

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR

**PROJETO: PLANO DE ESTRUTURAÇÃO DA ORLA
MARÍTIMA E SUA ÁREA DE INFLUÊNCIA**

CTL- 125 v. 1

PMS	CPM	GERIN
BIBLIOTECA		
1350	22, 10, 92	
N.º Reg.	Data	

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR

SECRETARIA MUNICIPAL DO PLANEJAMENTO - SEPLAM

PROGRAMA MINTER-RM-SALVADOR

PROJETO: PLANO DE ESTRUTURAÇÃO DA ORLA MARÍTIMA E SUA ÁREA DE IN
FLUÊNCIA

DEZEMBRO DE 1984

C R É D I T O S

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR

PREFEITO: MANOEL FIGUEIREDO CASTRO

SECRETARIA MUNICIPAL DO PLANEJAMENTO - SEPLAM

SECRETÁRIO: MANOEL RAYMUNDO GARCIA LORENZO

COORDENAÇÃO GERAL:

JOSÉ RAIMUNDO DE ABREU ZACARIAS

COORDENAÇÃO FÍSICO-SETORIAL

* TEREZINHA LÚCIA GONSALVES RIOS

EQUIPE TÉCNICA:

NISE MARIA S.P. CARTAXO - GERENTE

ARY MAGALHÃES ANDRADE

CÍNTIA COSTA

→ CLÁUDIO DOS SANTOS *Sc*

MARIA DE SALETE L.A. E SILVA

NORMA CARDOZO HÄFELE

* PAULO ROBERTO SOUZA ROCHA

SYLVIA GOMES

EQUIPE DE APOIO:

CLÁUDIA PEREIRA CARVALHO

ISABELA MARIA BATISTA DE SOUZA

* JOANITA CECÍLIA TEIXEIRA DE VASCONCELOS

SIMONE PORTO PRAZERES

COLABORADORES:

EDGARD PORTO RAMOS

EDLA ALCÂNTARA ANGELIN

* MARIA DAS GRAÇAS TORREÃO FERREIRA

SÔNIA MARIA ALVES DE OLIVEIRA

AGRADECIMENTO ESPECIAL:

A TODOS OS TÉCNICOS QUE PARTICIPARAM DOS ESTUDOS E LEVANTAMENTOS ANTERIORES UTILIZADOS COMO SUBSÍDIO NESTE TRABALHO

DESENHO:

LUCIANO CÂMARA

SIRLANE MENEZES BRASILEIRO

DATILOGRAFIA:

NAILSON JOSÉ GUIMARÃES MARQUES

LAURA MARIA MAGNAVITA

NANDIRA NEVES FERREIRA

EDSON BARRETO DE JESUS

MECANOGRAFIA:

JOÃO DE DEUS LOPES SANTOS

APRESENTAÇÃO

APRESENTAÇÃO

O presente trabalho se constitui uma 1ª etapa do Plano de Estruturação da Orla Marítima de Salvador.

A área objeto de estudo compreende uma superfície de 3.814,49ha, composta das Zonas Residenciais ZR-18, ZR-19, ZR-23, ZR-25, ZR-28, ZR-29 e parte das ZR-12, ZR-17, ZR-33 e ZR-34, definidas e delimitadas na Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo do Município de Salvador. Compreende também parte das áreas de expansão urbana consideradas "Área de Ocupação Restringida", "Área de Ocupação Prioritária - AEUP₁ Paralela I" e "Área de Ocupação Prioritária - AEUP₂ Paralela II", segundo diretrizes do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

A necessidade deste trabalho foi aventada pela Missão de Prê-Avaliação do Programa Metropolitano, quando da análise do Projeto de Valorização da Orla Marítima.

Embora já evidenciada pelo Órgão Central de Planejamento a premência de um plano para este espaço, compreende-se que tal plano não pode ser elaborado em prazo tão exíguo, mesmo porque sua elaboração exige uma familiarização com os problemas que afetam a área e com os vários estudos, planos e projetos de intervenção que se rebatem sobre a mesma.

Estudos e soluções específicas devem compatibilizar as diretrizes para aí definidas a nível geral ou específico, no contexto local, municipal ou metropolitano, levando-se em conta o relevante papel que esta área desempenha na cidade e as implicações provenientes das diretrizes para aí propostas.

Visando, num primeiro estágio, alimentar as ações de curto prazo vinculadas ao Programa Metropolitano/Minter, o Plano de Estruturação da Orla Marítima e sua área de influência será desenvolvido em 3 etapas. A 1ª etapa se constitui de um "Relatório Preliminar" objeto de detalhamento do presente trabalho. As etapas sub-

sequentes do plano contemplarão o aprofundamento conceitual dos produtos da 1ª etapa, em escala maior de abrangência, compreendendo, à priori:

2ª Etapa:

- Projeto de Modelo de Estruturação Espacial da Área (interno e externo);
- Plano Específico para as Unidades Espaciais contidas na área;
- Planos Setoriais/Sistemas Urbanos;
- Projeto de Lei do Plano.

3ª Etapa:

- Plano Operacional para implementação das diretrizes, programas, projetos, etc., indicando:
 - a) faseamento da implementação das intervenções propostas;
 - b) recursos orçamentários e/ou a captar;
 - c) órgãos envolvidos;
 - d) matriz dos produtos/intervenções/recursos/órgãos.

SUMÁRIO

S U M Á R I O

PLANO DE ESTRUTURAÇÃO DA ORLA MARÍTIMA E SUA ÁREA DE INFLUÊNCIA

APRESENTAÇÃO

1. IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO

2. ENTIDADES ENVOLVIDAS

3. JUSTIFICATIVA

4. OBJETIVOS

5. RELATÓRIO (1ª ETAPA)

5.1. Diretrizes da Estratégia Metropolitana e do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) rebatidas no Subespaço da Orla Atlântica

5.2. Análise Setorial dos Elementos Intervenientes na Estruturação do Subespaço - Orla

5.2.1. Aspectos Sócio-Econômicos

5.2.2. Uso e Ocupação do Solo

5.2.2.1. Situação Proposta Segundo PDDU e LOUOS

35

5.2.2.2. Situação Atual

— 5.2.3. Áreas Verdes e Espaços Abertos

5.2.4. Circulação e Transporte

5.2.5. Infra-Estrutura em Rede/Equipamentos

5.3. Análise Prospectiva - Impactos

5.3.1. Introdução

5.3.1.1. Conceituação

5.3.1.2. Considerações Metodológicas

5.3.1.3. Abordagem Teórica do Problema dos Impactos das Intervenções Estatais na Área de Infra-Estrutura Urbana

5.3.2. Elementos Intervenientes

5.3.2.1. Aspectos Sócio-Econômicos

5.3.2.2. Aspectos Físico-Urbanísticos

5.3.2.3. Aspectos Jurídico-Institucionais

5.3.3. Tendências e Conflitos

5.3.3.1. Sócio-Econômicos

5.3.3.2. Físico-Urbanísticos

5.3.3.3. Jurídico-Institucionais

5.4. Recomendações

6. BIBLIOGRAFIA

1. IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO

Programa P3

- Turismo

Subprograma 3.1.

- Revitalização de Áreas Turísticas

Componente 3.1.1.

- Orla

Subcomponente 3.1.1.1.

- Plano de Estruturação da Orla Marítima e sua Área de Influência

2. ENTIDADES ENVOLVIDAS

Coordenação a Nível Estadual - SIC/Bahiatursa

Coordenação a Nível Metropolitano - CONDER

Coordenação a Nível Municipal - SEPLAM

3. JUSTIFICATIVA

3. JUSTIFICATIVA

A Orla Marítima de Salvador representa hoje a mais significativa área de lazer da Cidade, já incorporada aos costumes e cultura local. Aí estão localizadas significativas reservas ecológicas, a exemplo do Parque de Pítuaçu, Parque do Abaeté e toda a área de praias, coqueiral e dunas. Aí também se encontram grandes espaços vazios qualificados para a absorção de significativo contingente populacional.

Estes indicadores atestam o potencial de atratividade exercido por este subespaço.

Há que se salientar os aspectos múltiplos de que se reveste o processo de ocupação desta área. Estes se exprimem através das características diferenciadas do sítio nos seus vários segmentos físicos, o que acaba por determinar problemas e potencialidades diversas, bem como através da natureza e processos diferenciados de apropriação e ocupação destes espaços, processo este que agrega especificidades próprias aos diversos segmentos desta área.

Um plano de ocupação e de uso do solo - capaz de sistematizar investimentos e ordenar o espaço, de modo a otimizar o seu potencial natural adequando-o às funções urbanas - se justifica pela grande significância desta área para Salvador, que se propõe à Metrópole Turística Internacional.

Com perspectiva de implementação do "Projeto de Valorização da Orla Marítima", pela sua proporção e pelo impacto que provocará na área e em sua vizinhança mais imediata, tornou-se premente um estudo amplo e abrangente não somente na área objeto do projeto como também nas áreas tributárias do mesmo, vez que os eixos da Av. Otávio Mangabeira e Luiz Viana Filho, com suas conexões transversais, conferem a Orla Atlântica a característica de área de ressonância imediata do projeto citado.

Em se tratando de área de expansão urbana, indicada pelo PDDU como de ocupação restringida, faz-se necessário, ao nível do Poder Público, todo um conjunto de projetos e intervenções em diversos setores, pela necessidade de valorizar o potencial natural da área, preservando os seus aspectos naturais marcantes e de orientar sua ocupação, além de infra-estruturar e dotar de serviços urbanos em geral as áreas ocupadas. *

4. OBJETIVOS

4. OBJETIVOS

Constitui-se o objetivo básico do trabalho na definição e detalhamento do Modelo Físico-Espacial da Área incorporando e compatibilizando as diretrizes do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e da Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo às situações particularizadas.

Objetivos específicos:

- . Identificação dos pontos de estrangulamento da área, notadamente aqueles referentes aos sistemas urbanos, promovendo os seus equacionamentos no sentido de melhorar o desempenho da estrutura urbana interna e externa da área e seus subespaços;
- . Avaliar e desenvolver as diretrizes para Planos, Programas e Projetos existentes para a área, indicando as prioridades para sua implantação e as fontes de recursos para sua viabilização.

Constituem objetivos desta 1ª etapa de trabalho:

- . Aprofundamento e rebatimento das diretrizes do PDDU e LOUOS para a área;
- . Identificação das tendências e conflitos quanto ao uso e ocupação do solo.

Para tanto, foram elaboradas análises setoriais refletindo o conhecimento atual da área e análises prospectivas face aos impactos decorrentes dos projetos em implantação na Orla. Do cruzamento e avaliação dessas informações, identifica-se potencialidades e problemas quanto ao uso e ocupação da área, chegando-se a recomendações quanto ao tratamento da questão a nível das etapas seguintes.

5 - R E L A T Ó R I O
(1a. ETAPA)

5.1. DIRETRIZES DA ESTRATÉGIA METROPOLITANA, PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO (PDDU), REBATIDOS NO SUB ESPAÇO DA ORLA MARÍTIMA.

5.1. Diretrizes da Estratégia Metropolitana - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (LOUOS) - rebatidos no sub-espço da Orla Marítima.

1. O estacamento técnico da PMS e da CONDER teve como base para as projeções de população, tanto no Plano de Desenvolvimento Urbano - PDDU, quanto na Estratégia Metropolitana - 1985/2000 o estudo sobre Abastecimento Alimentar da RMS, onde se estabelecia três hipóteses de comportamento demográfico. A hipótese onde se assentaram as projeções do PDDU - 1978/83 foi confirmada da realização do Censo de 1980, da qual foi a que mais se aproximou do Censo citado. Esta convergência entre os dois documentos é da maior importância, vez que a variável população, além da distribuição espacial do emprego por faixa de renda, são variáveis estratégicas no comando do planejamento. Embora o universo de abrangência para as escalas metropolitana e da cidade seja diferenciado, as mesmas se complementam e se constituem em uma unidade orgânica. Há uma interdependência funcional entre a cidade polo e sua região e essa interdependência se expressa concretamente nas relações que a base econômica estabelece de fora para dentro e de dentro para fora, definindo um espaço contínuo.

"O modelo físico espacial determinado para o conjunto metropolitano espelha a correlação de forças do processo produtivo. Em 1980 Salvador e os demais núcleos da RMS assumem funções cada vez mais especializadas como centros produtivos em relação ao restante do Estado, do País e sobretudo internamente, o que permite a visualização de um macrozoneamento com base em funções predominantes de cada subespaço. É precisamente esta divisão funcional que consolida e homogeneiza o espaço metropolitano como um sistema sintetizado em Salvador". (1)

(1) Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, Estratégia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador. - Salvador-1984.

2. A estratégia metropolitana 85/2000 define para a Região Metropolitana quatro Áreas Funcionais:

- . Área I - de Urbanização Diversificada - que compreende os territórios de Salvador e Lauro de Freitas;
- . Área II - de Urbanização Industrial I - que compreende os municípios de Simões Filho e Candeias;
- . Área III - de Urbanização Industrial II - compreendendo o município de Camaçari/Dias D'Ávila;
- . Área IV - de Desenvolvimento do Turismo - compreendendo a Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica.

Importa para a análise, mais centralizadamente a Área IV - de Desenvolvimento do Turismo que abrange os municípios de São Francisco do Conde, Itaparica, Vera Cruz e a orla norte. A orla norte é compreendida pelo espaço que se situa na orla continental, abrangendo parte da faixa litorânea do município de Salvador e a orla marítima de Lauro de Freitas e Camaçari. Limita-se ao sul por Itapuã e ao norte pela divisa do município de Camaçari.

A orla objeto do presente trabalho, que compreende os territórios situados entre as avenidas Otávio Mangabeira e a Avenida Luiz Viana Filho, desde a Pituba até Itapuã, constitui-se de subespaços bastantes característicos de per si, onde as suas fronteiras Pituba e Itapuã assumem polarizações distintas. Um, Pituba, o prolongamento da Área Urbanizada Contínua, o outro, Itapuã, submetido a uma dupla polarização, da própria orla de Salvador e de sua expansão Lauro de Freitas/Camaçari.

Estes subespaços se enquadram na estratégia metropolitana na condição de áreas "especiais definidas pelo potencial turístico, paisagístico e cultural". E aí, face a estas características visualiza-se sua síntese, embora cada porção desse espaço possua suas especificidades, decorrente inclusive da história de sua ocupação, sua relação com as áreas circundantes, os usos predominantes, sua relação com o quadro institucional, preexistente.

Ainda referindo-se a estratégia metropolitana - objetivos e metas, pretende-se ampliar a visitação turística para 3,5 milhões de visitantes e criar dois núcleos de apoio turístico na orla oceânica.

No campo espacial os objetivos e metas pretendem:

- . controlar o uso do solo na orla marítima como meio de assegurar a ocupação compatível com áreas de potencial turístico, de veraneio e pesca, assegurando a democratização da orla;
- . preservação de áreas verdes para fins de lazer e defesa ecológica e paisagística.

No campo institucional:

- . implantação das áreas especiais.

Neste campo, onde se enquadram os subespaços objeto do estudo se deve praticar a convergência de esforços, tanto da PMS quanto do Estado, nos níveis técnico, dos recursos, etc. Há de se configurar uma decisão a nível dos dois níveis de governo no sentido de promover as ações do planejamento de forma coerente e articulada de maneira a que estas áreas especiais tenham respostas concretas para seus problemas compatíveis com a ordem de valores que estas áreas representam na estrutura urbana da Região Metropolitana de Salvador e de sua cidade polo.

Enfim as Áreas Especiais, face a Estratégia Metropolitana, deverão possuir legislação própria que estabeleça usos, parâmetros e critérios de ocupação por terem funções específicas, na RMS. Constituem, assim, subespaços que estão sujeitos a regulamentações específicas.

3. A estrutura urbana proposta - Modelo Físico Territorial - presentemente em fase de revisão destaca "a distribuição da população que se expressa, com maior ênfase, no tratamento dos

componentes Área Urbana Contínua - AUC e Áreas de Expansão Urbana - AEU e, secundariamente, pelas Áreas de Ocupação Rarefeita - AOR, estabelecendo, desta forma, as linhas gerais para os assentamentos residenciais, caracterizando áreas de ocupação prioritárias ou restringidas". (ver planta nº 01)

O município de Salvador que se compõe das áreas integradas urbanas e rurais deverá ser ocupado obedecendo basicamente uma estratégia que servirá de orientação para os investimentos, públicos e privados.

As Áreas de Expansão Urbana e a área objeto deste estudo, no que se refere à estratégia para ordenar o crescimento previsto, obedecerão às seguintes classificações:

- . de ocupação prioritária 1 - AEU -P1
- . de ocupação prioritária 2 - AEU -P2
- . de ocupação restringida - AEU -R

Na AEU-P1 a indução à ocupação requer uma ação concentrada do poder público, dos diferentes níveis de governo, em termos de intervenção e investimentos, objetivando, principalmente, a alocação de população de menor poder aquisitivo. Compõem a AEU-P1 as macro-áreas Miolo I, Miolo II e Paralela I parte da macro-área Paralela I que integra o presente estudo.

Na AEU-P2 o Poder Público Municipal, sem se ausentar, deverá desempenhar uma ação supletiva à do mercado, que se configurará através de uma política de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo, orientada para evitar deseconomias decorrentes da extensão do "Sistema Urbano" dissociada da capacidade de otimizá-la. Caberá assim, a iniciativa privada e aos demais níveis de governo a função de investir na estruturação da área a ser ocupada, adequando suas intervenções ao potencial e as condições locais da área. Compõem a AEU-P2 as macro-áreas Miolo III, Paralela II parte desta última incluída no presente estudo - e núcleos de São Cristóvão.

Na AEU-R - grande parte da área do presente estudo encontra-se

-se na macro-área. Os eventos de natureza paisagística e preservacionista, bem como os de natureza geomorfológica - subúrbios ferroviários - requerem restrições à intensidade da ocupação, vezes na tipologia dos empreendimentos e atividades, vezes na própria tipologia construtiva, a exemplo do gabarito de altura - áreas de borda. Compoem a AEU-R as macro-áreas orla atlântica, Itapoã, Abaeté, estas integrantes do estudo, Base Aérea/ Praia do Flamengo, Valéria/ Subúrbios Ferroviários, Valéria/ Pirajá e Paripe/ Base Naval.

As Áreas de Ocupação Restringida - AEU-R compete, desempenhar um papel de controle da expansão nos espaços, cujas características Físico-ambientais recomendam restrições à urbanização intensiva do solo. Neste sentido, a um só tempo, preserva-se os espaços mais frágeis de uma ocupação indevida, bem como orienta-se a expansão para aquelas mais prioritárias.

As áreas enquadradas nesta categoria deverão absorver 8% do incremento populacional previsto para a área urbana e entre estas a Orla Atlântica, onde as restrições de caráter paisagístico e de imagem condicionam a proposta de baixas densidades para a área que aliadas ao alto custo do solo e ações do mercado imobiliário, configuram, para a mesma, um quadro de referência típico de predominância de alta renda sobre os demais segmentos da população. Entretanto, é prevista a consolidação dos assentamentos de média e baixa renda, a exemplo da Boca do Rio e trechos de Pituaçu e Itapuã.

Deverão ser adotadas as seguintes medidas para a ocupação da área:

- elaborar planos urbanísticos específicos que contemplem dentre outros a necessidade de:
- estabelecer parâmetros urbanísticos, com base em estudos detalhados da imagem ambiental em seus aspectos gerais e particulares de cada subespaço.
- proteger as nucleações de população de baixa renda, enquadrando as que forem pertinentes como Áreas de Proteção

Sócio-Ecológica - APSE, estabelecendo parâmetros específicos de ocupação.

Além das diretrizes de caráter geral indicadas para a área, alguns subespaços, face as suas especificidades merecem tratamento especial a exemplo de Itapoã/Abaeté.

Ainda com relação às proposições do PDDU, seu projeto de Modelo Físico-Territorial mantém rebatimentos visíveis sobre o sub-espço em estudo vez que um dos componentes da avaliação das alternativas de estrutura urbana, modelos de ocupação concentrada, longitudinal e transversal consideram como variável definidora da própria estrutura urbana as restrições físico-ambientais, estas também componentes da imagem ambiental urbana, determinando inclusive também as ocupações restringidas. A maior parte da área objeto do presente estudo se insere como Área Sujeita às Restrições Físico-Ambientais; mesmo constituindo-se suas áreas Vetores de Expansão Urbana, classificadas como de ocupação restringida. Outra componente do Modelo Físico, a circulação urbana representada pelos canais de transporte de massa (Av. Paralela) e as vias transversais, estas em fase de projeto-trechos que articularão a Avenida Paralela a BR-324 - terão suas continuidades em demanda a orla marítima utilizando as avenidas existentes Pinto de Aguiar e Orlando Gomes, bem como a Avenida Vale do Cascão (Imbuí) prestes a ser implantada. Este sistema de intercomunicação intra-urbana provavelmente alterará o quadro da acessibilidade da área, agregando-a com o Miolo, Subúrbios Ferroviários, dinamizando todo o espaço e predispondo-o a novas relações a nível interno e externo. Neste aspecto, uma nova confluência se apresenta entre a Estratégia Metropolitana e o PDDU. "Os vetores de Expansão Urbana definidos pela orientação das novas concentrações habitacionais e de atividades econômicas, constituem fatores de organização espacial conseqüentes do próprio crescimento e incorporação de novos espaços-Área do Miolo, Subúrbios Ferroviários/Valéria e São Cristóvão/Itinga/Caji". (2)

Outra componente da estrutura urbana, as nucleações de atividades e entre estas, o Subcentro de Camurujipe exerce um rebatimento efetivo na área em estudo, inclusive a área do subcentro se insere nas franjas da própria área. - Avenida Antônio Carlos Magalhães/Paralela. A localização do subcentro em um primeiro momento foi consequência da ocupação da Pituba por estratos de renda média e alta aliada à acessibilidade plena proporcionada pela avenida citada. Num segundo momento o subcentro responde pela aceleração da ocupação da Pituba e áreas adjacentes - Imbuí, etc. - conjugado às mudanças locacionais destas áreas frente aos novos empregos criados nas áreas industriais - Cia, Copec - vez que para a parcela de renda elevada destes novos empregos, a opção de moradia se faz em Salvador, em função dos equipamentos centrais demandados principalmente pelos estratos de renda superior.

"A dependência em relação ao núcleo sede e a tendência ao aprofundamento das especializações funcionais metropolitanas, fazem da RMS um espaço complexo em que vai caracterizar os municípios periféricos como locais favoráveis para o assentamento dos grupos de menores rendas em proporção relativa superior aquela encontrada em Salvador". (3) A reversão dessa expectativa é o grande desafio para as ações de planejamento tanto para a Região Metropolitana e para a cidade de Salvador, desde quando as populações de menor renda ainda têm como mercado de mão-de-obra Salvador, notadamente seu setor informal.

Ainda com relação aos rebatimentos das diretrizes do PDDU sobre a área, em nível localizado destacamos:

- . Projeto de Implantação de novas pistas do Sistema Viário Básico que em sua 2a. etapa contempla a área através a construção da articulação da Boca do Rio, Avenida Paralela;
- . PROVERD (Programa Prioritário de Áreas Verdes e Espaços Abertos), compreendendo o projeto de institucionalização, controle do uso do solo e equipagem dos Parques Metropoli"

(3) Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, Estratégia de Desenvolvimento da Região Metropolitana - Salvador, 1984.

tanos de Abaeté, Pirajá, Pituaçu e Ipitanga I e II;

- . Projeto de Consolidação do Parque da Orla Marítima;
- . Projeto de Recuperação e Implantação de Jardins e Praças Públicas nas áreas urbanas, com prioridade para aquelas situadas na Borda e nos bairros populares;
- . Projeto de Valorização, Proteção e Instalação de Conforto nos pontos de encontro, vivência e circulação de pedestres ao longo da Borda;

a) Centro Principal, compreendendo 7 circuitos

b) Península Itapagipana, compreendendo 4 circuitos

c) Orla Oceânica, compreendendo 7 circuitos, onde o circuito 4 contempla a orla;

Circuito 4

- Praça Nossa Senhora da Luz/Jardim dos Namorados; - contem-
plado no Projeto de Valorização da Orla Marítima.
- Jardim de Alá/Aeroclub; - também contemplado no Projeto ci-
tado.

Circuito 6

- Ponta do Rio das Pedras/Corsário/Pituaçu; - contemplado no X
Projeto Citado.

Circuito 7

- Ponta de Piatã/Largo da Sereia/Plaçaford; - também contem-
plado no Projeto Citado.
- Projeto de Infra-Estruturação de espaços para abrigar Fei-
ras-Livres por Unidade Espaciais de Planejamento;

E por fim, na indicação de prioridades no desenvolvimento -
dós: Planos Específicos para as Unidades Espaciais de Plane-

jamento:

- na prioridade 1, a Unidade Espacial C-7 - Pituba/Amaralina.
- na prioridade 3, a Unidade Espacial C-8 - Boca do Rio/Pituaçu/Patamares.

Pelo visto o conjunto das diretrizes para Planos, Projetos, Programas, indicados pelo PDDU trará rebatimentos à estruturação da área objeto do presente estudo que engloba várias Unidades Espaciais, incluindo o próprio Projeto de Valorização da Orla Marítima já em fase de implantação.

Quanto as Diretrizes de Planos, Programas e Projetos a nível de Planos Específicos de natureza Setorial o PDDU considera "o estágio embrionário do planejamento, que se quer integrado, dos vários sistemas urbanos, urge uma readequação primeira dos próprios Planos Setoriais, que devem estar voltados para uma base comum de referência e cálculo, que seria a ESTRUTURA URBANA e o uso do solo recomendado pelo Plano Diretor de Desenvolvimento.

Neste sentido, urge tanto readequar Planos como fazer aqueles sequer esboçados, mas imprescindíveis à administração urbana para responder às demandas de modo não aleatório e casuístico".

Várias dessas diretrizes, mesmo não especializadas na área de Estudo, refletem-se na mesma se implementadas, notadamente as relativas a transporte - Plano Integrado de Transporte de Passageiros, Projeto de Localização dos Grandes Terminais Urbanos de Passageiros e Cargas, este último já em elaboração pela CONDER.

Da listagem de Diretrizes para Planos, projetos setoriais e de particular importância para a Área em Estudo o de:

Áreas de Proteção Sócio-Ecológica que alinha as localidades de São Cristóvão e Boca do Rio, ampliando-se o número dessas áreas pós o estudo específico de área sócio-ecológica já realizado.

5.2. ANÁLISES SETORIAIS DOS ELEMENTOS INTERVENIENTES NA ESTRUTURAÇÃO DO SUBESPAÇO - ORLA

5.2. Análises Setoriais dos Elementos Intervenientes na Estruturação do Subespaço - Orla

As análises setoriais se reportam aos elementos considerados pelo PDDU como estruturadores do espaço urbano, como sejam Áreas Verdes e Espaços Abertos, Circulação e Transportes, Distribuição espacial da população e às Recomendações referentes a intensidade e permissividade de uso dos diversos espaços.

5.2.1. ASPECTOS SÓCIO-ECONÓMICOS

5.2.1. Aspectos Sócio-Econômicos

Abrangendo uma área de 3.814ha, a Orla Oceânica apresenta em 1984 uma população de 120.334 habitantes, o que reflete uma densidade territorial de 31,5hab/ha (Tabela 1).

O crescimento da população total da Orla no período 1970/80 foi de 157,6%. Esse processo não ocorreu regular e homogeneamente, nas últimas duas décadas. A urbanização da área provocou mudança de "status", de área de veraneio para área residencial definitiva, consolidando-a como área habitacional privilegiada.

Analisando a Tabela 1 verifica-se que a taxa de crescimento da Orla, na década 1970/80 foi de 8,21% a.a., cabendo à ZI-37, Pituaçu, a maior taxa, 14,85% a.a., índice justificado pela presença da invasão do Jardim Imperial e pela implantação do Conjunto Habitacional do Imbuí. A menor taxa ficou com o trecho da ZI-08, Pituba, compreendido na área de estudos com 2,18% a.a. de acréscimo, pois se trata de uma área já consolidada e pouco dinâmica no que se refere ao crescimento demográfico.

Na área consolidada, que compreende parte da Pituba e Amaralina, as densidades são mais altas, e na área menos consolidada, a ZI-46, Patamares/Piatã, zona de grandes vazios, a densidade territorial encontrada em 1980 foi muito baixa: 0,72hab/ha (V.Tabela 1).

Durante a última década o número de domicílios aumentou em 30% na Orla, enquanto a relação habitantes por domicílio decresceu de 6,1 para 4,7 hab/dom. (V.Tabela 5).

Analisando a composição da população por faixas de renda o que se constata é que, apesar de indicada como área elitizada, a Orla possui 72% de sua população na faixa de renda C, restando à faixa B 19% e 9% à faixa de renda A, conforme se comprova na Tabela 2. A faixa de renda C concentra-se mais na zona da Boca do Rio, enquanto as faixas A e B se equivalem na zona de Armação/Stiep.

Com referência à propriedade dos imóveis, o último recenseamento constatou que a maioria dos residentes é proprietário: 69%. Nas ZIs 55 (Macro-Área Itapuã), 08 (Pituba) e 05 (Amaralina), consolidadas e mais disputadas no mercado de aluguéis, percebe-se maior percentual de inquilinos, o que pode ser comprovado analisando a Tabela 4. O mesmo recenseamento constatou que a maioria dos habitantes mudou-se para a Orla num período que oscila entre 01 e 06 anos, o que sugere grande mobilidade da população residente.

Os dados relativos à PEA (População Econômica Ativa, com mais de 10 anos) indicaram para Salvador, em 1980, um contingente de 613.000 indivíduos, dos quais 82,2% (504.000) percebiam rendimentos na faixa entre 0 e 5 salários mínimos. Na faixa intermediária (B) entre 5 e 15 salários mínimos estavam aproximadamente 15% do total da PEA (cerca de 92.000 indivíduos), e apenas 3% (cerca de 18.000 indivíduos) acima do patamar dos 15 salários mínimos.

Na zona da Orla a PEA compreendia, em 1980, um contingente de 31.600 habitantes (5,1% da PEA da cidade), dos quais 71,8% na faixa 0 - 5 salários mínimos (82,2% na cidade); 17% (aproximados) na faixa 5 - 15 salários mínimos (15% na cidade), e 11,2% na faixa acima de 15 salários mínimos (apenas 3% na cidade), o que só faz confirmar tratar-se de uma área com perfil de renda peculiar, se comparado à outras áreas da cidade, menos elitizadas (V. Tabelas 2 e 3).

Ainda relevando dados de 1980, sabe-se que a área em estudo abrigava 19,2% de toda a população economicamente ativa da faixa A, o que comprova o considerável potencial de concorrência que possuem outras áreas nobres da cidade, a exemplo da Barra, da Graça, do Canela, e mesmo da Pituba, em disputar com a Orla a alocação desta faixa abastada da população. Com relação à faixa B (5-15 S.M.), na Orla habitavam apenas 5,9% do total, e na faixa C (0 - 5 S.M.), apenas 4,5% do enorme contingente da PEA comprimido nos extratos mais baixos de rendimento, apesar desse total de população se elevar, em 1980, a mais de 22.000 indivíduos em atividade econômica, contra mais de 550 mil na cidade.

A Cidade de Salvador, no período 1970/80, apresentou crescimento demográfico da ordem de 47,5%, o que representou um acréscimo de quase 500 mil habitantes.

A projeção do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da cidade para o crescimento demográfico no período 1980/90 é de 47%, o que elevaria o total de habitantes a cerca de 2.180.000.

O acréscimo de população previsto para a cidade no intervalo de tempo compreendido entre 1980/90 é da ordem de 700 mil habitantes, número através do qual se pode avaliar a enorme demanda por infra-estrutura e serviços públicos com que se confrontará a administração municipal nesta década. Destes 700 mil novos moradores, 60 mil, ou 9,8% provavelmente habitarão a Orla Atlântica da cidade, segundo o PDDU.

A projeção de crescimento para a Orla para a década de 1980/1990 é de 83,4% tendo sido grande parte da área em estudo indicada pelo PDDU como de ocupação restringida (Tabela 6).

De um total final projetado (1990) de 151.000 habitantes (6,9% do total da cidade), se considerarmos a divisão da população por faixas de renda (V. Tabela 6), o que se constata é que, inversamente ao que ocorre na maioria das zonas da cidade, e devido às peculiaridades da ocupação da Orla, as três faixas de renda: A, B e C, quase que se equivalem; havendo predominância da faixa de renda A, isto devido aos critérios que nortearam a distribuição da população no Plano Diretor. Para a privilegiada faixa A, confirmado a premissa de que se trata de uma área nobre, está prevista a alocação de 38,7% do total de habitantes, o que corresponde a 58 mil habitantes, aproximadamente; a faixa de renda B fica com uma fatia de cerca de 1/3 (33,4%), com cerca de 51 mil habitantes, enquanto a faixa C cabem 27,4% dos habitantes, ou 41 mil moradores distribuídos principalmente nas ZIs 31 (Boca do Rio) e 55 (Itapuã).

No que se refere à divisão da população total da cidade, para e-

feito de comparação com o perfil elitizado da população da Orla, constata-se (infelizmente com dados projetados para 1992, o que não chega a comprometer a comparação) que apenas 7,7% da população estão alocados na faixa de renda A; 19,3% na faixa B, e uma maioria de mais de 2/3 (absoluta - 72,9%) na faixa de renda C.

Do total de população projetado pelo PDDU para a faixa de renda A em Salvador, 181.000 habitantes em 1992, o percentual que cabe à Orla é de 32%, ou 58.000 habitantes. Esse percentual, para a faixa de renda B é de 11%, o que significa 51.000 habitantes; e, para a faixa C, a taxa se reduz drasticamente para apenas 2,5% do total desse extrato de renda, ou apenas 41.000 habitantes, de um total mais de 1.700.000 indivíduos.

Finalizando, cabe concluir que se trata de uma área com um perfil de população peculiar, desde que comparado ao perfil da cidade. Sua característica principal é seu grau de elitização, bastante superior as da maioria das áreas da cidade, excetuadas aquelas que com ela competem na alocação dessa faixa de renda alta, e que são em pequeno número.

A indicação de grande parte da área como de ocupação restringida e a adoção de parâmetros urbanísticos restritivos explica os pequenos contingentes populacionais aí alocados pelo PDDU. Quanto à primazia de alocação da faixa de renda A na área, há que considerar que o custo do solo na área à época de elaboração do PDDU, conduziram a primazia da alocação da faixa de renda A na região, por ter sido considerada a única em condições de arcar com esses custos de terrenos. Entende-se que deve-se investigar numa segunda etapa a realidade atual, quanto a esta variável.

TABELA 1

POPULAÇÃO, ÁREA, DENSIDADE

ZI	POPULAÇÃO		TAXA (2) DE CRESCIMENTO	PROJEÇÃO		ÁREA	DENSIDADE HAB/HA		LOC. DA ZI
	1970	1980		1984	2000		1970	1980	
005 ⁽¹⁾	2.301	3.029	2,787	3.381	5.249	20,0	115,05	151,45	AMARALINA
008 ⁽¹⁾	4.031	5.001	2,180	5.452	7.698	94,7	42,6	52,84 117,39	PITUBA
022	2.490	13.959	10,044	16.983	51.442	290,94	8,56	47,98	STIEP/ARMA- ÇÃO
031	11.700	29.211	7,720	42.056	117.816	399,87	22,26 29,25	73,05	IMBUI/BOCA DO RIO
037	1.037	6.782	14,853	13.687	74.480	733,35	1,41	9,25	PITUAGU
046	172	601	11,284	5.773	9.256	831,68	0,21	0,72	PATAMARES/ COSTA VERDE
055	10.241	23.782	8,641	33.002	123.389	1.443,65	7,09	16,47	ITAPUÃ
TOTAL	31.972	82.365	-	120.334	384.330	3.814,19	8,4	21,59	-

FONTE: IBGE/CONDER - Cálculos SEPLAM

(1) - Parte da ZI compreendida na área do Plano

(2) - Taxa de crescimento da POPULAÇÃO ESPONTÂNEA

TABELA 2

POPULAÇÃO POR FAIXAS DE RENDA SEGUNDO RENDIMENTO FAMILIAR MÉDIO MENSAL* - 1980

ZI	REDA C (DE 1 A 5 SM) %	REDA B (DE 5 A 17 SM) %	REDA A (MAIS DE 17 SM) %	TOTAL	LOCALIZAÇÃO DA ZI
05 (1)	758 3,35	472 7,74 7,63	219 7,79	1.449	AMARALINA
08 (1)	1.163 5,12	655 10,74 10,63	510 18,14	2.328	PITUBA
22	3.376 14,85	1.892 31,01	927 32,98	6.195	STIEP/ARMAÇÃO
31	8.889 39,10	1.326 21,24 21,62	428 15,23	10.643	IMBUI/BOCA DO RIO
37	2.151 9,46	562 9,11	257 9,14	2.972	PITUAÇU
46	160 0,70	41 0,67 0,61	21 0,75	222	PATAMARES/COSTA VERDE
55	6.237 27,44 27,42	1.153 18,90 18,79	449 15,97	7.839	MACROZONA ITAPUÃ
TOTAL	22.734 100	6.101 100	2.811 100	31.646	-

FONTE: IBGE - Cálculo SEPLAM

(*) - O universo considerado foi a P.E.A. acima de 10 anos

(1) - Parte da ZI compreendida na área do Plano

TABELA 3

PESSOAS ECONOMICAMENTE ATIVAS, DE 10 ANOS OU MAIS, POR RENDIMENTO MÉDIO MENSAL (SM) - 1980

ZI	R E N D I M E N T O M É D I O M E N S A L (SM)													TOTAL
	0 a 24	1 a 2	2 a 3	3 a 5	5 a 8	8 a 11	11 a 14	14 a 17	17 a 20	20 a 25	25 a 30	+ 30	S/REND.	
005 (1)	371	125	99	163 X	160	147	98	67	48	60	24	57	2.1 30	1.449
008 (1)	664	207	116	176	179	162	156	158	107	124	66	156	2.5 57	2.328
022	1.658	607 207	443	668	672	628	325	267	199	219	98	246	2.7 165	6.195
031	3.050	2.938	1.602	1.299	718	300	198	110	53	66	17	21	2.6 271	10.643
037	1.047	593	269	242	141	127	163	131	35	62	50	53	4.9 57	2.972
046	355 78	44	20	18	10	9	12	10	3	5	4	4	2.3 5	220
055	2.161	2.001	1.107	968	611	256	154	132	71	62	45	72	2.5 199	7.839
TOTAL	9.029	6.515	3.656	3.534	2.491	1.629	1.106	875	516	598	304	609	784	31.646

FONTE: IBGE - Cálculo SEPLAM

(*) - Parte da ZI compreendida na área do Plano

TABELA 4

CONDIÇÃO DE OCUPAÇÃO DO DOMICÍLIO POR ZI - 1980

ZI	CONDIÇÃO DE OCUPAÇÃO DO DOMICÍLIO					
	PRÓPRIO		OUTROS		TOTAL	
	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%
005(1)	407	3,5	303	5,7	710	4,1
008(1)	628	5,3	492	9,3	1.120	6,6
022	2.054	17,4	832	15,8	2.886	16,9
031 (031+031A)	4.549	38,6	1.762	33,4	6.311	37,0
037 (37+37A)	982	8,3	327	6,2	1.309	7,6
046	73	0,6	24	0,5	97	0,6
055	3.101	26,3	1.535	29,1	4.636	27,2
TOTAL	11.794	100,0	5.275	100,0	17.069	100,0

FONTE: IBGE - Cálculo SEPLAM

(1) - Parte da ZI compreendida na área do Plano

TABELA 5

DOMICÍLIOS E HABITANTES POR DOMICÍLIO - 1970-1980

ZI	Nºs DE DOMICÍLIOS		HAB POR DOMICÍLIOS		LOCALIZAÇÃO
	70	80	70	80	
005(1)	425	721	5,5	4,2	RIO VERMELHO
008(1)	721	1.136	5,6	4,4	PITUBA
022	392	3.004	6,4	4,6	STIEP/ARMAÇÃO
031	2.023	6.348	5,7	4,6	BOCA DO RIO
037	143	1.452	7,3	4,7	PITUAGU
046	40	108	4,4	5,6	PIATÁ/PATAMARES
055	1.553	4.704	6,5	5,1	MACRO-ZONA/ITAPUA
TOTAL	5.297	17.473	6,1	4,7	-

FONTE: IBGE - Cálculos SEPLAM

(1) - Parte da ZI compreendida na área do Plano

TABELA 6

POPULAÇÃO 1990 - ÁREA EM ESTUDO (PREVISÃO PLANDURB)

ÁREAS URBANAS	BASE DE CÁLCULO		POP. TOTAL		CLASSE DE RENDA					
					A C		B		A d	
	UA	ZI	ABS.	%	ABS	%	ABS	%	ABS	%
1. A-Área Urbana Contínua - AUC Amaralina/Pituba *	28* 29* 31*	5* 8*	33.372	22,10	17.695	30,26	10.415	20,36	5.262	12,68
2. Área de Ocupação Prioritá- ria 1. AEU - P1*	40* 42A	22* 31*	27.404	18,13	7.488	12,80	18.797	36,74	1.119	2,70
3. Área de Ocupação Prioritá- ria 2. AEU - P2*	64* 67*	46*	12.301	8,14	11.141	19,06	500	0,98	600	1,60
4. Área de Ocupação REstringi- da AEU - P* Orla Atlântica	40* 41* 63, 64*, 65, 37* 46* 68*, 67	22* 31* 37* 46*	78.008	51,63	22.140	37,88	21.437	41,92	34.431	83,06
TOTAL	-	-	151.085	100	58.464	100	51.149	100	41.472	100

(*) - Considerados parcialmente

5.2.2 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

5.2.2.1. SITUAÇÃO PROPOSTA SEGUNDO PDDU E LOUOS

5.2.2.1. Situação proposta segundo PDDU. e LOUOS.

A intensidade de uso, regulada pelos índices urbanísticos definidos na LOUOS mensurada pela densidade demográfica, deveria ser resultante da ocupação de uma determinada zona segundo os Padrões Residenciais definidos para a mesma pelo PDDU. Os padrões residenciais alocados para a área se diferenciam segundo as características dos diversos subespaços e estão especificados na planta 02.

