatoriamente apresentar uma equipe multidisciplinar, que coordenará.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- 9.4. O profissional titular da inscrição só poderá participar numa única equipe, não podendo participar ou comparecer na composição de outro inscrito, em co-autoria, colaboração, consultoria ou qualquer outra forma de participação.
- 9.5. Os participantes deverão satisfazer as exigências do **Edital**, e atender o programa e suas diretrizes (Anexos I e II), implicando sua desobediência em desclassificação da proposta.
- 9.6. É vedada a participação no **Concurso**, a qualquer pretexto, seja na condição de inscritos, co-autores, colaboradores, integrantes de equipes, consultores ou de qualquer outra forma, das seguintes pessoas:
- Membros da atual Diretoria do Departamento da Bahia do Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB/BA;
 - Profissionais e funcionários vinculados aos órgãos da Prefeitura Municipal do Salvador.
 - Membros da Comissão Julgadora e seus suplentes;
 - Arquiteto Coordenador;
 - Pais, filhos, cônjuges, irmãos e sócios formais em pessoa jurídica das pessoas e entidades assinaladas acima.
- 9.7. A transgressão, de algum concorrente, em relação ao exposto no item anterior, antes ou depois de julgadas as **propostas** ou promulgados os resultados, implicará na desclassificação da proposta comprometida.
- 9.8. A denúncia da infração se dará por representação formal e comprovada, por qualquer pessoa, dirigida ao Arquiteto Coordenador que a avaliará e a levará à decisão do IAB-BA e do FMLF/SEPLAM/PMS, caso o fato se dê até a data final da entrega das propostas. Dessa data em diante e até o julgamento final a denúncia será avaliada pela **Comissão Julgadora**. Em ambos os casos as denúncias serão analisadas e acatadas ou não, em comum acordo pelo Promotor (FMLF/SEPLAM/PMS) e o Organizador (IAB-BA).
- 9.9. Decorrerá prazo inexorável de 72 (setenta e duas) horas após a divulgação dos resultados, para apresentação formal de denúncia de fraude ou plágio, findo o qual não haverá qualquer possibilidade de reclamação.
- 9.10. É obrigatória a participação dos concorrentes em Oficina de trabalho no sobre o Subúrbio Ferroviário que será promovida pela FMLF com participação do PANGEA, que apresentará um diagnóstico da área com data de realização a ser marcada logo após o encerramento das inscrições.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

10. DAS EQUIPES MULTIDISCIPLINARES

- 10.1. É condição essencial, para a contratação das equipes selecionadas, que o profissional cujo nome constar da **Ficha de Identificação** seja efetivamente o responsável por sua equipe até a conclusão do contrato.
- 10.2. É obrigatória a apresentação, na entrega da **Proposta**, do currículo sintético do arquiteto/urbanista responsável e dos demais componentes da equipe, integrada necessariamente por profissionais de arquitetura, engenharia, urbanismo e de outras áreas do conhecimento consideradas necessárias à elaboração da **Proposta** pelos concorrentes; os currículos deverão destacar os trabalhos similares ao objeto do **Concurso** e os profissionais envolvidos em cada equipe deverão preencher e assinar o **Compromisso de Participação**, conforme modelo apresentado no Anexo V.
- 10.3. Os concorrentes deverão explicitar na **Ficha de Identificação**, o nome do arquiteto-urbanista responsável, nome e qualificação dos componentes da equipe e nome da pessoa jurídica, se for o caso, para efeito de posterior contratação pela Fundação Mário Leal Ferreira Secretaria de Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico, para elaboração do **estudo preliminar**. Os concorrentes deverão anexar, ainda, à **Ficha de Identificação** uma declaração de permanência de vínculo (Anexo V), durante a elaboração do trabalho, entre os profissionais envolvidos em cada equipe e a pessoa jurídica correspondente.

11. DO ARQUITETO COORDENADOR

11.1. O Arquiteto Coordenador tem como atribuições:

- a) organizar o **Edital** em comum acordo com o Promotor e o Organizador;
- b) organizar, divulgar, distribuir e receber os materiais do **Concurso**, de acordo com as condições do **Edital**;
- c) zelar e proceder de modo a assegurar a não identificação da autoria dos trabalhos durante todo o processo do **Concurso** e do **Julgamento**, garantindo absoluto sigilo;
- d) desclassificar qualquer trabalho inscrito que apresente externamente alguma marca que permita identificação do concorrente;
- e) instalar a **Comissão Julgadora** e assessorar os trabalhos de julgamento com direito a voz, sem voto, e promulgar o resultado do **Concurso**;

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- f) providenciar e diligenciar as súmulas, atas, relatórios, homologações, referentes à organização e julgamento do **Concurso**;
- g) organizar e promover Atos Públicos para divulgação do resultado do **Concurso**;
- h) apresentar relatório de suas atividades ao final do **Concurso**.

11.2. O Arquiteto Coordenador estabelecerá, durante a fase de elaboração dos trabalhos, um sistema de esclarecimento às dúvidas de interpretação do **Edital**. Qualquer inscrito, membro da **Comissão Julgadora** ou suplente, poderá consultar por escrito ao Arquiteto Coordenador remetendo carta identificada e com o número de inscrição. As consultas poderão ser feitas, também, da mesma forma pelo Fax (071) 321-2808. Não será atendida nenhuma consulta, e/ou esclarecimento, pessoalmente, por telefone ou por correspondência, que não atenda o estabelecido neste **Edital**.

11.3. As consultas obedecerão o seguinte calendário, que será cumprido rigorosamente: as consultas serão recebidas até 20 de janeiro de 1999, serão respondidas e postadas até 29 de janeiro de 1999.

11.4. As respostas às consultas serão enviadas a todos os inscritos, em conjunto e simultaneamente. Todas as respostas do Arquiteto Coordenador passarão a fazer parte integrante do **Edital**.

12. DA COMISSÃO JULGADORA E DO PROCESSO DE JULGAMENTO

12.1. Antes da sessão de instalação da **Comissão Julgadora**, o Arquiteto Coordenador contará todos os pacotes recebidos, registrando o número de participantes; em seguida abrirá todas as embalagens externas e conferirá todos os envelopes, verificando se há alguma marca identificadora externamente, em caso positivo os separará; para desclassificação; em seguida fará registro do número de inscrição dos trabalhos desclassificados por identificação, se for o caso, e relacionará os demais concorrentes, destacando cada sobrecarta do envelope maior, marcando a ambos com um mesmo número e guardando todas as sobrecartas sob custódia e sigilo até o final do julgamento, quando serão abertas, no **Ato Público de Identificação** dos trabalhos e **divulgação dos resultados**.

12.2. Ao iniciarem-se os trabalhos da **Comissão Julgadora**, o Arquiteto Coordenador entregará às mesmas os envelopes com as propostas dos concorrentes, acompanhada de relatório sobre desclassificação, se houver.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- 12.3. A **Comissão Julgadora**, reunir-se-á na Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia e terão o prazo de 20 a 22 de fevereiro de 1999 para realizar seus trabalhos. A **Comissão Julgadora** ao iniciar os trabalhos, verificará e confirmará os envelopes regulares e aqueles com propostas desclassificadas pelo Arquiteto Coordenador, se houver, registrando estes procedimentos na primeira súmula e no relatório final.
- 12.4. A **Comissão Julgadora** será composta por três integrantes, sendo um indicado pelo IAB-BA e um pela FMLF e outro escolhido pela FMLF na lista do corpo de jurados do IAB/BA:

COMISSÃO JULGADORA

Arq. Daniel Colina	IAB-BA
Arq. Liliane Ferreira Mariano da Silva	FMLF
Arq. Guivaldo D'Alexandria Batista	FMLF/IAB-BA

- 12.5 Serão suplentes da **Comissão Julgadora** e substituirão a qualquer tempo quaisquer dos três titulares, os seguintes profissionais:

Arq. Roseane Palavizzinni	IAB-BA
Arq. José Jorge Cardoso Moura	FMLF

- 12.6. A **Comissão Julgadora** deverá emitir parecer sobre cada uma das **Propostas Selecionadas**, de acordo com os critérios e diretrizes estabelecidos no item 15 e Anexo I
- 12.7. A **Comissão Julgadora** não aceitará trabalhos que descumpram o **Edital do Concurso**, devendo explicitar clara e detalhadamente, na Ata de Julgamento, os motivos da recusa.
- 12.8. A **Comissão Julgadora** poderá, a seu critério, convidar consultores de outras áreas do conhecimento de modo a orientá-las na análise das **Propostas** apresentadas.
- 12.9. A **Comissão Julgadora** deverá, sempre, levar em consideração as exigências do presente **Edital**, assim como incorporar ao julgamento todas as informações adicionais fornecidas pelos consultores e pelo Arquiteto Coordenador.
- 12.10. As reuniões da **Comissão Julgadora** serão secretas, participando como assessores, sem direito a voto, os suplentes, o Arquiteto Coordenador e os consultores técnicos que o Júri considerar conveniente convocar.
- 12.11. Em caso da ausência de alguns dos membros da **Comissão Julgadora**, o suplente poderá assumir com todas as prerrogativas do titular.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- 12.12. As reuniões do **Júri** serão de análise e deliberação. As reuniões de deliberação só se realizarão com a presença de todos os jurados; nas reuniões de deliberação é proibida a participação de consultores.
- 12.13. As decisões de cada **Comissão Julgadora** serão por maioria simples de voto e finais e inapeláveis (salvo em caso de plágio comprovado de qualquer proposta selecionada ou de constatação de fraude, como previsto nos itens 9.6, 9.7, 9.8, 9.9).
- 12.14. A **Comissão Julgadora** poderá declarar revogado o **Concurso**, somente por unanimidade, e para cada área individualmente e nas seguintes condições devidamente **justificadas e registradas**:
- a) inexistência de proposta que atenda ao Edital;
 - b) motivação que a **Comissão Julgadora** julgar impreterível e acreditar justificável.
- 12.15. De cada sessão da **Comissão Julgadora** deverão ser lavradas súmulas, que subsidiarão o relatório final e onde deverão ser explicitados os procedimentos e critérios de julgamento e emitido parecer sobre cada trabalho selecionado.
- 12.16. A Comissão Julgadora só poderá proclamar um único vencedor por área. O nível de qualidade das **Propostas** permitirá à Comissão Julgadora emitir menções honrosas, sem direito a prêmio ou a contratação.

13. DAS FORMAS DE APRESENTAÇÃO

- 13.1. A forma de apresentação das **Propostas** visa obter uma padronização que torne o mais possível impessoal o conjunto de desenhos apresentados, permitindo à Comissão Julgadora avaliar e confrontar com isenção as propostas dos concorrentes.
- 13.2. As pranchas, a embalagem e os envelopes não poderão conter marcas, símbolos, pseudônimos, nomes próprios ou quaisquer outros tipos de identificação, além daqueles previstos no Anexo VI, (área em estudo, numeração das pranchas e legendas) sob a pena de desclassificação. (itens 11.1.d e 12.1)
- 13.3. As **Propostas** deverão ser apresentadas sob a forma de **painéis** e de **relatórios**, com o seguinte conteúdo mínimo:
- painéis:** sobre a base cartográfica fornecida no **Edital**, (escala 1:5.000) contendo a proposta urbanística, a nível de **idéias**, com definição gráfica da solução proposta, urbanística e/ou arquitetônica, da infra-estrutura em rede (se for o caso), da localização dos equipamentos comunitários, de problemas específicos (encostas, reservas florestais ou hidrográficas, proximidade de fontes poluentes, áreas alagadiças, etc.) e dos serviços

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

urbanos (transportes, segurança, distribuição de gás, coleta de lixo e outros) e dos equipamentos sociais e urbanos indicados pela equipe.

relatório: base referencial e metodológica para a intervenção, define os critérios e princípios para a urbanização, desenvolvimento e participação da comunidade, conhecimento dos problemas mais relevantes, princípios gerais para elaboração de legislação e medidas específicas para implantação da proposta.

O relatório deverá estar contido em no máximo 20 (vinte) páginas no formato A4, encadernadas, e os **painéis** deverão ser de pouco peso, tipo cartão paraná, ou em poliestireno ou PVC de 2 mm, no formato **A1 (594 x 840 mm)**, dispostos no sentido horizontal e no número máximo de 8 (oito).

- 13.4. É livre a escolha do material a ser utilizado na confecção das pranchas de apresentação, podendo serem acrescentados mapas, gráficos, plantas, fotos e ilustrações em geral que os concorrentes considerem necessário à compreensão de suas **Propostas**, excetuando-se a anexação de maquetes.

14. DA ENTREGA DOS TRABALHOS

- 14.1. As **Propostas** das equipes concorrentes serão recebidas, impreterivelmente, até às 18:00h do dia 19 de fevereiro de 1999 na Sede IAB-BA, de acordo com as exigências apresentadas a seguir:

- a) Pacote embalado, em papel pardo, contendo os **Painéis**, um envelope com o **Relatório**, um envelope com a **Ficha de Identificação** e os **Compromissos de Participação**, e um envelope com os **Currículos Profissionais**.(itens 10.1, 10.2 e 10.3).
- b) A **Ficha de Identificação** deverá estar preenchida em todos os seus campos, assinada e disposta junto com os **Compromissos de Participação** previstos no item 10.3, no envelope correspondente fornecido pelo IAB-BA. O envelope deverá ser lacrado.
- c) Os **Currículos Profissionais** deverão estar dispostos no envelope fornecido, que deverá ser também lacrado.
- d) Os concorrentes deverão identificar, nos campos correspondentes, em todos os envelopes fornecidos, a área escolhida. Nos painéis esta identificação será feita no título, conforme indicado no Anexo VI.

- 14.2. O pacote contendo os **painéis**, o **relatório** e os **envelopes lacrados** com a Ficha de Identificação e o Currículo Profissional ganhará número conforme a ordem de recebimento pelo IAB-BA (ver item 8.6).

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- 14.3. A embalagem, envelopes, pranchas e demais elementos do trabalho não poderão conter marcas, nomes, logotipos, pseudônimos ou quaisquer indicações que permitam a identificação de sua autoria, sob pena de desclassificação.
- 14.4. Sob nenhum pretexto serão recebidos os trabalhos que não forem entregues de acordo com as normas de apresentação e prazos determinados no presente **Edital**.
- 14.5. No ato da entrega do trabalho será fornecido pelo IAB-BA comprovante de recebimento.
- 14.6. Para dar início às tarefas da **Comissão Julgadora**, o Arquiteto Coordenador do Concurso abrirá os pacotes contendo os trabalhos, renumerando as pranchas, o relatório e os respectivos envelopes lacrados com um mesmo número.
- 14.7. Os envelopes lacrados, contendo as **Fichas de Identificação** e os **Currículos Profissionais**, permanecerão inviolados e sob a guarda do Arquiteto Consultor, até o dia da **Divulgação dos Resultados do Concurso**.
- 14.8. Para os trabalhos de profissionais residentes em outras cidades que não seja Salvador e que os enviarem pelo Correio ou transportadora, haverá uma tolerância de até 24:00h. para que os trabalhos sejam recebidos na sede do IAB-BA, desde que necessariamente postados até 19 de janeiro de 1999, fato devidamente comprovado. Os trabalhos que chegarem ao IAB-BA após esse prazo serão desconsiderados e qualificados como fora do prazo, e portanto desclassificados.
- 14.9. A responsabilidade da entrega das **Propostas** por correio ou transportadora é de exclusiva responsabilidade do remetente e do transportador. O IAB-BA, o Arquiteto Coordenador e o Promotor não se responsabilizam pelo extravio, no transporte, de qualquer **Proposta** encaminhada.
- 14.10. As **Propostas** encaminhadas via correios ou transportadora, devem ser endereçadas com a seguinte legenda:
- **Instituto de Arquitetos do Brasil**
 - **Departamento da Bahia - IAB/BA**
 - **“Concurso Público de Desenho de Macro-Áreas do Subúrbio Ferroviário de Salvador”**
 - **Ao Arquiteto Coordenador**
 - **End.: Ladeira da Praça, 9/17,**
Ed. dos Arquitetos
Salvador/Bahia - CEP 40.020-320

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

15. CRITÉRIOS DE JULGAMENTO

15.1. A **Comissão Julgadora** selecionará apenas 1 (uma) **Proposta** para cada macro-área, objeto do presente **Concurso**, totalizando a escolha de quatro (04) **propostas de desenho urbano**.

15.2. O critério inicial de julgamento será o cumprimento das exigências presentes neste **Edital**. Comprovado o cumprimento destes itens, o julgamento se pautará na análise dos conteúdos das **Propostas**, considerando os dois itens básicos abaixo descritos e as diretrizes contida no Anexo I:

ITENS	PESOS
a) Metodologia de Intervenção;	3
b) Soluções Urbanísticas, Infra-estruturais, de Serviços e dos Equipamentos Sociais e Urbanos.	7

15.3. Os 2 (dois) itens mencionados serão analisados pela **Comissão Julgadora**, que individualmente observarão em cada um deles, o grau de objetividade, criatividade, e exequibilidade, tecnologia aplicada e adequação ao meio ambiente, a partir de trabalho conjunto e comparativo de avaliação das **Propostas**.

15.4. Após essa análise por **proposta** apresentada e por área, a **Comissão Julgadora**, fará a avaliação final, considerando os pesos apresentados em 15.2:

16. DA CONTRATAÇÃO E DA REMUNERAÇÃO DAS EQUIPES SELECIONADAS

16.1. As quatro (04) equipes técnicas, cujas **Propostas** forem selecionadas pela **Comissões Julgadoras**, segundo os critérios estabelecidos no presente **Edital**, serão contratadas pela Fundação Mário Leal Ferreira da Secretaria de Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico, para desenvolver o estudo em nível de estudo-preliminar

16.2. A remuneração global prevista para desenvolvimento de cada **Proposta** é equivalente a:

MACRO-ÁREA 1	R\$ 95,000,00
MACRO-ÁREA 2	R\$ 125,000,00
MACRO-ÁREA 3	R\$ 125,000,00
MACRO-AREA 4	R\$ 90,000,00

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- 16.3. Nos valores de remuneração estão incluídos os honorários relativos a todos os projetos e consultorias envolvidas, a coordenação, a aquisição de todos os documentos necessários e o fornecimento de equipamentos e locais adequados para a execução do trabalho. Estão ainda incluídos todos os custos diretos e indiretos, encargos das leis trabalhistas, custos administrativos, taxas, remunerações, despesas fiscais, financeiras e lucro.
- 16.4. A contratação das equipes técnicas obedecerá à Minuta Básica de Contrato anexado em VII.
- 16.5. O vencedor, nos termos da inscrição é sempre individual, ou seja, pessoa física, contudo, é facultado que o contrato seja assinado com firma (pessoa jurídica) da qual o vencedor seja sócio.
- 16.6. O contrato com o vencedor não será assinado se este não cumprir com as condições legais de documentação exigida, ou por motivo de força maior que inviabilize o desenvolvimento dos trabalhos, quando o vencedor será considerado desistente.

17. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

- 17.1. Estão disponíveis para consulta na sede da FMLF/SEPLAM informações existente na mesma que possam servir ao pleno desenvolvimento dos trabalhos; a FMLF e o IAB/Ba promoverão oportunamente Work Shop para socializar as informações disponíveis .
- 17.2. As Propostas que não forem selecionadas permanecerão sem identificação e deverão ser retiradas mediante apresentação do recibo de entrega, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, após o encerramento da exposição dos trabalhos apresentados no **Concurso**. Após esta data cessam as responsabilidades da **Entidade Promotora** e da **Entidade Organizadora** quanto aos trabalhos apresentados.
- Aqueles concorrentes que desejarem ser identificados na exposição, após a divulgação dos resultados, deverão manifestar-se por escrito em carta endereçada ao Organizador. Caso contrário o anonimato será mantido.
- 17.3. A participação neste concurso importa, por parte das equipes concorrentes e da **Comissão Julgadora**, na integral concordância com os termos deste **Edital** e a expressa renúncia de quaisquer outros direitos eventualmente invocados.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

17.4. Fica eleito o Foro da Cidade do Salvador para dirimir qualquer dúvida de ordem jurídica.

Salvador, 11 de dezembro de 1998

.....
Manuel G. Lorenzo
Presidente Fundação Mário Leal Ferreira

.....
Roberto Almeida
Presidente do IAB/BA

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ANEXO I

PRINCÍPIOS BÁSICOS PARA O DESENHO URBANO

SUBSÍDIOS PARA A DEFINIÇÃO DA PROPOSTA

INTRODUÇÃO

A idéia básica deste Concurso é propiciar aos arquitetos e aos profissionais participantes a oportunidade de apresentar propostas, com criatividade e baixo custo, alternativas à abordagem tradicional de intervenção pública na urbanização de áreas, em nível de estudo preliminar.

Ao mesmo tempo, e na medida em que se mostrem viáveis e exequíveis, essas propostas subsidiarão o desenvolvimento dos projetos executivos de infra-estruturação do Subúrbio Ferroviário.

É indispensável visitar a área escolhida e efetuar um breve diagnóstico, complementar as informações aqui fornecidas.

PRÍNCIPIOS BÁSICOS

As propostas deverão necessariamente levar em conta que:

- O objetivo principal da intervenção pública é promover o desenvolvimento sustentável de cada comunidade e em consequência elevar a qualidade de vida dos moradores mediante a adoção de medidas que propiciem emprego, trabalho e renda e do suprimento de infraestrutura e equipamentos urbanos e da recuperação ambiental;
- As favelas e suas comunidades, apesar de destituídas dos padrões econômicos, sociais e urbanos mínimos, fazem parte da Cidade e a ação principal é promover sua integração e inserção aos bairros adjacentes, e consequentemente á metrópole;
- Ao longo do processo de ocupação da área a comunidade desenvolveu padrões sociais, culturais e espaciais com características próprias, que devem ser compreendidos e respeitados; cabe também compreender que cada uma delas, por sua história de ocupação, é constituída por tecidos sociais distintos, que se organizam em função de seus interesses mais diretos;
- A adesão e a participação da comunidade no processo de urbanização é fundamental do ponto de vista da cidadania, mas também no sentido de criar o compromisso da conservação das melhorias, inclusive quanto à estruturação urbana e arquitetônica, que devem ser

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

compreendidos, respeitados e apenas alterados naquilo que for imperativo para atingir os objetivos pretendidos;

- A existência de legislação urbanística do Município de Salvador, bem como as normas ambientais e as das empresas concessionárias dos serviços públicos (água, energia elétrica, telefonia, etc.) sem contudo tomá-los como determinantes, podendo o proponente indicar modificações, alterações ou adequações que considere pertinentes à implementação ou sustentação da sua proposta.
- A inserção da via férrea no trecho Calçada/Paripe no Programa do Transporte de Massa de Salvador gera um novo perfil para este meio de transporte, induzindo a soluções integradas de transporte e sistema viário, além de ações de sustentabilidade social, econômica e ambiental.
- As tendências de fomento ao turismo no estado e na Cidade despertam as atenções para o potencial paisagístico e ambiental da área.

DIRETRIZES TÉCNICAS

- Quanto ao projeto urbanístico.
 - A manutenção dos valores espaciais próprios da comunidade, preservando e, se possível, colocando em destaque os elementos construtivos e urbanísticos vinculando à história da área em estudo;
 - A introdução de elementos espaciais reconhecidamente urbanos, como áreas de lazer, praças e equipamentos públicos;
 - Relocação do menor número possível de moradias, privilegiando as de baixo padrão construtivo, devendo-se prever, quando for necessárias, a construção de habitações, e o deslocamento para dentro do próprio bairro;
 - Aproveitamento, preferencialmente, dos vazios internos para as relocações inevitáveis e para construção de equipamentos públicos;
 - A sistematização e otimização de medidas que permitam a coleta de lixo, a distribuição de gás, o acesso a todas as residências e a implantação da infra-estrutura planejada;
 - A eliminação dos focos de risco existentes na área.
- Quanto ao sistema viário.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- A organização de um sistema viário, que otimize a integração com os logradouros existentes, evitando "culs-de sac", dando continuidade, na medida do possível, às ruas já reconhecidas e possibilitando um sistema de nomenclatura de ruas e numeração de casas;
- A definição de vias de circulação de veículos que atendam à maior área possível da favela, levando em conta, dentre outros, o objetivo de otimizar a coleta de lixo domiciliar e o acesso a cada residência, especialmente nos casos de urgência;
- A introdução de elementos físicos e construtivos que configurem e delimitem o espaço das vias, escadas e rampas, através de pavimentação ou outro tratamento adequado;
- O alargamento dos becos, quando não implique a remoção de um número significativo de moradias, possibilitando a circulação de veículos de pequeno porte e o acesso mais fácil a cada moradia;
- Estudo de alternativas de pavimentação que leve em consideração critérios técnicos, soluções de menor custo e de fácil manutenção.
- Quanto à infra-estrutura.
 - A verificação das áreas carentes e sugerir soluções para:
 - A rede de adução e distribuição de água, onde não houver.
 - A rede de esgoto, no sistema separador absoluto, com indicação do destino final. No caso de inexistência de rede da EMBASA, deverá ser proposta solução alternativa para tratamento dos efluentes;
 - O sistema de drenagem que priorize o sistema aberto nas áreas de encostas, canalizando nas vias e que todos os sistemas encaminhem as águas até um destino final adequado;
 - Rede de distribuição de energia elétrica e a extensão de iluminação pública onde não houver.
 - Coleta e destino final de lixo.
- Quanto aos equipamentos comunitários
 - Localização, pré-dimensionamento e estudos de todos os equipamentos públicos indicados, tais como escolas, postos de saúde, praças, centros comerciais, lavanderias, postos policiais, entre outros.
- Quanto a problemas específicos.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- Medidas para eliminação de pontos de riscos, como encostas com tendência a desabamentos, áreas alagadiças, fontes poluentes e outros.
- Medidas para melhoria da segurança local.

- Quanto ao uso e a ocupação do solo.

- A definição de parâmetros urbanísticos que considerem a vocação e as tendências de crescimento, o potencial da infra-estrutura viária e em redes secas e molhadas, o potencial econômico que a área representa em relação a cidade, o potencial de áreas livres para ocupação, os recursos de valor ambiental e paisagístico.

- Quanto as áreas de valor ambiental e paisagístico.

- A identificação e indicação de áreas de preservação, com valor ambiental e paisagístico, bem como medidas para sua proteção, preservação e utilização adequada, conforme o caso.

ELEMENTOS GRÁFICOS MÍNIMOS

(Escala a critério dos concorrentes, respeitadas as condições estabelecidas no item 13 e Anexo VI)

A. ANÁLISE DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO: usos e tipologias predominantes; intensidade de ocupação; nº de pavimentos; elementos estruturantes (equipamentos públicos e privados de porte), elementos significativos do ponto de vista histórico, cultural, paisagístico e antropológico); sistema viário e de circulação de veículos e pedestres (hierarquia, fluxos, pavimentação, estado de conservação, pontos de conflitos e estrangulamento); drenagem pluvial (bacias, escoamento, pontos críticos, nascentes, se houver, áreas inundáveis); energia elétrica (rede primária e secundária, subestação, se houver), iluminação pública; abastecimento de água (rede existente, sistemas alternativos); esgoto sanitário (onde houver), bacias, rede de escoamento, sistemas alternativos; áreas verdes e praças.

B. PROPOSTA DE URBANIZAÇÃO

Plano geral com indicações de uso e ocupação do solo; sistema viário e circulação de veículos e pedestres; possibilidades de adensamento e expansão; localização de equipamentos complementares sociais e urbanos; estudo preliminar de logradouros e praças, e de remanejamento, se houver.

PROJETO SUBÚRBBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ANEXO II

INFORMAÇÕES BÁSICAS

A. CARACTERIZAÇÃO GERAL

B. ASPECTOS FUNDIÁRIOS

C. CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-AMBIENTAL

C.1 ÁREA 1 - PARIPE / SÃO TOMÉ DE PARIPE / TUBARÃO

C.2. ÁREA 2 - VALE DO PARAGUARI / PRAIA GRANDE / NOVA CONSTITUINTE

C.3. ÁREA 3 - PLATAFORMA / ESCADA/ ITACARANHA/RIO SENA

C.4. ÁREA 4 - VALÉRIA / BARRA PIRAJÁ

D. MAPAS

E. BIBLIOGRAFIA SUGERIDA

A. CARACTERIZAÇÃO GERAL

1. Introdução

A área objeto deste trabalho localiza-se no limite ao norte do município de Salvador dentro da Baía de Todos os Santos conforme figura em anexo. Abrange uma área de 4.281 ha, e incorpora as Regiões Administrativas XV - Valéria e XVI - Subúrbio Ferroviário.

Essa região abriga cerca de 12 % da população de Salvador com aproximadamente 283.000 mil habitantes, com renda média em torno de 2 Salários Mínimos, conforme dados do IBGE/96.

A área representa vetor de expansão para alocação de população de baixa renda conforme definição do Plano Diretor de

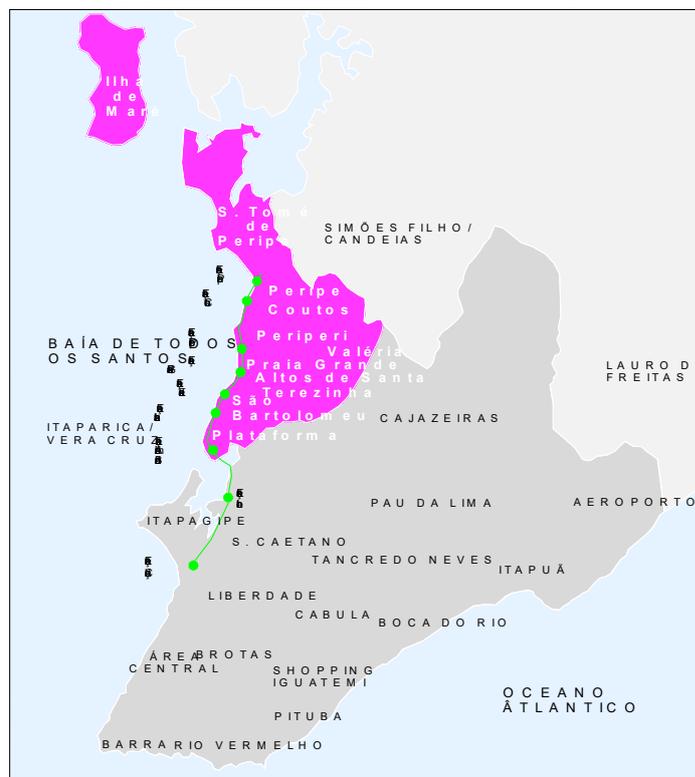


Figura 1.1.1 Localização do Subúrbio Ferroviário

Legenda	
	Área de estudo
	Trem
	Região Metropolitana de Salvador
	Município de Salvador

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Desenvolvimento Urbano em 1985, sendo caracterizada por condições precárias no que se refere à habitação, infraestrutura, serviços públicos, elevadas taxas de desemprego e subemprego e alto índice de marginalidade.

A estrutura urbana desenvolvida desde os fins do século passado, apresenta sérios problemas causados pela própria geomorfologia da região, pela ocupação espontânea intensiva e pelas implantações de conjuntos habitacionais e loteamentos que foram ocupando desordenadamente as áreas livres existentes.

Dessa forma, hoje a Região do Subúrbio Ferroviário carece de diretrizes para intervenção com vistas à promoção de melhorias gerais da área e na qualidade de vida de seus habitantes, promovendo a valorização ambiental e a indução de atividades econômicas, dotando-a de infraestrutura urbana, saneamento básico, drenagem e de um sistema viário que promova acessibilidade adequada às diversas regiões do município e a localidades internas à própria região.

Nos itens a seguir apresentam-se um histórico do desenvolvimento da área, uma caracterização constando de aspectos naturais, ambientais, institucionais e sócio-econômicos; do uso, ocupação e propriedade do solo; equipamentos existentes; da infraestrutura urbana da área, de saneamento, do seu sistema viário, circulação e transportes coletivos, que compõem uma síntese do quadro atual à qual acrescenta-se argumentos propositivos.

2. Objetivos

Tendo em vista que o Governo do Estado da Bahia já vem implantando a rede de esgotamento sanitário do Subúrbio, através do **Programa BAHIA AZUL**, o Projeto SUBÚRBIO, tem como objetivo geral complementar a infraestrutura urbana da região, tendo como espinha dorsal a macro e a micro-drenagem e intervenções complementares tais como pavimentação, contenção de encostas, projetos de valorização ambiental e paisagística e melhorias sócio-econômicas.

Para atingir a esse objetivo geral, entende-se, hoje, que é de fundamental importância o envolvimento das comunidades beneficiadas, não só como forma de garantir a sustentabilidade das intervenções como também, e, principalmente, estimular e fortalecer o sentimento de cidadania integrando essa comunidade à sociedade como um todo.

Nesse sentido e mantido o seu objetivo geral e básico, o projeto passa a ter também alguns objetivos específicos, entre os quais destacamos os seguintes:

- Estimular e fortalecer os sentimentos de convivência e a organização comunitária;

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- Melhorar as condições ambientais das ocupações desordenadas e, por conseqüência, a habitabilidade da cidade;
- Eliminar ou minimizar as ocupações em zonas de riscos;
- Inserir os valores urbanos da cidade formal nas ocupações do Subúrbio, possibilitando a sua integração ao bairro e à cidade;
- Assegurar ao máximo a permanência dos atuais ocupantes, evitando-se relocações desnecessária.

Além disso, é lícito supor e pretender que o sucesso do Projeto poderá induzir à um Programa de Habitação para Salvador, em nível municipal, onde poderiam ser desenvolvidas novas linhas de atuação, além da infraestruturação, envolvendo, entre outras:

- Regularização Fundiária
- Construção de Habitações direcionadas para segmentos específicos da comunidade, a exemplo de funcionários públicos, policiais militares, ambulantes e outros
- Regularização de loteamentos clandestinos ou irregulares;
- Melhoria de habitação através do financiamento de materiais de construção;
- Produção de lotes urbanizados em conjunto com a iniciativa privada e companhias concessionárias de serviços públicos;
- Montagem de Programas diversos com ênfase na geração de emprego e renda e educação ambiental;
- Revisão da legislação urbanística em vigor para o assunto, em todos os níveis.

3. Internalização de planos, projetos e propostas existentes

3.1. Planos e projetos pré-existent

Considerada grande bolsão de pobreza, mas com grande potencial de aproveitamento, a área de estudo tem sido ao longo dos anos objeto de planos, projetos e programas de intervenção.

Em 1983, foram elaborados o Plano Diretor de Valéria pela CONDER, o Distrito Industrial Urbano (DINURB) pela Secretaria Estadual de Indústria e Comércio e o Estudo do Corredor do TRENSURB pela CONDER. Estes projetos visavam infraestruturar a área com sistema viário, transporte e saneamento, dinamizando seu potencial econômico até então voltado para alocação

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

de indústrias e habitação de operários das indústrias locais e dos pólos da Região Metropolitana.

Em 1988, foi elaborado o Plano Urbanístico da Região Administrativa XVI - Subúrbio Ferroviário, que aprofunda estudos sobre a área, nos diversos setores de atividades / necessidades e reelabora suas funções identificando suas tendências; um subcentro de bairro em Periperi, promovendo uma nova dinâmica interna; transporte integrado por três modos (rodoviário, ferroviário e hidroviário); tratamento ambiental com criação de espaços coletivos como o Parque das Lagoas; relocação da população das áreas de riscos; indução da ocupação por habitação dos espaços vazios de sul para norte e oeste para leste, otimizando a infraestrutura urbana pré-existente.

A partir de 1991, realiza-se pela CONDER em parceria com uma ONG italiana (AVSI), o Projeto Novos Alagados, visando a recuperação ambiental e promoção social de áreas urbanas marginalizadas, estabelecendo conceitos, métodos e tecnologias alternativas para melhorias habitacional e de infra-estrutura, urbanização e implantação de equipamentos sociais.

3.2. Planos e projetos em andamento

Encontram-se em desenvolvimento para o Subúrbio Ferroviário, através da PMS, projetos coligados que envolvem intervenções em macro e microdrenagem, macroestrutura viária, pavimentação, recuperação ambiental da área, implantação de equipamentos de apoio social que se interrelacionam através do processo de elaboração deste Plano Urbanístico.

Outros empreendimentos particulares estão previstos para a área como o Pólo de Recreação em Paripe, uma Marina em Periperi, para passeios turísticos, e outra em Plataforma proposta pelo Projeto Ribeira Azul, que irá interligar a Península de Itapagipe à Enseada dos Tainheiros e ao Subúrbio, por hidrovía. Iniciativas que se pretende que passem a integrar o Projeto da Via Náutica, composto por um circuito hidroviário do Porto da Barra à Ribeira em processo de elaboração pela Coordenadoria de Projetos Especiais da Prefeitura Municipal, integrante do Programa de Desenvolvimento do Pólo Náutico de Salvador, que envolve ações de natureza física, ambiental, sócio-cultural e institucional, abrangendo um amplo leque de intervenções nas áreas de transportes, comunicação, construção civil e naval, urbanismo e paisagismo, que deve se estender por toda a Baía de Todos os Santos, interligando Cidade, Subúrbio e Ilhas.

Destacam-se ainda, várias intervenções urbanas previstas para a melhoria do Subúrbio Ferroviário em função do Programa de Recuperação da Baía de Todos os Santos e do Plano Integrado de Transporte, a serem realizadas através de ações conjuntas entre a Prefeitura Municipal de Salvador (PMS) e o Governo do Estado. Entre elas estão os planos e projetos a seguir relacionados e descritos resumidamente nos tópicos subsequentes:

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu, Secretaria Municipal de Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico e Fundação Mário Leal Ferreira (SEPLAM/FMLF), setembro/97;
- Programa Bahia Azul, Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Habitação do Estado da Bahia;
- Recuperação do Trem de Passageiros do Subúrbio, Coordenadoria de Projetos Especiais (CPE), outubro/98;
- Integração do Subsistema Ferroviário/Rodoviário, setembro/98.

• Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu

A proposta de recuperação ambiental e de uso do Parque Metropolitano de Pirajá/São Bartolomeu se insere no conjunto de ações que vêm sendo implantadas, através de parceria entre a Prefeitura e o Governo do Estado, com o objetivo de atender ao Programa de Desenvolvimento Turístico (PRODETUR), no qual se destaca a área da Baía de Todos os Santos.

Com esse intuito a SEPLAM, através da FMLF e outras entidades, elaboraram em setembro/97 o Projeto do Parque Metropolitano Pirajá / São Bartolomeu que prevê a consolidação de suas funções básicas de preservação ambiental, proteção do manancial do Cobre e preservação das atividades religiosas, culturais e pesquisa científica, além de atividades de lazer e recreação. Vale ressaltar que esse Parque é uma das três áreas-piloto da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica da Bahia, escolhida durante a Conferência da Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - ECO92.

O Parque situado na região do Subúrbio Ferroviário possui uma reserva natural com um conjunto de cachoeiras integradas à floresta com um manguezal e praia, além da importância religiosa para a realização de cultos afros, para o que é considerado santuário de rituais seculares.

A implantação do projeto de recuperação ambiental e da infra-estrutura do Parque deverá promover a melhoria da qualidade de vida para a população, assim como deverá induzir a geração de emprego com a instalação das diversas atividades programadas.

• Projeto Bahia Azul

A Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Habitação do Estado da Bahia desenvolveu o projeto Bahia Azul que tem como objetivo a melhoria do padrão de vida e da saúde pública e a preservação ambiental, através de ações na área de saneamento e meio ambiente. Seus

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

investimentos são concentrados no esgotamento sanitário e abastecimento d'água, melhoria dos serviços de coleta e disposição final de resíduos sólidos, intensificação do controle da poluição ambiental, educação sanitária e ambiental. Este programa também faz parte do Programa de Desenvolvimento Turístico - PRODETUR.

Na área do Subúrbio Ferroviário contribuirá para a despoluição e recuperação do equilíbrio ecológico da Baía de Todos os Santos e as intervenções para a recuperação ambiental e saneamento básico já estão em fase de implantação.

• **Recuperação do Trem Passageiros do Subúrbio**

Os estudos de Recuperação do Trem Passageiros do Subúrbio fazem parte do Plano Integrado de Transporte e estão sendo elaborados pela CPE – Coordenadoria de Projetos Especiais. Neles incluem-se os estudos institucionais da transferência de gestão da CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos para a Prefeitura de Salvador, em desenvolvimento desde fevereiro/98, além dos projetos operacionais do trem a ser remodelado.

Conforme os dados obtidos em reuniões com os técnicos da CPE, o novo trem de passageiros deverá operar de Paripe a Calçada com as seguintes características:

- *headway* de 10 minutos;
- demanda projetada de cerca de 60 000 passageiros/dia;
- tempo médio de viagem de 35 minutos, com dois transbordos;
- demanda integrada das linhas de ônibus municipais, não estando portanto prevista a integração de ônibus metropolitanos e do subsistema complementar operada por *vans*;
- vocação para o atendimento da demanda turística;
- integração física, operacional e tarifária com o uso de *smart card*;
- pista segregada e serão construídas cerca de 10 passarelas;
- trem de 25 anos, totalmente renovado, possuindo inclusive ar condicionado;
- parceria para concessão dos equipamentos urbanos;

• **Plano Integrado de Transporte - Subsistema Ferroviário/Rodoviário**

O Plano Integrado de Transporte prevê ação conjunta da Prefeitura de Salvador com o Governo de Estado para a implantação de integração modal do transporte coletivo. Esse documento técnico preliminar, elaborado em setembro/98 pela SMTU - Secretaria Municipal de Transportes Urbanos e pela STP - Superintendência de Transporte Público, trata da primeira etapa do Subsistema Ferroviário que prevê a integração do trem de Paripe a Calçada com as linhas de ônibus municipais a curto prazo.

O modelo operacional para essa primeira etapa de operação do trem propõe a reestruturação das linhas de ônibus municipais da região do Subúrbio Ferroviário com a:

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- criação de 15 linhas alimentadoras nas região do Subúrbio em troca de extinção de 15 linhas existentes;
- manutenção de 29 linhas diretas existentes e,
- criação de 4 linhas troncais acrescida das linhas GC1 e GC2 existentes, para a integração em Calçada.

As linhas de ônibus metropolitanas e o subsistema de transporte complementar operado por *vans* não estão previstos para a integração com o trem nessa primeira fase de operação.

4. Aspectos físico-ambientais

A região é cortada pela falha de Salvador, elemento que separa os sedimentos petrolíferos da Bacia do Recôncavo, das áreas pré-cambrianas, sobre as quais

estruturou-se a bacia sedimentar. A morfologia é caracterizada por vales estreitos e encostas íngremes, com relevos que oscilam entre o nível do mar e cotas de 80 metros. A temperatura média anual oscila entre os 24 e 26 graus centígrados, a umidade relativa é cerca de 80%. Cerca

de 42% das precipitações pluviométricas concentram-se no inverno e os índices pluviométricos anuais superam os 1900 mm. Na região, encontram-se as seguintes unidades geológicas: Formação Barreiras, Embasamento Cristalino, Grupo Ilhas, depósitos fluviais em zonas próximas ao mar e mangues. A Formação Barreiras é constituída por sedimentos areno-argilosos, que afloram em cotas acima dos 70 metros e apresentam uma elevada propensão à erosão, sobretudo quando é removida a cobertura vegetal nas encostas com inclinação superior a 30%. O Embasamento Cristalino e Grupo Ilhas afloram em cotas inferiores aos 70 metros e estão, particularmente, susceptíveis a desmoronamentos e deslizamentos. A elevada plasticidade dos solos argilosos formados da decomposição do Grupo Ilhas torna problemática a sua utilização para fins habitacionais. A escassa permeabilidade do terreno dificulta a utilização de fossas sépticas, como solução para o saneamento dos resíduos líquidos. Os depósitos fluviais constituídos por sedimentos arenosos e argilosos e de matéria orgânica, cobertos por uma vegetação hidrófila, estendem-se ao longo dos cursos de água principais, em particular próximo ao estuário do Rio Cobre e ao norte da represa do Cobre. Nas zonas limítrofes da Enseada do Cabrito encontram-se presentes os mangues, cuja riqueza de matéria orgânica e condições físico-químicas específicas favorecem o desenvolvimento dos manguezais, importante fonte de alimentação para as comunidades locais.