A intensidade de ocupação, medida pelo parâmetro de densidade, também tem variações nos diversos subespaços. Nos espaços integrantes da área de Ocupação Restringida e áreas de Ocupação Prioritária, as densidades variam segundo as características das subáreas e os aspectos particulares dos diversos subespaços, (Ver Tabela 7).

TABELA 7

DENSIDADES BRUTAS INDICADAS PELO P.D.D.U.

ZONAS RESIDENCIAIS - ZR (L.O.U.O.S.)	DENSIDADE BRUTA - DB (HAB/HA)
9* - AMARALINA	300
12* - PITUBA/AMARALINA	450
17* - PARALELA/ORLANDO GOMES	360 ²
18 - PARALELA/IMBUI	350 ³
19 - ARMAÇÃO	350 ³
23 - BOCA DO RIO	250
25 - PITUAÇU	150
28 - PITUAÇU/COSTA VERDE	150
29 - ITAPOÁ	300
33* - 1ª RÓTULA	350 ³
34* - PEDRA DO SAL/ABAETE	50

FONTE: OCEPLAM (Versão preliminar de Lei do Ordenamento, Uso e Ocupação do Solo)

*Parcialmente contida na área.

Conceitualmente, as densidades alocadas deveriam guardar corres
pondência a determinados padrões de ocupação residencial. Entre
tanto, a densidade é, na prática, resultante da aplicação do IU
(Índice de utilização) especificado na LOUOS. Na análise adian
te efetuada, que tem como objetivo a avaliação de intensidade
de uso, utilizou-se dois enfoques distintos:

O primeiro enfoque tenta identificar, com base no IU e taxas de
conforto indicadas em lei, quais seriam os padrões de ocupação
que viabilizariam as densidades previstas no P.D.D.U.

O segundo enfoque tenta identificar quais as densidades resul
tantes, com base na aplicação dos IU definidos na LOUOS, utili-
zando taxa de conforto média diferenciada, segundo característi-
cas de cada zona.

A análise efetuada com base no primeiro enfoque evidencia as
seguintes considerações:

- o P.D.D.U. definiu os "padrões de ocupação residencial em fun-
ção dos padrões de densidade. Assim, ao se alocar os primeiros,
aloca-se por correspondência, os segundos, tornando possível co
nhecer os volumes populacionais alocados por zona de informações
(e por Macro-Unidade de Assentamento) para cada alternativa".

"Os padrões de densidades residenciais, adotados pelo Plano, re
portam-se tanto aos grupos de população por faixa de renda, como
à tipologia habitacional predominante para os assentamentos urba-
nísticos".

Tais padrões de densidades baseiam-se em resultados encontrados
para Salvador no estudo de Índices Urbanísticos (1979) e ajusta-
dos ao cenário Sócio-Econômico projetado para 1992, resultante
do controle do uso do solo. Neste sentido, as densidades brutas,
expressas em habitante por hectare, devem vincular a legislação
de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, de modo a guardar re
lação com as características do quadro que relaciona os padrões
residenciais por Densidade/Renda apresentado na planta 01.

A densidade bruta é o indicador básico a ser perseguido pelas várias ações, públicas e privadas, vinculadas aos empreendimentos de urbanização ou reurbanização, voltados para o uso residencial".

E, "neste sentido, quando do tratamento e transformação destas densidades em indicadores urbanísticos, para fins de controle do uso do solo, devem as mesmas ser adaptadas às densidades líquidas, correspondentes à efetiva ocupação do lote ou gleba em sua expressão como área líquida".

A análise das matrizes apresentadas adiante que relacionam as várias taxas de conforto, a partir de seu limite mínimo - aos usos Residenciais (R) e às restrições de Uso e de Ocupação Aplicáveis às Zonas de Concentração de Usos Residenciais (ZR). possibilitou as seguintes conclusões:

ZR.12 - PITUBA/AMARALINA

Com relação a ZR-12 - Pituba/Uniresidencial, o comportamento relacional do índice de utilização, lote mínimo e as diversas taxas de conforto, indica:

Para taxas de conforto variando de 10 e 15, as densidades brutas excedem as máximas previstas pelo Plano. A partir da taxa de 20, encontra-se uma densidade bruta de 505/hab/ha que corresponde ao padrão de ocupação C₃ - de baixo padrão, ocupação horizontal, em áreas de alta densidade. - Há uma contradição entre a taxa que é de padrão médio e alto e o padrão encontrado. O mesmo fenômeno se repete quanto as taxas de 25 e 30, resultando em padrões C₂, C₃ e C₁. Para as taxas de 35 até 50, chega-se ao padrão B₁, padrão de edificação uniresidencial de médio padrão. Também aí as taxas são altas para o padrão obtido. Os padrões mais incontradiços na Pituba, são o B₁, e A₁, sendo este último atingido para uma taxa de conforto maior que 50m²/hab.

Pituba/Multi - O comportamento para o multiresidencial se apresenta mais coerente chegando-se aos padrões A2 e B2 para taxa

de conforto entre 25 e 35.

ZR. 17 - PARALELA

Para ZR.17 - Paralela/Uniresidencial, os padrões atingidos B_1 e A_1 guardam certa correspondência com as taxas, embora para o B_1 a taxa mais próxima seria $25m^2/hab$.

Paralela/Multi - Para os empreendimentos multiresidenciais, variando as taxas no intervalo de 30 e 45, atinge-se os padrões A_2 , B_2 e A_1 , padrões compatíveis para a área. Para taxas entre 10 e 25 chega-se a padrão, correspondente a padrões uniresidenciais, sendo que para uma taxa de 20, encontra-se por aproximação o padrão A_3 .

ZR. 18 - IMBUÍ

Imbuí/Uni. - Analisando o comportamento, verifica-se que variando as taxas entre 15 e 35, os padrões encontrados, B_1 e B_2 são coerentes para a área, embora as taxas de 30 e 35 se enquadrariam melhor para o padrão A_1 .

Imbuí/Multi - Os padrões atingidos B_3 , A_2 e por aproximação A_1 , satisfazem os padrões existentes na área.

ZR. 19 - COSTA AZUL

Costa Azul/Uni. - O comportamento para a subcategoria uniresidencial para as taxas de 30, 35 e 40 o padrão encontrado é B_1 e acima de 40, A_1 , compatíveis para a área. Para as taxas inferiores, há uma discrepância entre as taxas e os padrões atingidos.

Costa Azul/Multi - Para os empreendimentos multiresidenciais, encontrou-se o padrão A_2 - edificação multiresidencial de bom padrão, faixa de localização compatível para a área. Para taxas inferiores a 25, há discrepâncias entre os padrões atingidos e as taxas.

ZR. 23 - BOCA DO RIO

Boca do Rio/Uni. - Os padrões atingidos C_2 e C_3 para as taxas de 15 e 12 respectivamente são compatíveis para a área, embora estes padrões aconteçam abaixo destas taxas.

Boca do Rio/Multi - Os padrões atingidos, para taxas entre 10 e 15 foram B_3 - Edificação multiresidencial de médio padrão e A_2 - Edificação Multiresidencial de bom padrão. O mais compatível para a área é o B_3 .

ZR. 25 - PITUAÇU

Para esta zona somente os empreendimentos uniresidenciais são permitidos, atingindo-se os padrões C_1 , C_3 e B_1 , compatíveis para a área.

ZR. 28 - PATAMARES

Patamares/Uni. - Os padrões atingidos são C_2 , B_1 e A_1 . Dos três o mais compatível é o A_1 para a área já loteada. O B_1 provavelmente se admitiria nas áreas ainda não parceladas.

Patamares/Multi - Os padrões atingidos A_2 e A_3 por aproximação são compatíveis para a área. Embora o A_3 seja atingido com uma taxa de conforto inadequada de $10m^2/hab$ entre as taxas de conforto 20 e 30 atinge-se o padrão B_2 por aproximação.

ZR. 29 - ITAPOÃ

Itapoã/Uni. - Atinge-se um espectro bastante variável de padrões, desde o C_3 até o A_1 por aproximação. Há portanto, compatibilidade com os vários lugares da zona.

Itapoã/Multi - Os padrões encontrados para as taxas 15 e 20, A_1 e B_1 são compatíveis. Para taxas inferiores atinge-se padrões uniresidenciais.

ZR. 34 - ABAETÉ

Abaeté/Uni. - Os padrões atingidos B_1 , B_2 e A_1 são compatíveis.

para a área, principalmente quanto as políticas de baixa intensificação de ocupação.

Abaeté/Multi - Somente por aproximação chega-se ao padrão B₂ Edificação Multiresidencial de médio padrão, em áreas de média densidade .

Seguem as matrizes elaboradas para análise e exemplo de cálculo explicitando a metodologia utilizada para obtenção dos padrões que valorizariam as densidades previstas no P.D.D.U.

ZR.12 - PITUBA/AMARALINA
UNIRESIDENCIAL

lu = 1,8

Lote mínimo = 360

Área const. total = $1,8 \times 360 = 648$

Redução 20% de 648 = 129

Área Líquida = $648 - 129 = 519$

519
119 20
190 25,9
26

360 — 36.000% (360)
10000 — 0.0000 1000

Taxa de Conforto / Densidade Bruta	10	15	20	25	30	35	40	45	50
1011									
680									
505			C ₃						
407				C ₂					
330				C ₃					
292					C ₁				
253						B ₁			
233							B ₁		
195								B ₁	

ZR.12 - PITUBA/AMARALINA
MULTIRESIDENCIAL

lu = 2

Lote mínimo = 490

Área const. total = $2,0 \times 490 = 980$

Redução 20% de 980 = 196m²

Área Líquida = $980 - 196 = 784$

Taxa de Conforto / Densidade Bruta	10	15	20	25	30	35	40
943							
637							
477			A ₃				
377			C ₃	A ₂			
318					A ₂		
257						B ₂	

ZR.17 - PARALELA/ORLANDO GOMES
UNIRSIDENCIAL

uni

lu = 1

Lote mínimo = 490

Área const. total = 490x1 = 490

Redução 20% de 490 = 98

Área Líquida = 490-98 = 392

ZR-17
Paralela

PDDU - 360 hab/ha,

A1 - hab/ha
B1 - hab/ha

Taxa de Conforto / Densidade Bruta	10	15	20	25	30	35	40
557							
371							
286							
228				B ₁			
186					B ₁		
159						B ₁	
143							A ₁

mu 2/h

ZR.17 - PARALELA/ORLANDO GOMES
Multiresidencial

mult

lu = 2

Lote mínimo = 720

Área const. total = 720x2 = 1440

Redução 20% de 1440 = 288

Área Líquida = 1440-288 = 1152

0.1
0.2
0.3
B2

Taxa de Conforto / Densidade Bruta	10	15	20	25	30	35	40	45
958								
641								
475			A ₃					
383								
317					A ₂			
275						B ₂		
242								
216								A ₁

ZR-T8 - PARALELA/IMBUÍ
MULTI RESIDENCIAL

2.3.1.1

Lotè mfimo = 7.20

Area const. total = $2 \times 720 = 1440$

Redução 20% de 1440 = 288

Área Líquida = 1440-288 = 1152

Taxa de Conforto	10	15	20	25	30	35
Densidade Bruta 958						
641						
483		B ₃		E ₂	A ₂	
382					B ₁	
317					A	
197						

ZR.19 - ARMAÇÃO
UNIRESIDENCIAL

Iu = 1,2
 Lote mínimo = 360
 Área const. total = $1,2 \times 360 = 432$
 Redução 20% de 432 = 86
 Área Líquida = $432 - 86 = 346$

Taxa de Conforto	Taxa de Conforto									
	Densidade Bruta	10	12	15	20	25	30	35	40	
680										
564										
447				C ₃						
330					C ₁					
272						C ₁				
233							B ₁			
195								B ₁		
175									B ₁	

ZR.20 - ARMAÇÃO
MULTIRESIDENCIAL

Iu = 2
 Lote mínimo = 490
 Área const. total = $490 \times 2 = 980$
 Redução 20% de 980 = 196
 Área Líquida = $980 - 196 = 784$

Taxa de Conforto	Taxa de Conforto									
	Densidade Bruta	10	12	15	20	25				
955										
808										
636										
478				C ₃						
380					A ₂	A ₂				

ZR.25 - PITUAÇU

100

Lote mínimo = 490

Area const. total = $490 \times 1 = 490$

Redução 20% de 490 = 98

Área Líquida = 490-98 = 392

[illegible]

**ZR-8 - PITUAÇU/COSTA VERDE
MULTIRESIDENCIAL**

molt.

10

Lote mínimo = 720

$$\text{Area const.} \cdot \text{total} = 720 \cdot x \cdot 1 = 720$$

Redução 20% de 720 = 144

Area Liquida = 720-144 = 576

— — —

2 3 4

[illegible]

ZR.29 - ITAPOA

UNIR RESIDENCIAL

121

Lote mínimo = 250

Area const. total = $250 \times 1 = 250$

Redução 20% de 250 = 50

Area Líquida = 250-50 = 200

ZR... - I TAPOÅ

MULTI RESIDENCIAL

152

Lote mínimo = 360

$$\text{Area const. total} = 360 \times 1 = 360$$

Redução 20% de 360 = 72

$$\text{Area L\u00edquida} = 360 - 72 = 288$$
[illegible][illegible]

ZR.34 - PEDRA DO SAL/ABAETÉ
UNIRESIDENCIAL

$$1u = 0.5$$

Lote mínimo = 1500

$$\text{Area const. total} = 1500 \times 0,5 = 750$$

Redução de 20% de 750 = 150

Área Líquida = 750-150 = 600

**ZR.34 - PEDRA DO SAL/ABAETÉ
MULTIRESIDENCIAL**

$12 = 0,5$

Lote mínimo = 1500

$$\text{Area const. total} = 1500 \times 0,5 = 750$$

Redução 20% de 750' = 150

Área Líquida = 750-150 = 600

[illegible][illegible]

PADRÕES DE OCUPAÇÃO ENCONTRADOS COM BASE NOS PARÂMETROS
DA LOUOS, / DENSIDADES PREVISTAS NO P.D.D.U.

PADRÕES ZONAS		A1	A2	A3	B1	B2	B3	C1	C2	C3
ZR-9	UNI.									
	MULT.									
ZR-12	UNI.				X			X	X	X
	MULT.		X	X		X				X
ZR-17	UNI.	X			X					
	MULT.	X	X	X		X				
ZR-18	UNI.				X	X		X		X
	MULT.	X	X		X		X		X	
ZR-19	UNI.				X			X		X
	MULT.		X							X
ZR-23	UNI.								X	X
	MULT.		X				X			
ZR-25	UNI.				X			X		X
ZR-28	UNI.	X			X				X	
	MULT.		X	X	X					
ZR-29	UNI.	X			X				X	X
	MULT.		X			X				X
ZR-33	UNI.									
	MULT.									
ZR-34	UNI.	X			X	X				
	MULT.					X				

OBS: as ZR-9 e ZR-33 não foram consideradas, por não serem significativas para a área.

A análise efetuada com base no segundo enfoque evidencia que as densidades máximas prováveis, segundo os parâmetros da LOUOS, consideradas as particularidades detectadas para cada zona no que se refere à taxa de conforto média e percentuais quanto à presença do uso residencial, uni ou pluri-domiciliar (ver tabela 08), a apresenta variações em relação às aquelas indicadas pelo PDDU, conforme tabela 7.

Seguem a tabela e exemplo de cálculo explicitando a metodologia utilizada para o segundo enfoque.

EXEMPLO DE CÁLCULO EXPLICITANDO METODOLOGIA QUANTO A OBTENÇÃO DOS PADRÕES QUE VIABILIZARIAM AS DENSIDADES PREVISTAS NO P.D.P.U., COM OS PARÂMETROS DA LOUÇA.

TAXA = 10

$$N^{\circ} \text{ DE HAB.} = \frac{392}{10} = 39$$

$$\begin{array}{r} 39 \text{ — } 490 \\ n \text{ — } 10000 \end{array} \quad n = \frac{390000}{490} = \frac{39000}{49} = 795$$

DENSIDADE LÍQUIDA = 795

$$D_B = 795 \times 0,7 = 556,5 \sim 557$$

Como se estabelece o n.º de hab. 392?

TAXA = 15

$$N^{\circ} \text{ DE HAB.} = \frac{392}{15} = 26$$

$$\begin{array}{r} 26 \text{ — } 490 \\ n \text{ — } 10000 \end{array} \quad n = \frac{26 \times 10000}{490} = 530$$

$D_L = 530$

$$D_B = 530 \times 0,7 = 371$$

TAXA = 20

$$N^{\circ} \text{ DE HAB.} = \frac{392}{20} = 19,6 \sim 20$$

$$\begin{array}{r} 20 \text{ — } 490 \\ n \text{ — } 10000 \end{array} \quad n = \frac{20 \times 10000}{490} = 408$$

$D_L = 408$

$$D_B = 408 \times 0,7 = 285,6 \sim 286$$

TAXA = 25

$$N^{\circ} \text{ DE HAB.} = \frac{392}{25} = 15,6 \sim 16$$

$$\begin{array}{r} 16 \text{ — } 490 \\ n \text{ — } 10000 \end{array} \quad n = \frac{16 \times 10000}{490} = 3265 \sim 327$$

$D_L = 327$

$$D_B = 327 \times 0,7 = 2289$$

TAXA = 30

$$N^{\circ} \text{ DE HAB.} = \frac{392}{30} = 13$$

$$\begin{array}{r} 13 \text{ — } 490 \\ n \text{ — } 10000 \end{array} \quad n = \frac{13 \times 10000}{490} = 265$$

$D_L = 265$

$$D_B = 265 \times 0,7 = 185,5 \sim 186$$

TAXA = 35

$$N^{\circ} \text{ DE HAB.} = \frac{392}{35} = 11$$

$$\begin{array}{r} 11 \text{ — } 490 \\ n \text{ — } 10000 \end{array} \quad n = \frac{11 \times 10000}{490} = 224$$

$D_L = 224$

$$D_B = 224 \times 0,7 = 158,8 \sim 159$$

$$\text{TAXA} = 40$$

$$\text{Nº DE HAB.} = \frac{392}{40} = 9,8 \sim 10$$

$$\begin{array}{l} 10 \text{ — } 490. \\ 2 \text{ — } 10000 \end{array} \quad \Rightarrow \quad \frac{10 \times 10000}{490} = 204$$

$$D_L = 204$$

$$D_B = 204 \times 0,7 = 142,8 \sim 143$$

ZR	DENSIDADE BRUTA P/ PARÂMETROS DA LEI	P/ P.D.D.U.	OBSERVAÇÕES QUANTO A PREMISSAS		
			TAXA DE CONFORTO UTILI- ZADO M ² /hab.	UNI	PERCENTUAL PLURI
09* (Amaralina) *	455 hab/ha	300 hab/ha	15	30%	70%
12* (Pituba/Amaralina) *	634 hab/ha	450 hab/ha	15	30%	70%
17* (Paralela/Oriando Go- mes) *	588 hab/ha	360 hab/ha	15	30% 50%	70% (trecho 1) 50% (trecho 2)
18 (Paralela/Imbuí) *	634 hab/ha	350 hab/ha	15	30%	70%
19 (Armação) *	573 hab/ha	350 hab/ha	15	30%	70%
23 (Boca do Rio) *	393 hab/ha	250 hab/ha	10	70%	30%
25 (Pituaçu)	66 hab/ha	150 hab/ha	-	100%	
28 (Fatamares/Costa Ver- de)	175 hab/ha	150 hab/ha	25	50%	50%
29 (Itapoã)	342 hab/ha	300 hab/ha	15	30%	70%
33* (1a. rótula)	230 hab/ha	350 hab/ha	15	50%	50%
34* (Pedra do Sal/Abae- te)	92 hab/ha	50 hab/ha	20	50%	50%

* Parcialmente contida na área.

EXEMPLO DE CÁLCULO EXPLICITANDO METODOLOGIA UTILIZADA PARA OBTENÇÃO DOS PADRÕES DE DENSIDADES VIABILIZADOS PELOS PARÂMETROS DA LOUÇAS.

ZR-18 IMBUI/BOCA DO RIO

A_B = ÁREA BRUTA - 10000 m²

A_L = ÁREA ÚTIL - 65% DE 10000 m² = 6500 m²

P_1 USO UNIDOMICILIAR - 30% DE 6500 m² - 1950 m²
" " MULT - 70% DE 6500 m² - 4550 m²

UNIDOMICILIAR

$A_L = 1950 \text{ m}^2$

LOTE MÍNIMO (UNI) = 360 m²

POPULAÇÃO = $\frac{A_L(\text{UNI})}{\text{LOTE MÍNIMO (UNI)}} \times \frac{\text{N}^\circ \text{ HABITANTES}}{\text{DOMICÍLIO}}$

$$P_1 = \frac{1950}{360} \times 5$$

$$P_1 = 5,4 \times 5$$

$$P_1 = 27 \text{ HABITANTES}$$

MULTIDOMICILIAR

$A_L(\text{MULT}) = 4550 \text{ ha}$

I_u = ÍNDICE DE UTILIZAÇÃO = 2,0

T_c = TAXA DE CONTO RTO MÉDIA = 15 m²/hab

A_c = ÁREA CONSTRUIDA = $A_L(\text{MULT}) \times I_u$

POPULAÇÃO = $\frac{A_c}{t_c} = \frac{A_L(\text{MULT}) \times I_u}{t_c}$

$$P_2 = \frac{4550 \text{ m}^2 \times 2,0}{15 \text{ m}^2/\text{hab}} = 607 \text{ hab}$$

POPULAÇÃO TOTAL PROVÁVEL POR HECTARE $P_1 + P_2$

$$P = 27 \text{ hab} + 607 \text{ hab}$$

$$P = 634 \text{ hab}$$

DENSIDADE BRUTA MÁXIMA PROVÁVEL = 634 hab/ha

Algumas considerações tornam-se cabíveis no que se refere à compatibilidade entre os dois padrões apresentados:

A variação verificada para algumas zonas não é significativa, como é o caso da ZR-28 (Patamares/Costa Verde) e ZR-29 (Itapuã). Para outras áreas, duas situações distintas foram identificadas. A primeira diz respeito à impossibilidade de se atingir a densidade desejada e a outra refere-se à tendência em ultrapassá-la.

No primeiro caso situa-se a ZR-25 - Pituaçu e a ZR-33 - Mussurunga. No caso da ZR-25, a densidade prevista pelo PDDU é de 150 hab/ha e a densidade máxima provável de ser atingida, com base nas restrições zonais é de 66 hab/ha, ou seja 44% da densidade prevista. Isto ocorre por conta da restrição total imposta ao uso multi-residencial e à dimensão mínima fixada para o lote uni-residencial (planta nº 02).

No segundo caso situam-se as áreas no entorno da Av. Paralela ZR-17 e ZR-28, e aquelas correspondentes a trechos da borda na Pituba e em Amaralina, respectivamente ZR-12 e ZR-9 e Armação, ZR-19. Nessas zonas, onde o l.u. permitido é 2 (1,5 na ZR-9), são viabilizadas densidades em torno de 600 hab/ha, em áreas onde estão indicados padrões de densidade, na sua maioria, em torno de 350 hab/ha. Deve-se considerar também a ZR-23, Boca do Rio, onde as densidades prováveis são também significativamente superiores ao indicado no PDDU, guardando coerência, entretanto, com aquelas densidades verificadas para os padrões tipológicos aí indicados.

Diante dessas considerações, recomenda-se a retomada de discussão referente aos padrões de densidade desejáveis, devendo-se considerar os interesses envolvidos na questão, quais sejam: o Poder Público, o segmento imobiliário, a comunidade usuária e as exigências quanto à preservação paisagística.

Quanto aos padrões de ocupação residencial, devem ser igualmente investigados evitando-se aqueles cujos padrões de densidade correspondentes excedam densidades acima de 1000 hab/ha, de forma a coibir deseconomias nos custos de urbanização.

Da análise mais detalhada das zonas residenciais estabelecidas na LOUOS e considerando que a sua identificação deve basear-se em características de homogeneidade dos espaços que as configuram, recomenda-se avaliação dos limites propostos para a ZR-29 - Itapuã, onde a nucleação de renda mais baixa apresenta características tipológicas distintas da faixa mais próxima à praia e da ZR-25,- Pituaçu, cuja extensão pode provocar distorções quanto aos padrões indicados, propondo-se também investigação quanto à restrição ao uso multi-residencial em alguns trechos.

5.2.2.2

SITUAÇÃO ATUAL

5.2.2.2. - Situação Atual

A situação atual da ocupação e uso do solo na área em estudo se rá analisada nos aspectos referentes ã:

- I - PARCELAMENTO
- II - ÁREAS OCUPADAS E TIPOLOGIAS HABITACIONAIS
- III - ÁREAS COM COMPROMISSO DE USO INSTITUCIONAL
- IV - NUCLEAÇÕES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS
- V - DISPONIBILIDADE DE ÁREAS
- VI - POPULAÇÃO ALOCADA E POPULAÇÃO FINAL

I - PARCELAMENTO

Até 1930 a ocupação do segmento de orla marítima de Salvador com preendido entre Amaralina e Itapoã, era feita basicamente por fa zendas, sítios e casas de veraneio, entremeados por alguns nú cleos de pescadores, distribuídos espacialmente ao longo da cos ta - Amaralina, Chega Negro, Boca do Rio, Itapoã - separados por extensos "vazios".

O desenvolvimento da cidade dava-se, ã esta época, a partir da área central (Sé/Conceição da Praia), ocupando as primeiras li nhas de cumeadas (Pelourinho, Carmo, Av. Sete, Saúde, Nazaré) e nos então bairros periféricos de Vitória, Barra, Canela, Graça, Penha e Bomfim.

No período de 1930 a 1950 expandiu-se a ocupação da Orla Marí ti ma até Amaralina, quer através de residências permanentes quer através de casas de veraneio.

A abertura da então chamada Av. Amaralina, em fins da década de 40, incluída no Plano Rodoviário do Estado, ligando Amaralina ao Aeroporto de Ipitanga e ã sua articulação com a Av. Oce ânica, construída no Governo Seabra, propiciou um acesso direto, pela orla, da Barra até Itapoã.

A construção desta avenida, na realidade uma rodovia, deflagrou

o processo de parcelamento da orla, que será analisado a se guir.

1. Os Loteamentos da Orla

Por ordem cronológica de tramitação e/ou aprovação por parte da Prefeitura Municipal de Salvador temos os seguintes loteamentos:

DÉCADA DE 30: Cidade da Luz (1932)

DÉCADA DE 50: Jardim Piatã (1951)

- \ Fazenda 3 Árvores (1951)
- \ Hamilton Rodrigues (1952)
- \ Jardim Jaguaribe (1952)
- \ Jardim Encantamento (1954)
- \ Fazenda Pituaçu (1954)
- \ Jardim Armação (1955)
- \ Jardim Iracema (1955)
- \ Cidade Balneária de Itapoã (1956)
- \ Ampliação Cidade da Luz (1958)

DÉCADA DE 60: Loteamentos populares feitos pela PMS na Boca do Rio (1969)

DÉCADA DE 70: Farol de Itapoã (1971)

- \ Pedra do Sal (1972)
- \ Patamares (1974)
- \ Jardim da Bolandeira (1974)
- \ Parque Costa Verde (1976)
- \ Colina da Fonte (1976)
- \ Jardim Gantois (1977)
- \ Jardim Placaford (1978)

DÉCADA DE 80: Novo Bairro (1983)

Destes loteamentos, constata-se a seguinte setorização quanto à dimensão dos lotes:

Inferior à 360 m²: Loteamento popular da Boca do Rio

Entre 360 e 600 m²: Ampliação Cidade da Luz

Fazenda Pituaçu

Entre 601 e 999 M²: Jardim Armação
Jardim Placaford
Colina da Fonte

Igual ou Superior
a 1000 m² : Jardim da Bolandeira
Novo Bairro
Fazenda 3 árvores
Jardim Iracema
Patamares
Jardim do Gantois
Jardim Jaguaribe
Parque Costa Verde
Jardim encantamento

Observando-se, portanto uma maior predominância de lotes grandes (45%) sobre os lotes médios (15%) e pequenos (30%).

A rigor, somente os loteamentos Cidade da Luz, Ampliação Cidade da Luz, Loteamento Popular da Boca do Rio, Parque Costa Verde, Colina da Fonte, Jardim Placaford, Farol de Itapoã e Pedra do Sol foram implantados, no que diz respeito à sua infraestrutura, de forma total.

Incorporados à malha urbana, constata-se apenas os loteamentos da Pituba e Costa Azul. Fato curioso diz respeito ao Lot. Cidade Balneária de Itapoã, loteamento aprovado e que desenvolveu-se formando o populoso bairro de Itapoã, quase que completamente à revelia do projeto aprovado, motivo pelo qual optou-se pela sua não plotagem na planta nº 03 Parcelamentos.

Na verdade, o que predomina na orla são grandes áreas parceladas onde somente parte mantém compromisso com o projeto aprovado; este processo de não implantação total dos loteamentos ensejou a ocupação de parte destas áreas vazias por populações de baixa renda, ocupação esta consolidada já de muitos anos.

O exemplo do Loteamento Jardim Armação é bastante ilustrativo

sobre os parcelamentos da orla marítima: de uma gleba original de cerca de 125 ha, somente parte insignificante foi objeto de implantação até a década de 70, quando sofreu desapropriação por parte do Governo do Estado para a construção do Centro de Convenções; esta desapropriação significou uma redução de 24,5 ha na área loteada e implicou na sua desestruturação espacial; acrescente-se a isto uma subárea composta de várias quadras totalmente não implantadas, com cerca de 18,5 ha e de propriedade também do Governo do Estado (IAPSEB), e toda uma área de ocupação sub-normal (Baixa Fria/Caxundé) e pode-se ter uma idéia da confusa situação de alguns destes loteamentos, pelo não compromisso dos loteadores e omissão da PMS.

A tabela 9, a seguir esclarece os dados coletados sobre os loteamentos da área:

	DENOMINAÇÃO DO LOTEAMENTO	I D E N T I F I C A Ç Ã O		ANO DE APROVAÇÃO E/OU TRAMITAÇÃO	Q U A N T I T A T I V O			O B S E R V A Ç Õ E S
		PROPRIETÁRIO	LOCALIZAÇÃO		ÁREA GLEBA (M ²)	Nº DE LOTES	LOTE (M ²) PADRÃO	
12	LOT. CIDADE DA LUZ	JOVENTINO SILVA	PITUBA	1932	504.904	807	360	
	LOT. AMP. CIDADE DA LUZ	ALCIDES CASE	PITUBA	1958	260.400	411	480	
	LOT. AMP. CIDADE DA LUZ	ODILON FRANCO	PITUBA	1958	182.150	280	450	
	LOT. AMP. CIDADE DA LUZ	EDUARDO SANTOS	PITUBA-C. AZUL	1958	550.000	457	604	
19	LOT. JD. ARMAÇÃO	Ma. JOAQUINA GRENE	ARMAÇÃO	1955	-	664	800	*Projeto primitivo
	LOT. NOVO BAIRRO	EMP. ODEBRECHT	CURRALINHO	1983	130.680	47	1443	
18	LOT. JD. DA BOLANDEIRA	GÔES COHABITA	PARALELA	1974	346.000	210	1200	
23	LOT. PATR. BOCA DO RIO	P.M.S.	BOCA DO RIO	1969	300.400	920	180	
	LOT. POP. BOCA DO RIO	P.M.S.	BOCA DO RIO	1969	176.356	1125	150	
	LOT. FZ. PITUAÇU	REX SCHINDLER	CASCÃO	1954	185.000	142	450	
	LOT. FZ. PITUAÇU	REX SCHINDLER	CASCÃO	1954	110.000	120	450	
25	LOT. JD. IMPERIAL	IMOB. VIANA BRAGA	AV. O. MANGABEIRA	-	192.600	86	840	não aprovado pela PMS. * Projeto original * Projeto original
	LOT. FZ. 3 ÁRVORES	JOÃO NUNES VIANA	AV. O. MANGABEIRA	1951	140.000	82*	1000	
	LOT. FZ. 3 ÁRVORES	JULIETA BARBOSA	AV. O. MANGABEIRA	1951	275.920	171*	1000	
	LOT. JD. IRACEMA	JOANA CAPRISTANO	AV. O. MANGABEIRA	1955	198.000	95	1100	
	LOT. HAMILTON RODRIGUES	HAMILTON RODRIGUES	PITUAÇU	1952	65.120	32	525	
	LOT. JD. DO GANTOIS	GÔES COHABITA	JAGUARIBE	1977	47.259	32	1037	
	LOT. JD. JAGUARIBE	WALDEMAR GANTOIS	JAGUARIBE	1952	173.000	75	1060	
	LOT. PATAMARES	URBANIZA	PINTO DE AGUIAR	1974	1.847.790	697	1300	
	LOT. PQ. COSTA VERDE	PROBASA	AV. ORLANDO GOMES	1976	469.960	180	1260	
	LOT. JD. PIATÃ	EDMUNDO VISCO	PIATÃ	1951	624.400	962	442	
28	LOT. JD. PLACAFORD	ENG. DA BAHIA	PIATÃ	1978	48.486	43	700	
	LOT. COLINA DA FONTE	CIPLAN S.A.	ITAPOÃ	1976	229.950	174	800	
	LOT. CIDADE B. ITAPOÃ	LOTEADORA GARCIA	ITAPOÃ	1956	1.390.000	1266	600	
	LOT. FAROL DE ITAPOÃ	COMEBA	ITAPOÃ	1971	202.133	174	360	
34	LOT. JD. ENCANTAMENTO	ELZIOR COUTINHO	ITAPOÃ	1954	265.915	129	1200	
	LOT. PEDRA DO SAL	BRÁS BARTILOTTI	ITAPOÃ	1972	82.670	92	784	

II - ÁREAS OCUPADAS E TIPOLOGIAS HABITACIONAIS

As áreas ocupadas dizem respeito aos loteamentos com percentual de ocupação dos lotes superior a 50% e aos conjuntos habitacionais.

Estas áreas significam uma mancha uniforme e contínua na Pituba e em parte do setor compreendido entre as avenidas Magalhães Neto e Cascão, da Av. Paralela à Av. Otávio Mangabeira (Costa Azul/STIEP/IMBUÍ/BOCA DO RIO).

Após este trecho, somente o bairro de Itapoã configura um segmento contínuo de ocupação, existindo no intervalo Boca do Rio/Itapoã algumas "ilhas" de ocupação.

As áreas de assentamentos sub-normais correspondem às invasões consolidadas de Nova Brasília, Olhos D'água, Jardim Imperial/Pitubaçu, Barreiro, Caxundê e Baixa Fria, e às de implantação mais recente e/ou em estágio inferior de consolidação (Magalhães Neto, Bate-Faxo, Coqueirinho).

As tipologias habitacionais predominantes são:

- Padrão casa: duas primeiras quadras da Pituba em relação à Av. Otávio Mangabeira; Stiep; Boca do Rio; Condomínios do Jaguaribe e da Orlando Gomes; bairro de Itapoã; Loteamentos Farol de Itapoã e Pedra do Sal.
- Padrão edifício com verticalização até 4 pavimentos: conjuntos do Stiep (Cohex I e Cheeb), conjunto Guilherme Marback; conjuntos da Av. Pinto de Aguiar.
- Padrão edifício com verticalização superior a 4 pavimentos: Pituba, Costa Azul (Lot. Amp. Cidade da Luz), Imbuí/Bolandeira.

Os assentamentos sub-normais caracterizam-se pela tipologia "barraco", constatando-se nos mais consolidados a substituição do barraco de madeira pela casa de alvenaria.

2. Os Conjuntos Habitacionais

Os conjuntos habitacionais caracterizam-se também como parcelamentos, diferenciando-se dos loteamentos pela simultânea infra-estruturação e edificação sendo rapidamente ocupado por significativos contingentes populacionais.

O processo de implantação de conjuntos habitacionais na área em estudo teve início na segunda metade da década de 70 com a edificação dos conjuntos COHEX I e II e dos Bancários, no Stiep, próximo à Av. Paralela; Conj. Guilherme Marback na Boca do Rio (com acesso pela Paralela); Vivendas do Rio (Paralela) e COHASEL em Piatã.

A década de 80 confirma a tendência acentuada da Av. Paralela para a alocação de habitação programada; criou-se um novo bairro em Salvador, o Imbuí, pelo elevado número de unidades habitacionais aí implantadas quer no Imbuí propriamente dito, quer no seu prolongamento natural, o Loteamento Jardim da Bolandeira, até então vazio.

Além da Av. Paralela uma outra área, está já próxima à praia, passou a ser palco de conjuntos, sob a forma de condomínios de unidades unifamiliares: O Jaguaribe. Com acesso pela Av. Otávio Mangabeira quatro grandes condomínios implantaram-se quase que simultaneamente: COHAP, COHEMBASA, Cond. Jardim Gantois, Cond. Vale do Jaguaribe, em gleba situada entre os Loteamentos Patamares e Jaguaribe.

A Av. Pinto de Aguiar também tem se caracterizado como área propícia à implantação de conjuntos, tendência confirmada pela existência de duas cooperativas habitacionais, COHASEBA e COHCONTÁBIL, sob a forma pluridomiciliar, ambas construídas em 1981.

A tabela 10, a seguir, ilustra os conjuntos habitacionais da área em estudo.