A rede hidrográfica da Bacia é formada por 49 cursos de água. O Rio do Cobre é corpo principal e nasce da Lagoa da Paixão, localizada a 55 metros de altitude. Seu curso elevado chega até a represa hídrica, a parte média estende-se até a cascata do Cobre e a parte baixa até a Enseada do Cabrito, na Baía de Todos os Santos. Os cursos secundários são todos de pequeno e médio porte e as nascentes principais localizam-se entre o Alto de Paripe e Alto de Periperi, Valéria e Pirajá.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Em relação à vegetação, encontram-se localizadas áreas de florestas ombrófilas densas (Mata Atlântica), capoeira rala, vegetação hidrófila e manguezais. A Mata Atlântica é formada por espécies arbóreas que chegam a 20 ou 30 metros de altura. A vegetação, no passado, sofreu um intenso processo de degradação, fruto da exploração da madeira e produção de carvão (combustível) para os engenhos de açúcar presentes na área. O controle exercido pelo Governo do Estado, a partir de 1929, ano de aquisição de uma vasta área para a construção da represa e a proteção dos mananciais hídricos, favoreceu a progressiva recuperação da Mata Atlântica. A área de Mata Atlântica localizada na porção norte do Parque São Bartolomeu/Pirajá possui uma

superfície de 900 ha e representa a área mais extensa que restou nas vizinhanças da cidade. Apresenta um elevado valor ecológico e desempenha um papel de fundamental importância para a preservação da qualidade das águas e o reabastecimento dos mananciais hídricos, além de abrigar espécies vegetais raras e uma fauna diversificada. Áreas residuais de Mata Atlântica encontram-se fora dos limites da área protegida, em encostas íngremes que não foram ainda alcançadas pelos assentamentos espontâneos. Tais áreas constituem a ligação com o núcleo

central da Mata Atlântica e desenvolvem uma função importante na estabilidade dos solos, particularmente sujeitos a deslizamentos. As áreas cobertas de capoeira rala localizam-se ao sul da represa hídrica e na porção norte do Parque São Bartolomeu. Trata-se de áreas que, no

passado, foram sujeitas a um processo de desmatamento e que, atualmente, encontram-se em fase de recuperação. A vegetação hidrófila se desenvolve na porção norte da Bacia e na parte baixa do curso do Rio do Cobre. Funciona como filtro da matéria orgânica presente nos resíduos líquidos jogados nos corpos hídricos, mas a sua qualidade está comprometida pela presença de assentamentos espontâneos. Ao longo do estuário do Rio do Cobre, encontra-se localizada a única área de manguezais do Município, também em elevado grau de degradação devido ao processo de ocupação espontânea do território.

5. Lei do Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo - LOUOS (Lei nº 3377/84 e Lei nº 3.853/88)

No que concerne ao uso do solo urbano, na área em estudo, a legislação incidente qualifica todo o subúrbio como Zonas Residenciais (ZR), discriminando para estas os mesmos usos permitidos nas demais ZR's da cidade. Assim sendo, as sub-categorias de uso de comércio e serviço destinadas aos sub-centros e centros, os atacadistas, depósitos, oficinas e as atividades de turismo de grande porte não são permitidas. No entanto, foi identificado na área a existência de algumas mercearias, lojas e depósitos de material de construção, depósitos e atacadistas diversos, marmoarias, serralherias, lojas de móveis e alimentos com porte acima de 250 m² ou 500 m², implementadas provavelmente antes da aprovação da LOUOS.

As indústrias permitidas pela Lei são apenas as de pequeno porte (até 720 m² de área de terreno), com grau de poluição inócuas, ocupando loja, galpão ou telheiro. Nesta categoria estão

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

as padarias, as lojas de fabricação de peças de gesso e amianto, artefatos de vime, móveis de madeira, configurando um setor secundário de pequeno porte, associado ao comércio. Pode haver alguns empreendimentos de maior porte, porém com o mesmo perfil destas, exceto os dois complexos industriais de fabricação de cimento localizados em Tubarão e São Tomé, também pré-existentes.

Quanto ao uso residencial a Lei é abrangente ao permitir todos os grupos e sub-grupos (uniresidencial, multiresidencial, reurbanização integrada e etc.) além do uso misto (edifício

residencial com escritório e loja), exceto em São Tomé, onde só é permitido o uso uniresidencial (R1 e R6).

No que concerne à compatibilidade locacional entre usos a maioria dos usos são permitidos nas vias hierarquizadas a partir das Coletoras I (VCI).

A área de Valéria /Pirajá insere-se no Distrito Industrial Urbano (DINURB), destinada para ocupação industrial, contemplando também pequenas áreas para habitação.

Existe neste universo as " Áreas Sob Regime Specifico" (ASRE) enquadradas como Áreas de Proteção Sócio-Ecológica (APSE) e " Áreas Non Aedificandi" (ANE's).

As duas APSE' S estão delimitadas e denominadas de Novos Alagados e Lobato conforme a Lei no.3.592/85

As duas ANE'S são as de número 34 e 36, subdivididas em a e b, fazendo parte do Sistema de Áreas Verdes da Cidade tendo sido recentemente avaliadas pela SEPLAM, resultando em propostas de atualização.

Considerando a dinâmica da área e as novas políticas para o turismo em Salvador, há que se avaliar as definições da Lei, à luz da vocação natural e das tendências atuais, da potencialidade sócio-econômica e ambiental da área, dos recursos naturais existentes e de sua localização na Baía de Todos os Santos.

6. Uso e ocupação urbana do solo

Uso Habitacional

A área de estudo engloba o trecho de Plataforma a Paripe que teve sua formação urbana em função dos engenhos de cana de açúcar e das estações de trem, instaladas desde o século passado. Nessa época, o processo de urbanização iniciou-se em Plataforma, Periperi e Paripe, e se intensificou a partir da década 50, sendo que em 1965, com o parcelamento das fazendas,

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

uma percentagem considerável da região já se apresentava ocupada por loteamentos com características populares (350 m²/lote).

Entre 1965 e 1975 houve um incremento populacional em Paripe, Coutos e em Periperi, e São Tomé de Paripe que guardava características de local de veraneio das classes mais abastadas. Nessa época se implantou a Base Naval de Aratu e a Av. Suburbana que provocaram um impulso no crescimento ocupacional do Subúrbio notadamente em Coutos, Itacaranha e nas margens da Enseada dos Cabritos com Alagados e posteriormente com os Novos Alagados.

Os conjuntos habitacionais foram implantados através da iniciativa governamental (URBIS e INOCOOP), nas décadas de 60 a 80, para suprir as carências habitacionais e as sucessivas invasões de áreas dispersas pela Cidade, e com o intuito de atender à camada populacional de até oito salários mínimos. No total foram construídos doze conjuntos habitacionais, sendo dois em Plataforma, cinco em Periperi e cinco em Paripe, como foram os conjuntos de Senhor do

Bonfim, Baía de Todos os Santos, Mirante do Periperi, Cardeal Eugênio Sales, Vista Alegre, Almirante Tamandaré, etc. Em geral, foram assentados prédios de até quatro andares, quase sempre em cumeadas semi-planas, funcionando com indutores das áreas contíguas, principalmente pela infra-estrutura viária implantada.

Nas áreas contíguas aos conjuntos habitacionais foram assentados diversos loteamentos que se caracterizam pela ocupação espontânea das unidades unifamiliares horizontais, implantadas em geral sobre topografia acidentada como em Alto de Santa Terezinha, Praia Grande e Paripe. Como exemplo estão os loteamentos Chácara e Jardim Itacaranha, Ilha Amarela, Jardim Praia Grande, Parque Setúbal, Parque Carvalho, Fazenda Coutos, Fazenda Meireles, Colinas de Periperi, etc.

Também na década de 80 se iniciou o processo de invasões e loteamentos ilegais que vem caracterizando o Subúrbio ainda mais com características ocupacionais para população de baixa renda, como são os casos de Nova Constituinte, Bate Coração, Santa Bárbara, Parque Bela Vista, Planalto Real, Novos Alagados, Mangaratiba, entre outros. Esse perfil vem se agravando, atualmente, com a ocupação de fundo de vales e suas encostas, cujas condições de qualidade de vida são deploráveis atingindo o nível de indignância.

Atualmente poucas áreas vazias e/ou adensáveis existem entre Plataforma e Paripe, restando para a expansão urbana da região apenas áreas entre Paripe e São Tomé de Paripe, limitado pela rodovia BA 526 que dá acesso à Base Naval de Aratu. Nessa área estão os loteamentos ilegais como a Santa Bárbara e Bela Vista onde se nota construções precárias ao longo de vias sem pavimentação, com valas de águas servidas a céu aberto devido a falta de rede de drenagem e de esgotamento sanitário.

As áreas de São Tomé de Paripe e a Ilha de Maré são pouco adensadas, guardando cada qual sua própria característica. São Tomé de Paripe possui ainda o aspecto de balneário, apesar do loteamento Santa Filomena, estando limitado pelo INEMA, rodovia BA 526 e Baía de Todos os

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Santos. Já, a Ilha de Maré tem característica rural apresentando pequenas concentrações populacionais.

Tipologia ocupacional da habitação

Para fins de detalhamento, identificou-se no subúrbio 5 tipos de formações ocupacionais que, associados às faixas de densidade, subsidiarão as análises das áreas carentes, o potencial de ocupação e/ou densificação e posterior definição de intervenções físicas, parâmetros e índices urbanísticos. São os seguintes os tipos de ocupação identificados:

1. áreas consolidadas, são aquelas de ocupação concentrada, com nucleações terciárias estabelecidas, sistema viário e circulação de transporte coletivo definidos e, predomínio de vias pavimentadas, subdivididas por sua vez em áreas espontâneas e programadas, sendo:

- **espontâneas**, as que foram sendo ocupadas gradativamente, cujo crescimento foi sendo acompanhado por intervenções públicas;
- **programadas**, aquelas originárias de loteamentos ou conjuntos habitacionais, implantados simultaneamente com a infra-estrutura. Os conjuntos habitacionais possuem a peculiaridade de se situarem nos platôs dos morros em áreas isoladas, sem tráfego de passagem configurando-se como ilhas residenciais sem comércio ativo.

2- área de transição, são aquelas surgidas em função das ligações viárias entre as áreas consolidadas, nas meias encostas, como ocupações residuais e, sistema viário parcialmente pavimentado, utilizam-se do comércio, serviços e equipamentos públicos das áreas consolidadas e subdividem-se em franjas e áreas a serem consolidadas, sendo:

- **franjas**, as faixas mais próximas às nucleações consolidadas, com edificações em menor número de pavimentos;
- **a ser consolidada**, aquelas menos adensadas que as franjas, representando um maior potencial de ocupação e de intervenção urbana, com presença de comércio disperso e de pequeno porte. Alguns loteamentos encontram-se neste estágio, visto que a infra-estrutura projetada não foi implantada.

3. ocupações sub-normais, são áreas de ocupação desordenada, sem infra-estrutura, com ruas não pavimentadas, edificações precárias, cujo comércio é disperso, de pequeno porte e atendimento exclusivamente local.

Definição de sub-espços para efeito metodológico e análise.

Para fins de compreensão do grande e heterogêneo espaço que é o subúrbio ferroviário, delimitou-se sub-espços considerando-se os seguintes critérios:

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- circuitos de transporte coletivo que neste caso é um elemento agregador da comunidade e definidor das nucleações terciárias;
- relações de vizinhança obtidas através do levantamento em campo, ora em andamento, das lideranças comunitárias;
- delimitação das micro-comunidades definidas em 1987;
- relevo e tipologia da ocupação superpostos.

Definido os limites preliminares, compatibilizou-se com os setores censitários de 1991 e com os zonas de tráfego de modo a permitir a operacionalização de seus respectivos dados. Por fim nomeou-se os sub-espacos com base nos nomes adivindos das nucleações mais antigas.

Atividades Terciárias

Do ponto de vista do ordenamento espacial, as atividades terciárias concentram-se principalmente em nucleações de grande porte localizadas nos bairros de Periperi e Paripe, em pequenos aglomerados próximos às estações de trem, em torno dos terminais de transporte coletivo localizados nos setores habitacionais, e ao longo dos corredores de transporte

coletivo, de forma contínua ou descontínua, intercalado pelo uso residencial. (ver planta 000). Em Periperi está a maior concentração e diversificação de atividades terciárias do Subúrbio, contando com comércio de maior porte e serviços como o SAC - Serviço de Atendimento à Comunidade, clínicas e uma agência bancária. A concentração terciária em Periperi mantém sua “posição” de “lugar central”, não só pela sua localização geográfica no centro longitudinal do subúrbio, mas também pela sua diversidade, extensão e raio de atendimento.

Em Paripe o comércio também é intenso, mas a concentração é menor em extensão e diversidade, embora seja também polarizadora devido a presença de atividades de maior porte nos ramos de móveis, materiais de construção, com ênfase no comércio alimentar, onde localiza-se um Centro de Abastecimento do Estado. Os serviços se restringem à pequenas clínicas.

As demais nucleações atendem à população residente do seu entorno ou no caso dos corredores de transporte, também, à população que circula na área. Na Av. Suburbana, principalmente entre Plataforma e Periperi, está localizado um comércio diversificado, com predominância no setor alimentar e para venda de acessórios para veículos, além dos serviços relacionados à reparação de veículos. Ao longo das vias coletoras e entorno dos terminais setoriais de ônibus apresenta, em geral, o comércio alimentar de pequeno porte para o atendimento local.

No geral, o terciário no subúrbio esta configurado por uma diversidade de atividades comerciais varejistas e serviços voltados para a população moradora nas suas proximidades. São atividades predominantemente de pequeno porte, em geral instaladas nas varandas, salas ou garagens das residências ou em todo o pavimento térreo, passando então para o médio porte. Em qualquer destas situações as famílias continuam morando nos demais cômodos.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

São mercearias, quitandas, bares, mercadinhos, armarinhos, farmácias, lojas de vídeo, calçados, confecções, móveis, peças para motos e carros, etc. Destacam-se as lojas de abastecimento alimentar e de material de construção.

Os serviços são também diversificados, a maioria de pequeno porte, do tipo oficinas de consertos mecânicos, eletrônicos e eletrodomésticos, barbearias, lanchonetes, salões de beleza, sorveterias, borracharias que se confundem com o comércio na mesma área.

Apenas o terciário de grande porte, representados pelos supermercados, lojas de material de construção e bancos, ocupa espaços maiores, construídos para seus próprios fins. Chama a atenção a frequência com que aparecem pequenos estabelecimentos comerciais fechados.

Outra peculiaridade da área é o fato do comércio abrir até aos domingos pela manhã, quando, segundo os comerciantes, o movimento é grande, ratificando as análises de baixo padrão de renda da população, que só dispõe do fim de semana livre para compras.

O comércio informal é aquele formado por grupos de barracas de chapa ao longo dos passeios, ou ocupando totalmente canteiros centrais. Os ambulantes sem

equipamento próprio são em pequena quantidade e se limitam a vender frutas e verduras nas calçadas do comércio formal.

Considerando o porte e a probabilidade de que a maioria das atividades terciárias sejam informais, pressupõe-se que a obrigatoriedade da sua legalização, nos padrões estabelecidos, geraria um ônus tributário e trabalhista insustentável ao empreendimento.

Assim sendo, indica-se que sejam estudadas novas formas de tributação e regularização trabalhista, para pequenas atividades, tornando-as capazes de contribuir com o erário público, sem contudo inviabilizá-las.

Medidas imediatas devem ser adotadas pela administração pública, no âmbito da urbanização, a exemplo da melhoria das condições físicas das vias, das calçadas e meio fio, da circulação dos pedestres, do acesso aos estabelecimentos, criação de áreas para estacionamentos, áreas de retorno para veículos e implantação de rede de drenagem. Essas intervenções físicas visam estimular a demanda por atividades econômicas e conseqüentemente dinamizá-las.

Medidas de funcionamento também devem ser adotadas, como por exemplo a proibição da ocupação das calçadas por ambulantes e, principalmente, por esses conjuntos de barracas, que devem ser relocados para locais apropriados, como por exemplo as estações do trem, centros de abastecimentos, etc...

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Uso Industrial

Segundo o Plano Urbanístico da RA XVI, de 1998, houve uma redução de 36% no setor secundário entre 1976 e 1987, devido às vantagens oferecidas nas áreas da BR-324 e em Campinas /Pirajá.

Como reflexo das mudanças na economia da área ao longo dos últimos anos a maioria das indústrias existentes são hoje, de pequeno e médio portes, do tipo aparelhamento de pedras, fabricação de ornatos em gesso, esquadrias de alumínio, confecções e outras.

As indústrias de grande porte estão desativadas representando um potencial de reutilização, à exceção das Companhia de Cimento Aratu (COCISA) que encontra-se em pleno funcionamento.

Algumas das indústrias em atividade estão classificadas, segundo a LOUOS, como Id - 2.5 categoria de uso não permitida na área por esta mesma Lei. Considerando a necessidade eminente da administração de gerar estímulos para o desenvolvimento econômico desta área, propõe-se uma revisão das definições da LOUOS ajustando-a a realidade e aos objetivos pretendidos.

Uso Institucional

Os usos institucionais presentes na área são escolas, clínicas médicas, odontológicas, veterinárias, atividades culturais (instituto Mauá), clubes recreativos, correio, postos policiais, SAC, lavanderias públicas, dispersos em todo o universo da área, visando também atender a população local.

Os equipamentos de saúde geralmente ocupam casas adaptadas, gerando conflitos no tráfego por não disporem de vagas. Assim sendo, propõe-se que sejam exigidas quando da elaboração do Projeto de Lei deste Plano: uma vaga para cada consultório médico e uma vaga para emergência, além das propostas contidas no Projeto de Lei nº 101/96 (1 vaga para cada 35m²).

Usos Especiais

Muitos são os equipamentos especiais na área, de pequeno e médio porte: garagens de ônibus, cemitério, central de abastecimento, mercado público, ancoradouros, além de um posto de correio, entre outros.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

7. Áreas a valorizar e a preservar

Áreas especiais e de restrições legais

O Subúrbio possui, além do Parque São Bartolomeu, importantes áreas com coberturas vegetais apropriadas para a institucionalização legal como áreas de preservação ambiental e paisagística como existem em São Tomé de Paripe, Base Naval de Aratu, Bacia do Rio dos Macacos, assim como as glebas em Plataforma, o vale do Paraguari e os diversos fundos de vales existentes na área.

A região de estudo conta também com a área de Proteção dos Mananciais, englobando a bacia do cobre onde se inserem o Parque Metropolitano São Bartolomeu/Pirajá e o setor da Lagoa da Paixão até Valéria, bem como uma área de Proteção Sócio-econômica que se estende ao Loteamento ilegal de Planalto Real, segundo o decreto-lei 3592/85.

Como patrimônio histórico existem duas edificações de cunho religioso localizadas em Escada e Ilha de Maré. A igreja Nossa Senhora da Escada foi tombada pelo Patrimônio Histórico em 1953 e a igreja Nossa Senhora das Neves em 1962. Apesar de sua importância histórica e arquitetônica a igreja de São Tomé de Paripe ainda não é tombada.

Existem áreas e galpões remanescentes na faixa de domínio do trem, principalmente em Periperi, e em outras áreas vazias nas proximidades das estações de trem de Plataforma, Escada e Paripe que poderão ser aproveitadas para a instalação estações ou terminais de integração intermodal coligadas aos empreendimentos associados à parceria com empresas privadas.

Aspectos da dinamização das atividades de lazer e de turismo

Não há na área qualquer atividade econômica voltada para o turismo ou que atraia um público não residente na área.

Em termos de lazer e recreação há apenas alguns clubes sociais privados, o Aratu Iate Clube, o Esporte Clube Periperi e as praias. Recentemente, a administração municipal executou melhorias na orla de São Tomé de Paripe atraindo moradores das imediações, inclusive com frequência noturna.

A Ilha de Maré, a mais próxima do continente, é a única que tem um ponto de apoio ao turismo com uma pousada e um restaurante, além da Igreja de N. Sa. das Neves. O acesso à ilha é feito pelo serviço regular de embarcações a motor, partindo de São Tomé de Paripe.

No entanto, o Subúrbio é uma área privilegiada da Cidade, cujo relêvo descortina a Baía de Todos os Santos, com sua paisagem exuberante, imprimindo nesta área um potencial excepcional para atividades de lazer, recreação e turismo.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

As atividades econômicas, relacionadas abaixo, encontram-se em estudo ou em processo de discussão junto aos órgãos públicos responsáveis:

- Marina Porto do Cais – prevista para ser localizada em Periperi, na Ponta da Sapoca, tem licença de implantação liberada pelo CEPRAM /SEPLANTEC. O projeto prevê além da hangaragem, um centro comercial, restaurantes e serviços de apoio;
- Aratu Iate Clube - ampliação da área de ancoragem;
- Marina na Baía de Aratu - próximo ao Aratu Iate Clube, está sendo feito um estudo de viabilidade econômica em avaliação no CRA/SEPLANTEC
- Recuperação das instalações físicas da antiga fábrica de tecidos São Brás para fins de hotelaria e apoio ao turismo náutico com implantação de uma marina adjacente

Outras atividades podem também vir a ser incrementadas, como por exemplo:

- Criação de mirantes e atividades de apoio ao turismo nos pontos altos do relevo;
- Implantação de ancoradouros para fins de transporte para as ilhas ou entre vários pontos na própria costa do subúrbio;
- Criação de estruturas de suporte para esportes náuticos e competições internacionais;
- Transformação das praias em áreas balneárias com espaços para esporte e lazer;
- Estabelecimento de concessões de uso na orla para restaurantes e atividades afins, priorizando a comercialização do pescado local a ser explorado por cooperativas. Iniciativa neste sentido esta sendo desenvolvida de forma satisfatória pelo Projeto “Casa das Marisqueiras”, em funcionamento no Município de Alcobaça, com participação da Prefeitura, da Igreja, Grupo Gérmén, financiado pelo BIRD/MMA/SEPLANTEC;
- Criação de um centro de referência com exposição permanente do histórico do subúrbio, sua inserção na dinâmica sócio econômica da Cidade e informações sobre os aspectos biológicos e marinhos da baía neste trecho;
- Criação de circuitos turísticos ferroviários e náuticos para pontos de valor histórico (Capela de N. Sa da Escada - tombada em 1958 - Igrejas de São Tomé de Paripe, Matriz N. Sa. Das Neves, São Bartolomeu de Pirajá.), ecológico (manguezais, fragmentos de mata atlântica), estético e paisagístico (povoados, Baía de Aratu e etc.).

8. Sistema viário, circulação e transportes

8.1. Sistema de transporte coletivo existente

A Região do Subúrbio Ferroviário é servida majoritariamente por ônibus municipais e metropolitanos, além do trem que opera somente no trecho de Paripe até Calçada com muitas restrições no atendimento, e pela hidrovía operada por barcas ligando a Ilha de Maré a São José de Paripe. A menos de um ano está em operação o subsistema de transporte complementar por

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

vans que atende aos setores onde o acesso dos ônibus é impossibilitado pelas condições geométricas do sistema viário existente. A Figura 1.3.1 ilustra os principais corredores de transporte mencionados.

A imagem que retrata o atual quadro do sistema de transportes coletivos é que a existência de desarticulação entre os diversos modos ofertados seja causada por questões institucionais que, geralmente, dificultam a implantação de sistemas de integração modal, com a integração física, tarifária e operacional. Hoje os modos de transportes, que servem a área de estudo, operam completamente independentes e muitas vezes sobrepõem os atendimentos cobrando a mesma tarifa. O trem apesar de cobrar pouco menos que a metade da tarifa de outros modos, sua precariedade e insegurança atrai apenas uma pequena parcela da demanda.

A seguir estão apresentadas uma análise sucinta da operação dos transportes coletivos existentes e uma ilustração das principais linhas de desejos de viagens pesquisadas na OD/95, a fim de embasar as propostas de macroestruturação do sistema viário, objeto deste documento de trabalho.

8.2. Subsistemas de transportes existentes

- **Subsistema ônibus**

A região é atendida por 54 linhas de ônibus municipais, sendo 15 linhas derivadas, como estão relacionadas na Tabela 1.3.1. Elas têm seus pontos iniciais concentrados em cada bairro configurados em 14 terminais de pequeno porte que são, em geral, instalados entorno da praça

local. Seu itinerário se apoia nas vias coletoras para atender à demanda dos bairros e seguem na maioria dos casos pelo corredor da Av. Suburbana e, em menor proporção, pela BA 528 em direção à Área Central e às diversas regiões de Salvador.

Essas linhas de ônibus são operadas por empresas privadas, sob a administração da SMTU - Secretaria Municipal de Transportes Urbanos, e atendem a maioria da demanda existente com a cobrança de uma tarifa de R\$ 0,70 (nov/98). Nesse subsistema de transporte está em fase de implantação a bilhetagem eletrônica com o uso do *smart card* com contato, sendo já utilizado por escolares e gratuidades.

As linhas de ônibus metropolitanas, administradas pelo DTT - Departamento de Transportes e Terminais sob a jurisdição estadual, também operam no corredor da Av. Suburbana a partir de Paripe, atendendo inclusive à demanda municipal com a mesma tarifa das linhas municipais.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- **Subsistema complementar**

O subsistema complementar de transporte operado por *vans* é permissionado para particulares. Foi criado em maio de 1998 pela SMTU a fim de suprir a inacessibilidade dos ônibus aos diversos bairros cujo sistema viário apresenta, em geral, problemas de declividade acentuada e/ou de largura viária insuficiente.

A área de estudo, conforme os dados fornecidos pela SMTU - Secretaria Municipal de Transportes Urbanos, é servida por duas áreas de operação, uma abrangendo Paripe, São José do Paripe e Coutos e, outra Periperi até Plataforma utilizando, igualmente aos ônibus, os corredores formados pela Av. Suburbana e BA 528 seguindo até Baixa do Fiscal, nas proximidades de Calçada.

A tarifa é igual ao dos ônibus de R\$ 0,70 (nov/98) e os dados de demanda ainda são desconhecidos devido aos ajustes iniciais de operação, porém sabe-se que está sendo altamente utilizado pelos moradores da região.

- **Subsistema ferroviário**

O trem de passageiros opera, atualmente, apenas no trecho municipal de Paripe a Calçada com nove estações - Paripe, Coutos, Periperi, Praia Grande, Escada, Itacaranha, Almeida Brandão, Lobato e Calçada, percorrendo uma extensão de 13,5 km com faixa média de domínio de 15,0 metros.

Nessa fase de transição institucional de CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos para a PMS - Prefeitura Municipal de Salvador, a operação é precária operando com dois vagões, *headway* de 20 minutos e tempo médio de percurso de 23 minutos por sentido.

Com uma tarifa de R\$ 0,32 (nov/98) carrega diariamente entorno de 6.000 passageiros num dia útil, sendo essa demanda gerada sem nenhum sistema de alimentação por outros modos de transporte.

Vale lembrar que essa linha de trem atendeu no ano de 1984 a uma demanda média de 37.000 passageiros/dia, quando foi implantado o Plano de Ação Imediata - PAI, introduzindo melhorias no sistema ferroviário e a criação da integração Calçada/Campo Grande através de uma linha circular operando com o ônibus tipo padron e oferecendo confiabilidade dos serviços. Já em 1987, com a retirada dos ônibus padron e falta de cumprimento de horários, a demanda reduziu aos patamares de 19.000 passageiros/dia.

O trem de carga que utilizaria o mesmo leito ferroviário do trem de passageiros não opera atualmente no trecho municipal de Salvador, embora a CFA - Consórcio Ferroviário Atlântico tenha por contrato o direito de transitar duas vezes por semana durante a madrugada. Essa

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

condição causa aspecto de abandono no leito ferroviário e, principalmente, por não estar cercado tem-se notado o processo das invasões da faixa de domínio.

- **Subsistema hidroviário**

O sistema de hidrovias, na área de estudo, hoje é utilizado apenas para atender aos deslocamentos diários dos moradores da Ilha de Maré para o Continente. O sistema é operado por barcas, ligando a Ilha à São Tomé de Paripe, nas proximidades dos pontos finais das linhas de ônibus.

Na década de 80 houve um serviço de transporte hidroviário ligando Plataforma e Ribeira operado por particulares sob administração da CNB, que foi uma das mais importantes ligações da Baía de Todos os Santos.

8.3. Principais Linhas de Desejo de Viagens Existentes

Para dar subsídio às propostas viárias constantes neste documento de trabalho, diagnosticou-se as principais linhas de desejos de viagens por modo ônibus e trem, segundo a pesquisa domiciliar de origem e destino elaborada pela PMS em 1995.

O volume de viagens na hora-pico da manhã verificado internamente à área de estudo, entre Plataforma e São Tomé de Paripe, é significativo onde pode-se observar que os subcentros de bairros como Paripe e Periperi marcam as principais atrações de viagens vindas de São Tomé de Paripe, Coutos, Periperi, Praia Grande e de Alto de Santa Terezinha, como apresentam a Figura 1.3.2. e a Matriz de Viagens caracterizada na Tabela A.1 e na Figura A.1 - Macrozoneamento de Tráfego constantes no Anexo. São identificadas, também as linhas de desejo intersetoriais notadamente entre os setores habitacionais, como Alto de Coutos, Alto de

Santa Terezinha e Ilha Amarela, servidos por apenas vias coletoras secundárias estruturadas basicamente em função da Av. Suburbana.

Com relação à área de influência do trem é notado um interesse de viagens da área de estudo para a região de Calçada e para a Península de Itapagipe, o que mostra a importância da Av. Suburbana.

A Figura 1.3.3. mostra o grau da interrelação que a área de estudo mantém com o restante da cidade, predominando a linha de desejo para a Área Central, em segundo para as regiões da Barra, Rio Vermelho, Pituba e Matatu e, em terceiro para as regiões como o do Shopping Iguatemi, CAB e Itapuã/Aeroporto.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

B. ASPECTOS FUNDIÁRIOS

A questão fundiária no universo de estudo do Plano Urbanístico do Subúrbio é vista a partir do interesse em trabalhar o mais próximo possível da realidade local como um aliado nas diversas trocas e ações urbanas.

O espaço físico que abrange a maior parte da RA XVI e parte das RA's XV e III foi delimitado em função da evidência de carências no sistema geral de drenagem, assim como no transporte de massa e no sentido de preservação de um patrimônio histórico-ambiental. Esse espaço é parte de um espaço sócio-cultural que tem se definido via tensões resultantes da informalidade das ocupações (uso e apropriação irregular da terra para agricultura, mineração e serviços, loteamentos, ou ainda para residências precárias) e das necessidades inerentes ao funcionamento de um sistema urbano, incluindo aí a preservação de espaços sagrados e de patrimônio ambiental.

Neste contexto, a pesquisa buscou construir um quadro atualizado da situação jurídica legal das terras com definição espacial e quantitativa das classes de área, do parcelamento e da relação existente entre a propriedade e o proprietário de modo que bases de integração entre o formal e o informal possam ser formuladas por uma maior facilidade e agilização nas intermediações entre as entidades constituídas e as pessoas, e para que as diretrizes de ordenamento possam ser assimiladas pelos vários atores.

Atendendo a um aspecto mais imediato do trabalho, procurou-se sistematizar o conhecimento sobre áreas, real ou potencialmente, disponíveis e que possam atender a possíveis relocações que venham ocorrer em consequência das intervenções de infra-estrutura.

O passo inicial para obtenção dos dados consistiu no estudo do inventário de Loteamentos do “Estudo de Disponibilidade de Terras do PLANDURB”. Em seguida, procedeu-se ao

levantamento das terras pertencentes a órgãos públicos com reconhecida presença na área e a um empreendimento privado tradicionalmente ligado a esta área (a Companhia Progresso e de União Fabril da Bahia S.A.).

Objetivou-se, nesta etapa, identificar e localizar as áreas quanto ao domínio direto – se de propriedade pública ou privada e sua destinação – e quanto ao domínio útil (se o titular é foreiro, rendeiro ou de posse precária, que é a forma de posse da ocupação espontânea, ou invasão, ocupação com grande predomínio na área).

Para atualizar as informações, foram utilizados os acervos da SEFAZ, da SUCOM, da SEPLAM e da Procuradoria do Estado, ocorrendo então, o mapeamento destas.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

De posse de um levantamento fotográfico recente (1977), efetuou-se uma checagem quanto aos vazios urbanos existentes.

Com relação aos vazios, foi adotada a classificação em três categorias, existente no Trabalho de Disponibilidade de Terras:

vazio total – área não ocupada superior a 1 ha.;

vazio parcial contínuo – área predominantemente vazia, porém com ocupação, equivalente a 25% da área;

vazio parcial esparsa – área de ocupação relativamente densa com grande incidência de vazios, equivalente a 75% desta.

Note-se que o último estudo da área, o Plano Urbanístico da RA – XVI, em 1988, discrimina glebas livres e vazios intersticiais. Desde então, só intervenções corretivas e de pouca monta processaram-se nas áreas de habitação, transporte e circulação, do que se poderia induzir uma estagnação na ocupação. Somente no entorno da BA-528, da Via Bronze e da Estrada Velha de Aratu surgiram ocupações programadas: em 1987, um conjunto habitacional próximo ao antigo Derba, em Pirajá e no início dos anos 90, um conjunto habitacional com 500 unidades, construído pela CONCIC Engenharia Ltda, vizinho ao loteamento Fazenda Coutos. No entanto, a expansão desordenada prosseguiu, devido aos problemas sócio-econômicos de ordem estrutural. É um dos espaços da Cidade onde as classes de baixa ou nenhuma renda estão segregadas.

O grande vazio total da área está configurado no Parque São Bartolomeu, com 1550 ha e constitui-se numa Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. Este parque, em um trecho (750.000 km²) é da propriedade da PMS, sendo o restante, propriedade da EMBASA.

Na região, existem sítios de especial beleza e valor ambiental que, por isso, estão enquadradas pelo poder público municipal como áreas a serem preservadas a partir de restrições ao uso, mesmo que sejam de propriedade particular. Tem-se aí 7 (sete) ANE (Área Não Edificável). É de se lamentar, no entanto, que 2 (duas) destas tenham sido descaracterizadas por ocupações

levadas a efeito sem os critérios adequados à preservação dos recursos ambientais. São as ANE's 37b e 37e (com 47.800 m² e 19.500 m²), ambas às margens da Enseada do Cabrito. As ANE's 37a e 39 (com 370.000 m² e 951.700 m²) estão incluídas na área de preservação do Parque Metropolitano de Pirajá/São Bartolomeu. Na Encosta do Cabrito tem-se ainda as ANE's 37c, 37d, e 37f (com 20.970 m², 21.670 m² e 17.660 m²).

São estas restrições legais que, ao lado das restrições físicas devem ser observadas na análise dos vazios.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

A área universo do estudo apresenta uma grande diversidade quanto à natureza da destinação ou ocupação da terra – com loteamentos, conjuntos habitacionais, glebas, desmembramentos e ocupação espontânea.

Quanto ao domínio direto, foram identificados áreas de propriedade federal, estadual, municipal e particular.

ÁREAS DE PROPRIEDADE FEDERAL

DNER

ÁREA – 200.000 m² (FAIXA DE DOMÍNIO)

DELEGACIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO (DPU)

FAIXA DE MARINHA DELIMITADA PELA LINHA DE PREAMAR MÉDIO (LPM) E PELO LIMITE DE TERRENO DE MARINHA (LLM) EM TODO O LITORAL E NO TRECHO DE TERRENO NACIONAL INTERIOR – Entre São Bartolomeu e Bela Vista do Lobato e a Enseada do Cabrito.

TERRENO PRÓPRIO NACIONAL – Núcleo Residencial Barragem dos Macacos com cerca de 1.000 m².

CBTU (COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS)

ÁREA – 451.029,21 m² – TRECHO DA FERROVIA ENTRE CALÇADA E PARIPE, INCLUÍDAS AS ÁREAS DAS ESTAÇÕES

ÁREAS DE PROPRIEDADE ESTADUAL

EMBASA

ÁREA (m ²)	14.750.000,00	Reserva Florestal da Represa do Cobre (Área da Represa e seu entorno)
	18.000,00	R7 NT, em Pirajá
	5.250,00	R8 NOVO e R7 NOVO, em Itacaranha

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

2.000,00	R10 N (R13), em Coutos
(Aprox.) 2.000,00	R12 em Periperi
2.400,00	R11 em Plataforma
(Aprox.) 2.000,00	R11 em Valéria

DESAPROPRIAÇÕES EFETUADAS EM 1997/98 PARA ATENDER AO PROGRAMA BAHIA AZUL:

ÁREA (m ²)	36,60	Rua Tesk, 116, Itacaranha
	483,10	Rua da Estação, Itacaranha
	416,14	Rua da Estação, Itacaranha
	900,00	Rua Almeida Brandão s/n, Plataforma
	250,00	1ª Trav. Everaldo Cardoso nº 14e, Periperi
	28,08	Av. Afrânio Peixoto, 85 e
	1800,00	Rua Alice s/n, Pirajá
	70,38	Estrada Velha do Cabrito, 80, Pirajá
	41,76	Estrada Velha do Cabrito, 80, Pirajá
	3776,46	Plataforma

DERBA

ÁREA (m ²)	240.000,00	Antigo “Parque Rodoviário do DERBA” Valéria
	270.000,00	Área desocupada ao sul do “Parque Rodoviário” Valéria
	365.000,00	Conj. Habitacional Antônio Franco, Valéria

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ÁREAS DE PROPRIEDADE MUNICIPAL

ÁREA (m ²)	750.000,00	Parque São Bartolomeu
	257.400,00	Loteamento Fazenda Coutos
	102.600,00	Terreno remanescente da RENURB, junto ao loteamento Fazenda Coutos

ÁREAS DE AGENTE PROMOTOR DE PROGRAMAS HABITACIONAIS, RESPALDADO (OU VINCULADO) AO GOVERNO DO ESTADO.

INOCOOP (em Valéria)

ÁREA (m ²)	485.000,00	Projetos habitacionais em execução
	130.946,04	Conj. Habitacional CONCIC
	124.379,36	Loteamento Recanto da Lagoa
	123.119,15	Loteamento Lagoa da Paixão
	153.000,00	Conj. Jardim Valéria
	257.555,45	Área Remanescente
	50100,00	Loteamento popular
	22.000,00	Área da Estação de Tratamento de Esgoto

URBIS (loteamentos)

ÁREA (m ²)	50.655,50	Colina do Mar, em Coutos
	248.407,02	Bate Coração, em Coutos
	138.700,00	Bx. Cajueiro, Escada
	75.878,31	Alto do Bom Viver, Lobato
	118.478,70	Bx. Cacau, Lobato

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

67.100,00 Bx. Caranguejo, Lobato

206.500,00 Fazenda Periperi, Periperi

Em vários trechos da região costeira do Subúrbio Ferroviário, onde se localizam as terras do Patrimônio da União, existem superposições com relação à detenção do domínio da área:

- Áreas da CBTU, que coincidem com áreas do Patrimônio da União: – não há nenhum conflito aí, visto serem ambos órgãos federais com a mesma jurisdição;
- Áreas de Ocupação Precária (sem título) em terrenos da União devem pagar a esta um taxa de ocupação;
- Áreas cujos proprietários detêm títulos (escritura): são definidas como foreiras – os titulares não possuem domínio pleno, mas têm direito ao terreno e às benfeitorias.

Quanto ao domínio útil, observa-se que a área abarca uma grande diversidade de utilização deste domínio, com titulares que detêm o domínio pleno (inclusive órgãos públicos), alguns foreiros, rendeiros e uma acentuada participação quanto á ocupação espontânea (posse precária).

C. CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-AMBIENTAL

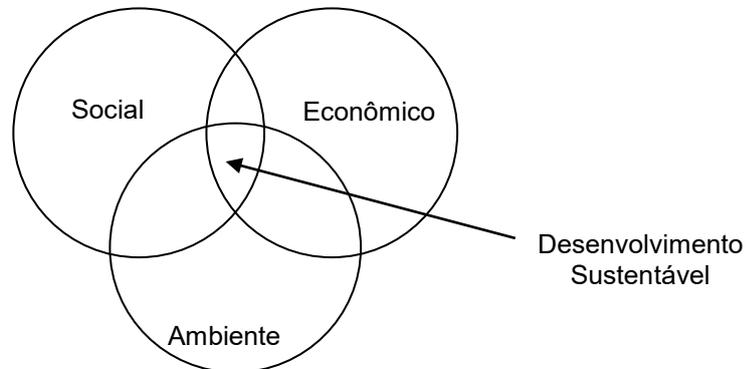
1. Introdução

Considerando que os setores onde deverão ser desenvolvidos os projetos urbanísticos integram uma área que regionalmente apresenta similaridades, que circundam e interceptam parcialmente uma bacia hidrográfica onde está contido um manancial de abastecimento e que existem peculiaridades que podem reverter o atual rumo de desenvolvimento desta região, pretende-se neste documento, fornecer alguns elementos referenciais sintéticos para que os diversos adquirentes deste edital possam ter alguns subsídios básicos para iniciar os estudos que culminarão com a proposta de projeto urbanístico.

Para isso, o documento deverá inicialmente dar uma visão panorâmica da área, considerando não só os aspectos da região do subúrbio ferroviário e áreas adjacentes à bacia do Cobre, como também as possíveis relações deste território com a cidade de Salvador.

Posteriormente deverão ser abordadas especificidades relativas a cada uma das quatro áreas, considerando-se os seus aspectos sociais, econômicos e ambientais.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS



Pretende-se com isso, fornecer elementos básicos para que a proposta urbanística possa contemplar o equilíbrio dos campos chaves acima apresentados.

2. Caracterização Geral da Área

2.1. Identificação da Área

A região do Projeto Subúrbio está localizada no Município de Salvador, no Estado da Bahia. Situada na borda oriental da baía de Todos os Santos, encontra-se no coração do vetor

pobre de expansão da cidade, na Região Administrativa do Subúrbio Ferroviário, a oeste da BR-324. Possui uma superfície de 2.875 ha e faz parte da bacia hidrográfica do Recôncavo Norte da Bahia. Compreende: a) uma área verde não protegida, de cerca 400 ha, onde se encontra a nascente do Rio do Cobre; b) um complexo de bairros com uma significativa parcela de assentamentos clandestinos; c) o Parque Metropolitano de Pirajá, que possui uma superfície de 1500 ha, dos quais 75 ha correspondem a uma área religioso/cultural, denominada Parque São Bartolomeu .

2.2. Importância

A região possui uma notável importância do ponto de vista ecológico, histórico, religioso/cultural, destacando-se:

Ecológica. O Parque Metropolitano de Pirajá representa uma das últimas áreas verdes de Salvador e se caracteriza por uma grande diversidade de ambientes, distribuídos em uma reduzida porção territorial: floresta ombrófila densa (Mata Atlântica), ambientes fluviais e marinhos, pântanos e manguezais. Na parte norte, estende-se a mais vasta área de Mata Atlântica (900 ha) da cidade. Na Enseada do Cabrito, onde desemboca o Rio Cobre, encontra-se

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

a última área de manguezais presente no Município, na sua parte continental. Enfim, no interior da área protegida, está localizado o lago artificial do Cobre, que representa a mais importante reserva de água potável do Subúrbio Ferroviário e abastece cerca de 110.000 pessoas.

Histórica → Na área ocorreram importantes acontecimentos para a história da Bahia e do Brasil. O parque serviu de reduto e esconderijo de escravos fugitivos da zona açucareira do Recôncavo Baiano. No século XVII, a região foi cenário das lutas de resistência à invasão holandesa, enquanto, no século XIX, foi travada a Batalha de Pirajá, da qual decorreu a Independência da Bahia.

Religioso/cultural → A porção do Parque São Bartolomeu que se estende à direita do Rio do Cobre representa a maior referência dos cultos afro-brasileiros da Cidade e do Estado. A floresta, as nascentes, as cascatas (Naná, Oxum e Oxumaré) e as rochas (Pedra do Tempo e Pedra de Omulú) são consideradas áreas sagradas, objeto de culto e peregrinação, desde a metade do século XIX. A área é sede de ritos e oferendas de caráter individual e coletivo, e fornece plantas e ervas sagradas para uso litúrgico e medicinal nos terreiros.

Pobreza do Entorno → A população do entorno, caracteriza-se pela renda baixa, irregular e incerta, e elevados índices de desemprego, onde a economia informal é predominante e representa a principal estratégia de sobrevivência. Pressões de ocupações clandestinas em direção ao Parque são constantes, na medida em esta que representa uma das últimas áreas livres na região. Parte das comunidades do entorno plantam culturas básicas (feijão, milho etc.), tratam-se de produtores típicos de subsistência e, em alguns casos, chegam a comercializar os produtos em feiras livres.

2.3. A área de estudo no contexto urbano Municipal

Salvador é uma cidade cujo crescimento se deu de sul para norte, inicialmente a partir da entrada da baía de Todos os Santos, tendo se desenvolvido ao longo da borda leste desta baía, sobre o bloco alto da falha geológica que limita os sedimentos associados à Bacia Sedimentar do Recôncavo (Fig.1)

Com uma forma aproximadamente triangular a cidade do Salvador apresenta uma rede de drenagem principal orientada no sentido leste-oeste, destacando-se de sul para norte as seguintes bacias hidrográficas: Camarajibe, Pituaçú, Jaguaripe, Ipitanga e Joanes.

De forma anômala e peculiar, a bacia do Cobre principal curso hídrico da área desenvolve-se longitudinalmente aos limites da bacia do Recôncavo, estruturando-se no sentido norte-sul, paralelamente aos principais eixos de expansão urbana da cidade.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Uma breve análise da dinâmica da expansão urbana da cidade permite individualizar dois vetores principais de expansão, cuja dinâmica traz implicações diretas sobre o processo de degradação ambiental da cidade.

Um primeiro vetor, desenvolve-se ao longo da BR-324, englobando uma mancha urbana de baixa renda, pressionando essencialmente os ambientes estuarinos da Baía de Todos os Santos e, em parte, as nascentes da rede hidrográfica que deságua na orla atlântica.

O segundo vetor desenvolve-se ao longo da Av. Paralela, englobando uma mancha urbana de renda média alta, compreendida entre esta via e a orla atlântica. Entre estes dois vetores, a área do miolo abriga populações de renda média baixa e baixa.