TABELA 10

CONJUNTOS HABITACIONAIS POR ZR

ZR	D E N O M I N A Ç Ã O	L O C A L I Z A Ç Ã O	ANO CONST.	ÁREA BRUTA (ha)	Nº DE UNIDA- DES.	POPULA- ÇÃO (ha)	DENSIDADE BRUTA
19	COHEX II	STIEP	1977	7,7	95	475	61,6
18	CHEEB - Bancários (I)	STIEP	1979	18	1192	5960	331,1
	COHEX I - Vale dos Rios	STIEP	1977	4,5	208	1040	231,1
	IMBUÍ III	LOT. JD. BOLANDEIRA	1982	4,5	336	1680	373,3
	COHCA III-A- Morada Ilha Bela	LOT. JD. BOLANDEIRA	1982	1,08	264	1320	1222,2
	COHCA III-B	LOT. JD. BOLANDEIRA	1983	1,08	264	1320	1222,2
	GUILHERME MARBACK	BOCA DO RIO	1978	15,52	290	4600	296,3
	IMBUÍ I - Vivendas do Imbuí	IMBUÍ	1981	7,16	384	1920	268,15
	IMBUÍ II- Moradas do Imbuí	IMBUÍ	1980	3,52	192	960	272,72
	MORADA DO BOSQUE - (B-9; B-10; B-11; B-12)	IMBUÍ	1982	2,87	192	960	334,49
	MORADA DO PARQUE - (V-5; B-6)	IMBUÍ	1984	1,1	96	480	436,3
	IMBUÍ - (B-7; B-8)	IMBUÍ	1986*	1,1	96	480	436,3
	IMBUÍ - (B-1; B-2; B-3; B-4)	IMBUÍ	1987*	1,65	192	960	581,8
	COHARIFE - Vivendas do Rio	PARALELA	1978	6,36	528	2640	415,09
17	COHCONTÁBIL - Contabilistas COHASEBA - Securitários	AV. PINTO DE AGUIAR AV. PINTO DE AGUIAR	1981 1981	4,62 4,36	304 352	1520 1760	329,0 403,6
25	COHEMBASA - Cd. Jd. Piata COHAP - Cond. Aldeia Jaguaribe COND. VALE DO JAGUARIBE COND. JD. GANTOIS	JAGUARIBE JAGUARIBE JAGUARIBE JAGUARIBE	1982 1980 1983 1982	12,2 10,3 6,8 6,5	113 100 72 60	565 500 360 300	46,3 48,5 52,9 46,1
29	COHASE	PIATÁ	1977	4,7	65	325	69,1
	T O T A L			125,52	5395	30600	243,78

(1) Parte na ZR-19

* Previsão de Construção

III - ÁREAS COM COMPROMISSO DE USO INSTITUCIONAL

Visando uma melhor compreensão a respeito da distribuição espacial destes usos adotou-se a seguinte desagregação:

2.1. Parques: Os parques existentes na área em estudo são: Parque Metropolitano de Pituaçu, Parque da Lagoa e Dunas do Abaeté e aqueles propostos no contexto do Projeto da Valorização da Orla Marítima (Jardim dos Namorados, Jardim de Alá, Aeroclube, Boca do Rio, Corsário e Piatã).

2.3. Uso Sócio-Recreativo-Esportivo: Este uso é caracterizado basicamente pelos clubes existentes na orla, distribuídos nas faixas mais próximas à Av. Otávio Mangabeira, em toda a sua extensão, e de uma forma mais polarizada ao longo do Rio Camuruji e da Av. Orlando Gomes. Em relação a primeira polarização citada, constata-se um estado de quase abandono de alguns clubes aí localizados (Clube dos Maçons e Costa Azul) devido aos problemas de saneamento do Rio Camuruji.

2.3. Outros: Caracterizados pela presença na área dos seguintes equipamentos:

- Instalações administrativas de setores da PETROBRÁS
- Setor Militar Urbano
- Centro de Convenções da Bahia
- ETA - Bolandeira (EMBASA)
- Campus da Universidade Católica do Salvador (a ser instalado)
- Centro de Exposições Agro-pecuárias.

A tabela .11, a seguir, demonstra o quantitativo de área alocado com o uso institucional.

TABELA 11 - ÁREAS COM COMPROMISSO DE USO INSTITUCIONAL

D E N O M I N A Ç Ã O	ÁREA (ha)
1. PARQUES	
1.1. PARQUE METROPOLITANO DE PITUAÇU	430
1.2. PARQUE LAGOA E DUNAS DE ABAETÉ	74
1.3. AEROCULUBE	28,49
1.4. CORSÁRIO	3,8
1.5. JD. NAMORADOS	4,05
1.6. JD. DE ALÁ	5,02
1.7. BOCA DO RIO	7,6
1.8. PIATÁ	8,5
SUB-TOTAL	561,46
2. SÓCIO-RECREATIVO-ESPORTIVO	
2.1. CLUBES	87,5
2.2. KARTÓDROMO	9,7
SUB-TOTAL	97,2
3. OUTROS	
3.1. PETROBRÁS	2,8
3.2. SETOR MILITAR URBANO	73,5
3.3. CENTRO DE CONVENÇÕES DA BAHIA	24,5
3.4. ETA BOLANDEIRA-EMBASA	4,7
3.5. CAMPUS DA UCSAL	43,0
3.6. CENTRO DE EXPOSIÇÕES AGRO-PECUÁRIAS	77,3
SUB-TOTAL	225,8
T O T A L G E R A L	884,46

IV- NUCLEAÇÕES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS

As nucleações de comércio e serviços na área em estudo localizam-se basicamente em:

- a) no binômio formado pelas avenidas Otávio Mangabeira e Manoel Dias da Silva, na Pituba.
- b) ao longo das ruas Hélio Machado e Lúcio Manoel da Hora, na Boca do Rio.
- c) ao longo das ruas Genebaldo Figueiredo e Aristides Milton, em Itapoã, estendendo-se no trecho inicial da Av. Otávio Mangabeira, sentido Sereia/1a. Rótula.

Estas nucleações têm características nitidamente lineares em todos os três segmentos onde localizadas.

A análise específica sobre a atividade terciária na Orla será apresentada posteriormente.

V - DISPONIBILIDADE DE ÁREAS

A disponibilidade de áreas existentes na orla caracteriza-se pelos denominados,

- vazios loteados
 - vazios gleba,
- que serão analisados a seguir:

4.1. Vazios loteados: Os vazios loteados correspondem àqueles loteamentos cujo estágio de ocupação dos lotes seja inferior a 50%.

A relação destes loteamentos com o cálculo aproximado dos lotes disponíveis consta na tabela 11.

4.2. Vazios gleba: Os vazios gleba dizem respeito às áreas não parceladas. Estas áreas localizam-se basicamente no sub-trecho a partir da Av. Pinto de Aguiar, ao longo da Av. Paralela, numa faixa de largura média de 1000 metros.

A tabela 12 a seguir denomina e quantifica estes vazios.

TABELA 12 - DISPONIBILIDADE DE AREA POR ZR

VAZIOS LOTEADOS

Z R	NOME DO LOTEAMENTO	LOTES		PADRÃO (M2)	ESTÁGIO OCUPAÇÃO		ÁREA BRUTA DO VAZIO LOTEADO (ha)
		Nº			% OCUPADO	LOTES VAGOS	
19	JD. ARMAÇÃO NOVO BATIRO	664		800	30	464	50,11
		47		1447	-	47	9,15
		711				511	59,26
18	JARDIM DA BOLANDEIRA	210		1200	20	168	27,21
		210				168	27,21
		142		450	10	128	7,77
23	FAZENDA PITUAÇU (parte)	142				128	7,77
		120		450	-	120	7,29
		86		840	20	68	6,80
25	FAZENDA 3 ÁRVORES HAMILTON RODRIGUES JARDIM IRACEMA JARDIM GANTOIS JARDIM JAGUARIBE	183		1000	30	128	17,28
		32		525	20	25	1,76
		95		1100	20	76	11,28
		32		1037	20	26	3,63
		48		1060	30	33	5,62
		596				476	53,66
		697		1300	8	641	184,77
28	PATAMARES COSTA VERDE	180		1260	10	162	46,99
		877				803	231,76
		962		442	10	862	51,43
29	JARDIM PIATÁ JARDIM PLACAFORD COLINA DA FONTE	43		700	-	42	3,31
		174		800	10	157	17,62
		1179				1061	72,36
34	JARDIM ENCANTAMENTO	129		1200	20	103	16,68
		129				103	16,68
		3844				3250	468,7
T O T A L G E R A L							

OBS: o nº de lotes corresponde ao total efetivamente disponível, excluídas as alterações ocorridas nos loteamentos.

TABELA 13

DISPONIBILIDADE DE ÁREAS

VAZIOS GLEBA

ZR	CÓDIGO	LOCALIZAÇÃO/DENOMINAÇÃO	ÁREA TOTAL (ha)
12	VG-1	EBCT-CORREIOS	9,25
	SUB TOTAL		9,25
18	VG-2	INAMPS I	23,25
	VG-4	PARALELA	9,0
	VG-5	REMANESCENTE URBIS	9,0
	VG-6	CASCÃO I	13,5
	SUB TOTAL		54,75
19	VG-3	INAMPS II	6,5
	SUB TOTAL		6,5
23	-	-	-
	SUB TOTAL		-
25	VG-7	CASCÃO II	6,5
	VG-8	PINTO DE AGUIAR	19,25
	VG-9	JAGUARIBE I	35,25
	SUB TOTAL		61,00
17	VG-10	BIRIBEIRA/PARALELA	641
	SUB TOTAL		566,0
28	VG-11	JAGUARIBE II	21,5
	VG-12	AQUEDUTO I	209,16
	SUB TOTAL		230,66
29	VG-14	AQUEDUTO II	84,75
	SUB TOTAL		84,75
33	VG-13	RÓTULA	50,5
	SUB TOTAL		50,5
34	VG-15	TAUSSU	292,0
	SUB TOTAL		292,0
	TOTAL		1430,41

VI - POPULAÇÃO POSSÍVEL DE SER ABSORVIDA E POPULAÇÃO FINAL

A partir dos dados fornecidos pelas análises elaboradas nos itens precedentes, elaborou-se duas hipóteses distintas quanto à capacidade de absorção da população na área em estudo:

a) Hipótese 1: a partir dos dados pré-estabelecidos quanto a:

- áreas da ZR (A)
- áreas de uso institucional (B2)
- Vazios loteados (C1)
- Vazios gleba (C2)

Definiu-se a área ocupada atualmente pelas seguintes fórmulas:

B (situação atual) = $B1$ (área ocupada) + $B2$ (área institucional)

C (disponibilidade de área) = $C1$ (vazio loteado) + $C2$ (vazio gleba)

A (área da ZR) = $B + C$

Concluindo-se então que

$B1$ (área ocupada) = $A - (C1 + C2 + B2)$

Nesta hipótese, portanto, levou-se em consideração que os loteamentos existentes caracterizados como uma mancha contínua de ocupação, correspondem a um percentual de ocupação de seus lotes de 100% não sendo considerados:

- os vazios intersticiais, ou seja, os lotes vazios localizados nas áreas ocupadas.
- a possibilidade de substituição das edificações em áreas cuja densidade demográfica estipulada seja baixa (inferior a 175 hab/ha)

Com base nesta hipótese, a partir das densidades estimadas para cada uma das zonas componentes das quatro áreas em questão, obteve-se (ver tabela 14) uma população alocada de 658.718 habitantes.

A população final, portanto corresponde à população atual acres-

cida da possível de ser alocada, significando:

POF.FINAL = 658.718 hab + 120.334 hab = 779.052 hab e as seguintes prováveis densidades.

$$\text{DENSIDADE BRUTA} = \frac{779.052 \text{ hab}}{2875,7 \text{ ha (área bruta)}} = 270 \text{ hab/ha}$$

$$\text{DENSIDADE TERRITORIAL} = \frac{779.052 \text{ hab}}{3734,5 \text{ ha}} = 209 \text{ hab/ha}$$

b) Hipótese 2: Nesta hipótese admitiu-se a perspectiva da substituição das edificações em todas as zonas, com base nos atuais parâmetros da LOUOS.

Para tal, admitiu-se uma área bruta, resultante da subtração da área da ZR pelas áreas de uso institucional nela contidas e sobre esta área, considerando-se as densidades pré-estabelecidas, calculou-se a população final. (Ver tabela 15)

A capacidade de absorção, ou população possível de ser alocada, define-se por:

População possível de ser alocada = População final - população atual correspondendo a 902.132 habitantes onde

$$\text{População final} = 1.022.466 \text{ hab}$$

$$\text{Densidade Bruta} = \frac{1.022.466 \text{ hab}}{2875,7 \text{ ha}} = 355 \text{ hab/ha}$$

$$\text{Densidade Territorial} = \frac{1.022.466 \text{ hab}}{3734,5 \text{ ha}} = 274 \text{ hab/ha}$$

TABELA 14 QUANTIFICAÇÃO DA POPULAÇÃO - HIPÓTESE 1

ÁREAS	ZR's	(1) ÁREA ZR (ha) (A)	SITUAÇÃO ATUAL			DISPONIBILIDADE ÁREAS			ÁREA BRUTA (ha) (A-B)=C	DENSIDADE PREVISTA (hab/ha)	POPULAÇÃO ALOCADA
			OCUPADA (ha)	INSTITUC. (ha)	SUB-TOTAL (B)	VAZIO LOTEADO	VAZIO GLEBA	SUBTOTAL (c)			
ÁREA URBANA CONTÍNUA	ZR-9*	19,0	19	-	19	-	-	-	-	455	-
	ZR-12*	71,0	61,75	-	61,75	-	9,25	9,25	9,25	634	5865
	SUBTOTAL	90,0	80,75	-	80,75	-	9,25	9,25	9,25	634**	5865
	ZR-18	322,0	129,31	110,73	240,04	27,21	54,75	81,96	81,96	634	51.963
PARALELA II	SUBTOTAL	322,0	129,31	110,73	240,04	27,21	54,75	81,96	81,96	634**	51.963
	ZR-17*	719,0	-	78,0	78,0	1-	641,0	641,0	641,0	588	376.908
	SUBTOTAL	719,0	-	78,0	78,0	-	641,0	641,0	641,0	588**	376.908
	ZR-19	273,0	157,04	50,2	207,24	59,26	6,5	65,76	65,76	573	37.680
O R L A	ZR-23	184,0	136,54	39,69	176,23	7,77	-	7,77	7,77	393	3.054
	ZR-25	752,0	163,47	473,87	637,34	53,66	61,0	114,66	114,66	66	7.568
	ZR-28	491,0	-	28,58	28,58	(231,76)	230,66	462,42	462,42	175	80.924
	ZR-29	357,0	193,84	6,05	199,89	72,36	84,75	157,11	157,11	342	53.732
	ZR-33*	67,0	16,5	-	16,5	-	50,5	50,5	50,5	250	12.625
	ZR-34*	479,5	91,14	71,68	170,82	16,68	292,0	308,68	308,68	92	28.399
	SUBTOTAL	2603,5	758,53	670,07	1436,6	441,49	725,41	1166,9	1166,9	1191**	223.982
	TOTAL GERAL	3734,5	968,59	858,8	1835,39	468,7	1430,41	1899,11	1899,11	168	658.718

(1): considerou-se apenas a área da ZI a partir da Av. Otávio Mangabeira excluindo-se as faixas de praia.

(*) : foi computada apenas a área da ZR contida na área em estudo

(**): Densidade média do Vetor

POP. ALOCADA 658.718	+	POP. ATUAL 120.334	=	POP. FINAL 779.052
-------------------------	---	-----------------------	---	-----------------------

DENSIDADE BRUTA 270 hab/ha		DENSIDADE TERRIT 209 hab/ha
-------------------------------	--	--------------------------------

TABELA 15: QUANTIFICAÇÃO DA POPULAÇÃO MÁXIMA POSSÍVEL DE SER ALOCADA - HIPÓTESE 2

ÁREA	ZR's DO VETOR	ÁREA DA ZR (A)	ÁREA DE USO (INST. (B))	ÁREA BRUTA (A-B)	DENSIDADE BRUTA PREV.	POPULAÇÃO FINAL
ÁREA URBANA CONTÍNUA	ZR-9*	19,0	-	19,0	455	8645
	ZR-12*	71,0	-	71,0	634	45.014
	SUB TOTAL	90,0	-	90,0	596	53.659
PARALELA I	ZR-18	322,0	110,73	211,27	634	133.945
	SUB TOTAL	322,0	110,73	211,27	634	133.945
PARALELA II	ZR-17*	719,0	78,0	641,0	588	376.908
	SUB TOTAL	719,0	78,0	641,0	588	376.908
O R L A	ZR-19	273,0	50,2	222,8	573	127.664
	ZR-23	184,0	39,69	144,31	393	56.714
	ZR-25	752,0	473,87	278,13	66	18.357
	ZR-28	491,0	28,58	462,42	175	80.924
	ZR-29	357,0	6,05	350,95	342	120.025
	ZR-33*	67,0	-	67,0	250	16.750
	ZR-34*	479,5	71,68	407,82	92	37.520
	SUB TOTAL	2603,5	670,07			457.954
TOTAL GERAL		3734,5	858,8	2.875,7		1.022.466

POPULAÇÃO FINAL
1.022.466

-

POPULAÇÃO ATUAL
120.334

=

CAPACIDADE DE ABSORÇÃO
(POPULAÇÃO ALOCADA)
902.132

DENSIDADE BRUTA
355 hab/ha

DENSIDADE TERRIT.
274 hab/ha

Considerando-se que os resultados obtidos nas duas hipóteses são significativamente diferentes por:

- haver sido subestimada a possibilidade de substituição de edificações na 1a. hipótese, e ter havido uma superestimação dos lotes ocupados na mancha de ocupação contínua.
- haver sido superestimada a substituição de edificações, e admitido que 70% dos lotes seriam pluridomiciliares e ocupados pelo IU máximo admitido para a zona.

Admitiu-se então como probabilidade o valor médio das duas hipóteses representado no quadro abaixo:

POPULAÇÃO POSSÍVEL DE SER ALOCADA	=	780.425
POPULAÇÃO FINAL	=	900.752
DENSIDADE BRUTA	=	312,5 hab/ha
DENSIDADE TERRITORIAL	=	241,5 hab/ha

5.2.3 - ÁREAS VERDES E ESPAÇOS ABERTOS

5.2.3. - Áreas Verdes e Espaços Abertos

A Orla Marítima de Salvador e suas áreas adjacentes tem como uma de suas características principais a presença significativa de elementos naturais que constituem cenários de grande importância na configuração de sua paisagem.

Em consequência desse acervo paisagístico e da necessidade do controle de ocupação nessas áreas é que, em 1973, quando do inventário de áreas verdes do Município de Salvador, um percentual bastante significativo das áreas inventariadas foram localizadas na área objeto de nosso trabalho e integram o Sistema de Áreas Verdes do Município de Salvador de acordo com os decretos 4.524/73, 4.551/73 e 4.756/75 (ver planta nº06).

A análise do potencial dos Recursos Naturais foi realizada conjugando-se visitas à área e dados existentes de outros trabalhos - "PROJETO DA ORLA MARÍTIMA" - OCEPLAN 1977 e "IMAGEM AMBIENTAL URBANA", PLANDURB - 1978 - principalmente no que se refere à confecção de mapas relativas a cobertura vegetal, hipsometria e declividade.

Constatou-se que, de uma maneira geral, as áreas onde os elementos naturais são mais significativos estão integradas ao Sistema de Áreas Verdes do Município e sujeitas às regulamentações da Lei 2.826/76, ou são partes integrantes dos Parques propostos pelo PDDU.

Do ponto de vista morfológico, a topografia dessas áreas é bastante acidentada, destacando-se os grandes vales nos cursos dos rios e os morrotes com cota máxima de 40m de altitude, com exceção de pequenos pontos que chegam a atingir uma altitude mais elevada.

No que se refere à drenagem natural, vários rios de grande importância para a drenagem natural da cidade como o rio Camu

rujipe, ^{08 de} Pedras e Jaguaribe, pertencentes, respectivamente, às bacias de Camurujipe, sub-bacia do Pituaçu e à bacia do Jaguaribe, desembocam nessa faixa de praia. Além desses rios, no trecho de Itapoã, alguns riachos dirigem-se, perpendicularmente, à praia.

Como elemento de grande potencial paisagístico, acrescido à paisagem desta área, convém destacar as várias lagoas que foram ocasionadas quando da implantação das Avs. Paralela e Orlando Gomes, que aterrou alguns leitos de pequenos riachos, dando lugar à formação dessas lagoas, hoje cobertas com vegetação própria e fazendo parte do cenário desenvolvido ao longo das referidas avenidas.

Estas lagoas, somadas à represa de Pituaçu, às dunas da Boca do Rio, Abaetê e seu cordão de dunas, ao coqueiral característico, aos cursos dos rios, à faixa da praia, além da silhueta dos seus morrotes, são os elementos mais significativos para a definição do uso e ocupação deste espaço.

PARQUES PROPOSTOS

Em 1978, foi elaborado pelo OCEPLAN o Plano de Áreas Verdes e Espaços Abertos que subsidiou o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. Este Plano previa um Sistema Público de Espaços de Recreação, categorizado e hierarquizado, composto por 5 parques Metropolitanos, 12 Setoriais além dos parques de Bairro e Vizinhança.

Os Parques Metropolitanos são grandes áreas a serem dotadas com equipamentos destinados a atender à população metropolitana em geral. Os Parques Setoriais são áreas destinadas a recreação ativa e passiva de todas as faixas etárias, geralmente em fins de semana, e sua área de influência deve atingir, no máximo, um raio de 5.000m

Deste estudo, que subsidiou o modelo do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, estão alocados na área objeto de nossa

análise 2 Parques Metropolitanos e 2 Parques Setoriais (ver planta nº 05).

Esta situação peculiar deveu-se ao fato desta área dispor, na naquela época, de um percentual significativo de superfícies ainda não ocupadas, e por nela estarem localizados : valiosos recursos naturais e serem preservados, como represas, dunas, lagoas, faixa litorânea, cursos de rios, etc, o que possibilitou a estes Parques o acúmulo das funções de recreação com a de proteção de recursos naturais.

Quanto aos Parques de Bairro e aos Parques de Vizinhança, deveriam ser objeto de equacionamento nas áreas de ocupação consolidadas por assentamentos espontâneos, ou por parcelamentos anteriores a 1976, quando a legislação não explicitava com clareza o percentual que cabia às Áreas Verdes. No restante da área, os critérios para alocação desses Parques estão definidos pela Lei 3.377/84, que dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo.

Em relação à oferta de Parques previstos pelo PDDU para a área temos :

- Parque Metropolitano de Pituaçu;
- Parque Metropolitano de Abaeté;
- Parque da Orla Marítima;
- Parque do Rio Jaguaribe
(ver planta 01)

O Parque Metropolitano de Pituaçu possui 642,0 ha, e, por iniciativa da Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, foi iniciada a implantação desse Parque, já institucionalizado através do Decreto Municipal 5.158, de 20/06/77. Dos equipamentos propostos para a área, encontram-se já instalados o Museu de Ciência e Tecnologia, o Camping, a Ciclovia, o Ginásio de Esportes e o Restaurante.

QUADRO DA SITUAÇÃO DO PARQUE METROPOLITANO DE PITUAÇU

DESTINAÇÃO DAS ZONAS		ÁREA (HA)	POPULAÇÃO A SER ATENDIDA *
ZONAS DE PARQUE	Zona de preservação da represa	119,50	716.666
	Zonas reservadas à lazer, extensão cultural, horto metropolitano e artes	310,50	
	SUBTOTAL	430,00	
ZONAS COMPROMETIDAS COM OUTROS USOS	Zona habitacional	169,00	
	Área doada à Universidade Católica de Salvador	43,00	
	SUBTOTAL	212,00	
ÁREA TOTAL DO PARQUE		642,00	

Ver croquis nº 1

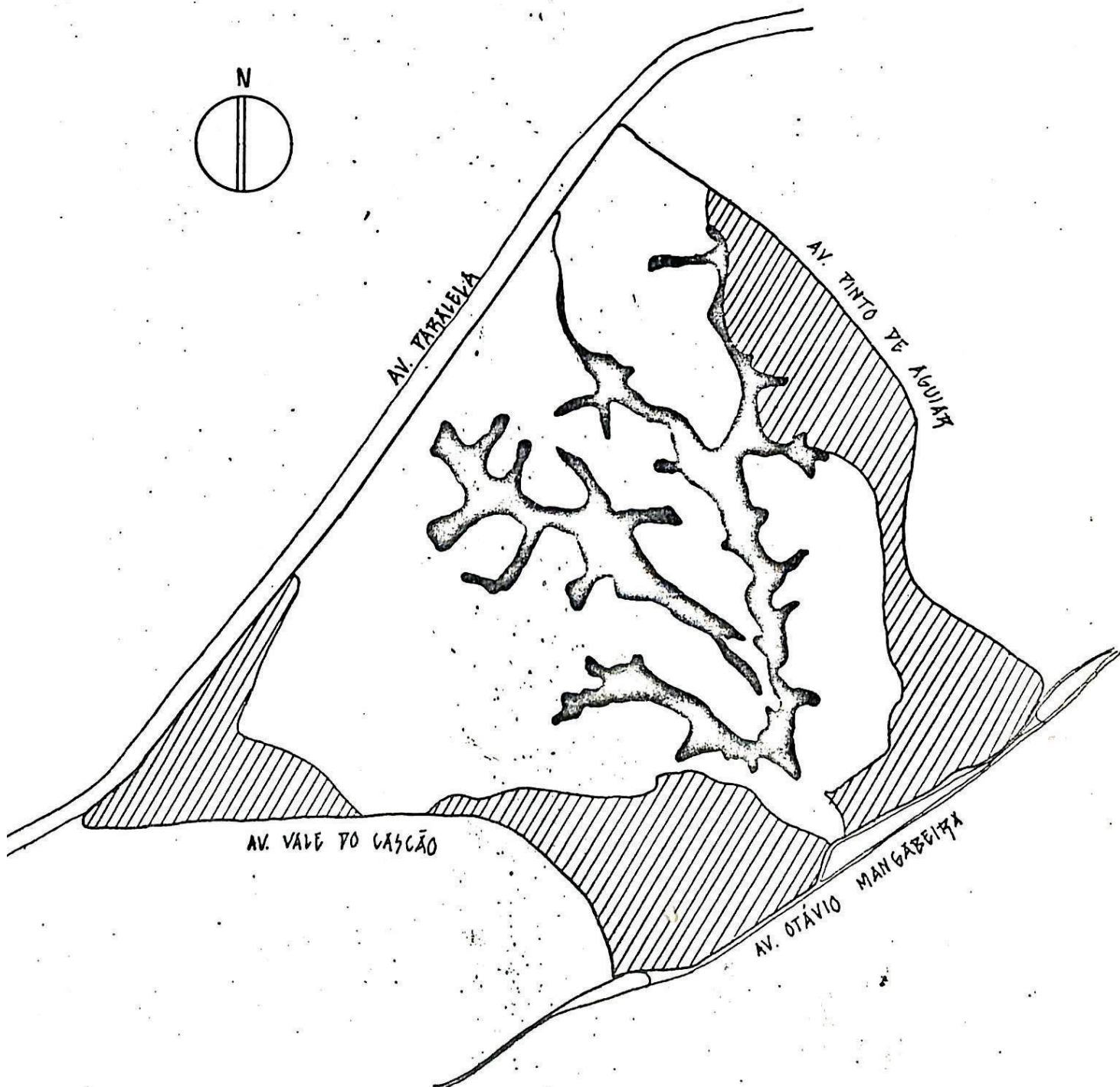
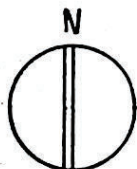
* Considerou-se para o cálculo da população a ser atendida :

- a área de parque cujas zonas são destinadas à este uso.

- um nível de atendimento para demanda de recreação de 6,00 m²/hab para os Parques Metropolitanos, de acordo com o Plano de Áreas Verdes, Espaços Abertos.

CROQUIS N° 1

PARQUE METROPOLITANO DE PITUAÇU



LEGENDA

-  ÁREA DE PARQUE COMPROMETIDA COM OUTRO USO
-  REPRESA
-  ÁREA DE PARQUE DESTINADA À RECREAÇÃO E PRESERVAÇÃO

O Parque Metropolitano de Abaeté, pelas suas peculiaridades, como a presença do imenso campo de dunas, da sua vegetação característica e das lagoas existentes na área, constitui-se principalmente em um Parque de Preservação Ecológica e Paisagística. Contudo, apesar de sua importância cultural e paisagística, este parque não foi totalmente institucionalizado, nem dispõe de regulamentação que estabeleça parâmetros para o seu uso. Por isso, grande parte da área proposta para o Parque encontra-se vulnerável a ocupações predatórias, pondo em risco sua efetivação.

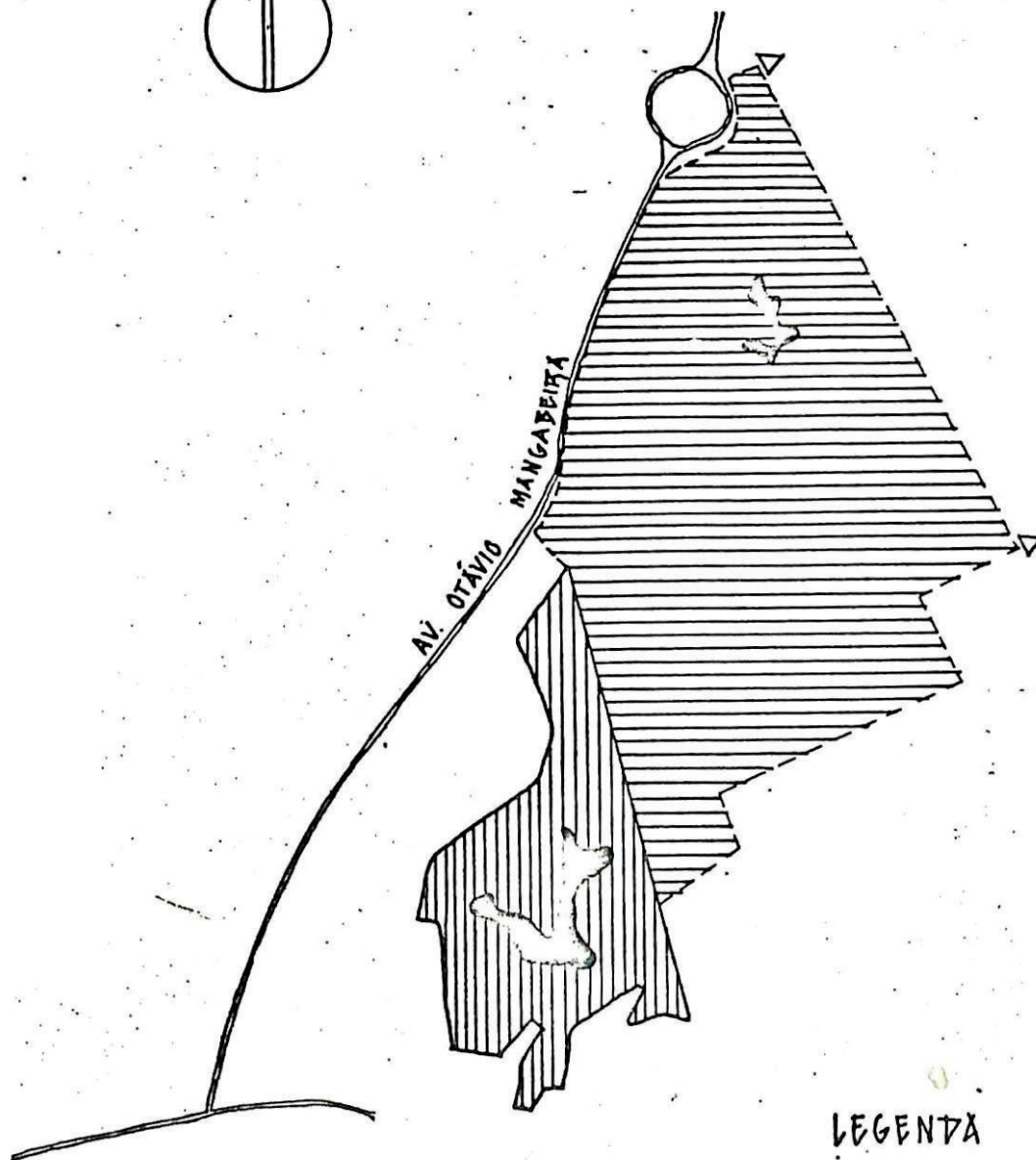
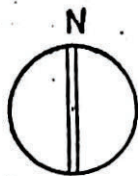
ÁREA (HA)		DECRETO	POPULAÇÃO A SER ATENDIDA *
TOTAL 272,50 HA	74,00	5.969/80 - "cria o Parque da Lagoa e das Dunas de Abaeté"	123.333
	198,50	6.864/83 - "amplia a área do Parque da Lagoa e das Dunas de Abaeté, declarando-a de utilidade pública para fins de desapropriação"	330.833
TOTAL DA POPULAÇÃO A SER ATENDIDA			454.166

Ver croqui nº 2

* De acordo com os índices de atendimento da demanda da área de recreação preconizados pelo Plano de Áreas Verdes e Espaços Abertos, que prevê 6,00 m²/hab para Parques Metropolitanos.

CROQUI Nº 2

PARQUE METROPOLITANO DE ABAETÉ



LEGENDA

-  ÁREA SORTEITA AO DECRETO 7.969/80
-  ÁREA SORTEITA AO DECRETO 6.864/83
-  POSSÍVEL EXPANSÃO DA ÁREA DO PARQUE
-  LAGOA

O Parque Setorial da Orla Marítima compreende os vários Parques que se desenvolvem ao longo do eixo viário proposto pelo Projeto de Valorização da Orla Marítima e que se interligam pela faixa de praia, cuja denominação e área constam no quadro a seguir :

DENOMINAÇÃO DOS PARQUES	ÁREA (HA)	POPULAÇÃO A SER BENEFICIADA *
Jardim dos Namorados	4,05	13.500
Jardim de Alá	5,02	16.733
Boca do Rio	(7,60)	(25.333)
Corsário	3,80	12.667
Aeroclube	28,49	94.967
Faixa de Praia	68,00	226.666
Coqueiros	8,50	28.334
TOTAL	125,46	418.200

* De acordo com os Índices de atendimento da demanda de área de recreação preconizados pelo Plano de Áreas Verdes e Espaços Abertos que prevê 3,00 m²/hab para os Parques Setoriais.

O Parque Setorial do rio Jaguaribe com 354.000 ha, acompanha os 2 braços do rio Jaguaribe, da Av. Paralela até a sua foz. Uma das características mais marcantes deste Parque é o largo vale recoberto por uma vegetação rasteira que se espalha ao longo do seu curso.

Este Parque não foi institucionalizado e um pequeno trecho de sua área total já se encontra comprometido com o uso residencial, tendo em vista a implantação do Condomínio Village Piaçã. A área restante do Parque encontra-se descomprometida com edificações, sendo que observa-se uma tendência de ocupação da área

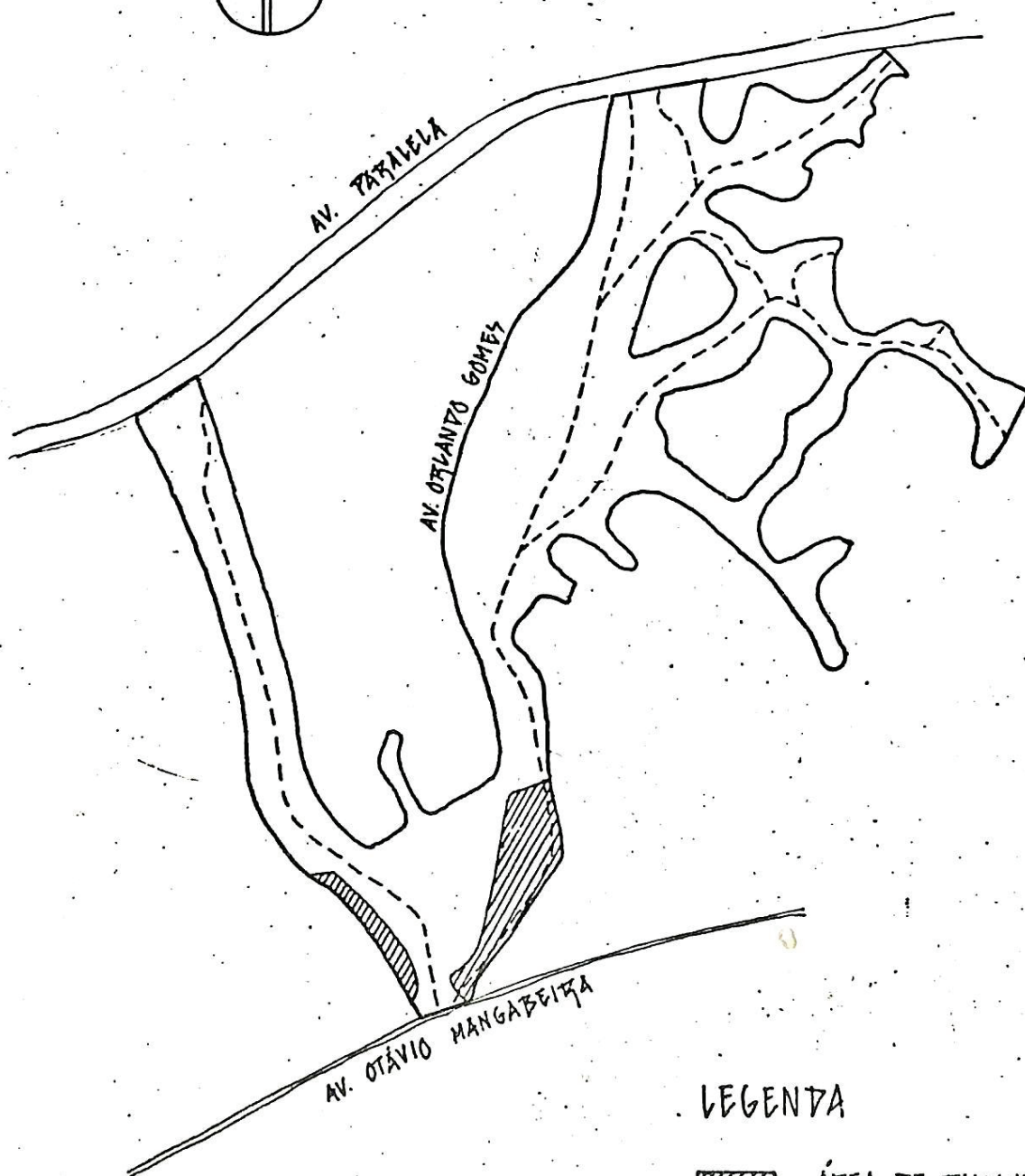
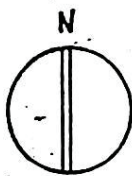
por instituições recreativas, a exemplo da Associação Atlética Banco do Brasil, Clube Costa Verde, Estância Verde Oliva, sede da Associação de Professores e a Associação dos Eletricitários da Bahia - ASDELBA.

ver croquis nº 3

AREA (ha)	CAPACIDADE DE ATENDIMENTO (População)
354.00	1.180.000

CROQUIS Nº 3

PARQUE SETORIAL DO RIO JAGUARIBE



LEGENDA



ÁREA DE PARQUE COMPROME-
TIDA COM OUTRO USO



CURSOS D'ÁGUA

QUADRO RESUMO DA SITUAÇÃO DOS PARQUES PROPOSTOS PELO PDDU

PARQUES	ÁREA DE RECREAÇÃO			ÁREA DE PRESERVAÇÃO DE REC. NATURAIS			INSTITUCIO- NALIZADOS	DECRETOS INCIDENTES	DISPONIBILIDADE DE ÁREA PARA USO DE PARQUE DE RECREAÇÃO E PRESERVAÇÃO (HA)	CAPACIDADE DE ATEN- DIMENTO(HABITANTES)
	PARQUES METROPOLITANOS	PARQUES SETORIAIS	PROTEÇÃO AMBIENTAL	PROTEÇÃO PAISAGÍSTICA	PROTEÇÃO DE MANANCIAIS					
PARQUE DE PITUAÇU	X				X		X	5.158/77	430,00	716.666
PARQUE DE ABAETE	X			X			X	5.969/80 6.864/83	272,50	454.166
PARQUE DA QRLA		X		X				Decreto Estadual 30.964/84	125.46	418.200
PARQUE DO RIO JA- RIBE		X	X						354,50	1.181.666
TOTAL									1.114.46	2.770.698

Institucionalizado uma parcela do Parque que corresponde uma área de 74,00 ha

* Cálculos efetuados baseados nos índices de demanda de recreação estipulados pelo Plano de Áreas Verdes e Espaços Abertos, tendo em vista que o Índice de Áreas Verdes preconizado pela ONU é de 12,00 m²/hab.