Uma análise deste dinâmica revela um adensamento populacional na porção sul da cidade, que decresce progressivamente para norte, perpendicularmente ao eixo das bacias hidrográficas que deságuam na orla atlântica, muitas das quais utilizadas para o abastecimento da cidade. Revela ainda uma lógica de desenvolvimento ambiental completamente contraditória, já que o poder público tem implementado toda sua infra-estrutura urbana (sistema viário, água, luz, esgoto, etc.) prioritariamente nas áreas de mais alta renda, a jusante dos cursos d'água, deixando desprotegida as áreas de nascentes das bacias, onde habitam populações de baixa renda.

Esta lógica ambientalmente distorcida, torna pouco efetivos os investimentos nas áreas mais “nobres” da orla atlântica, já que o descuido como as áreas a montante implica uma perda progressiva da qualidade das bacias hidrográficas como um todo.

No caso específico da área do projeto, temos uma lógica de desenvolvimento completamente distinta, que potencializa a área para iniciativas de gestão integrada de bacias, podendo vir a constituir-se num processo original e inovador de gestão participativa de território.

Disposta paralelamente ao vetor de crescimento de baixa renda, a bacia do Cobre constitui-se numa área cujas ameaças à sua qualidade ambiental oferece menor risco que nas demais bacias, apresentando ainda amplas possibilidades de catalisar um novo modelo de desenvolvimento, capaz de reverter o imenso grau de pobreza das populações circunvizinhas. A sua localização, nas proximidades da Baía de Todos os Santos, associada à qualidade ambiental e a seus atributos ambientais relevantes, vocacionam a área como indutora de um modelo de desenvolvimento centrado no turismo cultural e ecológico, estrategicamente voltado para a Baía de Todos os Santos, onde já existem linhas de investimento financiadas por organismos internacionais.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

C.1. ÁREA 1 - PARIPE / SÃO TOMÉ DE PARIPE / TUBARÃO

1. Caracterização do Setor

1.1. Aspectos Gerais

Este setor está localizado na porção extrema noroeste da área do projeto englobando uma área de 643,5 ha nas proximidades da baía de Aratu, e Base Naval.

Morfologicamente dispõe-se sobre relevos ondulados, intercalados com terraços planos arenosos.

Hidrograficamente não existem grande bacia hidrográfica no setor, predominando pequenos cursos d'água que nascem nas vertentes a este e correm no sentido oeste, desaguardo na praia. As praias são relativamente boas, aumentando assim, o seu potencial turístico.

Fazem parte deste setor os bairros de Paripe e São Tomé de Paripe, onde vive uma população de 44.491 habitantes (CENSO, 96), distribuída de forma espontânea em 30.533 edificações (base cartográfica SICAR – 1992), em áreas carentes de infra-estrutura urbana.

Neste setor ainda são expressivas a áreas desocupadas (264,4 ha de cobertura vegetal arbustiva), conferindo boas possibilidades de soluções urbanísticas para o setor.

1.2. Aspectos Ambientais

1.2.1. Caracterização das Unidades Ambientais

Conforme metodologia descrita em Ecoscambio (1995), foram identificadas 8 unidades ambientais homogêneas (Fig. 2), apresentadas em tabela sintética, cuja análise da sua disposição territorial e características permitem definir restrições e potencialidades de uso que influem diretamente nas diretrizes de desenvolvimento urbano do setor.

UNIDADES	DESCRIÇÃO
Ocupação Espontânea Consolidada A	Habitações populares localizadas em relevos aplainados de cumeada ao longo dos sistemas viários principais dispondo da seguintes infra-estruturas urbana: água, energia elétrica, transporte, e rede telefônica. Apresentam gabarito máximo de 2 pavimentos, em lotes de disposição caótica sem qualquer desenho urbano planejado, com dimensões quase sempre inferiores a 200 m ² , e sem rede de drenagem adequada. Os sistemas de esgotamento sanitário geralmente são do tipo fossa negra

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Ocupação Espontânea Consolidada B	Ocupação espontânea consolidada, com casas de tijolo ou reboco, de no máximo 2 pavimentos, em lotes inferiores a 50 m ² ao longo de ruas vicinais aos eixos principais das vias de cumeadas.
Ocupação Espontânea Semi-consolidada	Implantada após a década de 70 em áreas de propriedade de conjuntos habitacionais o do Parque Metropolitano de Pirajá não apresentam material construtivo de caráter permanente, sendo construídas predominantemente com “madeirit”, taipa e papelão, com tamanhos máximos de 10 m ²
Floresta Ombrófila Residual	Remanescentes de florestas ombrófilas densas, em áreas de difícil acesso, ameaçadas pelo processo de ocupação espontânea muito freqüente na área
Capoeira Rala	Tipologia vegetal associada ao domínio das florestas ombrófilas degradadas, em estado incipiente de regeneração, correspondentes a estágios iniciais de sucessão.
Manguezal Denso	Ambientes característicos de áreas tropicais, em áreas estuarinas ou áreas influenciadas pela ação das marés, ecossistemas intermediários entre ecossistemas terrestres e marinhos, constituindo um meio no qual se processa uma série de trocas, representam um dos maiores locais de exportação de carbono detrítico para os ecossistemas adjacentes formando um importante berçário para muitas espécies marinhas e espécies bentônicas, constituindo-se numa área expressiva de produção protéica.
Vegetação Arbustiva	Vegetação arbustiva que vem se instalando naturalmente sobre áreas desmatadas em propriedades industriais, cortes de rodovia e aterros.
Usos Industriais	Correspondem à área institucional do DINURB, onde estão previstos usos industriais de caráter não poluente, compatíveis com áreas urbanas.

1.2.2. Significado Ambiental das Unidades

1.2.2.1. Unidades de Preservação

- **Manguezal denso**

Desempenham papel relevante para o desenvolvimento da vida marinha, já que representam áreas naturais de reprodução de inúmeras espécies de peixes, controlando a produtividade pesqueira das regiões litorâneas associadas. São ambientes altamente produtivos em termos de biomassa e de produção protéica. Se considerarmos que no entorno destas áreas habitam populações de baixíssima renda, com elevadas carências nutricionais, verifica-se o elevado significado do manejo adequado destas áreas.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

1.2.3. Unidades de Conservação

▪ Floresta Ombrófila Residual

Representam remanescentes de Florestas Ombrófilas Densas, localizadas de forma esparsa, ao longo de vales com elevada declividade, cercados por ocupações espontâneas adensadas. Funcionam como corredores naturais de fauna, já que quase sempre interconectam-se com as florestas ombrófilas densas, localizadas nas porções mais internas da bacia. Pressionadas pelo processo de ocupação, estas áreas funcionam como anteparo de proteção contra os impactos ambientais decorrentes de ocupações que não apresentam solução adequada de esgotamento sanitário e destino final de resíduos sólidos.

▪ Vegetação Arbustiva

Representam áreas onde a cobertura vegetal foi removida, e onde ocorreram perdas significativas de horizontes orgânicos dos solos, indicativas de ambientes resilientes, passíveis de serem recuperados, ou desenvolvidos de forma ordenada. Facilitam o desenvolvimento de tipologias vegetais compatíveis com a manutenção dos equilíbrios entre as taxas de escoamento e infiltração dos fluxos hídricos que alimentam a bacia.

1.2.4. Unidades de Uso

▪ Ocupação Programada Térreo

Localizam-se preferencialmente sobre os topos dos sedimentos da Fm. Barreiras, em lotes com dimensões variando de 250 a 400 m². Funcionam como áreas de interferência sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos, e sobre a qualidade destes recursos hídricos, porém a infraestrutura existente, reduz significativamente os seus impactos sobre a dinâmica natural do sistema.

▪ Ocupação Espontânea Consolidada A

Distribuídas de forma esparsa na área, representam ocupações espontâneas antigas, bastante consolidadas, em locais onde houve tempo para o poder público instalar infraestrutura, de forma a torná-las compatíveis com o desenvolvimento da bacia. Face a terem-se instalado no final da década de 60, quando a área não era considerada como uma área urbana contínua à mancha urbana de Salvador, acompanham o sistema viário de cumeada, o que facilita a implantação de infraestrutura, adequando-as aos padrões de centros urbanos planejados.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Representam áreas potenciais para o desenvolvimento urbano, desde que devidamente infra-estruturadas, já que estas áreas não apresentam riscos geológicos como deslizamentos e inundações, além de permitirem soluções de esgotamento sanitário de custos acessíveis, como fossas sépticas, já que os mananciais hídricos subterrâneos nestas áreas estão protegidos de cargas contaminantes geradas por efluentes de esgotos domésticos. Os sedimentos da Fm. Barreiras apresentam capacidade de absorção dos efluentes e de filtrabilidade de eventuais organismos patogênicos gerados por esgotos domésticos.

1.2.5. Conflitos

▪ Ocupação Espontânea B

Interferem diretamente sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos face ao elevado grau de impermeabilização que exercem sobre os sedimentos arenosos da formação barreiras, área de recarga natural dos recursos hídricos subterrâneos que alimentam a rede de drenagem superficial que alimenta a represa do cobre. Este elevado grau de impermeabilização associado ao relevo acidentado (declividades acima de 10%), e a presença de cortes e sistemas viários sem sistemas de drenagem, favorecem que o escoamento das águas se dê preferencialmente sobre estas vias, que sem pavimentação, sofrem progressivo processo erosivo, carreando partículas sólidas, que assoreiam drenagem, aumentando o risco de inundações nos fundos dos vales. Representam ainda, vetores de contaminação dos mananciais hídricos superficiais e subterrâneos, em função da produção de resíduos sólidos e esgotos domésticos, que nesta unidade não apresenta solução adequada para mitigação dos seus impactos.

▪ Ocupação Espontânea Semi-consolidada

Interferem diretamente sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos, a partir da modificação dos caminhos naturais das águas, face ao elevado grau de impermeabilização que conferem ao terreno. O desenho extremamente caótico deste tipo de assentamento, associado a um sistema viário estreito e denso sobre áreas de elevada declividade, favorecem a formação de focos erosivos que alteram a morfologia do solo. A inexistência de coleta de lixo, e tratamento de esgotos domésticos, fazem destas áreas, vetores de contaminação dos mananciais hídricos, comprometendo de forma indireta o abastecimento de outras áreas, já que os mananciais hídricos da represa do Cobre abastecem grande parte do Subúrbio Ferroviário.

1.3. Aspectos Sócio Econômicos

1.3.1. Principais Indicadores da Região

A região pode ser dividida em dois compartimentos básicos: a área localizada entre Paripe e Fazenda Coutos e entre Paripe e São Tomé de Paripe.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Instalação Sanitária. O percentual do número de residências com fossa rudimentar é muito elevado, assim como o do uso de valas, como escoadouros e o escoamento para o mar, rio, ou lago, que caracteriza a categoria Outro Tipo, sendo mais um indicador da situação em que vive boa parte da população do Subúrbio. A presença de esgotos a céu aberto é concentrada em pequenas áreas, não havendo uma distribuição homogênea sobre o território (Fig. 3).

- **Sistema de Abastecimento de Água.** Quase a totalidade dos bairros possui algum fornecimento de água, através de rede da EMBASA, canalização feita pela própria comunidade,
- ### 2. Conclusões e Recomendações

A partir dos elementos apresentados ao longo deste documento sugere-se que os projetos de desenvolvimento urbano incorporem em sua concepção as seguintes linhas gerais:

- Planejamento e Gestão Ambiental

Esta área de ação relaciona-se às atividades necessárias para a potencialização dos atributos naturais relevantes, indutores de novas formas de desenvolvimento, centradas na valorização dos atributos naturais e culturais presentes na área. A localização estratégica da área, correspondente ao portal da Baía de Todos os Santos, associada à presença de uma área protegida - Parque Metropolitano de Pirajá - vocacionam a região para novos modelos de desenvolvimento, centrados na atividade de turismo a partir do Parque Metropolitano Pirajá, Baía de Todos os Santos e suas ilhas.

- Desenvolvimento Social

Qualquer proposta de desenvolvimento econômico da região estará fadada ao insucesso se não for implementado, simultaneamente, um amplo programa de desenvolvimento social, capaz de amenizar os altos índices de pobreza e miséria existentes na área, notadamente na faixa compreendida entre o Parque Metropolitano e a orla marítima.

A proposta deverá contemplar as ações necessárias ao fortalecimento das organizações comunitárias locais, no sentido de apoiar a promoção social de focos de pobreza críticas a partir do assessoramento à montagem de micro projetos geradores de emprego e renda.

- Infra-estrutura urbana

Conforme diagnosticado, são imensas as carências de infra-estrutura urbana que, consorciada com a falta de controle do uso do solo e alternativas de geração de emprego e renda, agravam os problemas sócio-ambientais, dificultando a implementação de um modelo de desenvolvimento que potencialize os atributos naturais, paisagísticos e culturais presentes na região. No sentido de mitigar a carência de infra-estrutura, deverão ser adotadas soluções criativas e de baixo custo adequadas à realidade local.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- Turismo

A localização estratégica na porção extrema norte do município de Salvador, à beira da Baía de Todos os Santos, conferem a área um elevado potencial turístico, exigindo projetos criativos e infra-estrutura necessária, para que o turismo possa se implantar.

C.2. ÁREA 2 - PERIPERI / VALE DO PARAGUARI / PRAIA GRANDE / NOVA CONSTITUINTE

1. Caracterização do Setor

1.1. Aspectos Gerais

Este setor está localizado na porção centro-oeste da área do projeto englobando uma área de 802,2 ha vizinha à porção centro-oeste do Parque Metropolitano de Pirajá, estendendo-se até as imediações do bairro de Fazenda Coutos.

Morfologicamente dispõe-se sobre relevos muito ondulados, esculpidos sobre rochas sedimentares da bacia do Recôncavo, cuja composição predominantemente argilosa, associada a vertentes com declividades quase sempre superiores a 30%, dificulta o desenvolvimento urbano seguro destas áreas. Na porção central da área, o relevo torna-se plano devido a presença de terraços marinhos arenosos e áreas pantanosas nas imediações de Periperi e vale do rio Paraguari.

Hidrograficamente a rede de drenagem principal é transversal ao setor, e os rios que nascem nas vertentes íngremes a leste, drenam no sentido do vale do Paraguari, uma área pantanosa de aproximadamente 50 ha integrante da planície de inundação do referido rio.

Fazem parte deste setor os bairros de Periperi, Coutos, Nova Constituinte e Fazenda Coutos, todos de baixa renda, onde vive uma população de 109.985 habitantes (CENSO, 96), distribuída de forma espontânea em 32.064 edificações (base cartográfica SICAR – 1992), em áreas carentes de infra-estrutura urbana.

1.2. Aspectos Ambientais

1.2.1. Caracterização das Unidades Ambientais

Conforme metodologia descrita em Ecoscambio (1995), foram identificadas 12 unidades ambientais homogêneas (Fig. 2), apresentadas em tabela sintética, cuja análise da sua

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

disposição territorial e características permitem definir restrições e potencialidades de uso que influem diretamente nas diretrizes de desenvolvimento urbano do setor.

UNIDADES	DESCRIÇÃO
Ocupação Espontânea Consolidada A (OEA)	Habitações populares localizadas em relevos aplainados de cumeada ao longo dos sistemas viários principais dispondo da seguintes infra-estruturas urbana: água, energia elétrica, transporte, e rede telefônica. Apresentam gabarito máximo de 2 pavimentos, em lotes de disposição caótica sem qualquer desenho urbano planejado, com dimensões quase sempre inferiores a 200 m ² , e sem rede de drenagem adequada. Os sistemas de esgotamento sanitário geralmente são do tipo fossa negra
Ocupação Espontânea Consolidada B (OEB)	Ocupação espontânea consolidada, com casas de tijolo ou reboco, de no máximo 2 pavimentos, em lotes inferiores a 50 m ² ao longo de ruas vicinais aos eixos principais das vias de cumeadas.
Usos Industriais (UI)	Correspondem à área institucional do DINURB, onde estão previstos usos industriais de caráter não poluente, compatíveis com áreas urbanas.
Mineração Arenoso (MIN-A)	Consistindo na exploração dos sedimentos areno-argilosos da Fm. Barreiras, que são comercializados como material a ser misturado no cimento para a construção civil. Processos de lavra inadequados favorecem processos erosivos que comprometem a rede hidrográfica da bacia do Cobre.
Ocupação Espontânea Semi-consolidada (OESC)	Implantada após a década de 70 em áreas de propriedade de conjuntos habitacionais o do Parque Metropolitano de Pirajá não apresentam material construtivo de caráter permanente, sendo construídas predominantemente com “madeirit”, taipa e papelão, com tamanhos máximos de 10 m ²
Ocupação Espontânea em Área de Risco (OEAR)	tipo de ocupação, de baixíssima renda, distribuída ao longo das vertentes íngremes dos vales em áreas de elevada declividade (> 15%), bastante susceptíveis à processos erosivos e deslizamentos, destituídas de qualquer infra-estrutura urbana. O sistema viário caracteriza-se por caminhos tortuosos ao longo das encostas, sem pavimentação, com dimensões inferiores a 1,5 metros, não sendo possível o tráfego de veículo.
Floresta Ombrófila Densa (FOD)	Floresta de grande porte constituída por fanerófitas ombrófilas sem resistência à seca, geralmente apresentando as gemas foliares desprotegidas. Sua folhagem é sempre verde, podendo apresentar no dossel superior árvore sem folhas durante alguns dias. O estrato superior apresenta árvores com alturas que variam entre 20 e 30 m, podendo atingir 40 metros em alguns casos.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Floresta Ombrófila Residual (FOR)	Remanescentes de florestas ombrófilas densas, em áreas de difícil acesso, ameaçadas pelo processo de ocupação espontânea muito freqüente na área
Capoeira Rala	Tipologia vegetal associada ao domínio das florestas ombrófilas degradadas, em estado incipiente de regeneração, correspondentes a estágios iniciais de sucessão.
Pântanos (PAN)	Constituem ambientes de transição entre os manguezais e ambientes fluviais, formados por solos hidromórficos sobre os quais estão instaladas vegetação halófica. Funcionam como filtros biológicos contra o excesso de matéria orgânica lançadas na rede de drenagem pelas ocupações espontâneas.
Vegetação Arbustiva (VA)	Vegetação arbustiva que vem se instalando naturalmente sobre áreas desmatadas em propriedades industriais, cortes de rodovia e aterros.
Terraplenagem (TER)	Áreas desmatadas apresentando solos desnudos.

1.2.2. Significado Ambiental das Unidades

1.2.2.1. Unidades de Preservação

▪ Floresta Ombrófila Densa

Regula as entradas de água no sistema, a partir do controle que exerce sobre o processo de infiltração das chuvas no solo, sobre sedimentos permeáveis da Formação Barreiras. A densa cobertura proporcionada pelas copas extensas, funcionam como um anteparo natural contra o impacto das chuvas, fazendo com que sejam atenuados os processos de impermeabilização dos solos, e conseqüente aumento do escoamento superficial, que aumenta os processos de erosão e perda de nutrientes do solo, favorecendo o seu transporte, criando sistemas deposicionais antrópicos, que promovem o progressivo assoreamento da represa, com conseqüente perda de qualidade dos mananciais hídricos que abastecem grande parte da população residente no subúrbio ferroviário.

▪ Pântanos de água doce

Representa um ambiente de transição entre as áreas de floresta localizadas em cotas mais altas, e ambientes estuarinos associados à Enseada do Cabrito, onde outrora desenvolvia-se extensos manguezais. Povoado por espécies “fanerófitas” graminóides, funcionam como filtros naturais aprisionando os sedimentos carregados pelos cursos d’água, funcionando como estações de tratamento das águas continentais que chegam aos ambientes estuarinos, cujos organismos, que

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

habitam estas áreas. Funcionam ainda como depuradores naturais de organismos patogênicos que eventualmente possam estar chegando a estas áreas em decorrência de lançamentos de efluentes “in natura” nos cursos d’água.

- **Manguezal denso**

Desempenham papel relevante para o desenvolvimento da vida marinha, já que representam áreas naturais de reprodução de inúmeras espécies de peixes, controlando a produtividade pesqueira das regiões litorâneas associadas. São ambientes altamente produtivos em termos de biomassa e de produção protéica. Se considerarmos que no entorno destas áreas habitam populações de baixíssima renda, com elevadas carências nutricionais, verifica-se o elevado significado do manejo adequado destas áreas.

1.2.3. Unidades de Conservação

- **Floresta Ombrófila Residual**

Representam remanescentes de Florestas Ombrófilas Densas, localizadas de forma esparsa, ao longo de vales com elevada declividade, cercados por ocupações espontâneas adensadas. Funcionam como corredores naturais de fauna, já que quase sempre interconectam-se com as florestas ombrófilas densas, localizadas nas porções mais internas da bacia. Pressionadas pelo processo de ocupação, estas áreas funcionam como anteparo de proteção contra os impactos ambientais decorrentes de ocupações que não apresentam solução adequada de esgotamento sanitário e destino final de resíduos sólidos.

- **Capoeira Rala**

Representam áreas desmatadas, em processo de recuperação, distribuídas em área contíguas às Florestas Ombrófilas Densas. Funcionam como estabilizadores dos sedimentos da Fm. Barreiras em área de contato com as formações sobrepostas, regulando os fluxos hídricos da bacia, já que controlam as relações entre escoamento e infiltração das precipitações pluviométricas, de uma área que chega a atingir 2.000 mm / ano.

- **Vegetação Arbustiva**

Representam áreas onde a cobertura vegetal foi removida, e onde ocorreram perdas significativas de horizontes orgânicos dos solos, indicativas de ambientes resilientes, passíveis de serem recuperados, ou desenvolvidos de forma ordenada. Facilitam o desenvolvimento de

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

tipologias vegetais compatíveis com a manutenção dos equilíbrio entre as taxas de escoamento e infiltração dos fluxos hídricos que alimentam a bacia.

1.2.4. Unidades de Uso

▪ Ocupação Programada Térreo

Localizam-se preferencialmente sobre os topos dos sedimentos da Fm. Barreiras, em lotes com dimensões variando de 250 a 400 m². Funcionam como áreas de interferência sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos, e sobre a qualidade destes recursos hídricos, porém a infraestrutura existente, reduz significativamente os seus impactos sobre a dinâmica natural do sistema.

▪ Ocupação Programada Prédio

Localizada preferencialmente em porções aplainadas de relevos tabulares sobre sedimentos da Fm. Barreiras, distribuem-se sobre glebas com tamanhos variando entre 56.965 e 449.574 m², sobre terrenos estáveis do ponto de vista geotécnico. Funcionam como áreas de moderada interferência sobre o sistema, já que os índices de permeabilidade são médios, e os sistemas de drenagem projetados, mitigam os fluxos superficiais indesejáveis sobre os solos desnudos, produzindo o transporte de sedimentos, para a calha das drenagens naturais (cursos d'água

▪ Agricultura

Distribuídas na porção norte (N) da Bacia, desenvolvem-se ao longo dos cursos hídricos localizados nas áreas de nascente da bacia. Interferem diretamente sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos, favorecendo o aumento do processo de escoamento superficial difuso, e o carreamento de partículas superficiais do solo, promovendo um progressivo e lento processo de assoreamento das drenagem que alimenta a bacia.