CONSIDERAÇÕES

EM RELAÇÃO AOS ASPECTOS NATURAIS ::

Constatou-se que as áreas já consolidadas, sobretudo por ocupações irregulares ou por ocupações formais anteriores a 1976, ocasionaram a descaracterização de alguns aspectos naturais da área da Orla Marítima, a exemplo das dunas da Boca do Rio e parte do seu coqueiral.

As ocupações posteriores à legislação de 1976, quando localizadas em áreas integrantes do Sistema de Áreas Verdes ficaram obrigadas a preservar 80% da sua vegetação de porte. Este fato contribuiu para minimizar a erradicação da vegetação na área, se bem que nem sempre o Poder Público dispõe de meios para uma efetiva fiscalização e controle.

Com a proposta de implantação dos Parques, a preservação dos recursos naturais mais significativos da área ficaram assegurados.

Do restante da área, os trechos mais significativos ficam sujeitos às leis e decretos de Áreas Verdes anteriormente citados, com exceção das lagoas ao longo da Av. Paralela e da Orlando Gomes, que por não disporem de legislação específica de proteção, estão vulneráveis a uma possível descaracterização.

EM RELAÇÃO AOS PARQUES PROPOSTOS

Dos Parques propostos para a Área, apenas o Parque Metropolitano de Pituaçu encontra-se institucionalizado, regulamentado, e parcialmente implementado com equipamentos recreacionais.

Da análise da situação dos demais Parques propostos temos as seguintes considerações a fazer :

Quanto ao Parque Metropolitano de Abaeté : Apesar da sua importância do ponto de vista cultural e ecológico, não foi totalmente institucionalizado, existindo apenas alguns decretos incidentes sobre parte de sua área. Estes decretos, entretanto, perderão sua validade, caso não sejam efetivadas as desapropriações necessárias, o que poderá acarretar uma perda irreversível para a cidade, uma vez que as dunas e as lagoas existentes naquela área jamais poderão ser repostas.

Em vista destes aspectos é que, recentemente, foi formada uma comissão coordenada pela Universidade Federal da Bahia, e constituída por representantes de diversos Órgãos da Prefeitura Municipal e Governo do Estado da Bahia, além de representantes de Grupos Ambientalistas e da comunidade, que se propõem a analisar a situação da área do Parque e propor providências.

Quanto ao Parque Setorial da Orla Marítima, apesar de estar enquadrado nesta categoria, o seu alcance extrapola em muito o raio de 5.000 m, uma vez que a sua faixa de praia é um forte atrativo, que além de polarizar quase toda a população de Salvador, conforme se pode verificar nas solicitações junto à Secretaria de Transportes Urbanos para as linhas de Operações Verão, polariza também a atenção da população da Região Metropolitana. Este aspecto o enquadra numa categoria de Parque com um grau de atratividade e alcance de nível Metropolitano.

Como, de acordo com os dados anteriormente levantados, a área total deste parque é de 125,46 ha e sua capacidade de atendimento é de apenas 418.200 habitantes, constata-se que sua área se mostrará insuficiente dentro de algum tempo para atender à demanda solicitada.

Evidencia-se, com isso, a necessidade de ampliar os espaços de lazer no Projeto de Valorização da Orla, conquistando novas faixas de recreação, que se somariam às já previstas, minimizando assim o estrangulamento que já se observa em áreas como Boca do

Rio, praia do Jaguaribe e Piatã, evitando com isso, num futuro próximo, novas intervenções.

Quanto ao Parque Setorial do Rio Jaguaribe :

Este parque encontra-se situado numa área privilegiada , tanto quanto à oferta de espaços de lazer como quanto à proximidade dos Parques Metropolitanos de Abaeté, Pituaçu e do Parque da Orla Marítima, além do Parque Setorial do Rio Águas Claras na sua extremidade Norte. Este fato, entretanto, não invalida a manutenção de sua proposta, desde que feitas as seguintes considerações :

- . a demanda, por parte da população, de espaços recreacionais à nível setorial, não deve ser substituída por ofertas de Parques Metropolitanos, mas sim acrescida.
- . o Parque Setorial da Orla Marítima, pelo seu caráter peculiar, vai ser absorvido pela população do Município de Salvador na quase totalidade, ultrapassando assim sua capacidade de atendimento.
- . O Parque Setorial do rio Águas Claras deverá atender à População do Miolo.
- . A população possível de ser alocada, no raio de influência do Parque do Rio Jaguaribe, de acordo com a LOUOS, é de 567.000 habitantes, demandantes de uma área de Parque Setorial de 170,08 ha (de acordo com os índices de atendimento da demanda de área de recreação preconizados pelo Plano de Áreas Verdes e Espaços Abertos).
- . Além dos aspectos peculiares do largo vale do rio Jaguaribe, este deve ser preservado do risco de poluição indevida, sobretudo se considerarmos que o mesmo desemboca na faixa contida no Plano de Valorização da Orla.

Entretanto, tendo em vista que a área Proposta pelo PDDU para este parque é de 354,50 ha, e a demanda da população prevista a ser alocada no seu raio de influência é 170.08 ha, faz-se necessária uma nova definição da área do Parque, de acordo com esta demanda, considerando especialmente o parque a ser mantido e sua área remanescente.

Esta área remanescente, pelos seus valores paisagísticos, e pela importante função de canalizadora da ventilação da área da Orla para o Miolo, deve ser agregada à área proposta para o Parque de Recreação e definidos usos e formas de ocupação que se compatibilizem com a sua preservação.

Esta junção de área de Parque com área remanescente poderá propiciar meios de viabilizar o Parque sem grande ônus para o Poder Público, se considerarmos algumas alternativas de possíveis negociações com os proprietários das áreas.

DISPONIBILIDADES DE ÁREAS	POPULAÇÃO PREVISTA A SER ALOCADA NO SEU RAIO DE INFLUÊNCIA	DEMANDA DA POPULAÇÃO A SER ALOCADA (ha)	SUPERÁVIT. DA ÁREA PROPOSTA PARA O PARQUE (ha)
354,00 ha	566.923	170.08	184.42

RECOMENDAÇÕES:

(ver croqui nº 4)

Em relação aos Parques Propostos pelo PDDU:

. Quanto ao Parque Metropolitano de Abaeté :

✓ definir a sua nova delimitação junto à Comissão que está ela-

borando o levantamento da atual situação da área do parque, visando sua institucionalização e regulamentação.
Definir, junto a esta Comissão, a forma de viabilizar o Parque.

Quanto ao Parque da Orla Marítima.

- Quando do projeto executivo:

Ampliar os espaços reservados aos parques, evitando que o projeto de duplicação da Av. Otávio Mangabeira guarde uma conotação puramente econômica.

Efetuar projeto paisagístico para a área que contenha uma mesma linguagem, integrando-o ao projeto da via.

Quanto ao Parque Setorial do rio Jaguaribe :

Rever a quantificação de área necessária ao uso do Parque, de acordo com a demanda da população alocada no seu raio de influência.

Rever os limites espaciais do parque.

Definir os usos e formas de ocupação que devam ser permitidos na área remanescente do parque, de maneira que sejam compatíveis com a preservação da área.

Definir a forma de viabilização do parque.

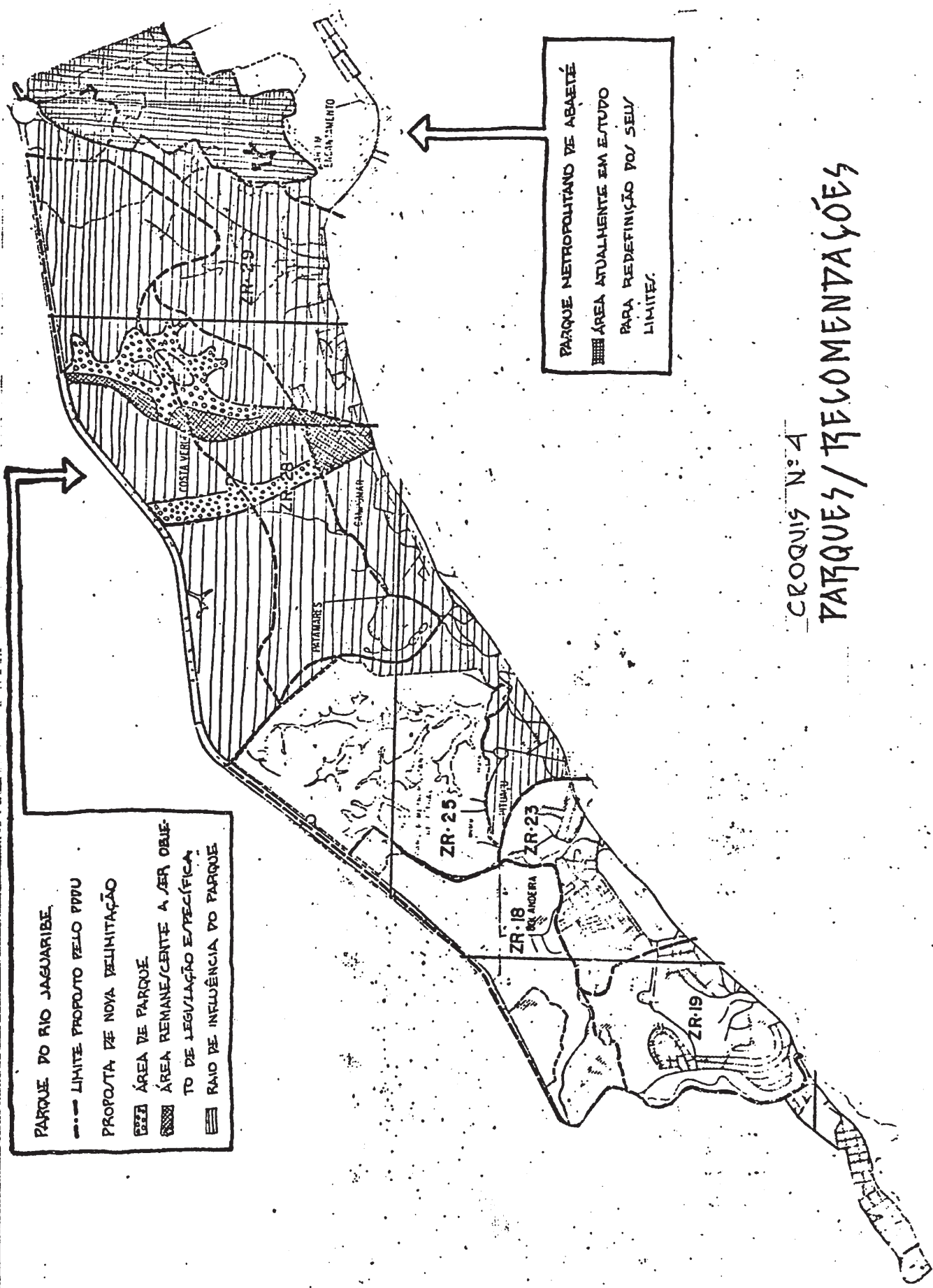
Submeter à apreciação do C.R.A (Conselho de Recursos Ambientais) a proposta de classificação do rio Jaguaribe e seus afluentes da classe III para classe II, conforme proposta elaborada no Plano de Ocupação do Miolo, OCEPLAN - 1984.

Quanto aos Parques de Bairro e de Vizinhança :

Efetuar estudos específicos nas áreas de ocupação espontânea e naquelas de ocupação formal anteriores a 1976, quantificando a demanda da população e identificando espaços disponíveis e adequados para alocação desses parques, procurando, sempre que possível, conciliar a função de recreação com a de preservação.

• Em Relação aos Aspectos Naturais :

Incorporar as lagoas existentes ao longo das Avs. Paralela e Orlando Gomes às áreas verdes das novas propostas de parcelamento, visando preservá-las.



CROQUIS N.º 4
PARQUES/RECOMENDAÇÕES

5.2.4 CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

5.2.4. Circulação e Transportes

I - VIAS ESTRUTURAIS DA ÁREA

Introdução:

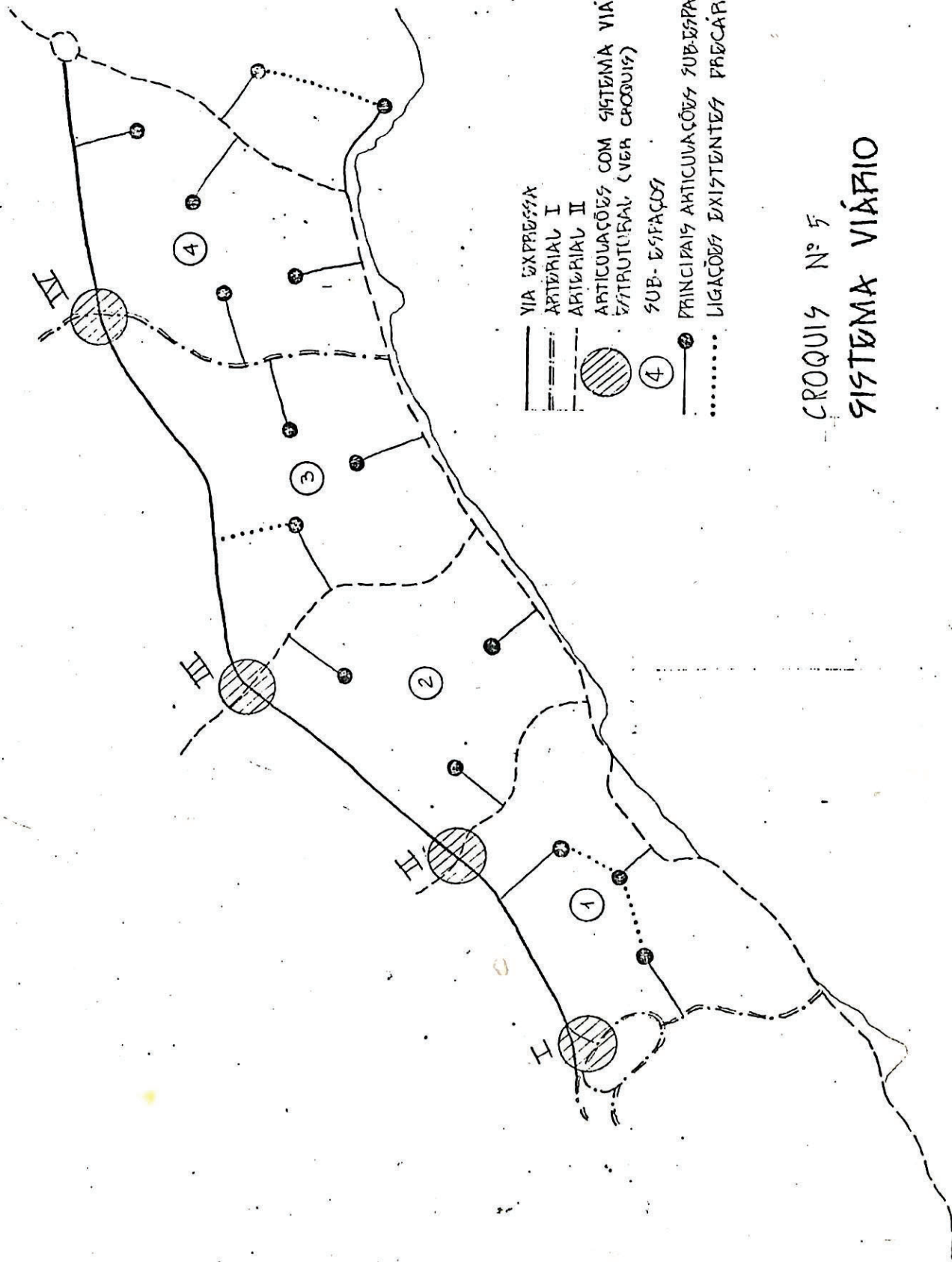
Fazem parte da área algumas vias do sistema estrutural da cidade: Av. Paralela, Av. Otávio Mangabeira, Av. Vale do Cascão, Av. Pinto de Aguiar e Av. Orlando Gomes. O sistema previsto articulado com o restante da rede estrutural da cidade está ainda em projeto ou em implantação (ver croquis nº 5).

As medidas preconizadas em estudos realizados, como duplicação e implantação de vias, interseções em desnível, etc. são necessárias para a conformação da rede proposta pelos planos elaborados para a cidade (PLANDURB), e metropolitano (EUST-RMS e Estratégia Metropolitana).

As vias estruturais conformam subespaços por vias de tráfego de passagem, e destas atingem-se os bairros e os equipamentos localizados nestes subespaços. A articulação viária entre os diversos bairros e lugares nem sempre se dá de forma franca, carecendo o sistema de vias internas seu remanejamento.

A atratividade que a área exerce sobre toda a cidade, em função da Orla Marítima e dos equipamentos ali localizados (Parques, etc.) faz com o tráfego existente tenha características especiais, tais como: incremento na temporada de verão e nos fins de semana, eminentemente de passagem na Paralela e transversais, tráfego oriundo de todas as zonas do município.

Para avaliação do sistema viário estrutural serão abordados 3 aspectos: as vias componentes, suas características físicas e funcionais, cada uma de per si; as articulações dessas vias com o restante do sistema estrutural da cidade e o sistema viário e circulação dos subespaços formados pelas mesmas vias.



CROQUI Nº 5
SISTEMA VIÁRIO

1 - AV. OTÁVIO MANGABEIRA (trecho até o largo da Sereia)

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS (EM EXECUÇÃO) - PISTA DUPLA, COM CANTEIRO CENTRAL NA MAIOR PARTE DOS TRECHOS.

HIERARQUIA (segundo L.O.U.O.S.) - Arterial II

X Bastante utilizada nos dias úteis com circulação entre bairros da área e outras zonas da cidade, sendo sua utilização máxima verificada nos fins de semana como principal acesso as praias da Pituba até Itapuã. A via recebe também tráfego de passagem para as praias do litoral Norte, embora o maior volume de tráfego com esse destino se situe na Paralela.

Articula-se com os diversos núcleos ocupados ao longo do seu eixo, muitas vezes de maneira precária e prejudicial à fluidez do tráfego. A maioria desses núcleos articula-se diretamente com a Av. muitas vezes através de vias locais, como é o caso do Jardim Armação, trechos da Boca do Rio, Jardim Imperial, Fazenda 3 Árvores, Jardim Iracema e Jardim Piatã. Outras vezes a articulação se dá diretamente através de vias Coletoras II, como é o caso da Rua Artur de Azevedo Machado (Costa Azul), algumas vias da Boca do Rio (Rua General B. Guimarães, Rua Manoel Dahora e Rua Benvenuto Magalhães), Rua D do Jardim Imperial, etc.

Em poucos casos as articulações se dão através de Coletora I, como seria correto - ligação c/ Centro de Convenções, Rua Amazonas. No trecho compreendido entre o Largo de Amaralina e a Rua Amazonas, na Pituba, a Av. Otávio Mangabeira forma um binário com a Manoel Dias da Silva e Visconde de Itaboray, articulando-se com diversas vias de ambos os bairros (locais e Coletoras I e II).

A forma muitas vezes precária com que ocorrem essas articulações prejudica as condições de segurança e fluidez do tráfego na Av. Otávio Mangabeira. Algumas das articulações merecem atenção especial, como a área próxima ao SESC, onde diversos loteamentos, com domínios e equipamentos de lazer articulam-se com a Av. Otávio Mangabeira através de uma ponte (de dimensões reduzidas) sobre o rio do Chico.

O problema das interseções se agrava sobremaneira nos fins de semana, quando aumenta consideravelmente o volume de tráfego na via. Em função disso, já há alguns anos se determina uma operação especial de tráfego nos domingos e feriados, quando se estabelece mão única no sentido Pituba-Itapuã até às 12:00hs, medida esta que não tem sido suficiente para resolver o problema, em função da redução de capacidade determinada pelas áreas de estacionamento irregular e pelo movimento de entrada e saída de veículos nas interseções e estacionamentos.

As articulações com as demais vias estruturais da área (Arteriais I e II) deverão ser objeto de projeto específico compondo o projeto de duplicação da Otávio Mangabeira, e são as seguintes:

- Otávio Mangabeira x Magalhães Neto
- Otávio Mangabeira x Vale do Cascão
- Otávio Mangabeira x Av. Pinto de Aguiar
- Otávio Mangabeira x Orlando Gomes
- Otávio Mangabeira x Aristides Milton e Genébaldo Figueiredo (Largo da Sereia)

Tais articulações são de grande importância na estruturação da circulação na área, pelo fato das vias citadas serem componentes do sistema viário estrutural da cidade, recebendo boa parte do volume de tráfego oriundo das áreas ao Norte, em direção às praias, principalmente no fim de semana. É importante frisar que a duplicação da Otávio Mangabeira e a implantação de grandes áreas de lazer provavelmente atrairá maior volume de tráfego, o que torna ainda mais necessária a intervenção nessas articulações.

A localização do Parque Metropolitano de Pituaçu, que, no trecho compreendido entre as Avenidas Pinto de Aguiar e Vale do Cascão, poderá, à medida em que se efetive seu pleno funcionamento, atrair um volume de tráfego considerável para a área, principalmente para a Av. Otávio Mangabeira, onde se situa o acesso principal ao Parque. Os demais acessos, pela Av. Vale do Cascão (Museu de Ciência e Tecnologia) e Pinto de Aguiar (Camping) não permitem uma igual distribuição da demanda.

Recomendações:

- Tratamento especial às interseções da Av. Otávio Mangabeira com as vias transversais Arteriais I e II.
- Evitar a ocorrência de grande número de interseções com a Avenida para acesso às áreas ocupadas. Estabelecer, sempre que possível, acessos comuns, através de Arteriais II ou Coletoras I, que por sua vez se articulem com Coletoras II e vias locais das ocupações.
- Estabelecer um sistema de acessos ao Parque Metropolitano de Pituagu, para que o chamado "acesso principal", pela Av. Otávio Mangabeira, não seja mais atrativo que os demais (pela Av. Pinto de Aguiar e Vale do Cascão), permitindo melhor distribuição da demanda.

2 - AV. PARALELA

Características físicas: pista dupla, com canteiro central
Hierarquia (segundo L.O.U.O.S.) - Via Expressa

A avenida Paralela é um dos principais eixos viários da cidade, recebendo tráfego com origem e destino em diversas áreas do Miolo, Orla e Aeroporto, além do tráfego metropolitano com origem ou destino no CIA, COPEC e Litoral Norte.

Como Via Expressa, deveria ter acessos com projetos especiais, além de outras restrições definidas pela L.O.U.O.S. que permitiriam manter as características previstas para a via.

No entanto, a partir de sua implantação foram implantados diversos equipamentos ao longo da via, muitos com acesso direto sem controle e prejudiciais às condições de segurança e fluidez do tráfego. Não serão analisados aqui os acessos a equipamentos e ocupações localizados na área do Miolo, que já foram objeto de es

do. As articulações das vias transversais do Miolo com as transversais da área de estudo serão analisados em item especial.

Existem ao longo da via acessos a equipamentos e áreas institucionais como o Setor Militar Urbano, Horto do CAB, SUCAB, viaduto do CAB e Centro de Exposições Agropecuárias. Há também um acesso precário (sem pavimentação) à Asdelba, clube recreativo, no trecho compreendido entre a Pinto de Aguiar e a Orlando Gomes. Nas proximidades da 1ª rótula há também um acesso, em precárias condições de segurança, a uma concessionária de veículos.

Ao longo de toda a Av. Paralela existe apenas um acesso a área residencial (Imbuí) que será transformado em via transversal (Via Vale do Cascão). Tal acesso permite também atingir a Boca do Rio e a Av. Otávio Mangabeira.

As articulações principais se dão com as transversais (Pinto de Aguiar, Orlando Gomes e futuramente Vale do Cascão), que são analisadas a seguir.

Está prevista também, nos diversos estudos existentes, a implantação de um corredor do sistema de transporte de massa (ramal Rodoviária-CAB) no eixo da Av. Paralela, muito provavelmente sobre o canteiro central. A implantação desse corredor tornará esta via ainda mais importante e requererá maiores cuidados no tratamento das articulações existentes e acessos a futuros equipamentos que venham a se instalar no local, a fim de que não seja prejudicada a possibilidade de alimentação eficiente do sistema, tanto pela Orla quanto pelo Miolo.

Pela própria hierarquia da via, Expressa, que não permite a instalação de semáforos ou outros dispositivos que venham a reter o fluxo de tráfego, os pedestres não encontram facilidade e segurança para a travessia, principalmente no trecho do Imbuí e nos trechos em que a Paralela se articula com vias do Miolo e da Orla, onde é maior a circulação de pedestres.

Recomendações:

- Não permitir a implantação de qualquer acesso direto a via. Tais acessos devem se dar através das vias transversais.
- Estudar os acessos existentes para verificar a conveniência de sua permanência ou de sua retirada, estudando-se novas opções, seja por outras vias, seja através de projetos especiais.
- Estudar soluções para travessia de pedestres (localização, forma e quantificação).
- Estudar as implicações da implantação do corredor de transporte de massa nas condições físicas e funcionais da via.

3 - AV. MAGALHÃES NETO

Características físicas: pista dupla com canteiro central
Hierarquia (segundo a L.O.U.O.S.) - Arterial I

A Av. Magalhães Neto, apesar de oferecer boas condições para o tráfego de veículos, se caracteriza pelo baixo fluxo de veículos. Esse fato se deve a algumas razões ligadas à ocupação linear ~~x~~ e à existência de outras opções de ligação entre a Orla e a Av. Antonio Carlos Magalhães.

Quanto à ocupação, só existem áreas tributárias à via no limite da Pituba. As áreas situadas no lado oposto se articulam com a Rua Artur de Azevedo Machado (Costa Azul), sendo que o trecho compreendido entre o Rio Camuruji e a Avenida está ocupada por uma invasão.

O papel de articulação entre a rótula da Boa Terra e a Orla Marítima é desempenhado hoje, principalmente pela Rua Artur de Azevedo Machado e pela ligação Stiep-Centro de Convenções, que não oferecem condições físicas de absorver todo esse fluxo de tráfego

de passagem, além da demanda local. São vias de pista única, com uma faixa por sentido, classificadas como Coletora I (trecho da Rua Artur de Azevedo Machado da Boa Terra até a interseção com a ligação Stiep-Centro de Convenções e a própria ligação) e Coletora II (restante da Rua Artur de Azevedo Machado até a Orla).

Outros fatores geradores da ociosidade da via são a forma de articulação com a Av. Otávio Mangabeira que obriga a retornos que são evitados pelos motoristas, e ao fato de representar um percurso maior para quem segue em direção a Itapuã ou vice-versa, em relação a ligação Stiep-Centro de Convenções.

Recomendações:

- Estudo da articulação Magalhães Neto x Otávio Mangabeira de maneira a facilitar ao máximo a circulação de veículos.
- Avaliar o projeto para duplicação da Rua Artur de Azevedo Machado, indicado no Projeto Parque de Esportes do Camuruji. O citado projeto promove a duplicação em terrenos de propriedade da PMS - área do antigo Park-way do Camuruji definido no Loteamento Ampliação Cidade da Luz -, bem como os parqueamentos para os usos voltados para a via duplicada. Faz-se necessário uma readequação para os retornos que demandam o bairro do Stiep.
- Estudar soluções para travessia de pedestre, definindo: forma, localização e quantificação.

4 - AV. VALE DO CASCAO (em projeto)

Características físicas - 1ª fase - pista única, duplo sentido.
2ª fase - pista dupla com canteiro central

Hierarquia - 1ª fase - Coletora I
2ª fase - Arterial II

A Avenida Vale do Cascão, prevista para integrar o sistema viário estrutural da cidade, articulando-se com a Av. Vale do Saboeiro, será de importância fundamental na circulação em direção à Orla e nos movimentos Orla Atlântica-Orla Baía de Todos os Santos.

De seu traçado original já existem dois trechos que não se articulam, o primeiro ligando a Orla ao Museu de Ciência e Tecnologia e o segundo ligando o Imbuí (Moradas do Bosque) à Paralela. Este trecho, que não será utilizado na primeira fase do projeto compõe o sistema viário local dos diversos empreendimentos habitacionais da área. Por isso o traçado da 1ª fase da via será paralelo a via existente, acompanhando o leito do rio das Pedras, e se articulando com a via existente (Orla-Museu de Ciência e Tecnologia).

Posteriormente será duplicado o trecho Orla-Museu e implantado um novo trecho ligando o Museu à Paralela, também em pista dupla e articulado diretamente com a Av. Vale do Saboeiro. A via duplicada terá hierarquia de Arterial II.

A via, em sua fase final, além da sua função estrutural em relação à cidade, deverá também se articular com os diversos equipamentos e áreas ocupadas do seu entorno, evitando sempre que possível que essas áreas se articulem diretamente com a Av. Paralela e Otávio Mangabeira.

Recomendações:

- (1)
- Estudo específico da área do Imbuí - Marback, visando estabelecer articulação do sistema local com a Avenida Vale do Cascão sem prejuízo dos moradores da área.
- Estudo do acesso ao Parque Metropolitano de Pituaguá Via Museu de Ciência e Tecnologia, de maneira a torná-lo atrativo e evitar acúmulo de demanda no Acesso Principal.

- Estudar soluções para travessia de pedestre definindo forma, localização e quantificação.

5 - AV. PINTO DE AGUIAR

Características físicas: pista única, duplo sentido

Hierarquia (segundo L.O.U.O.S.) - Arterial II

A Avenida Pinto de Aguiar integra o sistema viário estrutural da cidade, articulada com a Avenida Vale do Pituaçu. Sua *instalação* exigiu grandes cortes e aterros, dificultando o acesso e até mesmo a implantação de empreendimentos ao longo do seu eixo e, principalmente, tornando remota a possibilidade de duplicação, que seria necessária para permitir boas condições de circulação entre a via e a Av. Vale do Pituaçu e a Paralela.

Existem 2 conjuntos residenciais situados ao longo da via, na margem oposta ao Parque de Pituaçu e já próximo à Av. Otávio Mangabeira no acesso principal a Patamares.

Também margeando a via situam-se a área doada à Universidade Católica (parte do Parque de Pituaçu), o acesso ao Parque (área de camping) e alguns hotéis.

A Avenida já é, hoje, bastante utilizada por veículos particulares e diversas linhas de transporte coletivo, tanto urbanas quanto Metropolitanas (ver plantas 05 e 07).

A implantação da UCSal já significará um incremento sensível na demanda e, considerando características físicas da via e a permissividade da Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo com relação as VA II, é possível que a implantação de diversos tipos de empreendimentos venha a agravar as condições de circulação.

É importante frisar que os estudos de tráfego relativos às transversais do Miolo apontaram a Av. Vale do Pituaçu como a de fluxo mais carregado, o que implicará, conseqüentemente, em alto carregamento para a Pinto de Aguiar. A Av. Vale do Pituaçu será uma via de pista dupla, e a articulação com a Av. Pinto de Aguiar em sua situação atual, já será dificultado pelo decréscimo de capacidade referente à sua condição de pista única com duplo sentido e poderá se agravar com o acréscimo de demanda gerado pela implantação de empreendimentos ao longo da avenida.

Recomendações:

- Propor legislação específica para a Av. Pinto de Aguiar, impedindo a implantação de qualquer empreendimento ao longo do seu eixo, exceto nos casos em que o acesso se dê por vias componentes do sistema viário interno das subáreas adjacentes.
- Racionalizar ao máximo os acessos aos empreendimentos já implantados, merecendo cuidados especiais o acesso à UCSal e ao Parque Metropolitano de Pituaçu.
- Estudar soluções para travessia de pedestre (localização, forma e quantificação).

6 - AV. ORLANDO GOMES

Características físicas: pista única, duplo sentido

Hierarquia (segundo L.O.U.O.S.) - Arterial I

A Avenida Orlando Gomes integra o sistema viário estrutural da cidade, articulada com a Av. Vale do Jaguaribe (em projeto) e com a ligação Paralela-CIA/Aeroporto (também em projeto).

Sua implantação, no Vale do Rio Jaguaribe, um dos mais largos da cidade, permite duplicação futura e construção de vias margi-

nais, adequando-a aos parâmetros estabelecidos pela LOUOS para Vias Arteriais I. Nesse mesmo vale está prevista a implantação de um parque, conforme apresentado no item referente a Áreas Verdes e Espaços Abertos.

A Avenida é hoje pouco utilizada, prevendo-se incremento de sua utilização a partir da implantação da Av. Vale do Jaguaribe e do Projeto de Valorização da Orla Marítima. Situam-se ao longo do seu eixo, com acesso através da Avenida alguns clubes (Estância Verde - Oliva, AABB e Clube Costa Verde) e condomínios unidomiliares.

É de fundamental importância para a estruturação da área, particularmente no que se refere à articulação com o sistema viário previsto para os grandes vazios ao longo da Paralela, cujos acessos deverão se dar pela Avenida, evitando-se interseções com a Paralela.

Recomendações:

- Projeto e implantação da duplicação da pista, incluindo as vias marginais, adequando-a aos padrões de V.A.I.
- Estudo detalhado dos acessos aos empreendimentos lindeiros, atuais e futuros.
- Estudar soluções para travessia de pedestre (localização, forma e quantificação).

7 - AV. OTÁVIO MANGABEIRA (trecho compreendido entre o Largo da Sereia e a primeira rótula do Aeroporto)

Características físicas: pista dupla, canteiro central em parte da extensão (em implantação)

Hierarquia (segundo L.O.U.O.S.) - Arterial II.

Este trecho da Av. Otávio Mangabeira é grandemente utilizado por veículos particulares e transporte coletivo como acesso às praias de Itapuã, Farol de Itapuã e até mesmo Plaka Ford e Piatã.

No mês de setembro foi iniciada a implantação do projeto de duplicação da pista, que passa a oferecer melhores condições para o tráfego de passagem. A implantação do projeto foi alvo de muitas críticas dos moradores de Itapuã, que consideravam o traçado um binário utilizando a Rua do Sossêgo - prejudicial a uma área predominantemente residencial. O projeto foi modificado mantendo-se o traçado da Otávio Mangabeira. A duplicação trará impactos aos moradores de Itapuã, principalmente do largo da Sereia e entorno, que poderão ser evitados a partir da implantação de uma variante, já projetada pela RENURB, e que permitirá preservar o núcleo de Itapuã do tráfego de passagem.

O trecho em questão caracteriza-se como um grande corredor de comércio e serviços, com acessos diretos à via, além dos acessos às áreas residenciais como o próprio núcleo de Itapuã, Nova Brasília, Nova Conquista, Vila dos Ex-Combatentes e a ocupação em torno do Posto Tokaia. Existe também um acesso de porte a Ematerba/Centro de Exposições Agropecuárias.

Recomendações:

- Decretação de utilidade pública para fins de desapropriação da área componente da faixa de domínio da variante da Otávio Mangabeira (projeto RENURB), com a finalidade de assegurar a possibilidade de futura implantação da mesma.
- Estudo da adequação da legislação urbanística vigente às características físicas e funcionais da via, visando verificar a necessidade de ajustes futuros.
- Estudar soluções para travessia de pedestre (localização, forma e quantificação).

ARTICULAÇÕES DAS VIAS ESTRUTURAIS LOCAIS COM O SISTEMA VIÁRIO ES TRUTURAL DA CIDADE

Fazem parte da área algumas vias componentes do sistema estrutural da cidade - Av. Paralela, Av. Otávio Mangabeira, Av. Magalhães Neto, Av. Vale do Cascão - Av. Pinto de Aguiar - Av. Orlando Gomes. A articulação destas vias com as demais componentes do sistema se dá em 4 pontos, quais sejam (ver croquis nº. 5)

- a) Rótula da Boaterria
- b) Interseção Vale do Cascão x Paralela x Vale do Saboeiro
- c) Interseção Pinto de Aguiar x Paralela x Vale do Pituaçu
- d) Interseção Orlando Gomes x Paralela x Vale do Jaguaribe

a) Rótula da Boaterria

Existe uma proposta da SEPLAM de ligação direta da Av. Antonio Carlos Magalhães com a Av. Paralela, em desnível, permitindo tráfego direto, sem utilização da rótula da Boaterria. Essa intervenção permitirá que parte da rótula (trecho do Desenbanco até interseção com a Paralela) passe a ser utilizada apenas pelos veículos com origem ou destino na Pituba) Caminho das Árvores, Magalhães Neto e Stiep/Costa Azul. Ver croquis nº6

b) Articulação Vale do Cascão x Paralela x Vale do Saboeiro

Numa primeira fase, com a Av. Vale do Cascão ainda com pista única, a articulação com o Vale do Saboeiro (pista dupla) se dará em nível, utilizando-se os retornos existentes na Paralela. Numa segunda etapa após a construção do Vale do Cascão em seu traçado final, pista dupla, a articulação se dará em desnível com um viaduto sobre uma pista e um túnel sobre a outra pista da Av. Paralela. Essa articulação já tem projeto pela Oeste Engenharia para a CONDER. (Ver croquis nº 7 e 8)

c) Interseção Pinto de Aguiar x Paralela x Vale do Pituaçu

O projeto da Av. Vale do Pituaçu prevê, numa primeira fase, a articulação da via (pista dupla) com o sistema viário do CAB e a articulação com a Av. Pinto de Aguiar em nível, utilizando os retornos existentes e o viaduto do CAB.

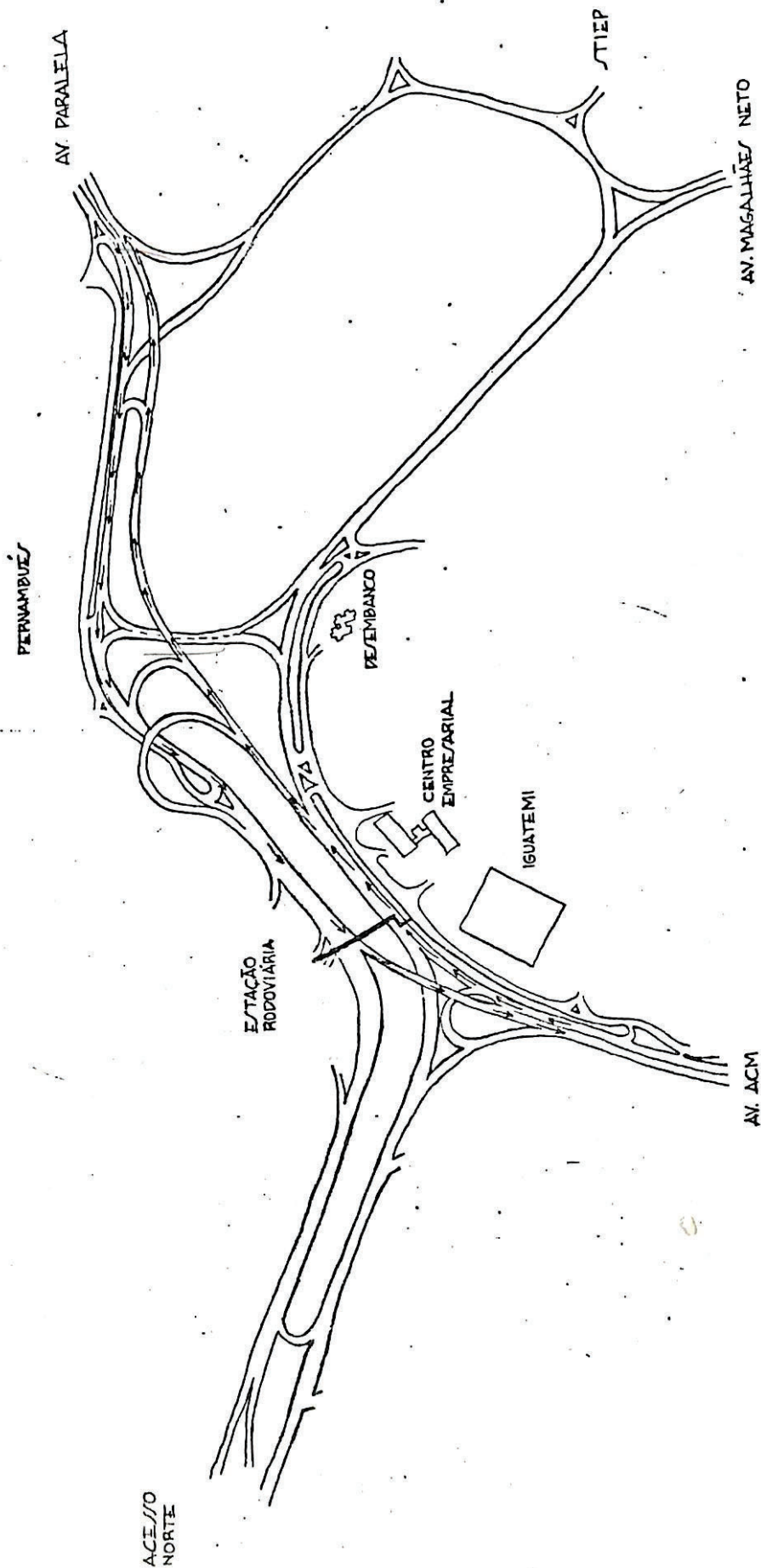
Por exigência do Banco Mundial e a partir de previsão do PLANDURB está sendo estudada pela RENURB a articulação em desnível, com um novo traçado da Av. Vale do Pituaçu, que se articularia diretamente com a Paralela, criando-se nova interseção com a Estrada de São Marcos, atingindo a Av. Paralela através do Vale do Pituaçu.

A Av. Pinto de Aguiar não oferece boas condições de duplicação pelas suas condições de implantação, que apresentam grandes cortes e aterros. No entanto, deve ser cuidadosamente estudada essa possibilidade para permitir boas condições de segurança e fluidez da circulação entre a Av. Paralela e Vale do Pituaçu (pista dupla) e a Av. Pinto de Aguiar. Ver croquis Nº9 e 10.

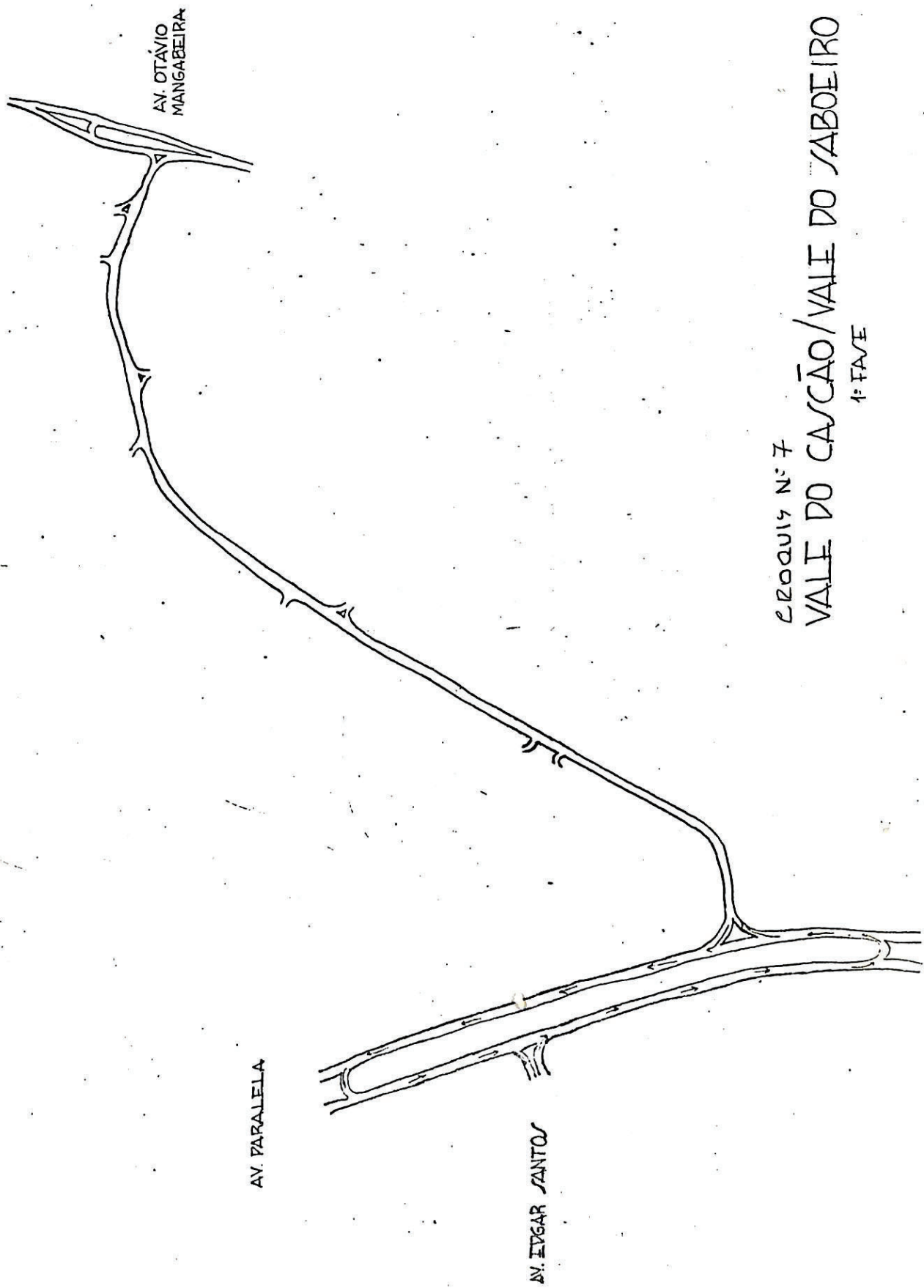
d) Interseção Orlando Gomes x Paralela x Av. Vale do Jaguaribe

A articulação se dará no primeiro momento em nível, utilizando-se os retornos existentes na Paralela e com a Av. Orlando Gomes ainda com pista única. A Av. Orlando Gomes tem possibilidade física de duplicação, o que permitirá maior fluidez no tráfego entre o Miolo e a Orla, que poderá não ocorrer com o estrangulamento causado pela circulação entre vias de pista dupla (Paralela e Jaguaribe) e uma via de pista única (acesso Paralela).

Há ainda uma questão a ser resolvida, relativa à articulação entre a Av. Vale do Jaguaribe e a via de ligação entre a Paralela e a CIA-Aeroporto (projeto CONDER), de cuja solução depende a qualidade da articulação entre a Av. Orlando Gomes e a Av. Vale do Jaguaribe. Ver croquis nº 11 e 12



CROQUI Nº 6
RÓTULA DA BOATERRA



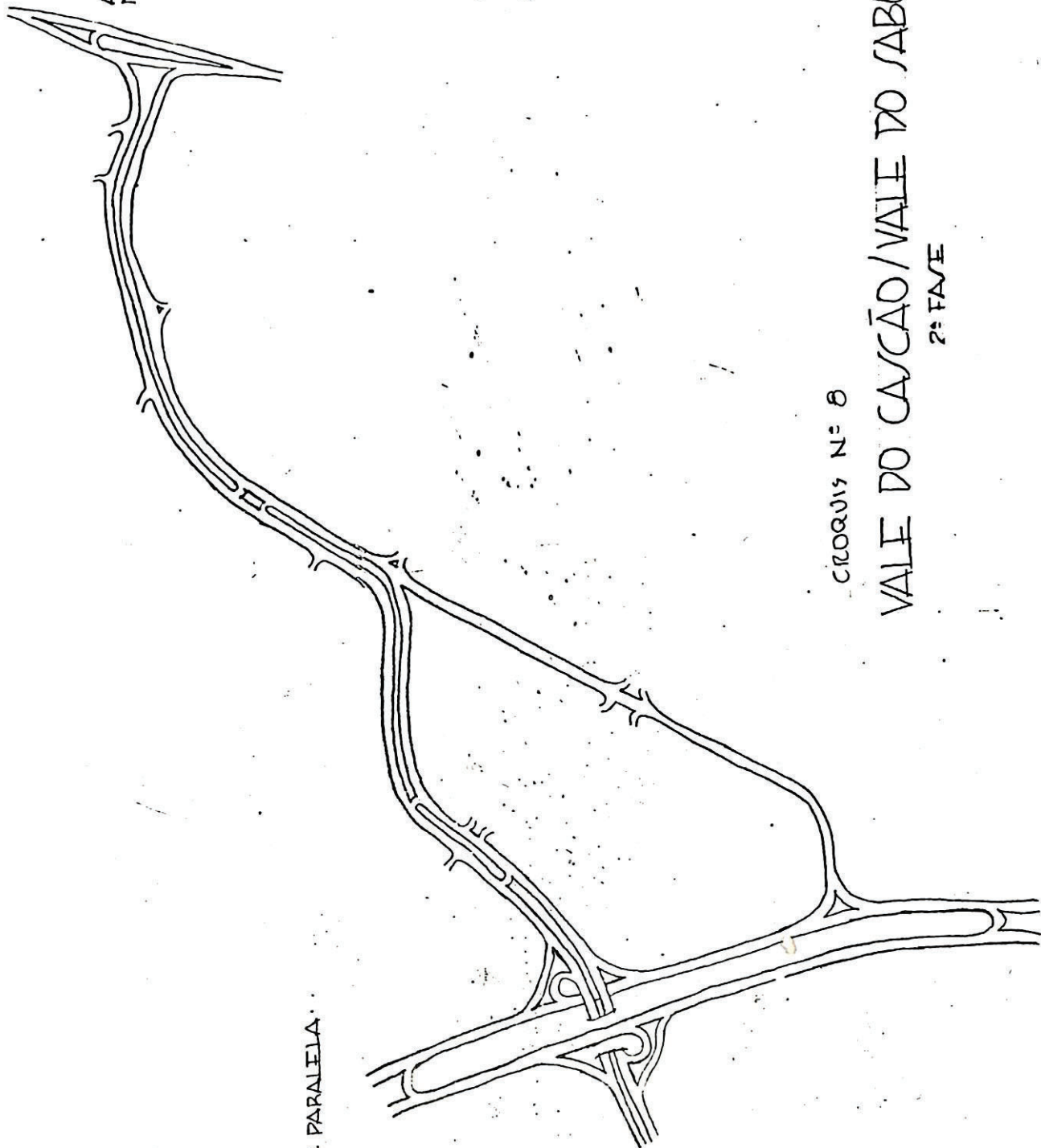
AV. OTÁVIO
MANGABEIRA

AV. PARALELA

AV. EDGAR SANTOS

CROQUI N.º 8

VALE DO CASÇÃO/VALE DO SABOIRO
2.ª FASE



VALE DO PITUAÇU

ESTR. DE PAU DA LIMA

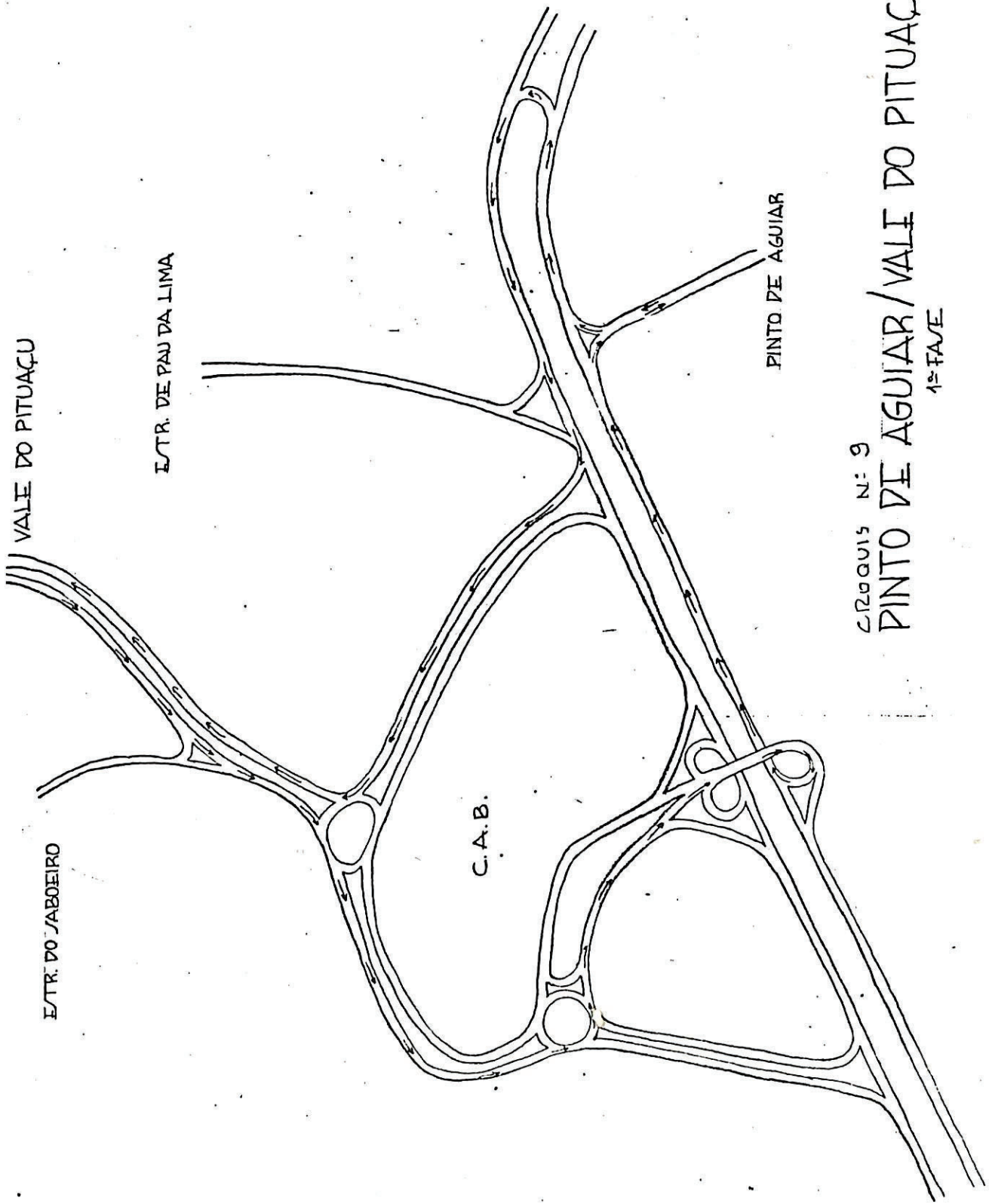
PINTO DE AGUIAR

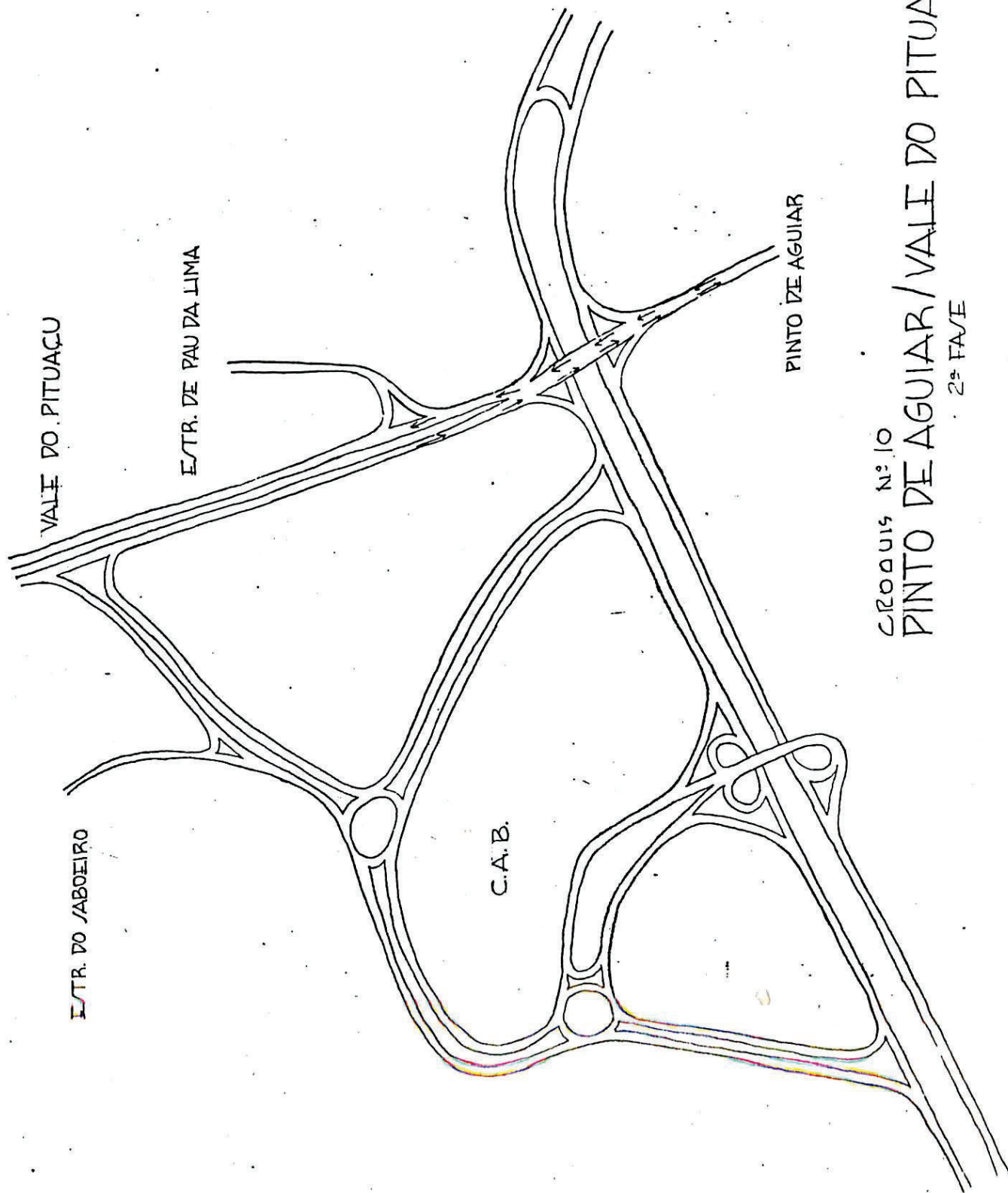
ESTR. DO JABOEIRO

C.A.B.

CRÁQUIA N.º 9

PINTO DE AGUIAR/VALE DO PITUAÇU
1ª FASE





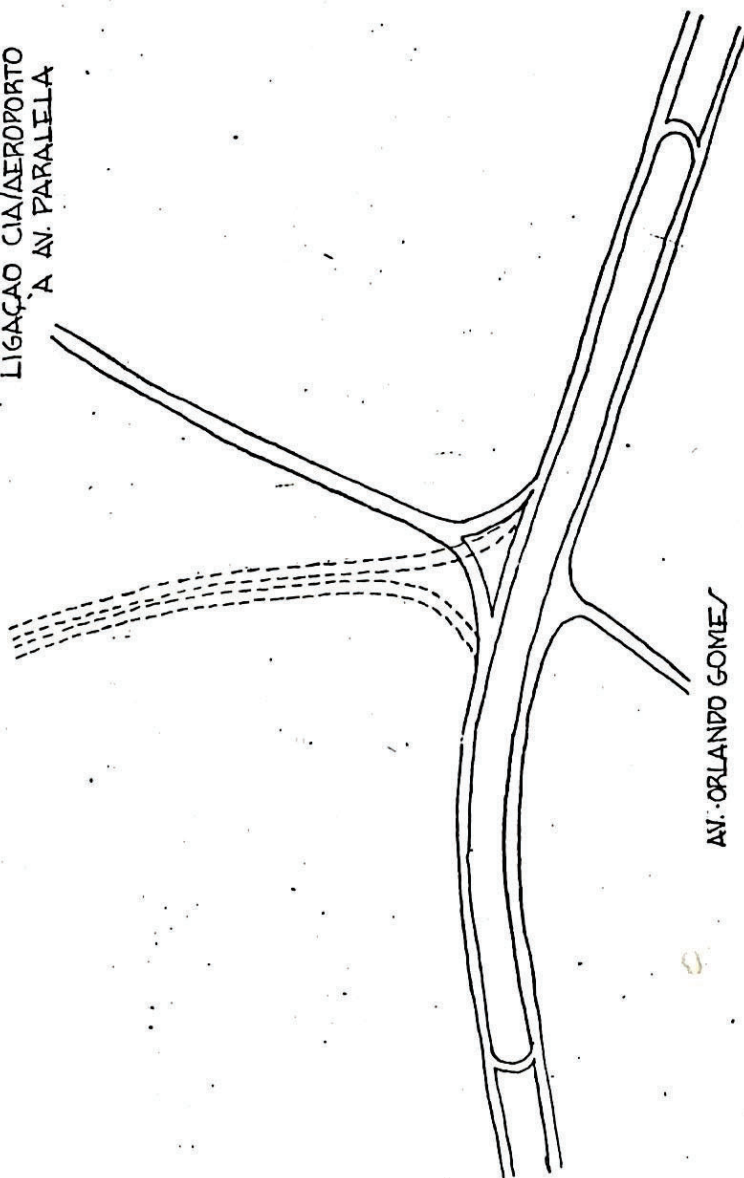
CROQUIS Nº 10

PINTO DE AGUIAR / VALÉ DO PITUAÇU

2ª FASE

AV. VALE DO JAGUARIBE

LIGAÇÃO CIA/AEROPORTO
A AV. PARATELA

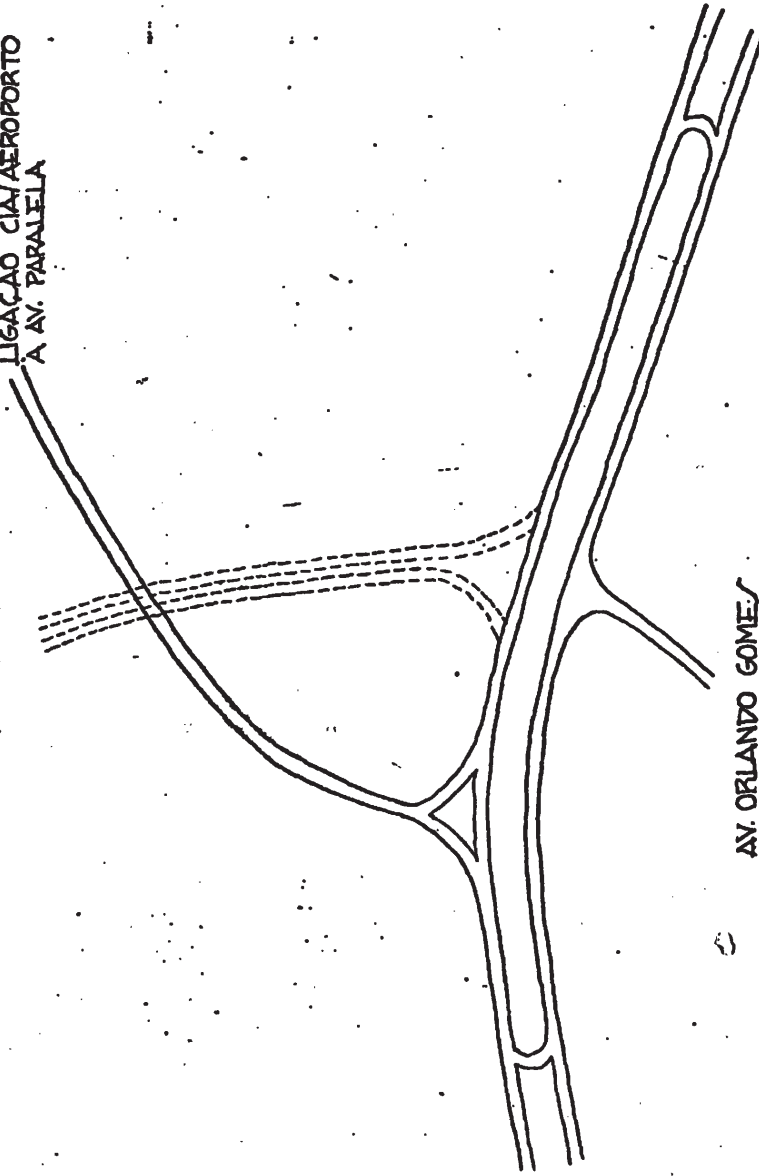


AV. ORLANDO GOMES

CRQQUIS N.º 11
AV. ORLANDO GOMES / VALE DO JAGUARIBE
1.ª PROPOSTA

AV. VALE DO JAGUARIBE

LIGAÇÃO CIA/AEROPORTO
A AV. PARALELA



AV. ORLANDO GOMES

CRQQUIS Nº 12

AV. ORLANDO GOMES / VALE DO JAGUARIBE

2ª PROPOSTA

VIAS ESTRUTURAIS

Conclusões e recomendações gerais:

A partir do momento em que forem implantadas todas as intervenções previstas, o que deverá ocorrer até 1990 poderá se considerar a área como bem servida no que se refere a vias estruturais, além de integrada ao sistema viário da cidade.

- Nesse sentido, recomenda-se a elaboração de projeto executivo (se for o caso) e implantação das seguintes intervenções:
 - . articulação em desnível entre a Av. Paralela e a ACM
 - . articulação em desnível entre: Vale do Cascão - Saboeiro
Pinto de Aguiar - Pituaçu
Orlando Gomes - Jaguaribe
 - . implantação da Av. Vale do Cascão (2ª etapa), duplicada e articulada com a Av. Vale do Saboeiro
 - . duplicação da Av. Orlando Gomes.
- Quanto às restrições de uso do solo, estudo imediato de legislação específica para a Av. Pinto de Aguiar e Otávio Mangabeira.
- Evitar, sempre que possível, ligações com a Av. Otávio Mangabeira e Paralela, procurando dar acesso às áreas internas dos subespaços pelas transversais.
- Elaborar uma política geral para a circulação de pedestres principalmente na Paralela e Otávio Mangabeira.
- Otimizar a utilização das transversais, dividindo quando possível o volume de tráfego. Considerar principalmente a ociosidade da Magalhães Neto e Orlando Gomes.

II - SUBESPAÇOS DEFINIDOS PELAS VIAS ESTRUTURAIS

Introdução:

As vias estruturais conformam 5 subespaços, limitados por vias de tráfego de passagem (ver croquis nº 5).

Mesmo considerando os aspectos específicos de cada subespaço, todos se caracterizam pela precariedade das articulações internas. Cada área ocupada se articula com as vias estruturais e o sistema viário interno é formado espontaneamente, com ligações muitas vezes precárias, que passam a ter utilização por demandas superiores à sua capacidade.

Outro aspecto, também decorrente das características físicas e funcionais das vias de circulação interna, é que as áreas ocupadas tendem a se articular com as vias estruturais, notadamente a Paralela e a Otávio Mangabeira, acarretando sensíveis prejuízos ao funcionamento das mesmas.

O sistema viário interno atual dos subespaços, pode atender a demanda prevista. No entanto, pode-se prever sua saturação à medida em que os vazios existentes forem ocupados, assim como alguns equipamentos, principalmente os parques, forem implementados.

SUBESPAÇOS DEFINIDOS PELAS VIAS ESTRUTURAIS - CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO INTERNO

Serão analisados 5 subespaços, quais sejam:

- 1 - Magalhães Neto - Vale do Cascão
- 2 - Vale do Cascão - Pinto de Aguiar
- 3 - Pinto de Aguiar - Orlando Gomes
- 4 - Orlando Gomes - Otávio Mangabeira
- 5 - Otávio Mangabeira até o Loteamento Alamedas da Praia

Em todos os subespaços valem as recomendações relativas às vias estruturais.

1 - MAGALHÃES NETO - VALE DO CASCÃO

Este subespaço encontra-se praticamente ocupado ou loteado, e com seu sistema viário relativamente estruturado quanto aos acessos principais, embora as ligações internas (inter-bairros) sejam precárias e improvisadas. Tais ligações internas - Boca do Rio/Imbuí, Boca do Rio/Conjunto dos Bancários, Boca do Rio/Centro de Convenções/Stiep - implantadas posteriormente à ocupação dos diversos bairros, se caracterizam pela precariedade e pela inadequação do traçado às funções exercidas pelas vias.

O caso mais grave refere-se à ligação Stiep-Centro de Convenções-Orla, muito utilizada como via de passagem do tráfego com origem e destino na Orla Marítima. Esta ligação é feita através de uma via de pista única, duplo sentido, sem acostamento, com traçado geométrico absolutamente inadequado para o fluxo existente. Em contrapartida, a Av. Magalhães Neto, paralela à Rua Artur de Azevedo Machado, também muito utilizada como via de passagem - é ociosa, conforme análise já feita.

Com o objetivo de aliviar o tráfego nessa ligação está sendo proposta uma nova via articulando o Centro de Convenções e o Conjunto Vale dos Rios que apenas transferirá para uma via de características locais o problema da ligação acima citada.

Outra questão que merece cuidados especiais é a 1ª fase de implantação da Av. Vale do Cascão, que secciona o bairro do Imbuí, e que posteriormente será substituído pelo trecho duplicado.

Medidas devem ser tomadas para que sejam preservadas ao máximo as funções locais da via para que, quando da implantação do novo segmento duplicado, possa ser reassumida sua função original.

Recomendações:

- Projeto e implantação de melhorias físicas nas vias de ligação inter-bairros da área.

- Estudo detalhado da Rua Artur Azevedo Machado, visando adequar a legislação urbanística e suas características físicas e funcionais às necessidades dos moradores.
- Estudo detalhado dos impactos da implantação da Av. Vale do Ca^ção, 1ª e 2ª fases, no bairro do Imbuí, avaliando inclusive a possibilidade de, após a duplicação, fechar o acesso direto Pa^ralela-Imbuí, colocando o acesso via Vale do Cascão.
- Estudo e projeto detalhado dos acessos à Boca do Rio e Jardim Armação pela Otávio Mangabeira.
- Estudo da circulação interna dos bairros do subespaço.

2 - VALE DO CASCAO - PINTO DE AGUIAR

Este subespaço é quase que totalmente ocupado pelo Parque Metropolitano de Pituagu. Os vazios existentes deverão se articular com a Vale do Cascão ou Pinto de Aguiar.

Recomendações:

- Vazios existentes, quando ocupados, deverão se articular com as transversais evitando ligação direta com a Otávio Mangabeira ou Paralela.

3 - PINTO DE AGUIAR - ORLANDO GOMES E

4 - ORLANDO GOMES - OTÁVIO MANGABEIRA

Os dois subespaços serão analisados conjuntamente por apresentarem características bastante semelhantes. Tem sua área ocupada nas proximidades ou tributárias da Av. Otávio Mangabeira, apresentando grandes vazios ao longo da Paralela.

Trata-se, portanto, de definir a estruturação do sistema viário interno, com vistas a evitar que a ocupação das glebas vazias, ou mesmo dos vazios loteados, se dê de forma a prejudicar as características previstas para a Av. Paralela. As áreas já ocupadas tem seus acessos principais através das transversais e da Av. Otávio Mangabeira.

Deveriam ser avaliadas duas hipóteses para o sistema viário interno: um eixo contínuo paralelo à Av. Otávio Mangabeira, que poderia, no caso do primeiro subespaço, utilizar o vale do rio Passa Vaca, ou acessos interrompidos (sem a informação de eixo contínuo) a partir das transversais (ver croquis nº 13).

Para se definir a proposta correta é preciso definir o tipo de ocupação previsto para a área, a atratividade de uma área sobre as demais, as viagens previstas, informações que exigem uma pesquisa mais detalhada.

Recomendações:

- Teste das duas hipóteses de modelo do sistema viário interno, para elaboração de projeto. O teste deverá considerar as implicações no uso do solo, na circulação, no atendimento por transporte coletivo, na tipologia e densidade de ocupação desejada, nos movimentos internos e externos.
- Definição dos instrumentos de controle do ordenamento de ocupação necessário para a estruturação dos vazios existentes.
- Estudo da circulação e sistema viário interno das áreas ocupadas, particularmente a área no entorno do SESC.

5 - OTÁVIO MANGABEIRA ATÉ O LOTEAMENTO ALAMEDAS DA PRAIA

O elemento mais importante desse subespaço é o Parque Metropoli-

tano do Abaeté, cujo acesso se dá através da Rua Aristides Milton (Coletora I) que também será duplicada e Ladeira do Abaeté (Coletora II). As demais áreas ocupadas articulam-se com a Otávio Mangabeira, a Rua Professor Souza Brito e Rua Severino Prestes Filho.

Há uma possibilidade de acesso ao Parque também através da Rua Paulo Afonso Baqueiro, cuja viabilidade deverá ser verificada em função do projeto específico do Parque.

Recomendações:

- Definição dos acessos ao Parque de Abaeté, visando, se necessário, aliviar a demanda da Ladeira do Abaeté.
- Estudo do sistema viário e circulação de Itapuã e Nova Brasília.

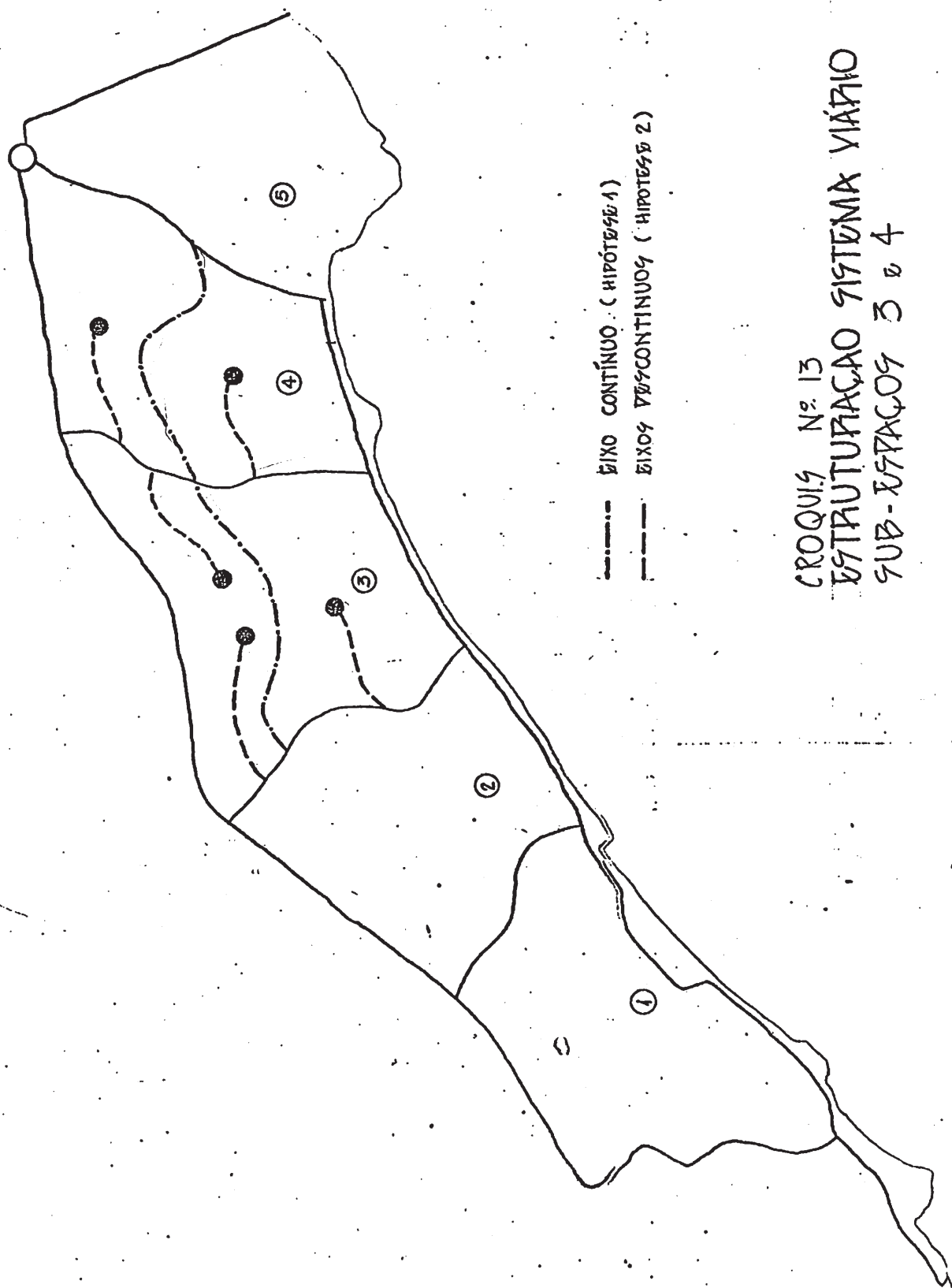
Subespaços, Conclusões e Recomendações Gerais:

Para que o sistema viário estrutural possa ter funcionamento capaz de absorver a demanda, é fundamental que seja estruturado o sistema viário interno das subáreas, otimizando a utilização das transversais e possibilitando boas condições de articulação interna entre as áreas ocupadas, evitando articulação direta com a Paralela e Otávio Mangabeira.

Tal estruturação interna deve ser definida na 2ª etapa deste trabalho e sua implantação quando também se definirá o faseamento das mesmas. Entretanto para que seja assegurada a implantação futura, medidas legais e institucionais devem ser tomadas visando assegurar a possibilidade de estruturação dos subespaços.

Recomenda-se:

- Todos os vazios existentes, quando ocupados, deverão se articular com as vias transversais;
- A partir de estudos de tráfego e transporte, definir as articulações internas e inter-espacos.



CROQUIS N.º 13
 ΕΣΤΑΥΤΩΡΙΑΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΥΑΡΙΟ
 ΣΥΒ-ΣΤΑΓΟΣ 3 & 4

III - TRANSPORTE COLETIVO

A área é servida por diversas linhas de transporte coletivo, em três tipos de operação: normal, reforçada no fim de semana e a Operação Verão (fins de semana do verão).

Quanto a operação regular, existem 50 linhas urbanas com ponto final na área, 13 que tangenciam a área e 12 que cruzam a área (ver Anexo 2).

A distribuição dessas linhas por trecho pode ser vista na planta 06 (numeração dos trechos) e Anexo 2 (linhas por trecho).

Quanto às linhas metropolitanas, 15 linhas se destinam ou passam pela área (ver Anexo 3).

A Operação Verão consiste na operação de 9 linhas provenientes de diversos pontos da cidade sempre com destino em Itapuã, além do reforço na operação das linhas regulares da Orla Marítima (ver Anexo 4 e Planta 06).

A avaliação preliminar do atual sistema de transporte coletivo leva a duas conclusões básicas. Primeiro quanto à atratividade de Itapuã que concentra diversas linhas metropolitanas e todas as linhas da Operação Verão.

Segundo, quanto à distribuição espacial da rede (ver Planta 06) que penetra pouco nos subespaços envolvidos pelas vias estruturais, além de não utilizar a plena capacidade destas (por exemplo, a ociosidade da Magalhães Neto e Orlando Gomes).

As reivindicações dos usuários do sistema (ver Anexo 1) referem-se com frequência à dificuldade de acesso ao sistema de transporte coletivo dos moradores do trecho da Boca do Rio até Itapuã que só dispõem das linhas com destino a Itapuã e Aeroporto já sobrecarregadas com a demanda dos mesmos.