▪ Ocupação Espontânea Consolidada A

Distribuídas de forma esparsa na área, representam ocupações espontâneas antigas, bastante consolidadas, em locais onde houve tempo para o poder público instalar infraestrutura, de forma a torná-las compatíveis com o desenvolvimento da bacia. Face a terem-se instalado no final da década de 60, quando a área não era considerada como uma área urbana contínua à mancha urbana de Salvador, acompanham o sistema viário de cumeada, o que facilita a implantação de infraestrutura, adequando-as aos padrões de centros urbanos planejados.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Representam áreas potenciais para o desenvolvimento urbano, desde que devidamente infra-estruturadas, já que estas áreas não apresentam riscos geológicos como deslizamentos e inundações, além de permitirem soluções de esgotamento sanitário de custos acessíveis, como fossas sépticas, já que os mananciais hídricos subterrâneos nestas áreas estão protegidos de cargas contaminantes geradas por efluentes de esgotos domésticos. Os sedimentos da Fm. Barreiras apresentam capacidade de absorção dos efluentes e de filtrabilidade de eventuais organismos patogênicos gerados por esgotos domésticos.

- **Indústrias do DINURB**

Conforme descrição da unidade, os usos permitidos e existentes sobre a mesma, estão associados à grandes áreas, com elevados índices de permeabilidade, caracterizando baixas taxas de ocupação e densidades populacionais. Interferem de forma moderada sobre o sistema já que seus efluentes são controlados.

1.2.5. Conflitos

- **Ocupação Espontânea B**

Interferem diretamente sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos face ao elevado grau de impermeabilização que exercem sobre os sedimentos arenosos da formação barreiras, área de recarga natural dos recursos hídricos subterrâneos que alimentam a rede de drenagem superficial que alimenta a represa do cobre. Este elevado grau de impermeabilização associado ao relevo acidentado (declividades acima de 10%), e a presença de cortes e sistemas viários sem sistemas de drenagem, favorecem que o escoamento das águas se dê preferencialmente sobre estas vias, que sem pavimentação, sofrem progressivo processo erosivo, carreando partículas sólidas, que assoreiam drenagem, aumentando o risco de inundações nos fundos dos vales. Representam ainda, vetores de contaminação dos mananciais hídricos superficiais e subterrâneos, em função da produção de resíduos sólidos e esgotos domésticos, que nesta unidade não apresenta solução adequada para mitigação dos seus impactos.

- **Ocupação Espontânea Semi-consolidada**

Interferem diretamente sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos, a partir da modificação dos caminhos naturais das águas, face ao elevado grau de impermeabilização que conferem ao terreno. O desenho extremamente caótico deste tipo de assentamento, associado a um sistema viário estreito e denso sobre áreas de elevada declividade, favorecem a formação de focos erosivos que alteram a morfologia do solo. A inexistência de coleta de lixo, e tratamento de esgotos domésticos, fazem destas áreas, vetores de contaminação dos mananciais hídricos,

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

comprometendo de forma indireta o abastecimento de outras áreas, já que os mananciais hídricos da represa do Cobre abastecem grande parte do Subúrbio Ferroviário.

▪ **Ocupação Espontânea em áreas de risco**

Funcionam de forma semelhante às demais formas de ocupação em zonas de conflito, interferindo de forma mais intensa sobre a dinâmica do sistema, em função de localizarem-se sobre áreas mais vulneráveis.

▪ **Ocupação Espontânea Palafitas**

Interferem diretamente sobre a dinâmica de ambientes estuarinos, especificamente os manguezais, alterando a sua qualidade e reprodução dos seus ciclos reprodutivos vitais, comprometendo um ambiente altamente produtivo em termos de produção de alimentos. A impossibilidade de soluções simplificadas de esgotamento sanitários, e de infra-estruturação destas áreas, sem o comprometimento do ambiente natural sobre o qual este tipo de ocupação está localizado, tornam este uso extremamente incompatível com o desenvolvimento do estuário de forma sustentável.

▪ **Mineração Pedreira**

Interferem diretamente sobre a dinâmica dos processos sedimentares existentes na bacia, através da intensa descaracterização do modelado, produção de bota foras, alteração das drenagens naturais, etc.. (que representam focos potenciais de intensa erosão, que promove o assoreamento dos cursos d'água, e comprometem a qualidade da represa do Cobre, através do aumento da turbidez de suas águas.)

▪ **Mineração Arenoso**

Interferem de forma intensa sobre os processos atuantes em áreas de nascente vitais para a manutenção da dinâmica da bacia, já que atuando sobre áreas muito susceptíveis à processos erosivos, desencadeiam processos que continuam agindo progressivamente, independente de haver cessado o processo de exploração da substância mineral.

1.3. Aspectos Sócio Econômicos

1.3.1. Principais Indicadores da Região

A região pode ser dividida em grandes compartimentos a área referente aos bairros de Rio Sena/Praia Grande, Periperí e Coutos.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

A formação do bairro de Coutos está vinculada ao reassentamento de populações de baixa renda oriundas da remoção de ocupações clandestinas de terras realizadas em áreas centrais da cidade, além de desabrigados vítimas de deslizamentos de terras.

Quanto a Periperí, que conta com o mais completo equipamento urbano do Subúrbio, trata-se da principal das área dinâmica do Subúrbio Ferroviário, em conjunto com Paripe. Destacam-se conjuntos habitacionais de tipo popular, loteamentos semi-urbanizados e com carência de infra-estruturas, áreas sub-normais, algumas localizadas as margens do Parque São Bartolomeu/Pirajá e do Rio Paraguarí, outro importante recurso ambiental de toda a região.

No que se refere a área de rio Sena/Praia Grande observa-se loteamentos, a maioria estabilizados, e algumas áreas sub-normais, das quais algumas pressionando diretamente os limites do Parque São Bartolomeu.

Instalação Sanitária. A taxa elevada de 49,64% no item Rede Geral, em Periperí decorre da existência de dos conjuntos habitacionais, que possuem um sistema sanitário cujo lançamento final ocorre no sistema de drenagem, já que inexistente, no Subúrbio Ferroviário, sistema de rede geral propriamente dita, sendo lançamento final no riacho de Periperí, da grande Bacia do Cobre.

O percentual do número de residências em Rio Sena/Praia Grande com fossa rudimentar é muito elevado, assim como o do uso de valas, como escoadouros, sendo mais um indicador da situação em que vive boa parte da população.

Instalação Sanitária nos Bairros Pesquisados do Subúrbio Ferroviário

Instalação Sanitária	Rede Geral	Fossa Séptica	Fossa Rudimentar	Vala	Outro Tipo	Total
Bairros						
Rio Sena/ Praia Grande	0,69	37,8	50,21	8,71	2,59	100
Periperi	49,64	27,21	20,7	0,84	1,61	100

Fonte: Censo 91/ IBGE – Sistematização: PANGEA

Sistema de Abastecimento de Água. Como anteriormente salientado a irregularidade no fornecimento de água é crônico em todo o Subúrbio. Observa-se o elevado índice da categoria Outro Tipo de abastecimento de água nos domicílios de Periperí (13,84%), que deve estar diretamente associado ao uso clandestino do serviço pela diversas áreas sub-normais existentes.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Sistema de Abastecimento de Água nos Bairros Pesquisados

Sistema de Abast. Água	Rede	Poço/Nascente	Outro Tipo	Total
Rio Sena/ Praia Grande	93,86	1,82	4,32	100
Periperi	82,45	3,71	13,84	100

Fonte: Censo 91/ IBGE – Sistematização: PANGEA

Destino do Lixo. Em relação à coleta de lixo, a situação é crítica em virtude da situação das áreas sub-normais no relevo do terreno e da falta de planejamento dos loteamentos, quanto à disposição do sistema viário, além da irregularidade e inacessibilidade do próprio sistema de coleta. Os níveis mais baixos, Rio Sena/Praia Grande, 34,76%, e Periperi 50,84% revelam o déficit na prestação do serviço, que repercute nos índices sempre elevados de doenças infecto-contagiosas, como cólera, leptospirose, diarreia.

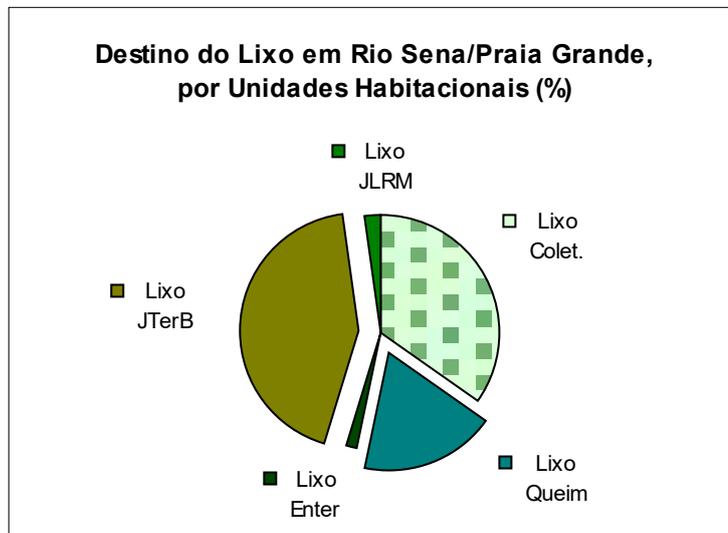
Os índices de lixo jogado em terreno baldio é bastante elevado - 43,06 das unidades habitacionais em Rio Sena/Praia Grande, 37,27% em Periperi, sobretudo nas invasões, assim como 18,49 das unidades habitacionais cujo lixo é queimado em Rio Sena.

Destino do Lixo nos Bairros Pesquisados, por Unidades Habitacionais

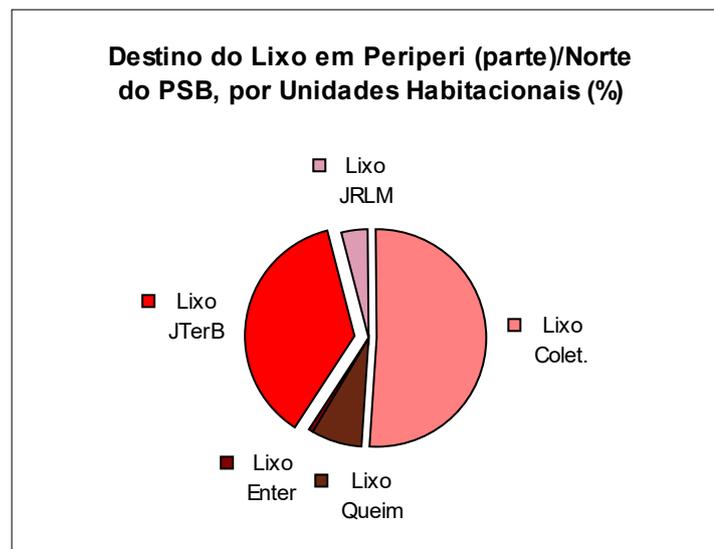
Destino do Lixo	Lixo Coletado	Lixo Queimado	Lixo Enterrado	Lixo Jog. Terreno Baldio	Lixo Jog. Rio, Lago ou Mar	Total
Bairros						
Rio Sena/Praia Grande	34,76	18,49	1,4	43,06	2,29	100
Periperi	50,84	7,6	0,44	37,27	3,85	100

Fonte: Censo 91/ IBGE – Sistematização: PANGEA

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS



Fonte: Censo 91/ IBGE – Sistematização: PANGEA



Fonte: Censo 91/ IBGE – Sistematização: PANGEA

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

2. Conclusões e Recomendações

A partir dos elementos apresentados ao longo deste documento sugere-se que os projetos de desenvolvimento urbano incorporem em sua concepção as seguintes linhas gerais:

- Planejamento e Gestão Ambiental

Esta área de ação relaciona-se às atividades necessárias para a potencialização dos atributos naturais relevantes, indutores de novas formas de desenvolvimento, centradas na valorização dos atributos naturais e culturais presentes na área. A localização estratégica da área, correspondente ao portal da Baía de Todos os Santos, associada à presença de uma área protegida - Parque Metropolitano de Pirajá - vocacionam a região para novos modelos de desenvolvimento, centrados na atividade de turismo a partir do Parque Metropolitano Pirajá, Baía de Todos os Santos e suas ilhas.

- Desenvolvimento Social

Qualquer proposta de desenvolvimento econômico da região estará fadada ao insucesso se não for implementado, simultaneamente, um amplo programa de desenvolvimento social, capaz de amenizar os altos índices de pobreza e miséria existentes na área, notadamente na faixa compreendida entre o Parque Metropolitano e a orla marítima.

A proposta deverá contemplar as ações necessárias ao fortalecimento das organizações comunitárias locais, no sentido de apoiar a promoção social de focos de pobreza críticas a partir do assessoramento à montagem de micro projetos geradores de emprego e renda.

- Infra-estrutura urbana

Conforme diagnosticado, são imensas as carências de infra-estrutura urbana que, consorciada com a falta de controle do uso do solo e alternativas de geração de emprego e renda, agravam os problemas sócio-ambientais, dificultando a implementação de um modelo de desenvolvimento que potencialize os atributos naturais, paisagísticos e culturais presentes na região. No sentido de mitigar a carência de infra-estrutura, deverão ser adotadas soluções criativas e de baixo custo adequadas à realidade local.

- Turismo

A localização estratégica da área do Parque Metropolitano de Pirajá, como portal da Baía de Todos os Santos, associada à possibilidade de inserção da área em um circuito de Parques Temáticos, compondo um tripé com os Parques de Abaeté e Pituvaçu, favorecem a implantação de um modelo de desenvolvimento econômico centrado na atividade turística. Portanto, as propostas urbanísticas deverão incorporar as possibilidades de desenvolvimento turístico da

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

região, considerando a proximidade do Parque Metropolitano Pirajá e a Baía de Todos os Santos.

C.3. ÁREA 3 - PLATAFORMA / ESCADA / ITACARANHA / RIO SENA

1. Caracterização do Setor

1.1. Aspectos Gerais

Este setor está localizado na porção sudoeste da área do projeto englobando uma área de 570,7 ha na borda oeste da enseada do Cabrito, estendendo-se a norte até as imediações de Escada estendendo-se longitudinalmente no sentido nordeste (NE) entre uma faixa de média de 1500 m, disposta entre a baía de Todos os Santos e o limite oeste do Parque Metropolitano de Pirajá.

Morfologicamente dispõe-se sobre relevos muito ondulados, esculpidos sobre rochas sedimentares da bacia do Recôncavo, cuja composição predominantemente argilosa, associada a vertentes com declividades quase sempre superiores a 30%, dificulta o desenvolvimento urbano seguro destas áreas. São comuns a presença de áreas de risco geológico cujo forte processo de ocupação espontânea gera freqüentes deslizamentos com danos materiais e morte.

Hidrograficamente a rede de drenagem principal esta orientada no sentido nordeste – sudoeste, tendo como principal representante a bacia do riacho Mané Dendê que deságua no Parque São Bartolomeu, formando a Cachoeira Sagrada d Oxum e Nanã.

Fazem parte deste setor os bairros de Plataforma, Ilha Amarela, Santa Terezinha e Rio Sena, todos de baixa renda, onde vive uma população de 77.117 habitantes (CENSO, 96), distribuída de forma espontânea em 21.370 edificações (base cartográfica SICAR – 1992), em áreas carentes de infra-estrutura urbana.

1.2. Aspectos Ambientais

1.2.1. Caracterização das Unidades Ambientais

Conforme metodologia descrita em Ecoscambio (1995), foram identificadas 12 unidades ambientais homogêneas (Fig. 2), apresentadas em tabela sintética, cuja análise da sua disposição territorial e características permitem definir restrições e potencialidades de uso que influem diretamente nas diretrizes de desenvolvimento urbano do setor.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

UNIDADES	DESCRIÇÃO
Ocupação Espontânea Consolidada A	Habitações populares localizadas em relevos aplainados de cumeeada ao longo dos sistemas viários principais dispondo da seguintes infra-estruturas urbana: água, energia elétrica, transporte, e rede telefônica. Apresentam gabarito máximo de 2 pavimentos, em lotes de disposição caótica sem qualquer desenho urbano planejado, com dimensões quase sempre inferiores a 200 m ² , e sem rede de drenagem adequada. Os sistemas de esgotamento sanitário geralmente são do tipo fossa negra
Ocupação Espontânea Consolidada B	Ocupação espontânea consolidada, com casas de tijolo ou reboco, de no máximo 2 pavimentos, em lotes inferiores a 50 m ² ao longo de ruas vicinais aos eixos principais das vias de cumeadas.
Ocupação Espontânea Semi-consolidada	Implantada após a década de 70 em áreas de propriedade de conjuntos habitacionais o do Parque Metropolitano de Pirajá não apresentam material construtivo de caráter permanente, sendo construídas predominantemente com “madeirit”, taipa e papelão, com tamanhos máximos de 10 m ²
Ocupação Espontânea Palafita	Caracterizam uma tipologia construtiva do tipo palafitas, ao longo das áreas de influência da maré, interligadas por precárias pontes de madeira e inexistência de qualquer infra-estrutura urbana
Ocupação Espontânea em Área de Risco	tipo de ocupação, de baixíssima renda, distribuída ao longo das vertentes íngremes dos vales em áreas de elevada declividade (> 15%), bastante susceptíveis à processos erosivos e deslizamentos, destituídas de qualquer infra-estrutura urbana. O sistema viário caracteriza-se por caminhos tortuosos ao longo das encostas, sem pavimentação, com dimensões inferiores a 1,5 metros, não sendo possível o tráfego de veículo.
Floresta Ombrófila Densa	Floresta de grande porte constituída por fanerófitas ombrófilas sem resistência à seca, geralmente apresentando as gemas foliares desprotegidas. Sua folhagem é sempre verde, podendo apresentar no dossel superior árvore sem folhas durante alguns dias. O estrato superior apresenta árvores com alturas que variam entre 20 e 30 m, podendo atingir 40 metros em alguns casos.
Floresta Ombrófila Residual	Remanescentes de florestas ombrófilas densas, em áreas de difícil acesso, ameaçadas pelo processo de ocupação espontânea muito freqüente na área
Capoeira Rala	Tipologia vegetal associada ao domínio das florestas ombrófilas degradadas, em estado incipiente de regeneração, correspondentes a estágios iniciais de sucessão.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Manguezal Denso	Ambientes característicos de áreas tropicais, em áreas estuarinas ou áreas influenciadas pela ação das marés, ecossistemas intermediários entre ecossistemas terrestres e marinhos, constituindo um meio no qual se processa uma série de trocas, representam um dos maiores locais de exportação de carbono detritico para os ecossistemas adjacentes formando um importante berçário para muitas espécies marinhas e espécies bentônicas, constituindo-se numa área expressiva de produção protéica.
Manguezal Ralo	Representam os mesmos sistemas de manguezais, apresentando contudo grande parte da sua cobertura vegetal comprometida.
Vegetação Arbustiva (VA)	Vegetação arbustiva que vem se instalando naturalmente sobre áreas desmatadas em propriedades industriais, cortes de rodovia e aterros.
Terraplenagem	Áreas desmatadas apresentando solos desnudos.

1.2.2. Significado Ambiental das Unidades

1.2.2.1. Unidades de Preservação

- **Floresta Ombrófila Densa**

Regula as entradas de água no sistema, a partir do controle que exerce sobre o processo de infiltração das chuvas no solo, sobre sedimentos permeáveis da Formação Barreiras. A densa cobertura proporcionada pelas copas extensas, funcionam como um anteparo natural contra o impacto das chuvas, fazendo com que sejam atenuados os processos de impermeabilização dos solos, e conseqüente aumento do escoamento superficial, que aumenta os processos de erosão e perda de nutrientes do solo, favorecendo o seu transporte, criando sistemas deposicionais antrópicos, que promovem o progressivo assoreamento da represa, com conseqüente perda de qualidade dos mananciais hídricos que abastecem grande parte da população residente no subúrbio ferroviário.

- **Manguezal denso**

Desempenham papel relevante para o desenvolvimento da vida marinha, já que representam áreas naturais de reprodução de inúmeras espécies de peixes, controlando a produtividade pesqueira das regiões litorâneas associadas. São ambientes altamente produtivos em termos de biomassa e de produção protéica. Se considerarmos que no entorno destas áreas habitam populações de baixíssima renda, com elevadas carências nutricionais, verifica-se o elevado significado do manejo adequado destas áreas.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

1.2.3. Unidades de Conservação

▪ Floresta Ombrófila Residual

Representam remanescentes de Florestas Ombrófilas Densas, localizadas de forma esparsa, ao longo de vales com elevada declividade, cercados por ocupações espontâneas adensadas. Funcionam como corredores naturais de fauna, já que quase sempre interconectam-se com as florestas ombrófilas densas, localizadas nas porções mais internas da bacia. Pressionadas pelo processo de ocupação, estas áreas funcionam como anteparo de proteção contra os impactos ambientais decorrentes de ocupações que não apresentam solução adequada de esgotamento sanitário e destino final de resíduos sólidos.

▪ Capoeira Rala

Representam áreas desmatadas, em processo de recuperação, distribuídas em área contíguas às Florestas Ombrófilas Densas. Funciona como estabilizadores dos sedimentos da Fm. Barreiras em área de contato com as formações sobrepostas, regulando os fluxos hídricos da bacia, já que controlam as relações entre escoamento e infiltração das precipitações pluviométricas, de uma área que chega a atingir 2.000 mm / ano.

▪ Vegetação Arbustiva

Representam áreas onde a cobertura vegetal foi removida, e onde ocorreram perdas significativas de horizontes orgânicos dos solos, indicativas de ambientes resilientes, passíveis de serem recuperados, ou desenvolvidos de forma ordenada. Facilitam o desenvolvimento de tipologias vegetais compatíveis com a manutenção dos equilíbrio entre as taxas de escoamento e infiltração dos fluxos hídricos que alimentam a bacia.

1.2.4. Unidades de Uso

▪ Ocupação Programada Térreo

Localizam-se preferencialmente sobre os topos dos sedimentos da Fm. Barreiras, em lotes com dimensões variando de 250 a 400 m². Funcionam como áreas de interferência sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos, e sobre a qualidade destes recursos hídricos, porém a infraestrutura existente, reduz significativamente os seus impactos sobre a dinâmica natural do sistema.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

▪ **Ocupação Espontânea Consolidada A**

Distribuídas de forma esparsa na área, representam ocupações espontâneas antigas, bastante consolidadas, em locais onde houve tempo para o poder público instalar infra-estrutura, de forma a torná-las compatíveis com o desenvolvimento da bacia. Face a terem-se instalado no final da década de 60, quando a área não era considerada como uma área urbana contínua à mancha urbana de Salvador, acompanham o sistema viário de cumeada, o que facilita a implantação de infra-estrutura, adequando-as aos padrões de centros urbanos planejados.