Quanto à Operação Verão e o acesso às praias em geral, seria importante testar um novo modelo de circulação que ^{se} ^{utilizam} mais as vias transversais e menos toda a extensão da Otávio Mangabeira. Tal modelo parece adequado pois as interseções das transversais com a Otávio Mangabeira se dão em pontos de grande demanda:

- Cascão-Boca do Rio-Praia dos Artistas
- Pinto de Aguiar-Praia do Corsário
- Orlando Gomes-Praia de Piatã
- Otávio Mangabeira-Itapuã

Nas interseções poderiam ser criados bolsões de retorno e integração com um sistema especial da Orla, integração que só seria utilizada por aqueles que quizessem se utilizar das praias situadas entre as interseções. Tal sistema não eliminaria linhas que percorreriam a Otávio Mangabeira, necessárias para a articulação entre os diversos bairros da Orla. Ver croquis nº 14

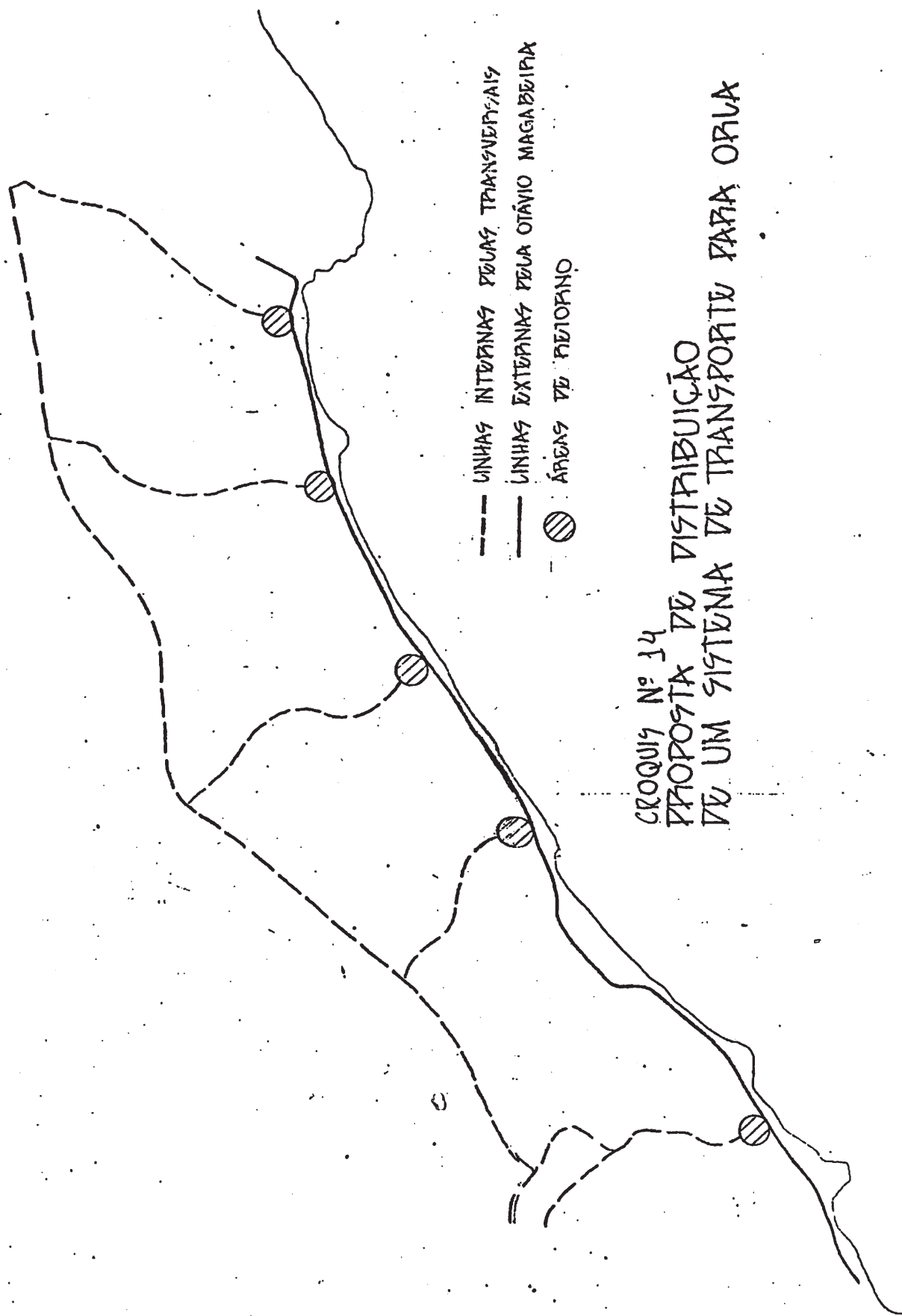
Quanto ao sistema de transporte de massa, conforme consta do texto relativo à Av. Paralela, prevê-se a implantação do Corredor Rodoviária-CAB que deverá ser alimentado por um sistema integrado e que provavelmente atingirá diversos bairros da área, particularmente o trecho Pituba-Boca do Rio e o Parque Metropolitano de Pituaçu e as ocupações futuras ao longo da Paralela.

Uma avaliação mais precisa do sistema atual e indicações detalhadas para o futuro sistema não podem prescindir de informações como as que constam da pesquisa domiciliar aplicada recentemente, cujos resultados ainda estão sendo analisados.

Recomendações:

- Com base em levantamentos e pesquisas de transporte:
 - . definir uma nova distribuição espacial da rede, através da ^{criação} de novas linhas e serviços, tendo sempre em vista utilizar ao máximo a capacidade já instalada do sistema viário.

- . definir parâmetros operacionais consentâneos com a demanda e desejos de viagem.
- . definir meios de distribuir a demanda às praias ao longo da Orla, buscando diminuir o carregamento para Itapuã. Testar o modelo de acesso pelas transversais.
- . definir sistema de alimentação do transporte de massa, particularmente do corredor ÇAB-Rodoviária, tendo em vista as propostas de ocupação da área.



- LINHAS INTERNAS PARA TRANSFERÊNCIAS
- LINHAS EXTERNAS PARA OTÁVIO MAGALHÃES
- ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO

CROQUI Nº 14
PROPOSTA DE DISTRIBUIÇÃO
DE UM SISTEMA DE TRANSPORTE PARA ORLA

ANEXO 1

REIVINDICAÇÕES ENCAMINHADAS À PREFEITURA

FONTE: Seção de Orientação ao Usuário e Deptº de Engenharia de Tráfego - STU

DATA: 30/10

TRANSPORTE COLETIVO:

Reivindicações da comunidade geralmente se referem a:

- criação, sinalização, baias, abrigos em pontos de ônibus.
- verão, fins de semana e feriados - aumento de frequência ou criação de linhas para Itapuã (moradores de outros bairros e da Orla).

Pior trecho - Jardim dos Namorados a Itapuã (maior número de reivindicações)

- antecipação da operação verão (início seria em dezembro. Este ano será no dia 15/11).

Reivindicação específica: criação de linha para Pituaçu (Jd. Imperial, Alex, Alto do São João) pela Orla.

CIRCULAÇÃO E TRÁFEGO:

- reivindicação geralmente se refere à implantação de quebra-molas, sinalização, sinaleiras e faixas de pedestres.

Na Pituba, inúmeras solicitações de mudanças no tráfego, principalmente as transversais da Manoel Dias.

- Reivindicação de solução para o problema da travessia de pedestres na Paralela (Imbuí-SERPRO). Não há possibilidade de sinaleira (Paralela é via expressa) e faixas não são respeitadas. Prevê-se implantação de sinalização de advertência aos motoristas, entendendo-se que a única solução é a construção de uma passarela ou túnel para travessia de pedestres.

ANEXO 2

RELAÇÃO DAS LINHAS POR TERMINAL DE BAIRRO

FONTE: STU - Nov/84

- AEROPORTO
 - Campo Grande (Barra)
 - Lapa (Centenário)
 - Aquidabã (Patamares/2 Leões)
 - Duque de Caxias (S.Martin/EVA/Est.P.Lima)
- ITAPUÃ
 - Campo Grande (Barra)
 - Lapa (Centenário)
 - Mussurunga (S.Cristovão)
 - S.Joaquim (Patamares)
 - Faz.Grande (S.Martin/BR-324/P.Lima/Patamares)
- PATAMARES
 - Lapa (Paralela)
- VALE DOS RIOS
 - Circular R1 (Pituba)
 - Circular R2 (Bonocô)
- BOCA DO RIO
 - Campo Grande (Barra)
 - Calçada (Bonocô/Pituba)
 - Lapa (Centenário)
- STIEP
 - Circular R1 (Bonocô/Comércio)
 - Circular R2 (Barra/Comércio/Bonocô)
 - Lapa (Centenário)
 - C.Convenções (Alimentador)
 - Conj. Bancários (Alimentador)
 - STIEP (Alimentador)
- PITUBA
 - Aquidabã (Vasco)
 - C.Grande R1 (C. da Silva/Barra)
 - C.Grande R2 (Barra/C. da Silva)
 - Lapa (Vasco da Gama)
 - Calabar

ANEXO 2

- AMARALINA
 - Calçada (V.do Canela)
 - Politeama (Garibaldi)
 - Barroquinha (Vasco/Ogunjã)
- CAB
 - Graça (Circular)
 - Contorno R1 (Bonocô/J.Angélica)
 - Contorno R2 (J.Angélica/Comércio/Bonocô)
 - Sieiro (Barbalho/Nazaré/Bonocô)
 - Ribeira (C.Areia/TAS)
 - Ribeira (L.Tarquinho/S.Martin)
 - Capelinha (P.da Lima)
 - Cidade Nova (P.da Lima)
 - Eng.Velho Brotas (Rodoviária)
 - IAPI (Rodoviária)
- G.MARBACK
 - Lapa (Bonocô)
 - S.Joaquim

ANEXO 2

TRANSPORTE COLETIVO - LINHAS URBANAS
POR TRECHO, POR SENTIDO

(continua)

TRECHO	LINHAS	
	B - C	C - B
1	1-Itapuã-C. Grande (Barra) 2-Itapuã-Lapa (Centenário) 3-Mussurunga-Itapuã (S. Cristovão) 4-Itapuã-S. Joaquim (Patamares) 5-Faz. Grande-Itapuã (Eva/Patamares)	Idem
2	3-Mussurunga-Itapuã (S. Cristovão) 6-S. Cristovão-Barroq. (STIEP/Bonocô) 7-Aeroporto-C. Grande (Barra) 8-Aeroporto-Lapa (Centenário) 9-Aeroporto-Aquidabã (Patamares/2 Leões)	Idem
3	1-2-4-5-6-7-8-9	Idem
4	4-5-9 10-Patamares-Lapa (Paralela)	Idem
5	1-2-6-7-8	Idem
6	11-D. de Caxias-Aeroporto (Eva/P. Lima) 12-Mussurunga I-Lapa (Paralela) 13-Mussurunga II-Lapa (Paralela) 14-Mussurunga-S. Joaquim (T.A.S.)	Idem
7	12-13-14-10-4-5-9 15-Eva-Barra (Paralela) 16-Castelo Branco-Pitubã (Paralela) 17-P. da Lima-Nordeste (Paralela) 18-Mata dos Oitis-Lapa (Bonocô) 19-Vale dos Lagos-Lapa (Bonocô) Capelinha e C. Nova-CAB (P. da Lima)	Idem

ANEXO 2

(conclusão)

TRECHO	LINHAS	
	B - C	C - B
8	12-13-14-15-16-17-18-19-4-5-9-10 20-Sussuarana-Lapa (Paralela) 21-Cabula VI-Lapa (Paralela) 22-CAB-Grça (Circular) 23-CAB-Contorno R1 (Bonocô/J. Angé1.) 24-CAB-Contorno R2 (J. An 25-CAB-Sieiro (Bonocô) 26-Ribeira-CAB (C. Areia/TAS) 27-Ribeira-CAB (L. Tarq./S. Martin) 28-Eng. Velho Brotas-CAB 29-IAP1-CAB (Rodoviária) 32-33	Idem
9	32-G. Marback-Lapa (Bonocô) 33-G. Marback-S. Joaquim	Idem
10	34-B. do Rio-C. Grande (Barra) 35-B. do Rio-Calçada (Pituba/Bonocô) 36-B. do Rio-Lapa (Centenário) 37-C. Convenções (alimentador)	Idem
11	1-2-6-7-8-34-35-36-37	Idem
12	6-37 38-STIEP-Circular-R1 (Bonocô) 39-STIEP-Circular-R2 (Barra) 40-STIEP-Lapa (Centenário) 41-Conj. Bancários (Alimentador) 42-STIEP (Alimentador)	Idem
13	1-2-7-8-34-35-36-39-40-15-17-30 43-Pituba-Aquidabã (Vasco) 44-Pituba-C. Grande-R1 (Cardeal) 45-Pituba-C. Grande-R2 (Barra) 46-Pituba-Lapa (Vasco) 47-Pituba-Calabar	38-40-1-2-7-8-34-35-36-17-43-44- 45-46-47-31-15
14	1-2-7-8-34-35-36-39-40-43-44-45- 46-47-15-17-30 48-Amaralina-Calçada (V. Canela) 49-Amaralina-Politeama (Garib.) 50-Amaralina-Barroquinha (Vasco)	1-2-7-8-34-35-36-38-40-43-44-45- 46-47-31-15-17-48-49-50

FONTE: STU - Nov/84

ANEXO 2

- LINHAS QUE PASSAM PELA ÁREA:

FONTE: STU - Nov/84

- . São Cristovão-Barroquinha (Bonocô/Stiep)
- . EVA-Barra (Paralela)
- . Castelo Branco-Pituba (Paralela)
- . P.da Lima-Nordeste (Paralela)
- . Mussurunga I-Lapa (Paralela)
- . Mussurunga II-Lapa (Paralela)
- . Rodoviária-Sabino Silva (vai até o CAB nas horas de pico)
- . Mussurunga-S.Joaquim (T.A.S.)
- . Mata dos Oitis-Lapa (Bonocô)
- . Vale dos Lagos-Lapa (Bonocô)
- . Cabula VI-Lapa (Paralela)
- . Sussuarana-Lapa (Paralela)

- LINHAS QUE TANGENCIAM A ÁREA:

FONTE: STU - Nov/84

- . Castelo Branco-Pituba
- . Paripe-Pituba (BR-324/Acesso Norte/Av.ACM)
- . Periperi-Itaigara (Suburbana/TAS/Brotas/Av.ACM)
- . Barbalho-Itaigara (Nazaré/Politeama/Bonocô/ACM)
- . Duque de Caxias-Pituba (Liberdade/H.Dias/Av.ACM)
- . Massaranduba-Itaigara (S.Martin/Av.ACM)
- . Ribeira-Pituba (Túnel/Bonocô)
- . Stª Mônica-Itaigara (Bonocô)
- . Mal.Rondon-Pituba (S.Martin/Av.ACM)
- . Pituba-Aquidabã (Matatu)
- . Beiru-Pituba (Av.ACM)
- . Pernambuês-Pituba
- . Rodoviária-C.Grande (C.da Silva)

**TRANSPORTE COLETIVO - LINHAS METROPOLITANAS
POR TRECHO, POR SENTIDO**

TRECHO	LINHAS	
	B - C	C - B
1	1-Itapua-Areja Branca 2-Itapua-Camaçari 3-Jaua-Itapua 4-Portao-Itapua 5-Arembepe-Itapua 6-Itinga-Itapua 7-L.de Freitas-Itinga-Circular	Idem
2	1-2-3-4-5-6-7- 8-Itinga-Lapa 9-França-Vila de Abrantes 10-Lapa-Barra do Pojuca 11-Portao-França 12-Arembepe-França	Idem
3	8-9-10-11-12	Idem
4	9-10-11-12	Idem
5	8	Idem
6	13-França-L.de Freitas 14-Camaçari-Lapa 15-Itinga-França	Idem
7	13-14-15	Idem
8	13-14-9-10-11-12-15	Idem
11	8	Idem
12	-	Idem
13	8	Idem
14	8	Idem

ANEXO 4

LINHAS DA OPERAÇÃO VERÃO 83/84

1. Rodoviária-Itapuã, via Stiep
2. Aquidabã-Itapuã, via Bonocô-Stiep
3. Sete de Abril-Itapuã, via Pau da Lima-Paralela-Pinto de Aguiar
4. Castelo Branco-Itapuã, via Pau da Lima-Paralela-Pinto de Aguiar
5. Mata Escura-Itapuã, via Silveira Martins-Acesso Norte-Paralela
6. Cabula VI-Itapuã, via Pernambucoes-ACM-Paralela-Pinto de Aguiar
7. Luis Anselmo-Itapuã, via Brotas- Juracy Magalhães-ACM-Pituba
8. Pirajá-Itapuã, via São Caetano-Retiro-ACM-Stiep
9. Fazenda Grande-Itapuã, via San Martin-ACM-Stiep

5.2.5 INFRA-ESTRUTURA EM REDE E EQUIPAMENTOS

5.2.5. Infra-Estrutura em Rede e Equipamentos

A análise da oferta de serviços à população das diversas áreas que compõem a Orla de Salvador busca, no conjunto com outras informações, detectar as condições de vida dos seus moradores, hoje. A capacidade infra-estrutural dos bairros em receber maior ou menor contingente populacional, deverá ser uma variável significativa para a definição de um modelo de ocupação para a Orla, se considerada a facilidade de extensão das redes ou equipamentos Vs custo do investimento.

A análise que se processa a seguir fundamenta-se nas informações sobre os equipamentos e serviços em rede mais significativos, por zona de informação. Entretanto, procura fugir dos limites rigorosos das ZIs, efetuando uma correlação da oferta dos serviços e equipamentos Vs renda da população e processo histórico da ocupação. Desta forma, torna-se importante proceder-se a uma rápida abordagem da ocupação ao longo da Orla no que diz respeito ao período da ocupação física e à faixa de renda da população residente. Uma análise mais profunda da questão encontra-se nos itens 5.2.2.2. e 5.3. deste documento.

Pelo seu alto valor paisagístico, com rebatimento direto sobre o valor do solo, a Orla Marítima experimentou um crescimento especial no contexto geral da Cidade do Salvador. Até a década de 40, Itapuã era um núcleo isolado de Salvador, acesso único pela praia apresentando características de aldeia de pescadores e área destinada a veraneio. A ligação rodoviária com a cidade deu-se no início dos anos 40, através da Estrada Velha do Aeroporto e, consolidou-se no fim da mesma década com a construção da Av. Otávio Mangabeira. Somente com este último evento a Orla sofreu uma transformação efetiva, com a substituição do uso primário pelo uso residencial, através da aprovação de inúmeros loteamentos da Pituba a Itapuã. Esses loteamentos encontram-se até o momento em grande parte desocupados, e na sua maioria não observam o projeto original, principalmente quanto à implantação de infra-estrutura em rede e equipamentos, contando com a conivência do Poder Público.

Na década de 60, por necessidade de transferência de algumas invasões, principalmente a do Bico de Ferro, foi estimulada a ocupação na Boca do Rio. A cidade expandiu-se nos últimos anos - en quanto mancha contínua - no sentido da Pituba/Armação (faixa de renda "A") conurbando-se com a Boca do Rio (faixa de renda "C"), que por sua vez, sofreu um processo de ocupação intensiva, sem as devidas condições infra-estruturais. Itapuã, sob este aspecto, manteve-se ainda com características de mancha isolada, e seu lon go processo de consolidação, aliado à sua situação geográfica não permitiu uma grande defasagem entre crescimento e infra-estruturração.

O entendimento do processo histórico de ocupação não é por si só satisfatório. Para explicar as condições atuais da oferta de serviços e infra-estrutura da Orla, outro aspecto deve ser abordado.

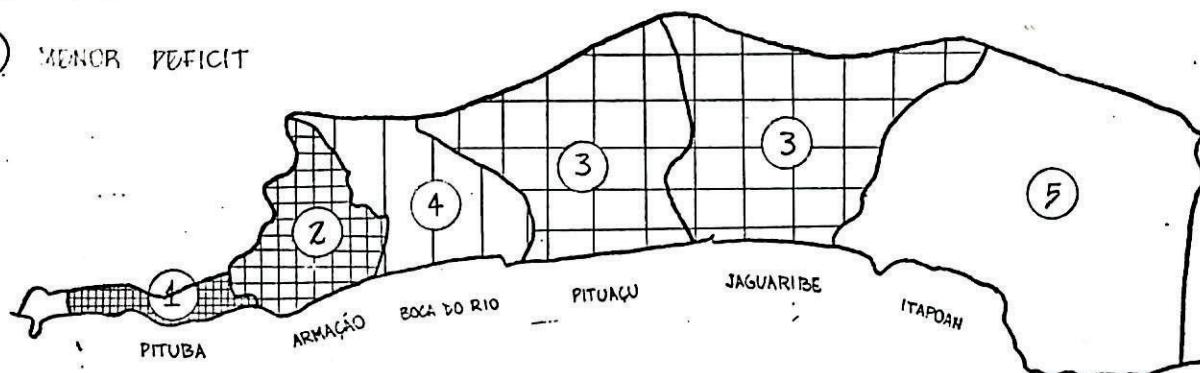
Existe uma diferenciação bastante significativa entre as condições de implantação da infra-estrutura em rede e dos equipamentos. Enquanto os equipamentos de saúde e educação podem ser criados isolada e concomitantemente em vários pontos da cidade, a oferta de um serviço de água, esgoto ou energia exige ampliação de uma rede geral, com demanda de tempo e custo elevado, que ocorre sempre no sentido do centro para a periferia da cidade, obedecendo evidentemente às leis de produção da cidade no mundo capitalista.

Essas características diferenciadas incorporadas ao processo de ocupação da área exigiram que a análise fosse efetuada em dois grupos: os serviços em rede e os equipamentos.

Serviços em rede - A situação atual da oferta dos serviços de água, energia e esgoto na Orla, seguem uma mesma lógica para os três casos, ou seja: os bairros da Pituba e Armação apresentam os déficits mais baixos, elevando-se no sentido de Itapuã com uma melhoria de oferta nos loteamentos de renda mais alta localizados no Jaguaribe. (Ver croquis a seguir)

SERVIÇOS URBANOS

① MENOR DEFICIT



No caso do abastecimento d'água a ZI-08 e 22 (Pituba e Armação) apresentam uma oferta de 100%*, caindo para 80% na Boca do Rio, 50% em Pituaçu elevando para 55% em Jaguaribe e caindo para 45% na ZI-55 que corresponde a Itapuaçu.

A sua oferta está relacionada diretamente com a distância em relação ao centro da cidade. Entretanto, não se pode hoje explicar o fato pela dificuldade da extensão da rede geral até Itapuaçu, vez que o sistema adotado pela EMBASA há algum tempo já atingiu a área.

O problema se reporta ao processo de ocupação intensivo por "Invasões" à incapacidade do estado em ofertar o serviço. A impossibilidade dessa população em responder aos custos de redimensionamento da rede e distribuição local do serviço.

O quadro se mantém no caso da oferta em energia elétrica, porém com um nível de atendimento bastante superior aos encontrados para água.

Na Pituba, quase 100% dos domicílios são atendidos pelo serviço, caindo para 96% em Armação, 90% na Boca do Rio, sobe para 94% em Pituaçu, 92% em Jaguaribe caindo para 90% em Itapuaçu.

(*) - FONTE: IBGE-1980 - Cálculos SEPLAM.

142

Pode-se concluir portanto que, de uma maneira geral, a Orla é bem atendida em termos de energia elétrica, apresentando uma pequena variação entre Pituba - maior oferta - e Itapuã - maior carência. Este fato é facilmente explicado pela implantação da Av. Otávio Mangabeira (1947) que exigiu a extensão da rede geral de energia, no sentido longitudinal da área, para iluminação pública, o que possibilitou a oferta dos serviços para as manchas de ocupação e xistentes desde esse período, ao longo da via.

Quanto ao esgotamento sanitário, 91% dos domicílios da Pituba são atendidos pela rede geral, e 8% se utilizam de fossas. Em Armação, existe rede atendendo a 75% e 21% com fossas. Esse atendimento cai significativamente na Boca do Rio, onde apenas 12% dos domicílios são atendidos por rede geral* 32% com fossas, em Pituaçu o quadro se mantém, melhorando as condições na ZI-45 - Jaguaribe - onde a rede geral atende a 20% dos domicílios e 31% se utilizam de fossas. Em Itapuã, a oferta desce assustadoramente para 3% dos domicílios sendo atendidos por rede geral, 41% atendidos por fossas e o restante dos 56% sem atendimento.

O esgotamento sanitário de Salvador foi baseado num sistema centralizado da descarga no emissário submarino do Rio Vermelho. Sua implantação, até o momento, só atingiu, no sentido da Orla, o bairro da Pituba. O partido adotado recentemente pela EMBASA é de um sistema de tratamento por bacia, a ser implantado paulatina e independentemente. Enquanto isto, a exigência adotada é de tratamento unitário por edifícios, conjuntos residenciais e loteamentos, com fossas e, em algumas áreas, com estação de tratamento.

Ocorre que o controle por parte da EMBASA se restringe às ocupações formais que, necessariamente, sejam também controladas pela PMS, o que só atinge as áreas ocupadas por população de renda "A" e "B".

(*) - Domicílios que tem ligações na rede de drenagem de águas pluviais

Desta forma explica-se o fato de que na Pituba exista um baixo déficit na oferta, enquanto que nos bairros de baixa renda - Boca do Rio/Itapuã - haja os maiores déficits no atendimento.

Convém ressaltar que, exceto a Pituba, todos os lançamentos de esgotos - efluentes da fossa ou rede particular - são feitos nas praias (Planta 08), o que contribui para a proliferação de doenças infecto-contagiosas.

Torna-se importante, portanto, um estudo da situação por bacia, tanto na área da Orla quanto à montante desta, que, analisadas juntamente com o custo de implantação da rede, disponibilidade de terras e demanda populacional, dará insumos à proposta de utilização das glebas vazias, no sentido de adensar ou restringir sua ocupação a curto, médio e a longo prazos.

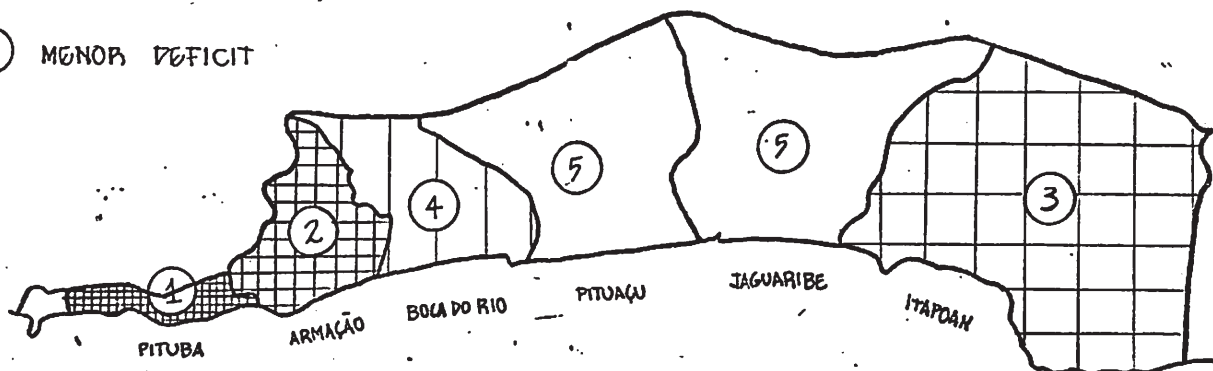
O cruzamento de todas as informações deverá consubstanciar as diretrizes de implantação de um sistema de esgotamento sanitário para a Orla e sua área de influência, com o objetivo de sanear a área e evitar a poluição dos rios, lagoas e praias. Convém salientar a importância dessa medida, haja visto o valor da Orla, enquanto local de utilização intensiva de toda a população da cidade, nos fins de semana e como significativo polo de atração turístico da cidade.

Equipamentos - A situação atual da oferta dos equipamentos de Saúde e Educação na Orla tem uma lógica diferenciada dos serviços em rede, em função das especificidades de sua implantação.

A melhor oferta situa-se nos bairros da Pituba e Armação, sendo que, em Educação, a Pituba apresenta um superávit de 30% de vagas e Armação um déficit de apenas 15%. Esse déficit se eleva na direção da periferia. O bairro da Boca do Rio, em Educação (único equipamento com condições de quantificação mas, representativo do restante), já apresenta uma alta taxa no seu déficit, da ordem de 85%. Na mesma direção encontram-se Pituaçu e Jaguaribe, com 100% de déficit, sendo que em Itapuã os números são mais promissores e o déficit de vagas cai para 45% (Ver croquis a seguir)

EQUIPAMENTOS

① MENOR DÉFICIT



Vale salientar que a análise efetuada restringe-se exclusivamente à relação entre oferta e demanda, sem contudo considerar a qualidade dos serviços oferecidos, nem tampouco a distribuição dos equipamentos dentro das diversas zonas.

O que se conclui para o quadro apresentado é que a oferta de equipamentos está relacionada menos com distância e mais com o processo histórico de ocupação da Orla e com a facilidade de implantação de equipamentos. Itapua, com um longo período de tempo de consolidação, inicialmente como uma mancha isolada e hoje praticamente incorporado à mancha urbana, apresenta melhores condições de oferta em equipamentos do que a Boca do Rio e os loteamentos de alta renda do Jaguaribe que tem a sua explicação também no processo de ocupação já descrito.

Finalmente, com base na oferta de infra-estrutura em rede e equipamentos analisados à luz, unicamente, do processo de ocupação e consolidação dos diversos bairros, compreende-se que um modelo de ocupação para a Orla, deve considerar a possibilidade de ampliação dos serviços e equipamentos nas manchas mais carentes, desde que sejam consolidadas, com um grande contingente populacional

e apresentem ainda vazios disponíveis para a ocupação. Sob esse aspecto delinea-se dois subespaços que poderão servir de polarização do adensamento populacional a curto e médio prazo na Orla.

Subespaço 1 - da Pituba até Pituaçu (exclusive) - Considerada como uma possível área de expansão imediata da cidade, contém vazios na sua mancha e apresenta relativamente baixos déficits em serviços de rede e altos déficits (Boca do Rio) em equipamentos que tem um custo de implantação significativamente mais baixo que redes de serviços.

O fato da existência de déficit pressupõe a indicação da implantação dos serviços carentes o que poderá, com o seu adensamento, obter uma efetiva economia de escala.

Subespaço 2 - bairro de Itapuã (ZI-55) - Área considerada ainda como uma mancha isolada de Salvador com vazios disponíveis à ocupação, apresenta grandes déficits nos serviços em rede e relativamente baixo déficit em equipamento.

Ressalte-se, no entanto, que a ampliação dos serviços depende da extensão da rede interna do bairro, para: luz, água e tratamento da bacia, que cobre a área, caso da solução do esgotamento sanitário. Agregando-se esses fatores à necessidade imediata de cobrir os déficits atualmente registrados, torna-se viável o adensamento da área observando-se as restrições ecológicas.

5.3 - ANÁLISE PROSPECTIVA - IMPACTOS

Revisão

5.3.1 - INTRODUÇÃO

5.3.1.1 CONCEITUAÇÃO

5.3.1.1 Conceituação

Impacto:

Ao se proceder a um estudo de impacto, algumas considerações preliminares de caráter conceitual se fazem necessárias.

O primeiro conceito que se deve precisar é exatamente o de impacto. O termo impacto faz referência a colisão, encontro, choque, segundo interpretação constante do léxico comum. No caso específico, o termo é assumido não apenas através da sua referência a encontro, mas através de um significado mais amplo e abrangente, tanto da natureza, da qualidade e da força deste encontro, quanto do resultado, do alvo, do objetivo decorrente. Trata-se, portanto, de abordar um processo interativo de conjugação entre objetos variados.

Obviamente, para se proceder ao estudo deste processo, necessário se faz proceder-se à identificação dos elementos de interação que se encontram em jogo neste processo. Embora esta identificação, em determinados casos possa ser exaustiva, - principalmente quando os elementos em interação podem estar contidos em espaços abstratos de análise - a sua maior dificuldade se localiza em dois outros aspectos. O primeiro é a não transparência dos espaços analíticos, que eventualmente não torna alguns elementos explicitados. Neste caso, a acuidade analítica, somada à transparência da observação são fatores necessários a esta identificação. O segundo é que a classificação ou categorização dos elementos não comporta uma divisão epistemológica - a ponto de se separar com precisão os elementos impactantes dos impactados - devido à natureza interativa do processo. Além disso, o próprio contínente do processo, acaba por participar do processo interativo, confundindo-se em muitos momentos como elemento impactante ou impactado: o meio ambiente e receptor. Neste caso, se o trabalho analítico pode se explicitar através de algum tipo de categorização dos elementos componentes do processo de análise, a sua categorização acabará por impor um corte expresso pela definição ú-

til das categorias, que deverão ser vistas como uma repartição operacional de análise. É certo que a qualidade, intensidade e natureza do processo interativo estão diretamente vinculadas aos atributos dos elementos em jogo, que determinam que interação ocorre, como ela se dá e em que intensidade e sentido.

Impacto do Projeto:

Um caso particular entre os estudos de impacto, é aquele que envolve um projeto como elemento de interação. Neste caso, o trabalho assume uma característica prospectiva. Isto significa dizer que o trabalho se assenta na avaliação de um processo a ocorrer. Este processo decorre de uma intenção, um desígnio que se supõe plenamente explicitado, e que tem como objeto o "estudo das causas técnicas científicas, econômicas e sociais que acelerarão a evolução de um processo interativo, bem como a previsão das situações que poderiam decorrer de suas influências conjugadas".

Segundo esta conformação, a qualidade e a natureza do processo interativo comportarão uma abordagem decorrente de prospecções hipotéticas, que possam enfeixar um leque de probabilidades hierarquizadas ou comparativas.

No que diz respeito à força ou à intensidade do processo, a mensuração analítica impõe a simulação ampla, alimentada por variáveis diretas ou indicadores compostos, capazes de representar variáveis cuja mensuração não encontra formulação direta no espaço analítico. Esta intensidade simulada através de aparelho lógico poderá reproduzir nos espaços alternativos, criados frente à análise qualitativa, uma estimativa da intensidade do processo.

Impacto do Projeto de Valorização da Orla Marítima de Salvador:

Explicitada conceitualmente a questão do impacto de um projeto, podemos nos concentrar diretamente na análise do impacto do Projeto de Valorização da Orla Marítima de Salvador. Para isso, neces

sário se faz a identificação e explicitação daquilo que, em síntese, constitui o projeto: o seu significado.

A expressão ontológica do projeto - interpretada em uma intervenção físico-espacial sobre a Orla Marítima de Salvador - pela sua natureza, se constitui em uma materialização, traduzida na organização de um espaço físico, com o objetivo de torná-lo apto a suportar um conjunto de atividades humanas/urbanas que deverão interagir sobre este espaço físico. Estas atividades, que se conformam em uma estrutura física, estão contidas em espaços abstratos que enfeixam o significado da intervenção.

Os elementos de significância da intervenção serão aqui entendidos não como elementos impactantes, mas como provocadores do processo interativo, anteriormente referido. Eles de fato se somam exogenamente aos elementos de interação endógenos, aqui entendidos como aqueles que podem ser inerciais ou somáticos, contidos anteriormente no espaço físico a ser estruturado. Por consequência, este espaço será entendido como continente ativo, na medida em que participa ativamente do processo interativo (impacto).

.5.3.1.2 CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS

5.3.1.2 Considerações Metodológicas

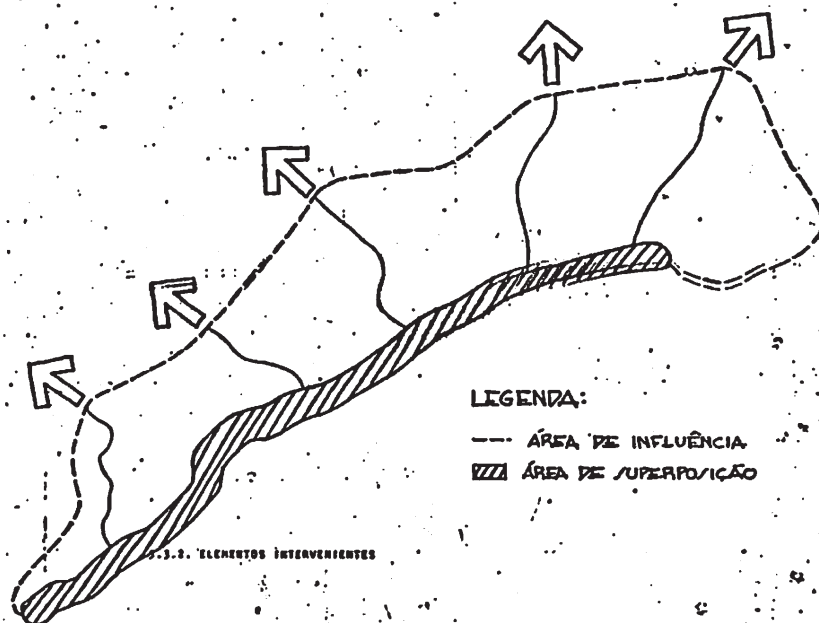
O procedimento metodológico aqui expresso assume o fato de que o projeto em questão gera impactos de natureza, tanto do ponto de vista do seu alcance espacial quanto ao ponto de vista do conjunto de elementos físico-urbanísticos afins. Nestes termos, cumpre identificar os alcances espaciais e os elementos intervenientes, que deverão ser analisados sistematicamente em primeira instância, segundo cortes setoriais, e em segunda instância dialeticamente, de modo a captar as interrelações dos diversos setores no espaço e no tempo.

Alcance físico	Elementos intervenientes					
Níveis	A	B	C	...	N	
1	A1	B1	C1	...	N1	
2	A2	B2	C2	...	N2	Análise 1: A,B,C,...
3	A3	B3	C3	...	N3	Análise 2: A1,A2,...

Será utilizada metodologicamente uma hipótese nula (nada fazer), que servirá de referencial de análise. Esta hipótese consistirá em uma pré-avaliação de impacto, assentada no conhecimento atual da equipe. Esta hipótese deverá funcionar como um subproduto de mobilização e crítica analítica a subsidiar o produto final. Tanto a seleção dos elementos interferentes de análise, quanto sua avaliação no contexto da área de estudo deverão estar explicitadas nesta hipótese inicial.

Para efeito de desenvolvimento da hipótese referencial, tomar-se-á por base dois níveis de alcance espacial, assim identificados:

- a. Área de superposição do projeto
- b. Área de influência.



Estas áreas deverão ser analisadas levando-se em conta seus elementos de inércia e potenciais face a intervenções e efeitos diretos e decorrentes.

No que diz respeito aos elementos intervenientes, serão investigados três grandes blocos, quais sejam:

- 1 - Sócio-Econômico:
 - Inserção da área no Circuito Turístico
 - Inserção da área no Circuito Terciário
 - Inserção da área no Circuito Imobiliário
- 2 - Físico-Espaciais:
 - Circulação e Transportes
 - Uso do Solo
 - Imagem e Ambientalização
- 3 - Jurídico-Institucional: Legislação Incidente

Para se proceder à análise do impacto, distinguiu-se três categorias de elementos, decorrentes do significado/objetivo do Projeto de Valorização da Orla Marítima de Salvador. Tais elementos, citados anteriormente, são indutores de impactos, no espaço e no seu conteúdo.

A partir da análise dos elementos intervenientes foram identificadas as tendências e conflitos resultantes do rebatimento espacial dos mesmos, segundo as mesmas categorias, quais sejam: sócio-econômica, físico-espacial e jurídico-institucional.

5.3.1.3. ABORDAGEM TEÓRICA DO PROBLEMA DOS IM
PACTOS DAS INTERVENÇÕES ESTATAIS NA
ÁREA DE INFRA-ESTRUTURA URBANA

5.3.1.3 Abordagem Teórica do Problema dos Impactos das Intervenções Estatais na Área de Infra-Estrutura Urbana

Os países do III Mundo, tomaram impulso urbanizador impressionante durante as últimas décadas. Esse processo se refletiu na cidade do Salvador, onde a demanda por serviços urbanos básicos cresceu a níveis inimagináveis anteriormente, da mesma forma que a deterioração dos padrões de vida da maioria da população. O esforço empreendido pelo Estado na área de infra-estruturação, por ser dirigida a determinados focos problemáticos, que merecem atenção a curto prazo, não é capaz de extinguir o fenômeno.

Para analisar os efeitos da implantação da infra-estrutura sobre a repartição do solo urbano e sua apropriação fiduciária, segundo seu rebatimento nos diferentes setores da sociedade civil, é necessário procurar, antes de tudo, explicar o fenômeno a partir da inter-relação entre esses setores, cada qual em busca da hegemonia.

Tal abordagem consubstancia a teoria da "causação circular", abordada por David M. Vetter e Rosa M.R. Massena em seu texto sobre o tema da apropriação diferenciada dos benefícios oriundos das intervenções estatais.