Representam áreas potenciais para o desenvolvimento urbano, desde que devidamente infra-estruturadas, já que estas áreas não apresentam riscos geológicos como deslizamentos e inundações, além de permitirem soluções de esgotamento sanitário de custos acessíveis, como fossas sépticas, já que os mananciais hídricos subterrâneos nestas áreas estão protegidos de cargas contaminantes geradas por efluentes de esgotos domésticos. Os sedimentos da Fm. Barreiras apresentam capacidade de absorção dos efluentes e de filtrabilidade de eventuais organismos patogênicos gerados por esgotos domésticos.

1.2.5. Conflitos

▪ **Ocupação Espontânea B**

Interferem diretamente sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos face ao elevado grau de impermeabilização que exercem sobre os sedimentos arenosos da formação barreiras, área de recarga natural dos recursos hídricos subterrâneos que alimentam a rede de drenagem superficial que alimenta a represa do cobre. Este elevado grau de impermeabilização associado ao relevo acidentado (declividades acima de 10%), e a presença de cortes e sistemas viários sem sistemas de drenagem, favorecem que o escoamento das águas se dê preferencialmente sobre estas vias, que sem pavimentação, sofrem progressivo processo erosivo, carreando partículas sólidas, que assoreiam drenagem, aumentando o risco de inundações nos fundos dos vales. Representam ainda, vetores de contaminação dos mananciais hídricos superficiais e subterrâneos, em função da produção de resíduos sólidos e esgotos domésticos, que nesta unidade não apresenta solução adequada para mitigação dos seus impactos.

▪ **Ocupação Espontânea Semi-consolidada**

Interferem diretamente sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos, a partir da modificação dos caminhos naturais das águas, face ao elevado grau de impermeabilização que conferem ao terreno. O desenho extremamente caótico deste tipo de assentamento, associado a um sistema viário estreito e denso sobre áreas de elevada declividade, favorecem a formação de focos erosivos que alteram a morfologia do solo. A inexistência de coleta de lixo, e tratamento de esgotos domésticos, fazem destas áreas, vetores de contaminação dos mananciais hídricos,

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

comprometendo de forma indireta o abastecimento de outras áreas, já que os mananciais hídricos da represa do Cobre abastecem grande parte do Subúrbio Ferroviário.

▪ **Ocupação Espontânea em áreas de risco**

Funcionam de forma semelhante às demais formas de ocupação em zonas de conflito, interferindo de forma mais intensa sobre a dinâmica do sistema, em função de localizarem-se sobre áreas mais vulneráveis.

▪ **Ocupação Espontânea Palafitas**

Interferem diretamente sobre a dinâmica de ambientes estuarinos, especificamente os manguezais, alterando a sua qualidade e reprodução dos seus ciclos reprodutivos vitais, comprometendo um ambiente altamente produtivo em termos de produção de alimentos. A impossibilidade de soluções simplificadas de esgotamento sanitários, e de infra-estruturação destas áreas, sem o comprometimento do ambiente natural sobre o qual este tipo de ocupação está localizado, tornam este uso extremamente incompatível com o desenvolvimento do estuário de forma sustentável.

1.3. Aspectos Sócio Econômicos

1.3.1. Principais Indicadores da Região

A região pode ser dividida em dois compartimentos básicos: a área localizada entre a Av. Suburbana e orla Marítima composta pelos bairros de Plataforma, Escada e Itacaranha e a região entre a Av. Suburbana e as proximidades do Parque São Bartolomeu composta pelos bairros de Ilha Amarela, Planalto Real, Bariri e Alto da Terezinha, .

Em ambos compartimentos destacam-se diversas áreas sub-normais, no primeiro quase a totalidade se concentram na área litorânea da enseada dos cabritos, no bairro de Plataforma. Já no segundo, o número de áreas sub-normais é maior, sendo encontradas em Planalto Real, Alto de Santa Terezinha e Ilha Amarela (neste bairro, pressionando e ocupando as margens do Paque São Bartolomeu Pirajá).

- **Instalação Sanitária.** O percentual do número de residências com fossa rudimentar é muito elevado, assim como o do uso de valas, como escoadouros e o escoamento para o mar, rio, ou lago, que caracteriza a categoria Outro Tipo, sendo mais um indicador da situação em que vive boa parte da população do Subúrbio. A taxa de 23,92%, em Plataforma, para Outro Tipo, se expressa, substancialmente, na existência de palafitas ao longo da Enseada do Cabrito. No que

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

se refere ao comportamento dos indicadores nos outros bairros, não se observam alterações significativas a média da região 01. (Fig. 3)

Instalação Sanitária nos Bairros Pesquisados do Subúrbio Ferroviário

Instalação Sanitária	Rede Geral	Fossa Séptica	Fossa Rudimentar	Vala	Outro Tipo	Total
Bairros						
Plataforma	2,25	44,37	23,45	6,01	23,92	100
Planalto Real/ Bariri	1,12	77,58	3,13	12,35	5,82	100
Ilha Amarela	3,33	64,19	18,88	12,84	0,76	100
Alto da Teresinha/ Escada/ Itacaranha	0,89	76,39	8,44	13,83	0,45	100

Fonte: Censo 91/ IBGE – Sistematização: PANGEA

- **Sistema de Abastecimento de Água.** Quase a totalidade dos bairros possui algum fornecimento de água, através de rede da EMBASA, canalização feita pela própria comunidade, em que se paga uma taxa mínima, ou ligação clandestina (“gato”), entretanto, o fornecimento de água é irregular, sendo um dos problemas constantes em todo o Subúrbio. No caso dos 8,42% dos domicílios de Plataforma que estão inseridos na categoria *Outro Tipo*, este dado deve corresponder as áreas ainda existentes de palafitas (Fig.4)

Sistema de Abastecimento de Água nos Bairros Pesquisados

Sistema de Abast. Água	Rede Geral	Poço/Nascente	Outro Tipo	Total
Bairros				
Plataforma	90,72	0,86	8,42	100
Planalto Real/ Bariri	97,71	1,85	0,44	100
Ilha Amarela	94,3	4,61	1,09	100
Alto da Teresinha / Escada Itacaranha	97,23	0,96	1,9	100

Fonte: Censo 91 – IBGE / Sistematização: PANGEA

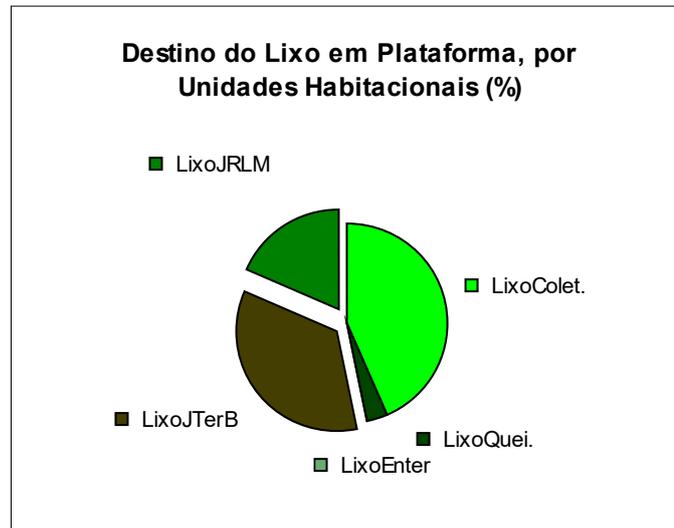
- **Destino do Lixo.** A situação do lixo nestes bairros apresenta vários problemas, como limpeza irregular ou inexistência nas ocupações espontâneas; freqüentes pontos de acúmulo de lixo; lixo jogado na maré etc. O elevado índice de domicílios com lixo coletado em Planalto Real/Bariri correspondem aos conjuntos habitacionais de Planalto Real e as ruas principais de Bariri (tipos de assentamentos onde se encontram a maior parte dos domicílios), onde as ruas pavimentadas e a boa acessibilidade permite que o serviço seja coletado satisfatoriamente.

Em Alto da Terezinha, o nível de 12,74% se explica por estar concentrada parte da população próxima a riachos, como o do Mané Dendê, usados como escoadouro do lixo urbano das invasões desse bairro.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Quanto a Plataforma, os elevados índices no item *Lixo Jogado em Terreno Baldio* estão vinculados a dificuldade de acesso do serviço de coleta que resume-se a praça central e ruas principais, sendo no caso de Ilha Amarela o próprio Parque São Bartolomeu um ponto de acúmulo de lixo local. No caso do item *Lixo Jogado em Rio, Lago e Mar*, os 18,24% dos domicílios inseridos nesta categoria em Plataforma, correspondem as palafitas situadas na borda da enseada dos cabritos.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

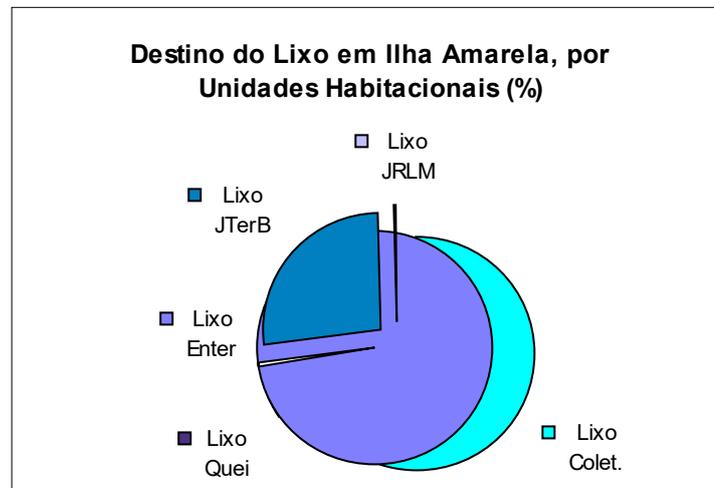


Fonte: Censo 91 – IBGE / Sistematização: PANGEA

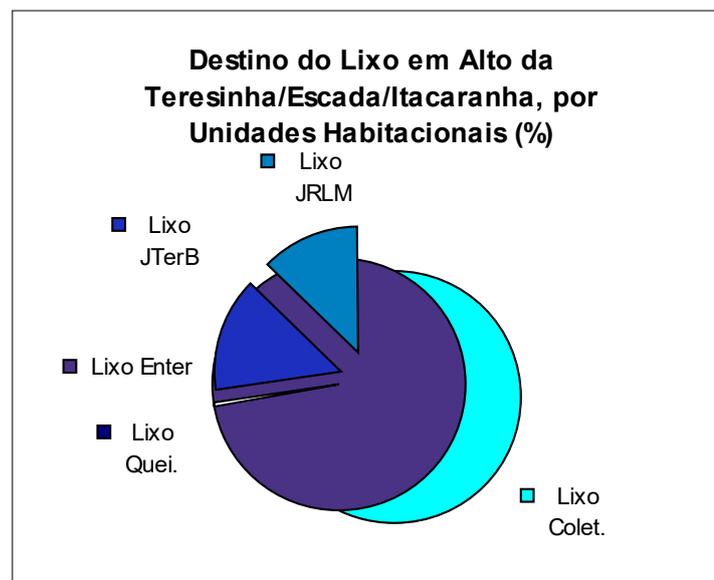


Fonte: Censo 91 – IBGE / Sistematização: PANGEA

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS



Fonte: Censo 91 – IBGE / Sistematização: PANGEA



Fonte: Censo 91 – IBGE / Sistematização: PANGEA

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

2. Conclusões e Recomendações

A partir dos elementos apresentados ao longo deste documento sugere-se que os projetos de desenvolvimento urbano incorporem em sua concepção as seguintes linhas gerais:

- Planejamento e Gestão Ambiental

Esta área de ação relaciona-se às atividades necessárias para a potencialização dos atributos naturais relevantes, indutores de novas formas de desenvolvimento, centradas na valorização dos atributos naturais e culturais presentes na área. A localização estratégica da área, correspondente ao portal da Baía de Todos os Santos, associada à presença de uma área protegida - Parque Metropolitano de Pirajá - vocacionam a região para novos modelos de desenvolvimento, centrados na atividade de turismo a partir do Parque Metropolitano Pirajá, Baía de Todos os Santos e suas ilhas.

- Desenvolvimento Social

Qualquer proposta de desenvolvimento econômico da região estará fadada ao insucesso se não for implementado, simultaneamente, um amplo programa de desenvolvimento social, capaz de amenizar os altos índices de pobreza e miséria existentes na área, notadamente na faixa compreendida entre o Parque Metropolitano e a orla marítima.

A proposta deverá contemplar as ações necessárias ao fortalecimento das organizações comunitárias locais, no sentido de apoiar a promoção social de focos de pobreza críticas a partir do assessoramento à montagem de micro projetos geradores de emprego e renda.

- Infra-estrutura urbana

Conforme diagnosticado, são imensas as carências de infra-estrutura urbana que, consorciada com a falta de controle do uso do solo e alternativas de geração de emprego e renda, agravam os problemas sócio-ambientais, dificultando a implementação de um modelo de desenvolvimento que potencialize os atributos naturais, paisagísticos e culturais presentes na região. No sentido de mitigar a carência de infra-estrutura, deverão ser adotadas soluções criativas e de baixo custo adequadas à realidade local.

- Turismo

A localização estratégica da área do Parque Metropolitano de Pirajá, como portal da Baía de Todos os Santos, associada à possibilidade de inserção da área em um circuito de Parques Temáticos, compondo um tripé com os Parques de Abaeté e Pituaçu, favorecem a implantação de um modelo de desenvolvimento econômico centrado na atividade turística.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Portanto, as propostas urbanísticas deverão incorporar as possibilidades de desenvolvimento turístico da região, considerando a proximidade do Parque Metropolitano Pirajá e a Baía de Todos os Santos.

C.4. ÁREA 4 - VALÉRIA / PIRAJÁ

1. Caracterização

1.1. Aspectos Gerais

Este setor está localizado na porção extrema noroeste da área do projeto englobando uma área de 643,5 ha nas proximidades da baía de Aratu, e Base Naval.

Morfologicamente dispõe-se sobre relevos ondulados, intercalados com terraços planos arenosos.

Hidrograficamente integram a bacia do Cobre, principal manancial de abastecimento da região, ocupando áreas interiores à bacia.

Fazem parte deste setor os bairros de Pirajá e área do DINURB, onde vive uma população de 27.973 habitantes (CENSO, 96), distribuída de forma espontânea em 9.182 edificações (base cartográfica SICAR – 1992), em áreas carentes de infra-estrutura urbana.

Neste setor ainda são expressivas as áreas rurais onde se desenvolve atividade de agricultura de subsistência.

1.2. Aspectos Ambientais

1.2.1. Caracterização das Unidades Ambientais

Conforme metodologia descrita em Ecoscambio (1995), foram identificadas 8 unidades ambientais homogêneas (Fig. 2), apresentadas em tabela sintética, cuja análise da sua disposição territorial e características permitem definir restrições e potencialidades de uso que influem diretamente nas diretrizes de desenvolvimento urbano do setor.

UNIDADES	DESCRIÇÃO
Ocupação Espontânea Consolidada A	Habitações populares localizadas em relevos aplainados de cumeada ao longo dos sistemas viários principais dispondo da seguintes infra-estruturas urbana: água, energia elétrica, transporte, e rede telefônica. Apresentam gabarito máximo de 2 pavimentos, em lotes de disposição caótica sem qualquer desenho urbano planejado, com dimensões quase sempre inferiores a 200 m ² , e sem rede de drenagem adequada. Os sistemas de esgotamento sanitário geralmente são do tipo fossa negra

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Ocupação Espontânea Consolidada B	Ocupação espontânea consolidada, com casas de tijolo ou reboco, de no máximo 2 pavimentos, em lotes inferiores a 50 m ² ao longo de ruas vicinais aos eixos principais das vias de cumeadas.
Ocupação Espontânea Semi-consolidada	Implantada após a década de 70 em áreas de propriedade de conjuntos habitacionais o do Parque Metropolitano de Pirajá não apresentam material construtivo de caráter permanente, sendo construídas predominantemente com “madeirit”, taipa e papelão, com tamanhos máximos de 10 m ²
Ocupação Espontânea em Área de Risco	tipo de ocupação, de baixíssima renda, distribuída ao longo das vertentes íngremes dos vales em áreas de elevada declividade (> 15%), bastante susceptíveis à processos erosivos e deslizamentos, destituídas de qualquer infra-estrutura urbana. O sistema viário caracteriza-se por caminhos tortuosos ao longo das encostas, sem pavimentação, com dimensões inferiores a 1,5 metros, não sendo possível o tráfego de veículo.
Floresta Ombrófila Residual	Remanescentes de florestas ombrófilas densas, em áreas de difícil acesso, ameaçadas pelo processo de ocupação espontânea muito freqüente na área
Pântanos	Constituem ambientes de transição entre os manguezais e ambientes fluviais, formados por solos hidromórficos sobre os quais estão instaladas vegetação halófica. Funcionam como filtros biológicos contra o excesso de matéria orgânica lançadas na rede de drenagem pelas ocupações espontâneas.
Capoeira Rala	Tipologia vegetal associada ao domínio das florestas ombrófilas degradadas, em estado incipiente de regeneração, correspondentes a estágios iniciais de sucessão.
Mineração Arenoso	Consistindo na exploração dos sedimentos areno-argilosos da Fm. Barreiras, que são comercializados como material a ser misturado no cimento para a construção civil. Processos de lavra inadequados favorecem processos erosivos que comprometem a rede hidrográfica da bacia do Cobre.
Mineração Pedreira	Exploração de granitos do embasamento cristalino, para a construção civil, denominada Pedreira Civil. Promovem a descaracterização da morfologia e aumento do nível de ruídos através do desmonte de rocha com explosivos.
Vegetação Arbustiva	Vegetação arbustiva que vem se instalando naturalmente sobre áreas desmatadas em propriedades industriais, cortes de rodovia e aterros.
Usos Industriais	Correspondem à área institucional do DINURB, onde estão previstos usos industriais de caráter não poluente, compatíveis com áreas urbanas.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

1.2.2. Significado Ambiental das Unidades

1.2.2.1. Unidades de Preservação

▪ Pântanos de água doce

Representa um ambiente de transição entre as áreas de floresta localizadas em cotas mais altas, e ambientes estuarinos associados à Enseada do Cabrito, onde outrora desenvolvia-se extensos manguezais. Povoados por espécies “fanerófitas” graminóides, funcionam como filtros naturais aprisionando os sedimentos carregados pelos cursos d’água, funcionando como estações de tratamento das águas continentais que chegam aos ambientes estuarinos, cujos organismos, que habitam estas áreas. Funcionam ainda como depuradores naturais de organismos patogênicos que eventualmente possam estar chegando a estas áreas em decorrência de lançamentos de esgotos “in natura” nos cursos d’água.

1.2.3. Unidades de Conservação

▪ Floresta Ombrófila Residual

Representam remanescentes de Florestas Ombrófilas Densas, localizadas de forma esparsa, ao longo de vales com elevada declividade, cercados por ocupações espontâneas adensadas. Funcionam como corredores naturais de fauna, já que quase sempre interconectam-se com as florestas ombrófilas densas, localizadas nas porções mais internas da bacia. Pressionadas pelo processo de ocupação, estas áreas funcionam como anteparo de proteção contra os impactos ambientais decorrentes de ocupações que não apresentam solução adequada de esgotamento sanitário e destino final de resíduos sólidos.

▪ Vegetação Arbustiva

Representam áreas onde a cobertura vegetal foi removida, e onde ocorreram perdas significativas de horizontes orgânicos dos solos, indicativas de ambientes resilientes, passíveis de serem recuperados, ou desenvolvidos de forma ordenada. Facilitam o desenvolvimento de tipologias vegetais compatíveis com a manutenção dos equilíbrios entre as taxas de escoamento e infiltração dos fluxos hídricos que alimentam a bacia.

1.2.4. Unidades de Uso

▪ Ocupação Programada Térreo

Localizam-se preferencialmente sobre os topos dos sedimentos da Fm. Barreiras, em lotes com dimensões variando de 250 a 400 m². Funcionam como áreas de interferência sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos, e sobre a qualidade destes recursos hídricos, porém a infra-

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

estrutura existente, reduz significativamente os seus impactos sobre a dinâmica natural do sistema.

▪ **Ocupação Espontânea Consolidada A**

Distribuídas de forma esparsa na área, representam ocupações espontâneas antigas, bastante consolidadas, em locais onde houve tempo para o poder público instalar infra-estrutura, de forma a torná-las compatíveis com o desenvolvimento da bacia. Face a terem-se instalado no final da década de 60, quando a área não era considerada como uma área urbana contínua à mancha urbana de Salvador, acompanham o sistema viário de cumeada, o que facilita a implantação de infra-estrutura, adequando-as aos padrões de centros urbanos planejados.

Representam áreas potenciais para o desenvolvimento urbano, desde que devidamente infra-estruturadas, já que estas áreas não apresentam riscos geológicos como deslizamentos e inundações, além de permitirem soluções de esgotamento sanitário de custos acessíveis, como fossas sépticas, já que os mananciais hídricos subterrâneos nestas áreas estão protegidos de cargas contaminantes geradas por efluentes de esgotos domésticos. Os sedimentos da Fm. Barreiras apresentam capacidade de absorção dos efluentes e de filtrabilidade de eventuais organismos patogênicos gerados por esgotos domésticos.

1.2.5. Conflitos

▪ **Ocupação Espontânea B**

Interferem diretamente sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos face ao elevado grau de impermeabilização que exercem sobre os sedimentos arenosos da formação barreiras, área de recarga natural dos recursos hídricos subterrâneos que alimentam a rede de drenagem superficial que alimenta a represa do cobre. Este elevado grau de impermeabilização associado ao relevo acidentado (declividades acima de 10%), e a presença de cortes e sistemas viários sem sistemas de drenagem, favorecem que o escoamento das águas se dê preferencialmente sobre estas vias, que sem pavimentação, sofrem progressivo processo erosivo, carreando partículas sólidas, que assoreiam drenagem, aumentando o risco de inundações nos fundos dos vales. Representam ainda, vetores de contaminação dos mananciais hídricos superficiais e subterrâneos, em função da produção de resíduos sólidos e esgotos domésticos, que nesta unidade não apresenta solução adequada para mitigação dos seus impactos.