O processo se inicia com a intervenção efetiva do Estado, infra-estruturando uma determinada área, dotando-a de novo "status" urbano. A partir desse estágio, os reflexos passam a ocorrer de forma quase ordenada, podendo se iniciar o processo com a valorização da área, devido ao seu novo "status" de área infra-estruturada, levando consigo, naturalmente, as alíquotas de impostos locais e de serviços públicos. No caso de uma área habitada por população de baixa renda, a valorização (agindo, como atrativo para uma mudança de situação financeira), a elevação das alíquotas tributárias e de serviços, o que tende a ocorrer é a substituição gradual desses extratos de baixa renda por outros de maior poder

aquisitivo, elitizando a área em questão. Com a consolidação de um padrão superior, tanto de serviços públicos, como de faixa de renda, a tendência é que esses grupos de alta (ou média/alta) renda, devido ao seu maior poder de pressão e seu elevado grau de mobilização política (o chamado "acesso aos gabinetes"), passem a demandar pelas melhorias a que têm direito, face aos impostos que recolhem e ao seu alto nível de demanda por bens de serviço coletivo, o que contribuiria para novas ações infra-estruturais por parte do Estado, valorizando e elitizando ainda mais a área e completando a dinâmica circular do processo, do tipo "bola de neve".

Em resumo, a intervenção estatal na área de infra-estrutura urbana provoca impactos diferenciados sobre os diferentes setores da comunidade que a recebe, gerando nesse processo a segregação residencial e de usos e a mudança de "status" das áreas beneficiadas. Todas essas modificações ocasionadas pela intervenção pública, comprometem a área em seu futuro valor de mercado, pois a estreita ligação entre a presença da infra-estrutura pública e a segregação residencial a isso conduzem inexoravelmente.

Um importante fator a se destacar é que, nas últimas duas décadas, e principalmente na última (70), cresceu consideravelmente o grau de organização e, claro, de solicitação, das comunidades que habitam os bairros carentes de serviços públicos, porém ainda não em um nível capaz de reverter a dinâmica do processo.

No caso em tela, o da apropriação dos benefícios oriundos da implantação de infra-estrutura pelo Estado, a liderança no processo cabe ao capital incorporador urbano, que virtualmente comanda, em íntima associação com o Estado, as decisões de alocação de recursos, mormente nos grandes projetos de urbanização e saneamento.

Assim, não será exagero afirmar que o Estado pode contentar toda a dinâmica do processo de apropriação, pois é variável condicionante e sua presença é condição "sine qua non" à reprodução de todo o processo. Em última análise, o Estado viabiliza este modelo, o torna possível com seu imenso poder de mobilização de recursos na esfera urbana da acumulação de capital.

(3)

5.3.2. ELEMENTOS INTERVENIENTES

5.3.2.1. ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS

5.3.2.1. Aspectos Sócio-Econômicos

O Projeto de Valorização da Orla Marítima, ao se inserir no escopo do circuito turístico, se caracteriza pela promoção e ativação das atividades correlatas na área de estudo. Sob este aspecto, a área se compõe com o centro histórico de Salvador formando dois grandes focos de atratividade na cidade. Esta concepção não só amplia as opções turísticas de monta da cidade, como também, ao criar na malha urbana circuitos cruzados de ligação entre estes focos, facilita a incorporação de focos menores dispersos nesta malha. A ampliação da oferta assim expressa é condição "sine qua non" para a ampliação do setor na cidade.

Uma segunda característica marcante do projeto é inerente ao próprio é a de inserção da área do circuito terciário formal da economia. A ampliação e consolidação de espaço para atuação deste setor se dá na medida em que o projeto incorpora não só a implantação de equipamentos de uso terciário como prepara o espaço da orla urbanística e economicamente para a atuação e consolidação deste setor.

Por fim, a terceira característica marcante do projeto, porém não restrita à sua inerência, senão à sua inserção no contexto urbanístico mais amplo, faz referência à inserção da área no circuito imobiliário formal. Isto se dá na medida em que o projeto se compõe com os demais elementos urbanísticos, estruturando uma área mais ampla de forte potencial de incorporação imobiliária.

I - A INSERÇÃO DA ÁREA NO CIRCUITO TURÍSTICO

I - A INSERÇÃO DA ÁREA NO CIRCUITO TURÍSTICO

Do ponto de vista do Circuito Turístico, a área se apresenta com alto potencial de oferta de lazer e recreação, de interesse no contexto da oferta de bens e serviços do setor, na cidade. A sua alta expressão enquanto objeto turístico tem se assentado basicamente no seu potencial natural, o que tem sido apropriado pelo setor turístico de forma bastante vantajosa. Isto tem se dado em razão de que esta oferta não se refletiu ou exigiu nos últimos anos um resultado de inversões fixas do setor sobre a área. Nestes termos, a ação do setor sobre a área se restringiu a medidas institucionais que visaram garantir a condição de qualidade do objeto ofertado, (paisagem e potencial de uso natural).

A incorporação da área pelo circuito turístico esteve a exigir, portanto, apenas condições mínimas de acessibilidade, deixando ao setor terciário informal local a grande responsabilidade pelo atendimento dos serviços de apoio. Este setor, pelas características primárias que apresenta, compunha com a paisagem um quadro exótico de alto interesse de consumo da clientela.

A grande aproximação da área com a mancha urbana da cidade do Salvador, acabou por confundir a área de estudos com uma frente natural de expansão desta mancha. O processo inicial de expansão urbana da cidade sobre esta área esteve marcada nos últimos dez anos por uma intensa participação da ocupação e uso informais. Este processo provocou um acúmulo e reprodução das características primárias do seu povoamento, o que acabou por comprometer as características naturais originais. O exotismo da área cedeu lugar à reprodução de um quadro de atendimento precário, encenado por um pano de fundo marcado pela miséria e por desagregações paisagísticas.

A paradisíaca área do xaréu e da solidão dos pescadores de Caymi se transformou no grande objeto de consumo de lazer e recreação da população da cidade, e na grande opção de moradia. Esta situação, nas circunstâncias atuais, já não coloca a área em condi

ções de responder às expectativas de consumo do setor turístico.

A área mudou, e com ela mudaram os seus atributos, enquanto objeto de consumo turístico. Este processo de mudança se apresenta hoje com alto grau de irreversibilidade.

A indústria do turismo, em Salvador, possui grande capacidade de investimento e é das mais competitivas. Trata-se de um dos setores com maior presença, inclusive física, na economia baiana, e será plenamente contemplado com os impactos positivos gerados pelas intervenções, pois a imagem ambiental da cidade é componente básico para seu desenvolvimento. Não há dúvida de que os projetos também se refletirão sobre o desempenho do setor turístico, puxando para cima seus indicadores globais.

A concentração dos investimentos do setor na consolidação do moderno parque hoteleiro, hoje um dos mais bem equipados do país, não permitiu que a implantação da infra-estrutura urbana, pelo Poder Público, acompanhasse seu ritmo, causando incômoda defasagem entre o nível ótimo da prestação de serviços, e o estágio apenas intermediário de desenvolvimento alcançado pela oferta de bens de consumo coletivo nos espaços de lazer mais procurados da cidade, a Orla Marítima e o Centro Histórico.

Atualmente, o potencial de atratividade do espaço da Orla já colabora grandemente para o incremento dos fluxos turísticos interno e internacional, e para sua utilização intensiva pela população local em busca de lazer.

Extrapolando o nível local de análise, e inserindo no esquema o papel de Salvador enquanto pólo turístico nacional e internacional, pode-se afirmar que a cidade está irreversivelmente atrelada ao sistema turístico abrangente, e que deste atrelamento resultam benefícios e adversidades. O saldo resultante da confrontação entre as receitas marginais auferidas pelos setores turismo e comércio (globalmente), e as dificuldades e sobrecustos inerentes é que pode esclarecer o verdadeiro potencial de geração de renda e emprego dessas atividades, e seu rebatimento sobre a

vida da cidade e de seus habitantes, mais especificamente os da Orla Marítima. A partir dessa ressalva pretende-se alertar, novamente, para as implicações da implantação dos grandes projetos na área, e sobre o caráter diferenciado dessas implicações sobre as diversas classes sociais.

O setor turismo será observado atentamente neste trabalho, mas convém dar-lhe, inicialmente, alguns contornos básicos, com a finalidade de melhor classificar seu comportamento global. O que se pode afirmar seguramente é que, para os países do Terceiro Mundo, a exploração do turismo é objetivo dos mais importantes, pois seus efeitos positivos se refletem em vários planos.

Num primeiro plano, através da possibilidade de captação divisas em moeda forte, sempre escassa e extremamente necessária à manutenção do processo de desenvolvimento econômico e ao bom andamento da política estável de balanço de pagamentos.

Outro efeito positivo é o incremento da renda (e do nível de emprego) que a atividade traz ao país, considerando-se, neste caso, o turismo interno e externo, pois ambos produzem ativação semelhante. O terceiro efeito é a influência sobre a distribuição da renda, nos aspectos social e espacial, pois é fácil comprovar que os centros mais industrializados (tanto em nível mundial quanto no que se refere às regiões defasadas economicamente num mesmo país, caso da relação entre o Centro/Sul e o Norte/Nordeste do Brasil), "exportam", ou transferem, valores de troca de suas regiões de origem para os pólos turísticos localizados nas zonas menos desenvolvidas. Esse processo de transferência colabora na redistribuição espacial da renda injetando recursos ociosos no processo de desenvolvimento das regiões, como o Nordeste, em estágio ainda não definitivamente consolidado de desenvolvimento econômico.

Com a nova configuração do espaço da orla, os fluxos humanos de bens e serviços tendem a crescer consideravelmente, gerando com isso renda e emprego, ao tempo em que criam atritos entre usos diferenciados e dificuldades oriundas da aglomeração de pessoas,

fenômenos que se contrapõem frontalmente à função turismo-lazer, que não pode, em Salvador, prescindir dos grandes espaços abertos e do ambiente tranquilo.

Esse incremento certamente ocorrerá de forma também marcante no que se refere ao setor comercial, pois apenas a ampliação dos espaços infra-estruturados destinados a esse fim será capaz de revitalizar as atividades de compra e venda na área, modificando inclusive o perfil do setor e sua especificidade.

Mas este processo, por outro lado, vem abrindo novas perspectivas de inserção do setor turístico na área. Estas novas perspectivas podem se traduzir tanto na perda total da área, enquanto objeto útil para o setor turístico, expressa na sua deterioração, quanto poderá se traduzir em um novo objeto, de alto potencial turístico, que no entanto ^{enfeisca} enfeisca uma nova realidade. Uma nova realidade capaz de oferecer um novo produto altamente compensador. Este produto no entanto exige inversões do setor que capacitem a área a cumprir o seu papel no circuito turístico.

Este encontro do circuito turístico com a área e suas novas feições, vai seguramente responder a uma associação do capital turístico desejoso de produzir um novo espaço, com o capital incorporativo imobiliário desejoso de incorporar a produção alternativa deste novo espaço e o capital terciário desejoso de ocupar espaços até então informalizados, e por fim com o Estado desejoso de incorporar receitas só possíveis através de formalização.

O produto terá que ser necessariamente um produto híbrido, capaz de conciliar os aspectos mais marcantes da paisagem natural, e do seu conteúdo urbanístico com o toque necessário de urbanização, modernização e saneamento que o setor exige.

As modificações previstas, portanto, terão grande alcance. Como exemplo pode-se citar as alterações previstas para o setor imobiliário e para a indústria de construção civil; para o comércio

e para a comunidade que habita os bairros populares.

No que se refere ao setor conectado ao sistema econômico global, o turístico, é certo que será um dos mais afetados positivamente, e que não se pode afirmar com a mesma segurança em relação à comunidade dos bairros envolvidos, tanto no que incide em nível macro, como no específico.

O binômio lazer-turismo exerce forte poder de pressão (lobby) junto aos centros decisórios, e o montante de inversões de capital alocado pelo empresariado setorial desde já o credencia como um dos mais capazes de influir sobre as mais diversas variáveis que estão envolvidas nesta "nova configuração econômica" da Orla Marítima, e, evidentemente, como um de seus principais beneficiários.

(3)

II - A INSERÇÃO DA ÁREA NO CIRCUITO TERCIÁRIO

II - A INSERÇÃO DA ÁREA NO CIRCUITO TERCIÁRIO

A apreciação sobre os impactos específicos da nova configuração do espaço da Orla Marítima sobre o setor Comércio/Serviços formalizado requer, inicialmente, um balisamento geral do tema.

A vocação da Orla Marítima para os usos contidos no binômio lazer/turismo é por demais conhecida. Há décadas a exploração lucrativa do imenso potencial da área se baseia nessas premissas; e durante esse período estabeleceu-se, ao longo da Av. Otávio Mangabeira um tipo específico de estabelecimento comercial, voltado prioritariamente ao atendimento de um público estratificado nas classes A e B. Esse comércio, que não se confunde com o desenvolvido sobre a areia da praia (barracas), mas que se identifica com os bares, restaurantes típicos ou não, boates, churrascarias, chopperias e diversos outros pontos com as mesmas características de atendimento e porte, já está consolidado como tipologia predominante do terciário instalado ao longo da avenida costeira. São dezenas de estabelecimentos comerciais dos mais variados portes, com ligeira predominância para os de médio porte, a maioria voltada para a venda de alimentos e bebidas, que sobrevive devido principalmente à sua vinculação com o "espaço Orla", e à presença da paisagem tropical circundante.

Evidentemente, este tipo de comércio se restringe mais às proximidades da zona praieira, pois desta vizinhança depende sua estratégia de "marketing".

Do ponto de vista do circuito terciário urbano, a área se apresenta basicamente sob dois aspectos. O primeiro deles está relacionado à sua população flutuante, expressa⁽¹⁾ através da população que busca na área a oferta de diversão, e ao turista que a ela acorre com perspectivas mais selecionadas de vivenciamento e contatos diferenciados, dentro de um padrão de conforto relativamente standartizado. Esta provoca uma demanda sazonal concentrada basicamente nos fins de semana de verão. O segundo faz referência a população residente, expressa através de bolsões de baixa renda consolidados há mais tempo e os mais recentes bolsões

de média renda, e aqui incorporamos também a população que usa a área diariamente como canal de tráfego.

Apenas nos núcleos de Itapoã, Boca do Rio e Pituba - embora tenham origens opostas - é que vamos encontrar concentrações terciárias fora da linha de praia.

Aí são comercializados gêneros variados, existindo uma diversidade tipológica muito maior do que na área de influência direta da Av. Otávio Mangabeira. São pequenos supermercados, bazares, pequenos bares, estabelecimentos atacadistas, depósitos de bebidas, armarinhos, secos e molhados, açougues, lojas de tecidos e roupas, etc; e, entre os prestadores de serviços, predominam os de natureza pessoal, de apoio ao automóvel e os de luxo, principalmente na zona da Pituba e do Loteamento Pedra do Sal em Itapoã.

O setor terciário concentrado, acima descrito, vem sendo progressivamente incorporado ao setor formal da economia, não só através do aprimoramento das relações comerciais, expressa através da melhoria do acesso dos fornecedores e da ampliação da rede de fornecimento, como também do ponto de vista das receitas públicas, através do desenvolvimento de ações fiscais, de cadastramento, e de melhoramentos dos serviços públicos, a mais eficiente arma utilizada como tática municipal ao longo dos últimos anos, para promover a incorporação das atividades do setor no rol dos contribuintes.

O processo de formalização, no entanto, não tem refletido melhorias a curto prazo no setor terciário, que por seu turno não está desenvolvido com grande expressão profissional. O grau de informalidade que se pode detectar hoje, está relacionado com o alto grau de precariedade das instalações de comércio e serviço. Este estado decorre muito mais do baixo grau de profissionalização do setor e baixa expressividade dos investimentos de capital fixo do que de uma suposta tipicidade dos serviços. Em outras palavras, o setor está dominado pelo pequeno capital, de alta capacidade adaptativa, e que se mostrou ao longo dos últimos anos, como o único segmento apto a sustentar serviços com baixa rotatividade de capital expressa na baixa expressão do capital, de giro do setor.

O comércio praieiro, que se baseia no inter-relacionamento estreito entre praia/bebida/comida, é parte importante neste contexto de análise. A presença das tradicionais barracas de praia ocupantes da faixa de areia das praias da Orla é uma das manifestações culturais mais arraigadas na população de Salvador, e sua situação privilegiada no espaço lhes garantiu a sobrevivência, mesmo após algumas atentativas de extinção e de regulamentação de seus padrões construtivos.

Ainda no que se refere ao terciário de apoio à população flutuante, desenvolveu-se inicialmente um conjunto de serviços informais dispostos ao longo da faixa de praia expresso pela presença de um sem número de vendedores ambulantes, que se deslocam sobre as areias das praias, nos períodos de maior afluxo de pessoas.

A situação do setor terciário, formal e informal, descrito, tenderá a modificar-se em função da demanda, ampliando-se e consolidando-se no tempo - ao longo de todos os dias da semana e em todas as estações do ano acompanhando "pari-passu" a transformação da área no grande foco de lazer e turismo da cidade.

Neste processo novos capitais serão incorporados ao circuito terciário da área, através da implantação de casas de serviço de maior porte e qualidade. Isto tem se dado, até o momento, de forma tímida, devido ao aspecto de sazonalidade da clientelas, que se manifesta de forma intensiva apenas nos fins de semana do verão, o que responde a lentidão e pequena dimensão do retorno do investimento do setor na área.

Todos estes aspectos conjugados ainda não foram suficientes para promover a inserção de grandes capitais que se exprimem em termos de redes de atendimento terciário (lanchonetes, mercados, sorveterias) ou em termos de grandes equipamentos.

O processo de inserção da área no circuito terciário permite vislumbrar a curto prazo a atratividade da mesma por este segmento de capital. Esta inserção promoverá modificações qualita-

tivas do setor, de natureza estrutural, na medida em que capitais de maior porte absorvam capitais menores existentes e induzem novos tipos de manifestação de menores capitais e de informalização, que apresentam excepcional capacidade adaptativa.

A prática da cidade tem demonstrado que ao surgimento de maiores capitais no setor, corresponde, à nível local, uma proliferação de comércio e serviços qualitativamente e quantitativamente superior aos anteriores. Isto, ao contrário do que se possa identificar como periferização do pequeno capital, expressa na verdade a força de readaptação e de complementariedade do setor, que apresenta na Metrópole um extraordinário dinamismo e poder de reprodução.

Parece evidente que, com a consolidação definitiva do equipamento comercial previsto no projeto de urbanização da área, de características radicalmente diferentes daquele atualmente existente, infra-estruturado (água corrente, energia elétrica, sanitários, etc) e capitalizado, haverá redivisão de mercado, devido ao grande poder de atratividade que certamente terão não só os novos empreendimentos, mas toda sua vizinhança urbanizada e transformada em área de lazer. É de se prever retração no volume de negócios nos pontos de venda localizados na praia (barracas), mas prevê-se acréscimo no volume global de faturamento comercial da área, pois trata-se de um processo de transferência intra-setorial de renda.

Atenção especial contudo, deve ser dada à forma de licitação adotada para a concessão dos pontos de venda privilegiados pela infra-estrutura implantada com recursos públicos, a fim de evitar o processo, sabidamente danoso, da monopolização na exploração do espaço comercial.

É de se supor também, que, nas transversais que ligam a Orla Marítima à Av. Paralela, surjam novos empreendimentos comerciais e presume-se que sua área de maior concentração futura se localize exatamente nas interseções da Otávio Mangabeira com as vias transversais: Av. Pinto de Aguiar, Av. Vale do Cascão e Av. Orlando Gomes, esta última com menos intensidade, pois o entroncamento com a pista de rolamento da Orla já está por demais ocupado com outros usos, como o habitacional e o Sócio-Recreativo.

A ocupação da faixa representada pelas áreas próximas às pistas de rolamento das vias transversais de ligação Orla/Paralela, apesar das condições peculiares de implantação de algumas dessas vias, relativas ao terreno acidentado e aos cortes realizados quando de sua abertura, deve se dar gradativamente, partindo dos cruzamentos com a Av. Otávio Mangabeira na direção da zona de influência direta da Paralela. Esses cruzamentos, especificamente, contam com grande potencial para se transformarem, futuramente, em nucleações de comércio e serviços.

No sub-centro Itapoã/São Cristóvão, a duplicação da Av. Otávio Mangabeira no trecho Sereia/la. Rótula, obra conexa ao "Projeto de Valorização da Orla Marítima" e à remodelação completa do Aeroporto Internacional Dois de Julho, provocará impactos variados no que se refere à função terciário, a principal função expressa na área. O principal impacto remete-nos à consolidação definitiva desta função, e da tipologia existente dos estabelecimentos comerciais, baseada em edificações médias e grandes: como supermercados, depósitos, galpões, grandes lojas (principalmente as de material de construção), garagens de ônibus, etc, sendo previsível inclusive o reforço dos usos atuais do solo, a maioria de apoio metropolitano.

III - A INSERÇÃO DA ÁREA NO CIRCUITO IMOBILIÁRIO URBANO.

III - A INSERÇÃO DA ÁREA NO CIRCUITO IMOBILIÁRIO URBANO

Do ponto de vista do Circuito Imobiliário Urbano, a área de análise se apresenta como um prolongamento da área de incorporação da Pituba. Esta, em vias de saturação, começa a se expandir sobre a Orla Marítima em direção Norte, uma vez que na direção sul o grau de saturação das áreas vizinhas provoca uma incapacidade de expansão neste sentido.

Com as pressões de crescimento da cidade do Salvador, a área de incorporação da Pituba se apresentou durante as duas últimas décadas como opção natural de ocupação urbana, acompanhando inclusive o sentido histórico da tendência de ocupação litorânea da cidade.

Sobre a Orla Marítima, a primeira expressão econômica urbana de significância se deu através da criação de valor de troca. Esta expressão esteve baseada no acréscimo marginal de valor de suas terras, decorrente basicamente da teoria do retalho e da criação de "status", o que resultou no seu parcelamento original, (após a implantação da Av. Otávio Mangabeira - Litorânea.) Nesta época, pequenas glebas rurais começaram a ser parceladas em lotes de características urbanas.

O valor de uso de então esteve restrito à possibilidade de desfrute da sua condição natural, o que foi timidamente acionado em termos de produção urbana, pelos novos proprietários. Razões diversas, inclusive decorrentes da parca expressão valorativa, traduzida em empreendimentos edilícios que a própria área não apresentava condições de suporte urbano.

Esta situação perdurou principalmente durante o período de ocupação da Pituba (1973/ 78), que agregou um valor de uso bastante superior, retirando desta área qualquer condição de competitividade no mercado produtivo imobiliário.

Neste período, no entanto, provocou-se um processo de incremento marginal contínuo no valor de troca da área, através da im

plantação de grandes equipamentos - Centro Administrativo Estadual, Centro Empresarial e Comercial, Centro de Convenções, Parque Metropolitano, Centro de Exposições Agropecuárias, culminando no fim da década de setenta com a implantação da duplicação de um trecho da Av. Otávio Mangabeira, e a implantação de estacionamento, praças de esportes e iluminação ao longo da mesma.

Estas intervenções no entanto não refletiram um incremento equivalente do valor de uso da área, o que foi assegurado por uma legislação restritiva, que atendia por um lado aos interesses de preservação dos aspectos paisagísticos da área, diga-se de passagem de alto valor, e por outro visava garantir a competitividade no mercado imobiliário da área de incorporação eleita na Pituba, o novo Eldorado de então.

Esta situação contudo só permaneceu válida na faixa de incidência do decreto da Orla Marítima (decreto nº 5504/78). Na faixa mais interiorizada, tributária direta da Av. Paralela, algumas áreas institucionais, (Setor Militar Urbano, Parque de Pituaçu, Parque de Exposições Agropecuárias.), o parcelamento preexistente e o relativo isolamento da mesma é que isoladamente ou em conjunto, ao longo do tempo, responderam pelo parco incremento do valor de uso da mesma.

Vencido o período de saturação da área da Pituba, as pressões sobre o valor de uso na área em estudo, acabaram por agregar valor de troca decorrente da economia de aglomeração da Pituba, que começava a se expandir sobre a área do Costa Azul e do Stiep, hoje já em vias de saturação.

{

Mesmo não submetida a maiores rigores de controle do uso e ocupação do solo, a incorporação de valor de uso nas áreas da Boaladeira e Imbuí, se viabilizou através da reorganização fundiária e do seu baixo valor de troca de então. Isto viabilizou a reprodução do capital nestas áreas através da produção imobiliária.

A iminência de saturação destas áreas de expansão fez antever

a incorporação de valores de uso à faixa da orla submetida ao decreto. Por analogia, seria de se esperar algum tipo de pré-arranjamento na estrutura de parcelamento desta nova área de incorporação, que fosse capaz de agregar novos valores de uso independente da permanência das restrições legais. Contudo, o valor de troca agregado a esta área o coloca em supremacia sobre o valor de uso.

A permanência desta situação será apropriada pelo circuito do capital imobiliário através da incorporação definitiva de alto valor de troca decorrente da implementação das atuais melhorias propostas pelo Projeto de Valorização da Orla Marítima de Salvador, que se assenta no potencial incrementado de uso derivado dessas melhorias.

É importante observar que este processo tem transformado a área nestes últimos anos em base de emissão de ativos financeiros que representam uma inversão alternativa de caráter especulativo, que no entanto não tem se revertido em "produção de espaço urbano", mas sim se apropriado da estruturação do espaço urbano que lhe confere potencial urbano.

A mudança da base de reprodução do capital imobiliário na área, passando de exclusivamente financeiro para produtivo poderá deslocar a essência e origem dos capitais, na medida em que a produção atrairá capitais de outras áreas, e poderá até mesmo desviar os ganhos marginais do setor financeiro especulativo (Capitais de Porte Múltiplo) para o setor produtivo, que envolverá necessariamente capital de maior porte. Esta mudança, que já ocorreu na descrita frente de expansão da Pituba, é notada também na frente de expansão de Itapoã, onde o baixo valor de troca de então viabilizou os conjuntos COHASEB, a ocupação da Placaford e os condomínios do Jaguaribe.

Esta mudança esbarrará, no entanto, em dois fatores a serem superados nas áreas remanecentes, e até na renovação das atuais ocupações, fatores que se encontram em razão do comportamento comparativo dos mercados envolvidos (financeiro e imobiliário) e

agentes interferentes deste mercado. O primeiro deles faz referência aos ganhos comparativos do circuito de emissão de ativos, decorrentes da nova melhoria em confronto com os decorrentes da reprodução imobiliária, cujos ganhos marginais dependerão do acréscimo marginal de ganhos do primeiro. O segundo faz referência ao desempenho do próprio mercado imobiliário, cuja estrutura financeira de sustentação, expressa pelo Sistema Financeiro da Habitação, encontra-se em cheque face à Crise Nacional. Nestes termos, o balanço comparativo destes dois subcircuitos de capital imobiliário será o grande responsável pela forma da sua reprodução.

As considerações acima formuladas nos impõem uma análise dos agentes envolvidos no processo, seus interesses e correlações de força eventualmente compostas pelos mesmos.

No que se refere ao circuito financeiro, pode-se identificar na área a atuação simultânea do pequeno capital (na sua grande maioria local), que detém a posse de lotes na área; do médio capital, que detém glebas, partes de loteamentos e conjuntos de lotes dispersos, e do grande capital, que detém glebas de interesse incorporativo (de capital intensivo).

Todos estes continuam operando valores de troca mais compensadores na atual circunstância. Porém é precisamente nas grandes glebas onde os valores de uso começam a pressionar a reprodução imobiliária.

Apesar da recessão que sombreada o mercado imobiliário e a atual situação do Sistema Financeiro da Habitação, principalmente o segmento das entidades privadas de poupança e empréstimo, não se pode minorar o fato de que é na produção imobiliária urbana que este capital se reproduz institucionalmente. A este capital não interessa a permanência do estado de reprodução do valor de troca da terra urbana, o que contribui para a ampliação dos custos da sua reprodução, uma vez que a terra urbana se constitui em insumo necessário para a sua reprodução, que se assenta basicamente na venda de capital e no processo de indexação e taxaço

deste capital, o qual se realiza através da produção imobiliária. Por seu turno as empreiteiras e incorporadoras, cuja reprodução e acumulação também dependem do processo produtivo imobiliário urbano, podem facilmente se compor com o capital do sistema financeiro em defesa da produção imobiliária urbana.

Estes segmentos contam, no entanto, com o envolvimento de alguns dos seus agentes com o mercado de valorização da terra urbana, o que poderia se constituir em uma inércia temporária desta composição, porém sem maior significado no processo de ocupação da área.

Estes segmentos em tese, poderiam se apropriar dos benefícios decorrentes da estruturação da área, o que poderia, também em tese, representar uma desapropriação do capital local incidente na área, o que o colocaria como fator de contraposição a esta corrente. Isto não seria verdadeiro se medidas de restrição permanecessem na área, e esta em mãos deste capital local. A questão neste caso não seria apenas de espacialização da origem do capital, mas de qualidade da reprodução deste capital (especulativo de terra urbana versus produtivo imobiliário e especulativo financeiro).

Contudo, há que se atentar para uma série de fatores interferentes que se sobrepõem a esta problemática. Trata-se do fato que a pequena empreiteira e incorporadora local também se realizam através da produção, e a estes não interessa o "status quo" da área, e a atual repartição de terra e propriedade existente contempla as diversas faixas de capital, o que asseguraria, com restrições mínimas decorrentes de uma política fundiária incidente (restrição a remembramentos, por exemplo), a participação de todos os segmentos de capital interessados.

É importante ressaltar ainda que a participação multicategórica de capitais garante a complementariedade necessária à composição de um espaço urbano personalizado pela complementariedade que estes segmentos representam.

5.3.2.2. ASPECTOS FÍSICO-URBANÍSTICOS

5.3.2.2. Aspectos Físico - Urbanísticos

No plano físico urbanístico a análise dos elementos intervenientes se processou ^{pari}pari-passu ao seu ~~reest~~amento espacial e foi efetuado no item subsequente.

Considerou-se como elementos intervenientes o Projeto de Valorização da Orla Marítima, Vias Transversais (de interligação Orla/Paralela), Av. Paralela, etc. (item 5.3.3.2)

5.3.2.3. ASPECTOS JURÍDICO-INSTITUCIONAIS

5.3.2.3. Aspectos Jurídico-Institucionais

Considerou-se basicamente os dispositivos da Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo, uma vez que esta incorpora os dispositivos incidentes sobre a área.

Adotou-se o mesmo procedimento anterior, absorvendo-se as considerações já efetuadas sobre o assunto no texto de análises setoriais (item 5.2.2.1.).

(3)

5.3.3. TENDÊNCIAS E CONFLITOS

5.3.3. Tendências e Conflitos

O trabalho em sua função prospectiva buscará essencialmente compor o quadro da área em questão. Um quadro que seja capaz de delinear as tendências e perspectivas da área, e que só será capaz de ser desenvolvido à medida em que seus agentes e interesses em jogo estejam perfeitamente identificados.

Se a área está em questão, cumpre assumir que este fato se dá em razão de vários interesses recaírem sobre a mesma. Cumpre identificar a fonte destes interesses, ou melhor quem são e o que são estes agentes que estariam com seus interesses comprometidos ou em vias de comprometer-se na área. Isto no entanto não seria suficiente na medida em que cada um destes agentes tem interesses inerentes à sua própria definição. Portanto, cumpre identificar que tipo de interesse cada um desses agentes podem ter sobre a área e, por fim, que fatias de área poderiam responder a cada agente para que se possa prospectar a ocupação da área.

O trabalho de prospecção está assentado em uma primeira instância na percepção da estruturação livre da área, ou seja: o que se passaria com esta área se sobre ela não recaísse nenhum instrumento de planejamento além dos projetos públicos em execução. Esta prospecção deverá, em uma segunda instância, ser cruzada com os aspectos naturais da área (áreas verdes, preservação de mananciais, aspectos paisagísticos de monta), e com os aspectos da sua ocupação e estruturação atual (Áreas de proteção sócio-ecológica). Este processo nos dará uma indicação preliminar de conflitos e potenciais prováveis que permitirá orientar as medidas de planejamento necessárias para o perfeito equacionamento do problema (aprofundamento da legislação incidente, indicações de uso e ocupação do solo, estruturação necessária).

O que move o trabalho de planejamento é a sua concepção enquanto instrumento de viabilização das expectativas e necessidades de uma sociedade.

Tenta-se observar a partir da situação atual o que poderá ocorrer para que se possa identificar, a partir do que se deseja (o ideal a ser alcançado), que medidas (políticas de planejamento, executivas, institucionais, etc.), se fazem necessárias.

Assim é que os agentes de urbanização foram categorizados em três níveis considerados adequados para uma perfeita identificação dos seus interesses. Em função dos interesses identificados, pode-se proceder ao perfil da área ou de fatias de área que poderiam realizar estes interesses, e sobre as quais recaíam tensões de ocupação, finalizando-se com a identificação da ocupação tendente.

3

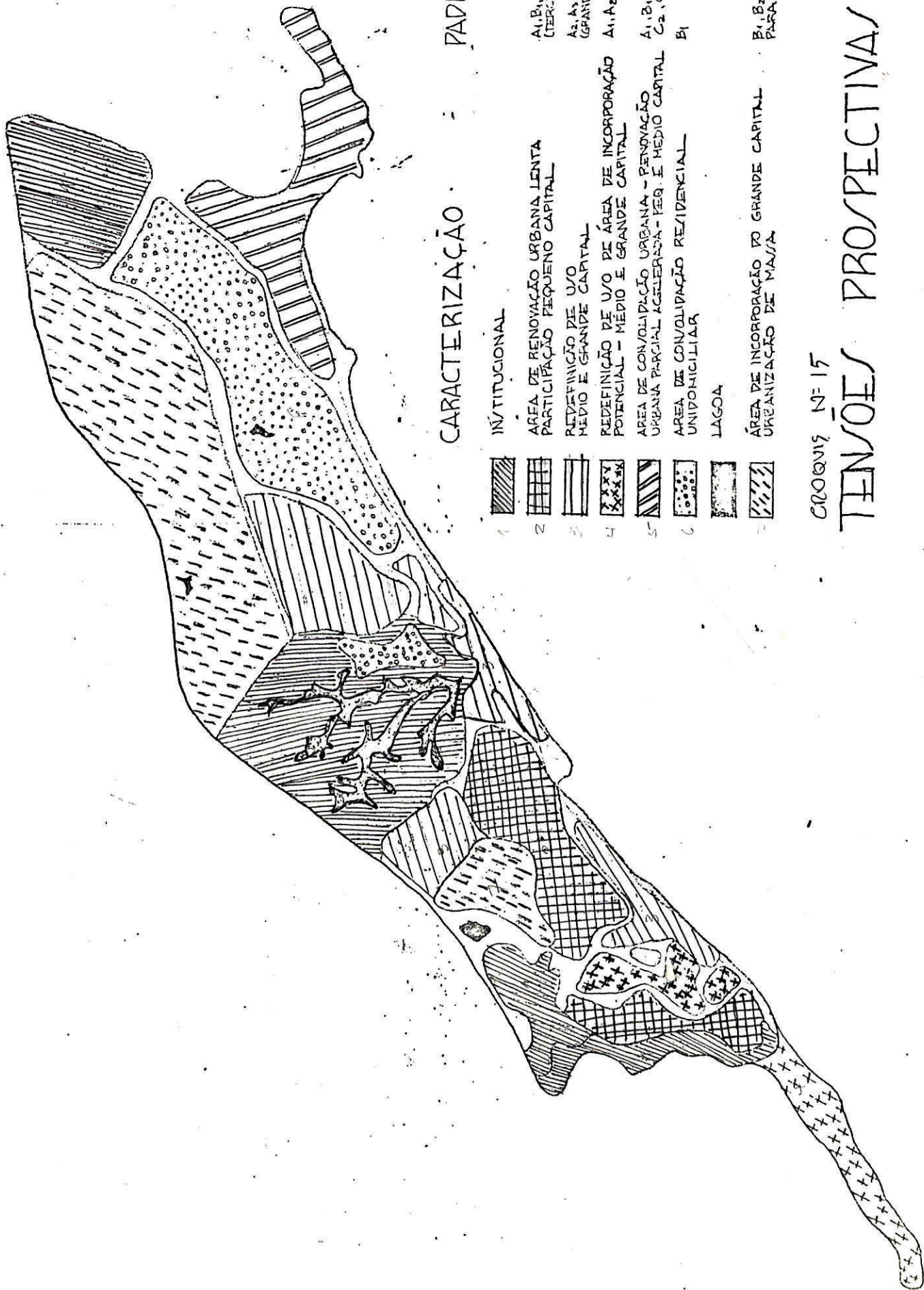
5.3.3.1. ASPECTOS SÓCIO-ECONÓMICOS

5.3.3.1. SÓCIO-ECONÔMICOS

5.3.3.1. Sôcio-Econômicos

No quadro e croquis nº 15 a seguir encontram-se relacionados os agentes por categoria de análise, os seus interesses e a correspondência espacial e urbanística.

AGENTES	PARTICIPAÇÃO	PERFIL DA ÁREA DE INTERESSE	PERFIL URBANÍSTICO DE INTERESSE
Grande Capital	Grandes Projetos de Massa - Habitacional - Grandes Conjuntos para classe B. - Grandes loteamentos para todas as classes. - Terciário - Grandes Equipamentos: Shopping, Hipercentro, Play Center, Instituições, Redes de Serviços. - Urbanização de Massa - Financeiro - Todas as faixas de uso e ocupação formais.	Grandes glebas sem complicações fundiárias. Boa acessibilidade, baixo custo da terra. Glebas Pequenas Grandes lotes estratégicos Pequenos lotes em áreas consolidadas. Reforma predial. Infra-estruturação Concentração de Investimentos	B1, B2, B3, A1, "B1, B2, B3", C1 Grandes equipamentos Rede de prestação serviços Infra-estrutura de ponta Todos, exceção informal
Médio Capital	Projetos de Porte Médio - Habitacional - Pequenos Conjuntos habitacionais, Edifícios pluridomiciliares, conjuntos de casas - Terciário - Pequenos Equipamentos, médios equipamentos. Conjuntos de lojas Reurbanização e Melhoras	Pequenas Glebas Grandes lotes em áreas urbanizadas Pequenas glebas Grandes e médios lotes Grandes lotes Área de concentração de investimentos médios	A2, B1 A2, D3, B2 A1, B1, C1 Pequenos e Médios equipamentos Centros empresariais e comerciais pequenos Todos formais
Pequeno Capital	Substituição de usos em áreas consolidadas. Habitacional - Residências individuais. Conjuntos residenciais Terciário-pequeno porte Misto Reforma predial	Pequenas edificações em áreas estratégicas de desenvolvimento de aglomerados ou redefinição de uso. Lotes Residenciais Grandes lotes ou pequenos glebas Lotes ocupados estratégicos Áreas que não são de incorporação	B1, B2, B3, C1, C2, L3 A1, B1, B2, C1, C2, C3 Lojas isoladas Todos



CARACTERIZAÇÃO

PADRÕES

1	INSTITUCIONAL	A1, B1, B2, B3, C1, C2, C3 (TERCIÁRIO LOCAL)
2	ÁREA DE RENOVACÃO URBANA LENTA PARTICIPAÇÃO PEQUENO CAPITAL	A2, A3, B1, B2, B3, C1, C2 (GRANDE EQUIPAMENTO)
3	REDEFINIÇÃO DE USO MÉDIO E GRANDE CAPITAL	A1, A2, A3, B1, B2, B3
4	REDEFINIÇÃO DE USO DE ÁREA DE INCORPORAÇÃO POTENCIAL - MÉDIO E GRANDE CAPITAL	A1, B1, B2, B3, C1, C2, C3
5	ÁREA DE CONSOLIDAÇÃO URBANA - RENOVACÃO URBANA PARCIAL AGUERRADA - PEQ. E MÉDIO CAPITAL	B1
6	ÁREA DE CONSOLIDAÇÃO RESIDENCIAL UNIDOMILIAR	B1, B2, B3, POTENCIAL PARA A3, C1
7	LAGOA	
8	ÁREA DE INCORPORAÇÃO DO GRANDE CAPITAL ORGANIZAÇÃO DE MASSA	

CRONÔMETRO Nº 15

TENSÕES PROSPECTIVAS

5.3.3.2. FÍSICO-URBANÍSTICOS

5.3.3.2.B. Físico-Urbanísticos

A área em estudo se caracteriza em linhas gerais, pelos seguintes aspectos:

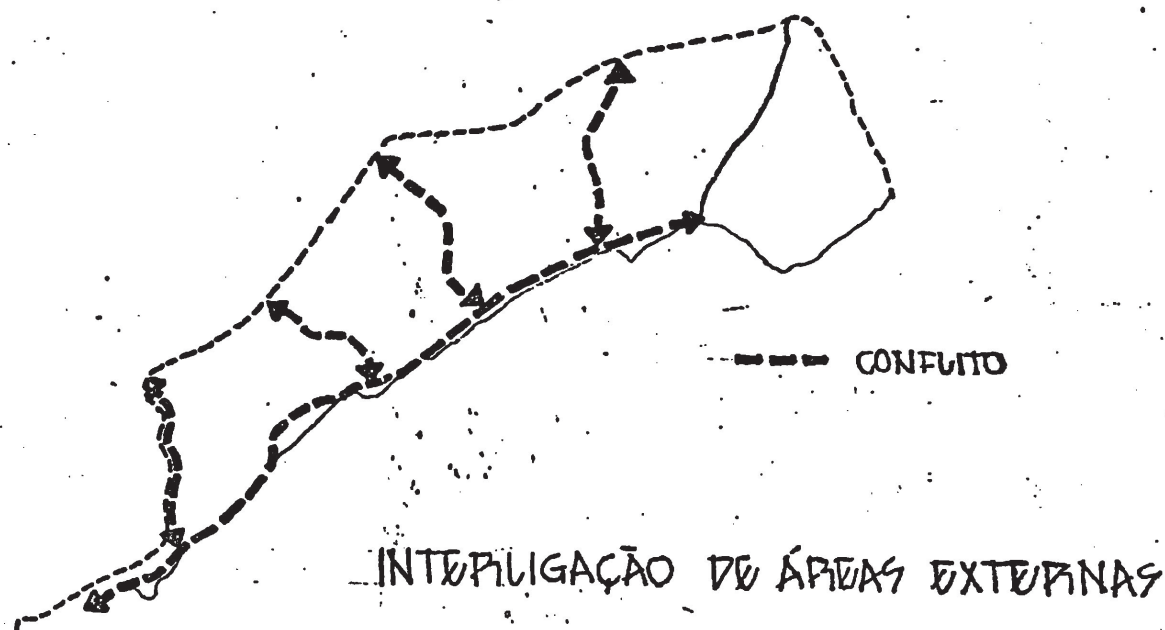
- Por ser um prolongamento do vetor de expansão urbana de Salvador, atualmente o mais nobre deles;
- Por apresentar uma ocupação bastante diversificada do ponto de vista das suas faixas de renda;
- Por apresentar uma densidade bastante inferior a legislada muto embora esta legislação seja bastante restritiva;
- Por apresentar um sistema viário de porte que lhe confere bons acessos;
- Por se apresentar bastante parcelada no seu setor leste longitudinal a costa;
- Por apresentar um alto valor paisagístico expresso pelas suas condições naturais.