▪ **Ocupação Espontânea Semi-consolidada**

Interferem diretamente sobre os fluxos hídricos superficiais e subterrâneos, a partir da modificação dos caminhos naturais das águas, face ao elevado grau de impermeabilização que conferem ao terreno. O desenho extremamente caótico deste tipo de assentamento, associado a um sistema viário estreito e denso sobre áreas de elevada declividade, favorecem a formação de

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

focos erosivos que alteram a morfologia do solo. A inexistência de coleta de lixo, e tratamento de esgotos domésticos, fazem destas áreas, vetores de contaminação dos mananciais hídricos, comprometendo de forma indireta o abastecimento de outras áreas, já que os mananciais hídricos da represa do Cobre abastecem grande parte do Subúrbio Ferroviário.

▪ **Ocupação Espontânea em áreas de risco**

Funcionam de forma semelhante às demais formas de ocupação em zonas de conflito, interferindo de forma mais intensa sobre a dinâmica do sistema, em função de localizarem-se sobre áreas mais vulneráveis.

1.3. Aspectos Sócio Econômicos

1.3.1. Principais Indicadores da Região

A região é composta basicamente pelo bairro de Pirajá, a área do Distrito Industrial Urbano – DINURB/Porto Seco Pirajá e a parte limítrofe ao Parque São Bartolomeu, ao longo da BA-529.

Como contingente populacional o bairro de Pirajá é a principal referência, sendo que o restante da região composto por habitações esparsas e principalmente pela presença de atividades econômicas vinculadas ao eixo DINURB/Porto Seco Pirajá/BR-324.

O bairro de Pirajá é um bairro estabilizado, no qual aconteceram fatos extremamente importantes para a história da independência da Bahia. Nos últimos anos, porém, o bairro vem experimentando um processo de ocupação clandestina, varias destas próximas ao Parque São Bartolomeu, e aumento progressivo dos níveis de violência em toda a área.

Destacam-se três tipos de assentamentos principais: conjunto habitacional, tipo popular, onde habitam principalmente policiais civis, loteamentos estabilizados com problemas de infraestrutura e áreas sub-normais, muitas das quais em níveis próximos aos de indigência.

Instalação Sanitária. Observa-se que os três principais índices correspondem aos situação dos principais assentamentos, qual sejam, o conjunto habitacional representa a maior parte dos 22,46% dos domicílios do bairro; o índice de 41,68% corresponde, em sua maior parte, ao assentamento hegemônico no bairro, qual seja, o loteamento semi-urbanizado, e por fim os 33,88% correspondem aos domicílios que compõem os assentamentos clandestinos.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

Instalação Sanitária nos Bairros Pesquisados do Subúrbio Ferroviário

Instalação Sanitária	Rede Geral	Fossa Séptica	Fossa Rudimentar	Vala	Outro Tipo	Total
Bairro						
<i>Pirajá</i>	1,03	22,46	41,68	1,35	33,48	100

Fonte: Censo 91/ IBGE – Sistematização: PANGEA

Sistema de Abastecimento de Água. A questão basicamente está vinculado a irregularidade e a qualidade da água, sendo que não se registram maiores alterações em relação ao comportamento médio dos domicílios no Subúrbio como um todo

Sistema de Abastecimento de Água nos Bairros Pesquisados

Sistema de Abast. Água	Rede Geral	Poço/Nascente	Outro Tipo	Total
Bairros				
<i>Pirajá</i>	96,61	1,14	2,25	100

Fonte: Censo 91/ IBGE – Sistematização: PANGEA

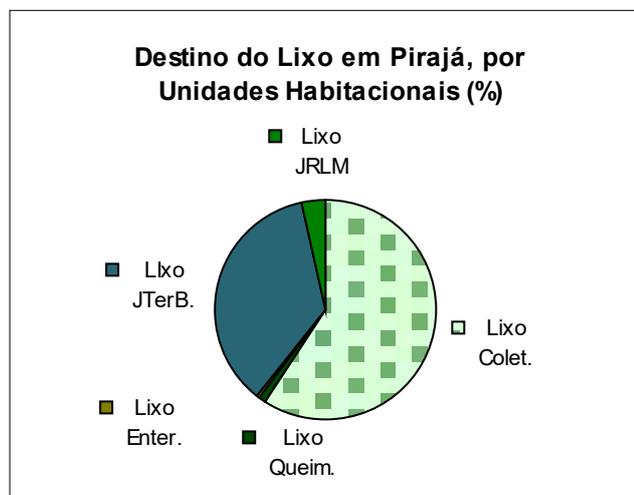
Destino do Lixo. Observa-se também neste caso um índice ainda reduzido de coleta do lixo sendo registrado nas áreas onde existe pelo menos uma acessibilidade razoável, qual seja nas ruas principais do loteamento e do conjunto habitacional. Os 35,95% dos domicílios que jogam o lixo em terrenos baldios pertencem principalmente aos loteamentos e ocupações clandestinas situadas em áreas de baixada e sem qualquer tipo de pavimentação asfáltica.

Destino do Lixo nos Bairros Pesquisados, por Unidades Habitacionais

Destino do Lixo	Lixo Coletado	Lixo Queimado	Lixo Enterrado	Lixo Jog. Terreno Baldio	Lixo Jog. Rio, Lago ou Mar	Total
Bairros						
<i>Pirajá</i>	59,06	1,28	0,16	35,95	3,55	100

Fonte: Censo 91/ Sistematização Ecoscambio.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS



Fonte: Censo 91/Sistematização Ecoscambio

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

2. Conclusões e Recomendações

A partir dos elementos apresentados ao longo deste documento sugere-se que os projetos de desenvolvimento urbano incorporem em sua concepção as seguintes linhas gerais:

▪ **Planejamento e Gestão Ambiental**

Esta área de ação relaciona-se às atividades necessárias para a potencialização dos atributos naturais relevantes, indutores de novas formas de desenvolvimento, centradas na valorização dos atributos naturais e culturais presentes na área. A localização estratégica da área, correspondente ao portal da Baía de Todos os Santos, associada à presença de uma área protegida - Parque Metropolitano de Pirajá - vocacionam a região para novos modelos de desenvolvimento, centrados na atividade de turismo a partir do Parque Metropolitano Pirajá, Baía de Todos os Santos e suas ilhas.

▪ **Desenvolvimento Social**

Qualquer proposta de desenvolvimento econômico da região estará fadada ao insucesso se não for implementado, simultaneamente, um amplo programa de desenvolvimento social, capaz de amenizar os altos índices de pobreza e miséria existentes na área, notadamente na faixa compreendida entre o Parque Metropolitano e a orla marítima.

A proposta deverá contemplar as ações necessárias ao fortalecimento das organizações comunitárias locais, no sentido de apoiar a promoção social de focos de pobreza críticas a partir do assessoramento à montagem de micro projetos geradores de emprego e renda. As possibilidades de desenvolvimento agrícola favorecem a implantação de projetos de agrossilvicultura e produção de espécies nativas compatíveis com a conservação das áreas florestais próximas.

▪ **Infra-estrutura urbana**

Conforme diagnosticado, são imensas as carências de infra-estrutura urbana que, consorciada com a falta de controle do uso do solo e alternativas de geração de emprego e renda, agravam os problemas sócio-ambientais, dificultando a implementação de um modelo de desenvolvimento que potencialize os atributos naturais, paisagísticos e culturais presentes na região. No sentido de mitigar a carência de infra-estrutura, deverão ser adotadas soluções criativas e de baixo custo adequadas à realidade local.

**PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR
CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS**

D. MAPAS

SEPLAM•FMLF•PMS ∪ IAB/BA

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

E. BIBLIOGRAFIA SUGERIDA

ASSISTE – Assessoria e Programação (Salvador). **Plano Urbanístico da RA – XVI – Subúrbio Ferroviário**. Salvador: SEPLAM; 1988. 3V. Conteúdo: v.1 t.1 e t2: diagnóstico prognóstico; v.2 Diretrizes e propostas de intervenções; v.3 t.1 e t.2. plantas.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR – CONDER. **Plano Diretor da Área de Valéria**. Salvador, 1983, 184 p.1 mapas.

SALVADOR. Órgão Central de Planejamento. **PLANDURB: disponibilidade de terras**. Salvador, 1977. Não paginado.

_____. **Inventário de loteamento: anexo do estudo de disponibilidade de terras**. Salvador, 1977. 205 p. el. Mapas. (PLANDURB Estudos Informativos, 2).

TECNOSOLO – **Engenharia e Tecnologia do Solo e Materiais**. Salvador. Estudo de integração intermodal e uso do solo do corredor do TRENSURB. Salvador: CONDER, 1983. V5 diagnóstico.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ANEXO III

FICHA DE INSCRIÇÃO

INSCRIÇÃO Nº

(Numeração exclusiva pelo Coordenador)

IDENTIFICAÇÃO

NOME:.....

CREA:..... C.P.F.:.....

SÓCIO IAB-BA. ()SIM ()NÃO Nº MATRICULA

ENDEREÇO PROFISSIONAL

RUA.....

BAIRRO.....CEP.....CIDADE.....UF.....

TELFONES.....FAX.....

ENDEREÇO RESIDENCIAL

RUA.....

BAIRRO.....CEP.....CIDADE.....UF.....

TELEFONES.....

DECLARO ESTAR DE ACORDO COM AS REGRAS DO EDITAL

EM:...../...../.....

.....

ASSINATURA

SEPLAM•FMLF•PMS ∪ IAB/BA

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ANEXO IV

FICHA DE IDENTIFICAÇÃO

ARQUITETO RESPONSÁVEL PELA EQUIPE

NOME:.....

CREA.....

CPF.....

ENDEREÇO PROFISSIONAL:

RUA:.....

BAIRRO.....CEP.....

CIDADE.....UF.....

MEMBROS DA EQUIPE

NOME	CREA	ESPECIALIZAÇÃO
------	------	----------------

.....
.....
.....
.....

NO CASO DE SER PREMIADO INDICO

A PESSOA JURÍDICA ABAIXO IDENTIFICADA PARA FINS DE CONTRATO

RAZÃO SOCIAL.....

CGC..... CREA.....

.....ASSINATURA

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ANEXO V

COMPROMISSO DE PARTICIPAÇÃO

(Deve ser preenchido por todos os listados no
Anexo IV)

EU, _____,

(NOME DO PROFISSIONAL)

declaro que concordo em participar como _____

(QUALIFICAÇÃO

PROFISSIONAL)

da equipe coordenada pelo(a) arquiteto(a) - urbanista _____

(NOME DO PROFISSIONAL

RESPONSÁVEL)

inscrito no Concurso Público de Desenho Urbano em Macro-Áreas no Subúrbio Ferroviário de Salvador, no caso desta ser selecionada para futura contratação, permanecendo como integrante da equipe durante o prazo contratual.

(ASSINATURA)

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ANEXO VI

MODELO DE LEGENDA PADRÃO NOS PAINÉIS

FORMATO DO PAINEL: A1 (594 X 840MM)

ÁREA	[A]
CONCURSO DE DESENHO URBANO PARA MACRO-ÁREA [B]	

A - QUADRÍCULA SUPERIOR DIREITA

- Dimensões: 30 x 30 mm
- Distância da margens: 15mm
- Campo reservado para o IAB/BA

B - QUADRÍCULA INFERIOR DIREITA

- Dimensões: 20 x 20 mm
- Distância da margens: 15mm
- Campo reservado para os concorrentes numerarem a seqüência dos painéis

LEGENDA OBRIGATÓRIA

- Padrão da legenda a critérios dos concorrentes, respeitadas a medidas indicadas
- Preencher o nome da área escolhida

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ANEXO VII

CONTRATO N.º ____ / ____ / ____

Contrato que entre si celebram a FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA e o Arquiteto

.....,
visando a elaboração do Estudo Preliminar de Desenho Urbano da Macro-Área N.º..... no Subúrbio Ferroviário da Cidade do Salvador, Capital do Estado da Bahia.

A FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA-F.M.L.F., com sede na Av. Vale dos Barris, n.º 125, nesta Capital, devidamente representada pelo seu presidente Dr.º Manoel Raymundo Garcia Lorenzo, R.G. n.º 533.075 - SSP/Ba., CIC.: 003.320.035-15, brasileiro, casado residente e domiciliado nesta capital, doravante denominada **CONTRATANTE** e o Arquiteto, vencedor do Concurso Público de Desenho Urbano da Macro-Área N.º....., doravante denominado **CONTRATADO**, resolvem firmar o presente contrato de prestação de serviços técnicos especializados em Arquitetura e Urbanismo, conforme o Edital-FMLF. n.º ____/98., e de acordo com as cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - FUNDAMENTAÇÃO LEGAL:

Este contrato é disciplinado pelas normas das Leis Federais n.ºs. 8.666/93, 8.883/94 e 9.648/98 e da Lei Municipal n.º 4.484/92, no que não conflitar com as duas primeiras, pelo Convênio assinado pela FMLF/IAB-Ba., em 09.12.98 e pelo Edital FMLF-Ba. n.º ____/98.

CLÁUSULA SEGUNDA - OBJETO:

Constitui objeto do presente instrumento a elaboração em nível de Estudo Preliminar de Arquitetura e Urbanismo da proposta apresentada pelo **CONTRATADO** e vencedora do Concurso citado para a Macro-Área N.º.....

SEPLAM•FMLF•PMS ∪ IAB/BA

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

CLÁUSULA TERCEIRA - ESCOPO TÉCNICO DOS ESTUDOS CONTRATADOS:

A CONTRATADA deverá elaborar e fornecer ao CONTRATANTE os produtos abaixo relacionados relativos ao Concurso que foi vencedor, conforme Anexo I deste Contrato – Escopo Técnico, parte integrante deste instrumento, independente de transcrição.

CLÁUSULA QUARTA - VALOR DO CONTRATO:

O valor global do presente contrato, para elaboração do estudo relacionado na Cláusula Primeira, é de R\$
(.....
.....);

PARÁGRAFO ÚNICO: O valor global será irrevogável, conforme o disposto na Lei n.º 9.069 de 29.06.1995, ou legislação pertinente que venha substituí-la ou regulamentá-la.

CLÁUSULA QUINTA:

Os pagamentos serão efetuados em 04 (quatro) parcelas, a saber:

- a) primeira parcela na assinatura do contrato, equivalente a 10% (dez por cento) do valor global dos serviços, no valor R\$ (.....
.....), abatendo-se os R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) recebidos na cerimônia de premiação.
- b) segunda parcela, equivalente a 30% (trinta por cento) do valor global dos serviços, 05 (cinco) dias após a entrega pelo **CONTRATADO** da proposta vencedora reformulada com as observações da **CONTRATANTE**, que corresponde ao valor de R\$ (.....);
- c) Terceira parcela, equivalentes a 30% (trinta por cento) do valor global dos serviços, 05 (cinco) dias após a entrega, em nível de....., da proposta urbanística e arquitetônica reformulada, que corresponde ao valor de R\$ (.....).

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

- d) Quarta e última parcela, equivalente aos 30% (trinta por cento) restantes do valor global dos serviços, quando de entrega da proposta urbanística em nível , aprovada e reformulada, acrescida dos dos equipamentos, logradouros, vias, áreas verdes e demais medidas e indicações contratuais, que corresponde ao valor de R\$ (.....)

CLÁUSULA SEXTA - PRAZO:

O prazo global do contrato é de 73 (setenta e três) dias úteis, **sendo que o prazo máximo para execução dos serviços objeto deste contrato é de 58 (cinquenta e oito) dias úteis**, contados a partir da assinatura do contrato, da forma a seguir:

- a) 15 (quinze) dias após a assinatura do contrato, para apresentação da proposta vencedora com as reformulações discutidas com a FMLF;
- b) 40 (quarenta) dias após a assinatura do contrato, para a apresentação da proposta urbanística em nível
- c) 58 (cinquenta e oito) dias após a assinatura do contrato, para apresentação em nível dos..... equipamentos, logradouros, vias e demais medidas e indicações contratadas.

PARÁGRAFO ÚNICO: Caberá à **CONTRATANTE** pronunciar-se quanto a aprovação dos produtos referidos nas letras **a**, **b** e **c** acima no prazo de 05 (cinco) dias úteis após a apresentação dos mesmos.

CLÁUSULA SÉTIMA - DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA:

Para custeio dos serviços objeto deste instrumento, serão utilizados recursos provenientes da Fonte, Projeto/Atividades: Elemento de Despesa 34.90.35 (Serviços de Consultoria)

CLÁUSULA OITAVA - FISCALIZAÇÃO DO CONTRATO:

A **CONTRATANTE** exercerá a fiscalização e o acompanhamento dos serviços contratados, através da GEPLAN - Gerência de Planejamento e da **ASTECC** - Assessoria Técnica da FMLF.

PARÁGRAFO ÚNICO: A Fiscalização será exercida no exclusivo interesse da **CONTRATANTE**, não excluindo nem reduzindo a responsabilidade do

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

CONTRATADO por qualquer irregularidade, sendo que, na hipótese de sua ocorrência não implicará em co-responsabilidade da **CONTRATANTE**.

CLÁUSULA NONA - DO REGIME DE EXECUÇÃO:

Os serviços e produtos de responsabilidade do(a) **CONTRATADO(A)** mencionados na cláusula terceira deste Contrato, serão realizados de acordo com a orientação técnica descrita no edital do Concurso e no presente Contrato, e deverão ser executados nas instalações da **CONTRATADO(A)**.

PARAGRÁFO PRIMEIRO: No preço contratado estão abrangidas todas as despesas e custos da **CONTRATADO(A)**, tanto as despesas direta ou indiretamente relacionadas com o objeto deste instrumento, tais como obrigações trabalhistas, impostos, taxas, administração e bem como despesas financeiras e serviços de terceiros por ela subcontratados.

PARAGRÁFO SEGUNDO: O **CONTRATADO(A)** compromete-se atender, quando solicitadas, as consultas e reuniões com os Diretores e Técnicos da FMLF, para discutir aspectos referentes à realização dos serviços.

PARAGRÁFO TERCEIRO: O **CONTRATADO(A)** compromete-se a fornecer os originais dos documentos técnicos que compõem o objeto do presente contrato.

PARAGRÁFO QUARTO: O **CONTRATADO(A)** está impedida de delegar ou subcontratar a execução dos serviços objeto deste Contrato salvo prévia e expressa autorização por escrito emanada por autoridade competente da FMLF;

PARAGRÁFO QUINTO: A FMLF prestará a sua colaboração para a perfeita realização dos serviços, fornecendo todas as informações solicitadas pela **CONTRATADO(A)**, necessárias ao desenvolvimento dos trabalhos.

CLÁUSULA DÉCIMA - DA CESSÃO DOS DIREITOS PATRIMONIAIS

O **CONTRATADO(A)** concorda, de acordo com Art. 3º da Lei n.º 8.666/93, em ceder os direitos patrimoniais relativos ao(a) trabalho(s) elaborados para a FMLF/SEPLAM, autorizando sua plena e irrestrita utilização.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - RESCISÃO:

Assegurado o contraditório e a ampla defesa, o presente contrato poderá ser rescindido, independentemente de interpelação judicial, nas hipóteses previstas no Art. 78, I a XII, da Lei Federal n.º 8.666/93., com as conseqüências previstas no seu Art. 80.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: SANÇÕES CONTRATUAIS:

No caso de inadimplemento das obrigações assumidas pelo CONTRATADO, serão aplicadas as sanções previstas pelo Art. 87 da Lei 8.666/93.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA:

Fica eleito o foro desta Capital para dirimir quaisquer dúvidas ou questões decorrentes da execução deste contrato, renunciando-se a qualquer outro por mais privilegiado que seja.

E, por estarem acordes, assinam o presente instrumento em 03 (três) vias de igual teor de forma, na presença das testemunhas abaixo firmadas.

Salvador _____ de _____ de 19 ____

Contratante

Contratado

Testemunhas:

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ANEXO I - CONTRATO Nº _____ / _____ / _____

ESCOPO TÉCNICO PARA DESENHO URBANO DAS MACRO-ÁREAS

NÍVEL: ESTUDO PRELIMINAR

1. PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO:

Conceituação geral da proposta com desenho de todos os componentes: uso e ocupação do solo, remanejamento (se houver), sistema viário completo, vias peatonais, estacionamentos, calçadas, arborização, logradouros, praças, localização de canteiros e áreas verdes e mobiliário urbano, indicação de drenagem e iluminação.

Apresentação: planta geral e cortes esquemáticos na escala 1:5000 e detalhamento em plantas na escala 1:2000; especificações e relatório técnico.

2. DETALHES CONSTRUTIVOS DOS ELEMENTOS DA URBANIZAÇÃO

Rampas, escadarias, bancos, mobiliário urbano, pisos, pavimentação, quiosques, barracas, plantas e cortes, especificações.

Apresentação: Esc 1:100

3. EQUIPAMENTOS SOCIAIS E URBANOS (ESC 1:100)

Planta baixa, cortes, fachadas e especificações das edificações propostas.

4. LEGISLAÇÃO E GESTÃO DE IMPLANTAÇÃO

Indicações de índices urbanísticos, uso e ocupação do solo, restrições e quadro de áreas e medidas diversas para implantação das propostas, inclusive quanto a remanejamento habitacional, se houver.

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ANEXO VIII

TABELA DE ÁREAS E ESTIMATIVA DE REMUNERAÇÃO PARA ELABORAR ESTUDO PRELIMINAR

Área	Nº Edificações	Área em Ha	Valor contrato
1- PARIPE / SÃO TOMÉ DE PARIPE / TUBARÃO	30.533	643,5	R\$ 95.000,00
2- PERIPERI / VALE DO PARAGUARI / NOVA CONSTITUINTE	32.064	802,2	R\$ 125.000,00
3- PLATAFORMA / ESCADA / ITACARANHA / RIO SENA	21.370	570,7	R\$ 125.000,00
4- VALÉRIA / PIRAJÁ	9.182	858,8	R\$ 90.000,00

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR - PMS
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO - SEPLAM
FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA - FMLF

DEPARTAMENTO DA BAHIA DO INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL,
SEÇÃO BAHIA - IAB/BA

PROJETO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR CONCURSO DESENHO URBANO DE MACRO-ÁREAS

ANEXO IX

CARTOGRAFIA DISPONIBILIZADA

- 1. Município de Salvador, Escala 1:30.000**
- 2. Subúrbio, Escala 1:10.000**
- 3. Área 1 - Paripe / São Tomé de Paripe / Tubarão, Escala 1: 5.000**
- 4. Área 2 - Periperi / Vale do Paraguari / Nova Constituinte, Escala 1:5.000**
- 5. Área 3 - Plataforma / Escada / Itacaranha / Rio Sena, Escala 1.5000**
- 6. Área 4 - Valéria / Pirajá, Escala 1:5.000**

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR - PMS
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO - SEPLAM
FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA - FMLF**

**DEPARTAMENTO DA BAHIA DO INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL,
SEÇÃO BAHIA - IAB/BA**