O Projeto de Valorização da Orla Marítima de Salvador, do ponto de vista físico-urbanístico se caracteriza por uma intervenção linear contínua ao longo da Orla, a qual inclui intervenções de natureza física-urbanísticas com implicações sócio-econômicas e institucionais.

Do ponto de vista das intervenções físico-urbanísticas, distinguem-se:

- A implantação de uma segunda calha de rolamento para veículos automotores e melhoria na existente;
- Melhoria do sistema de estacionamento na Orla;
- Implantação de calçadão ao longo da pista externa;
- Implantação de parques de recreação e lazer;
- Implantação de equipamentos de recreação e diversão, turismo e lazer.

- Ainda com relação ao uso de interligação externa, vale ressaltar a composição desta pista com a Av. Paralela e as transversais que as interligam. Este conjunto viário amplia as características de interligação urbano-metropolitana do conjunto estendendo os efeitos ao interior da área situada entre os dois grandes eixos Orla/Paralela.



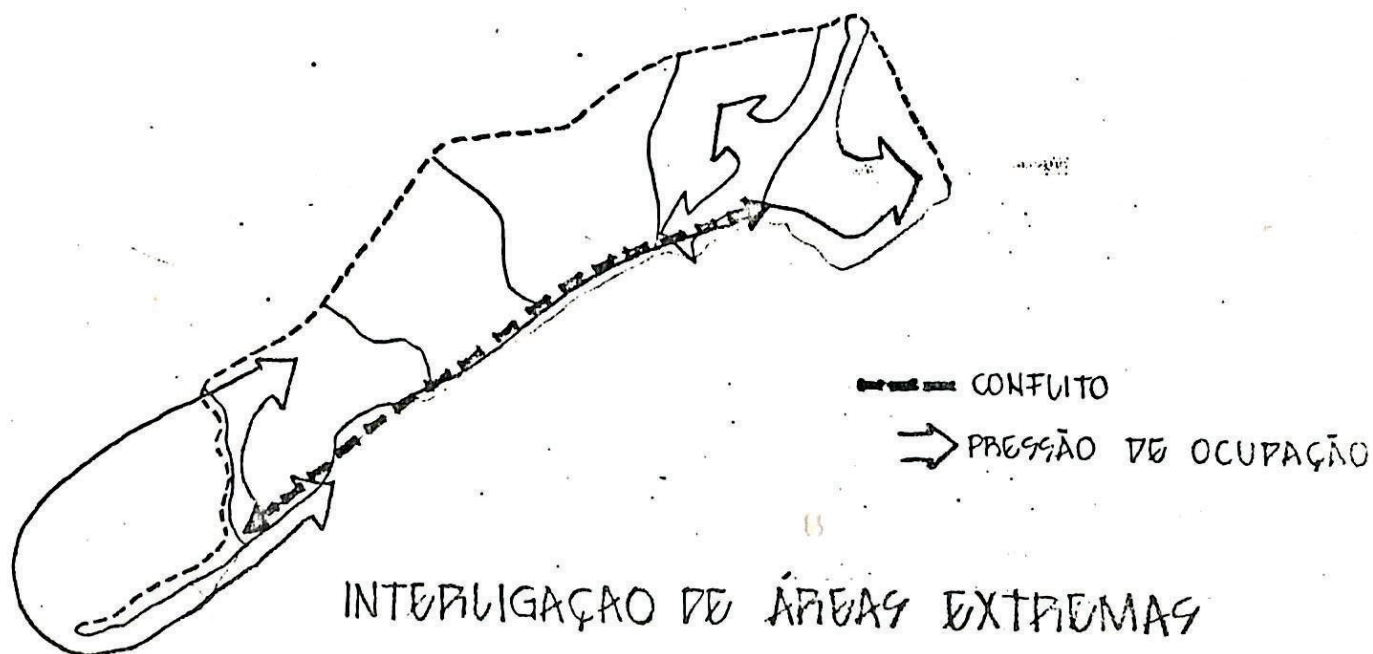
Estes dois efeitos relacionados, são supostamente de caráter negativo sobre a área que segundo este tipo de utilização deverá sofrer os transtornos decorrentes deste uso expresso basicamente na ampliação de ruídos, poluição aérea, além do comprometimento de suas áreas com canais de tráfego, os quais poderão se compor desde tráfego interestadual a intermunicipal e intramunicipal.

São contudo de caráter positivo para as áreas extremas na medida em que significa uma considerável melhoria da acessibilidade destas áreas, e para o interior da área de estudo na medida em que atrairá e desenvolverá atividades de apoio a esta função, bem como atividades outras que deverão explorar esta condição de passagem criada na área.

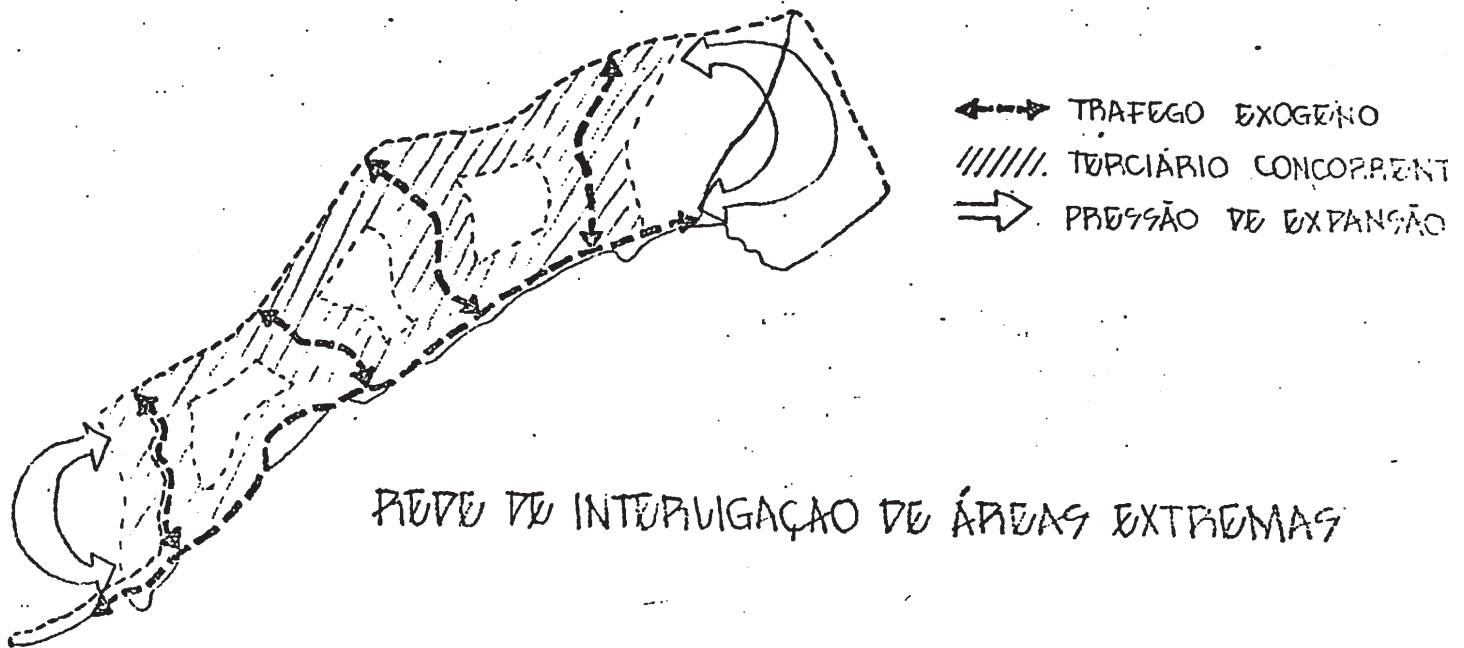
Observações Preliminares:

O projeto de duplicação da pista da Orla Marítima de Salvador promoverá:

- I - Uma sensível melhoria no sistema viário municipal de alcance metropolitano. Sob este ponto de vista vale ressaltar:
 - Os efeitos terminais de interligação, referentes aos e-
feitos sobre as áreas extremas. Tais efeitos seriam reba
tidos em uma primeira instância sobre as aglomerações de
Itapuã/Lauro de Freitas e Pituba. Isto impõe uma caracter
ística de uso de interligação nítida na Orla Marítima.
Em uma segunda instância os efeitos sobre a própria Orla
Marítima decorrentes deste uso, que a toma como um leito
puro e simples de passagem de um tráfego diversificado.



Tal efeito compõe um espaço bipolarizado entre a Paralela e Orla, marcado pela pressão de desenvolvimento urbano e expansão destas áreas extremas sobre a área de estudo, e pela pressão de ocupação linear dos canais de tráfego, compondo corredores de usos afins.

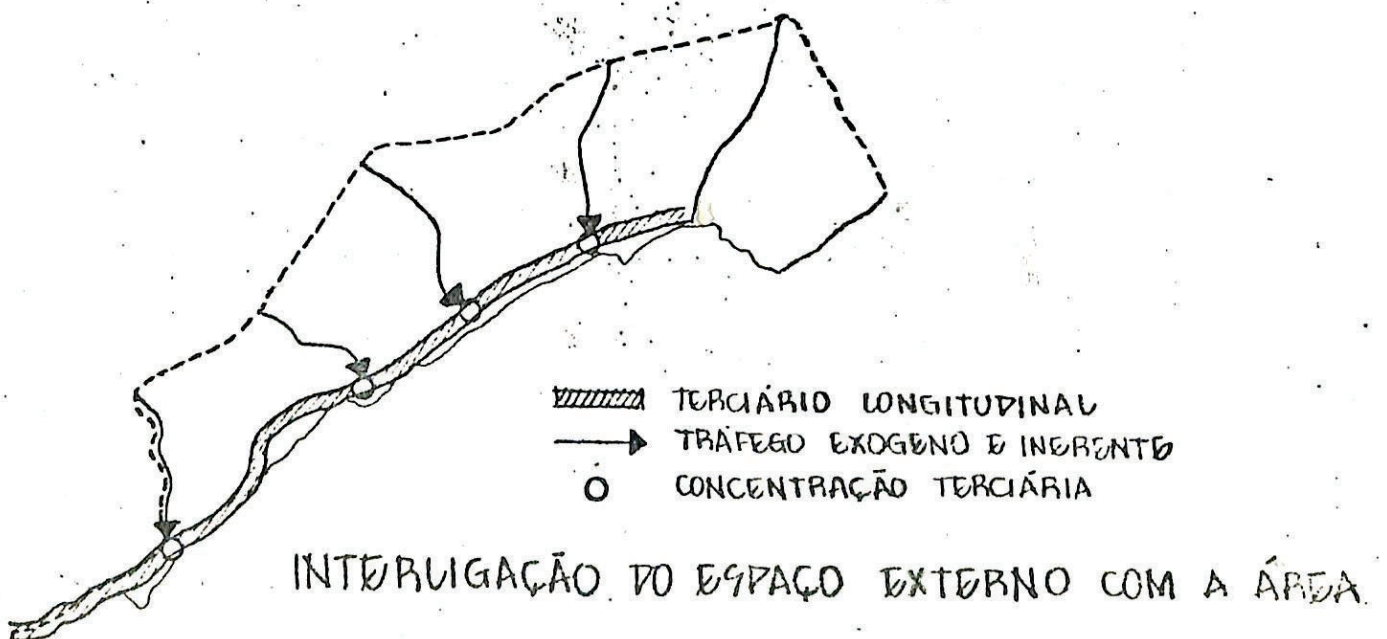
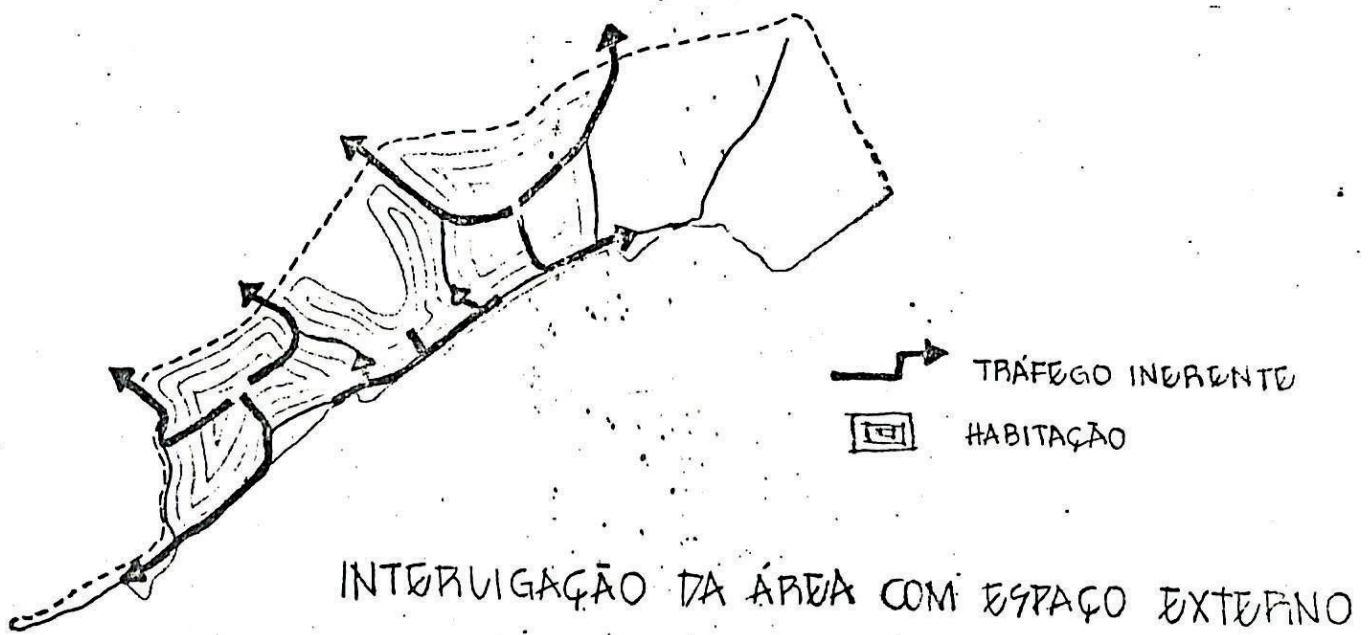


- II - Esta intervenção viária apresenta por outro lado a característica de interligação da área (Orla/Paralela) com as demais áreas metropolitanas, e internamente entre os seus diversos segmentos urbanísticos. Sob este ponto de vista vale ressaltar a melhoria de acessibilidade à área e aos seus diversos segmentos.

No que se refere a melhoria da acessibilidade da área como um todo, dois aspectos devem ser observados:

- {
- Que a implantação do projeto de valorização cumpre uma sensível melhoria de acessibilidade, que beneficia os seus moradores na medida em que facilita a sua comunicação com as diversas áreas da cidade e da região metropolitana. Este aspecto beneficia também projetos de ocupação residencial na área, bem como incorporações diversas.

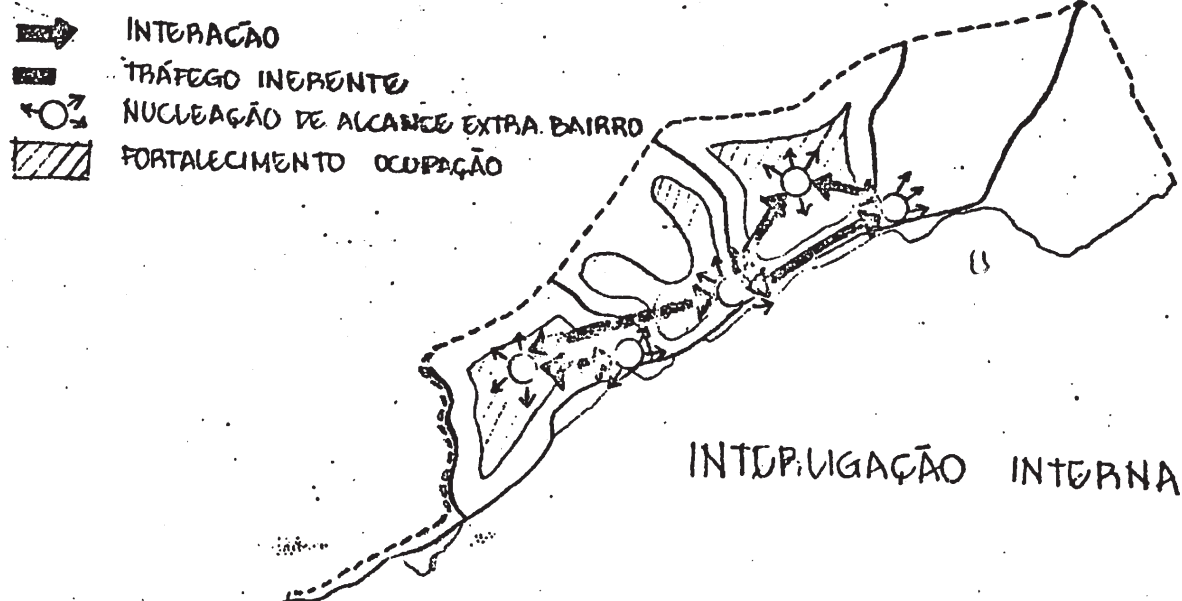
- Que a implantação do projeto também cumpre por via de consequência melhoria da acessibilidade que beneficia os outros moradores de outras áreas que a demandarão enquanto área de lazer, recreação e diversão. Este aspecto ao tempo em que traz a área uma dinâmica acentuada que exercerá pressões por serviços e equipamentos, dinamizando por consequência o setor terciário principalmente na faixa de Orla, é também responsável pela manutenção de uma população flutuante de características, exigências e comportamentos diferenciados.



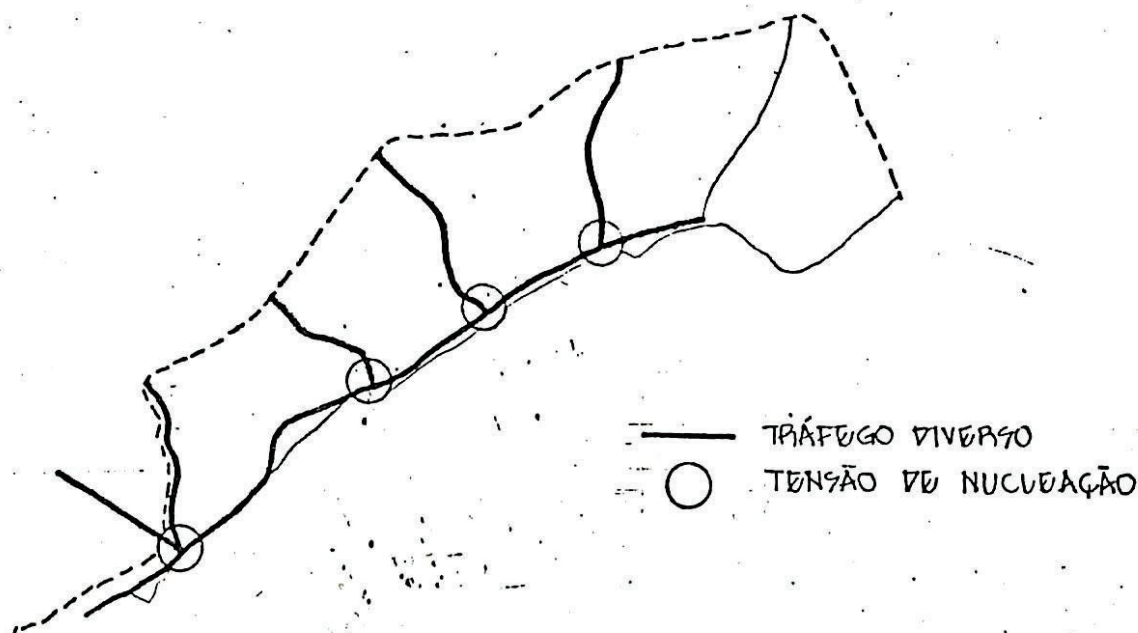
III - O terceiro efeito a ser identificado, relacionado a melhoria do sistema viário na Orla Marítima está relacionado com a melhoria das interligações dentro da própria área. Este aspecto faz com que os diversos segmentos de áreas contidos no trecho Orla/Paralela, disponham de boa acessibilidade entre si, o que não só amplia o alcance dos serviços que aí venham a se implantar, como também impõe uma maior interação entre esses segmentos.

Este efeito nos leva a observar que as tensões exercidas sobre os principais pontos de nucleação de serviços e comércio tendem a se ampliar tanto no sentido do seu porte, quanto no sentido de sua diversificação e complementariedade de atendimento o que se contrapõe a supostas especializações ou exclusivismos de uso.

Já no que se refere às condições de ocupação dos espaços envolvidos pela trama viária é nítida a condição de suporte e indução da mesma sobre a ocupação destes espaços principalmente com atividades residenciais e correlatas.



- IV - O último efeito a ser considerado está relacionado com as tensões de ocupação e usos decorrentes do entrecruzamento de vias, que estão caracterizados ao nível da confluência natural de tráfego como pontos de forte pressão de ocupação.

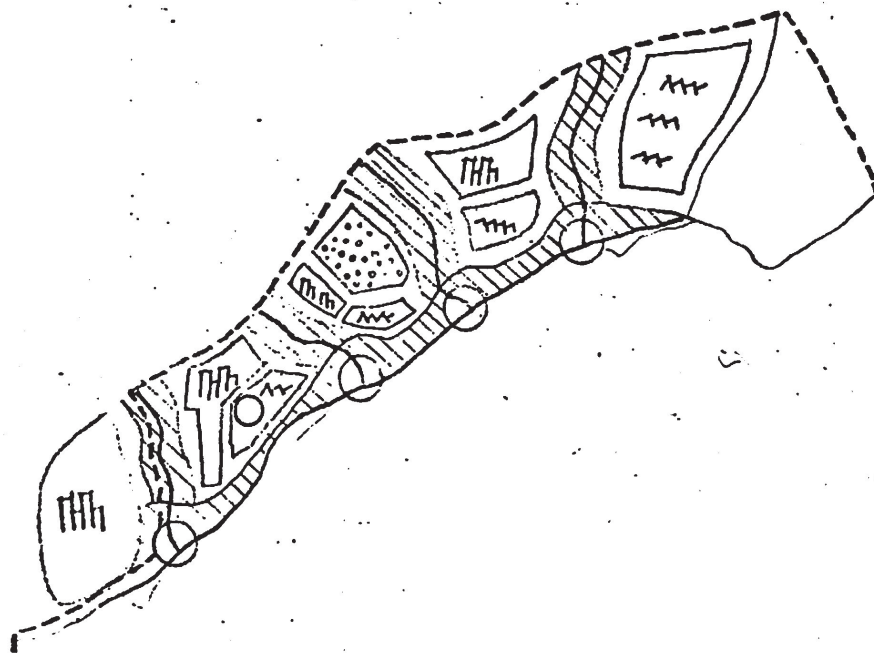


Estas observações preliminares levantam questões relacionadas que devem ser observadas frente aos usos atuais, no que se refere a: nuclearizações, mudanças, consolidações, ampliações e eliminação de usos. Assim as primeiras questões de impacto decorrentes deste tipo de intervenção, estão listadas a seguir:

- Efeito de interligação entre os extremos, sobre os extremos;
- Efeito de interligação dos extremos sobre a área usada como leito;
- Efeito de interligação da área com o espaço metropolitano;
- Efeito de interligação do espaço metropolitano com a área usada como local de recreação, diversão e lazer;
- Conflitos entre canais de circulação intensiva e atividades de lazer, recreação e diversão.

(Ver croquis nº 16)

-SÍNTESE DA INDUÇÃO DE OCUPAÇÃO



LEGENDA

- YYY HABITAÇÃO UNIRESIDENCIAL
 - HHH HABITAÇÃO PLURIRESIDENCIAL
 - NUCLEAÇÃO
 - ▤ AREA VERDE
 - ||||| usos múltiplos
- (3)

5.3.3.3. ASPECTOS JURÍDICOS INSTITUCIONAIS

5.3.3.3. Aspectos Jurídicos Institucionais

A Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo - Lei 3377/84 - já em vigor a partir de novembro do ano em curso, trará para a cidade e em particular para a área em estudo, rebatimentos concretos à estruturação de seus espaços. A citada lei é parte do Modelo Físico-Territorial do PDDU, um momento de sua implantação que se completará na medida que se implante a circulação urbana prevista pelo próprio Plano e seu Modelo Físico.

Ademais, o que define basicamente o instrumento legal é seu caráter impositivo e decorrente disto; a conformação espacial, por vezes reinterpretada pelos desajustes dos usos e suas intensidades de ocupação, por vezes também ocorrendo de forma assistemática e casuística, o que somente uma gestão da lei em forma de uma estrutura de laboratório de mensuração da estrutura urbana, seus indicadores atualizados, teria condição de antecipar e/ou absorver os desajustes naturais.

O território da área face ao zoneamento imposto pela lei possui 11 zonas de Concentração de Uso Residencial - Planta nº 2:

- ZR- 9* - Amaralina
- ZR-12* - Pituba
- ZR-19 - Costa Azul/Armação
- ZR-18 - Imbuí
- ZR-23 - Boca do Rio
- ZR-25 - Pituaçu
- ZR-17* - Jaguaribe/Paralela
- ZR-28 - Patamares
- ZR-29 - Itapuã
- ZR-33 - Mussurunga
- ZR-34 - Abaeté

(*) - Parcialmente contidas na área.

O conceito de zoneamento da lei é o de predominância de uso. Uma permissividade quanto a outros usos, principalmente os voltados à complementação do uso predominante é factível, embora a permissividade esteja sujeita a uma bateria de critérios de compatibilidade locacional, referentes ao desempenho da estrutura urbana. Há portanto uma bateria de critérios zonais, outros não zonais, principalmente os relativos a restrições impostas às Áreas Sujeitas a Regime Específico - ASRE que compreendem as seguintes subcategorias:

- Área de Preservação aos Recursos Naturais - APRN;
- Área de Proteção Sócio-Ecológica - APSE;
- Área de Proteção Cultural e Paisagística - APCP;
- Área Programa.

A maior parte do território da área em estudo se enquadra como Área Sujeita a Regime Específico. Portanto, no plano institucional é prioritário para o Plano da área, promover-se a delimitação dessas áreas, o enquadramento das mesmas e o estudo de suas legislações específicas.

As informações integrantes da planta nº 02 explicitam o quadro de permissividade para a área quanto as subcategorias de uso residencial.

Depreende-se analisando as informações com relação as subcategorias de uso residencial (planta 02), uniresidencial, que a área como um todo é contemplada por todas as subcategorias, onde a zona da Pituba somente não é atendida pela subcategoria R-5.1. Em seguida, Patamares, Itapua e Costa Azul se apresentam melhor atendidas. Na área da Boca do Rio, face a sua provável definição como área de proteção sócio-ecológica, a subcategoria R-4.1. (Reurbanização Integrada até 300 U.I.) não é permitida, embora quando do estudo específico para a área essa questão possa ser reestudada.

Quanto a subcategoria multiresidencial, também a área como um todo possui um alto grau de permissividade, onde somente Pituaçu por ter a maior parte de suas áreas integrando a Área Programa do Parque de Pituaçu, com zoneamento especial definido em Plano elaborado pela CONDER, deixa de ser contemplado.

Para os usos industriais, a zona da Boca do Rio, dado o estrato de renda predominante ser o de baixa renda, foi contemplada com maior permissividade para todos os usos do Id-1. As demais zonas são contempladas com alguns usos.

Com relação aos usos de comércio e serviço, vê-se pelas matrizes correspondentes que a maior parte das zonas possui o mesmo grau de permissividade. Embora na zona da Boca do Rio se concentre o CS-4, algumas subcategorias devam ser estendidas para outras zonas, principalmente oficina de eletricitista, de encanador, sapateiro, vidraceiro, de bicicleta. A filosofia da lei quanto à permissividade e aos critérios de compatibilidade é relativa ao impacto que os usos provocam na estrutura urbana.

Sendo assim, os usos que oferecem menor impacto com relação a usos de maior impacto permitido, são automaticamente também permitidos, salvo análise específica caso a caso.

Da análise, das matrizes, também se depreende uma certa homogeneização da área como um todo, embora os critérios de compatibilidade tendam a diferenciar o quadro de permissividade. Num outro momento, na medida que cada área se infra-estrutura, atingir-se-á uma relativa homogeneização.

A legislação propicia a formação de Centros de Bairros, necessitando entretanto se levantar e cadastrar os locais onde já existem embriões desses centros no sentido de se estimular os mesmos, principalmente aqueles existentes em núcleos, e, ao contrário, desestimular aqueles outros dispostos linearmente às principais vias de circulação. Esses estímulos seriam de natureza tributária e/ou com relação a parâmetros de ocupação, respeitados aqueles referentes a gabaritos.

Com relação aos parâmetros de ocupação (planta nº 02), principalmente os índices de utilização, procederá à análise, no sentido de testar os mesmos com relação às projeções estabelecidas pelo PDDU - população a ser alocada na área. Assim teríamos a compatibilização da população a ser alocada pelo PDDU para a área e os parâmetros estabelecidos pela Lei de Ordenamento, base para qualquer estudo específico de ocupação mais acelerada da área.

Procedeu-se no item 5.2.2. à análise das densidades propostas para as diversas zonas segundo as abordagens do PDDU e da LOUOS.

Desta análise, constatou-se que com base nos dispositivos atuais da LOUOS a área poderá vir a absorver um contingente populacional superior ao previsto pelo PDDU. Constatou-se também que para algumas zonas a densidade resultante da aplicação dos parâmetros estabelecidos na LOUOS resultaria numa densidade superior à prevista.

A aplicação de lei levaria a uma estruturação especial (ver croquis planta 02), que se caracterize:

Quanto às Nucleações Terciárias:

- . Consolidação do Subcentro de Comércio e Serviços do Camuruji
- . Consolidação de Itapuã como Centro de Bairro
- . Promoção de Corredores de Serviços ao longo das Vias Estruturais da Área
- . Geração Espontânea de novos Centros de Bairro

Quanto aos Assentamentos Habitacionais:

- . Consolidação das áreas habitacionais segundo os usos definidos na planta 02 e padrões habitacionais diversificados

Quanto às Áreas Verdes e Espaços Abertos:

- . Consolidação do Parque Metropolitano de Pituaçu e Abaeté

Circulação:

- . Consolidação do Sistema Viário Estrutural da Área.

Constata-se que as diretrizes do PDDU e do Plano asseguram a Macro-Estruturação do Espaço Orla integrado à Estruturação do Território Municipal. O passo subsequente, em etapas posteriores se ria a abordagem "projetual" dos subespaços.

Entretanto o aprofundamento de algumas situações específicas deverão anteceder a abordagem projetual dos diversos subespaços.

A partir da análise anterior, apresenta-se as seguintes conclusões:

Quanto aos parâmetros urbanísticos:

- 1 - As parcelas das ZR-9 e ZR-12 oferecem um alto potencial de ocupação de usos mistos, expresso pela capacidade de suporte de infra-estrutura da área e pela demanda por usos terciários e de serviços de alimentação, bem como residenciais. Esta tendência encontra-se reprimida face às restrições legais incidentes sobre esta área. Este fato provoca um valor de uso baixíssimo com uma área de grande potencial de uso. Consequentemente a condição de provisoriedade dos usos que ali se manifestam reflete a expectativa de utilização do potencial que a área oferece, ao tempo em que aumentam as pressões de ocupação da área.

No que diz respeito às restrições legais incidentes sobre esta área, pode-se constatar que o elemento gerador das mesmas é a necessidade incontestável de preservação da imagem e ambientalização da Orla Marítima e sua interação com a massa construída do bairro da Pituba.

Há que se admitir que as dificuldades para o estabelecimento do perfil desejável da imagem - capaz de criar uma ambientalização e identidade que respondam às exigências de encontro de uma área urbana densamente ocupada - geraram uma restrição providencial que assegurou o retardamento do processo de ocupação. As restrições incidentes, no entanto, não compõem uma imagem que se possa admitir, a priori, como solução paisagística para a área, pelo fato do problema não ter sido estudado em profundidade.

A permanência dessa situação tende a esvaziar as bases de sustentação das restrições impostas face às pressões de ocupação da área. Este fato oferece o perigo de implosão do sistema de controle da ocupação com reflexos não previstos.

É portanto imperativo que se proceda ao estudo da ocupação desta área, com a produção de um desenho que componha de facto a imagem desejável, e que este desenho sirva de base para o aprofundamento e consolidação dos parâmetros urbanísticos que o deverão sustentar (vide texto 5.1.).

- 2 - A parcela da área de Borda situada à norte da ZR-19 (Costa Azul) e à sul da ZR-23 (Boca do Rio), compreendendo basicamente o loteamento Jardim Armação, apresenta-se hoje também com alto potencial para alocação de usos residenciais e turísticos. Desta forma caracteriza-se como outro ponto de tensão de ocupação, principalmente por ser vazio loteado, situar-se nos limites atuais da zona de expansão da Pituba, além da atratividade paisagística do Jardim de Alá e praia de Armação, aí localizados.

A questão não seria tão grave se não fosse a sensibilidade paisagística da mesma, frente a pressões de ocupação não resolvidas. Da mesma forma que a primeira área, esta exige uma definição paisagística inclusive no que concerne ao aspecto conceitual do parque do Aeroclube.

- 3 - A área de bordo da ZR-25 - Pituaçu se constitui na terceira área de tensão de ocupação identificada. Compreende a faixa de interligação norte-sul da ocupação da Orla Atlântica. Esta área conta a noreste com o Parque de Pituaçu e a Nordeste com a Praia de Piatã. O seu potencial de suporte de ocupação se exprime através do aporte infra-estrutural da área e das grandes áreas livres que a envolvem. Esta área deverá ser objeto de estudo de paisagem também ao nível do desenho, que possa orientar a sua ocupação.
- 4 - Uma quarta área em que se identificam conflitos entre as tensões de ocupação viáveis e a ocupação permitida é a área do chamado Loteamento Patamares. Esta área se situa às margens da Avenida Otávio Mangabeira, e da Avenida Orlando Gomes. A Sudoeste conta com o Parque de Pituaçu e a Sudeste

com a Praia de Piatã. A área conta com infra-estrutura avançada na sua posição frontal, porém totalmente desocupada. A porção posterior permanece sem infra-estrutura uma vez que os usos e parâmetros permitidos não respondem economicamente à infra-estrutura exigida. Desta forma, a área está submetida a um conflito nítido entre necessidades e possibilidades que precisa ser avaliado através de um estudo de alternativas viáveis de utilização da área, considerando a infra-estrutura existente enquanto estoque de capital, a capacidade de suporte da área e suas condições paisagísticas.

Quanto à expansão de nucleação:

As nucleações contidas na área, além da Pituba, são a de Itapuã e da Boca do Rio. Com origens e tempo de existência diversos, estão submetidas a processo de expansão diferenciados, resultantes inclusive do papel que estas nucleações desempenham hoje no contexto da evolução regional.

A nucleação de Itapuã, originária da conjugação de uma erma colônia de pescadores com a área de veraneio encontrou originalmente na base Aérea de Salvador o apoio mínimo de infra-estrutura. Recentemente esta nucleação assumiu o papel de articulador Metropolitano capitalizando o desenvolvimento do Polo Petroquímico de Salvador. O seu centro de comércio e serviços se desenvolveu assumindo a característica de um subcentro e a sua mancha se expandiu para o interior através de ocupações de baixa renda e ao longo da Orla através de ocupações de alto e média renda.

A expansão deste bairro conta hoje com alguns problemas a serem enfrentados expresso pelas novas estruturas de condomínio horizontal que encerrando estrutura própria podem se constituir em elementos de inércia e descontinuidade da estrutura urbana deste núcleo. Este fato exige estudos de integração espacial destas novas manifestações urbanas.

A sua força de expansão sobre a zona ZR-28 - Patamares encontra-

rã seguramente resposta em empreendimentos de massa que precisam ser avaliados segundo os meios de integração e continuidade da mancha urbana e de alcance da nucleação terciária do bairro.

Esta área deixa antever uma renovação acelerada de usos na sua parte central, promovida pela expansão natural do terciário, o que tende a se agravar diante da duplicação da ligação Sereia-lª rôtula, em execução, exigindo análise do ponto de vista de um plano específico.

A nucleação da Boca do Rio, de origem popular mais recente e mais próxima da área de expansão da grande mancha de Salvador, caracteriza-se hoje como uma frente contra a ação do processo de expansão da mancha urbana de Salvador que tende a reproduzir os padrões da Pituba.

Com poucas possibilidades de expansão, esta nucleação, encontra-se hoje envolvida pelo processo de expansão da área de incorporação da Pituba. A nucleação original, submetida a um controle de borda generalizado e à proteção sócio-ecológica em algumas de suas áreas, está submetida a um processo de substituição de uso residencial e de faixa de renda progressivo. A continuidade deste processo não deixa antever a curto prazo grandes problemas urbanísticos. Porém a longo prazo a infra-estrutura implantada em bases populares não comporta um maior adensamento da nucleação. Este fato está por exigir um tratamento que tanto pode se traduzir em um projeto de reurbanização não tão aconselhável, quanto em um controle mais efetivo do processo de substituição de usos na aglomeração.

Quanto às concentrações terciárias:

No que se refere às concentrações terciárias, há que se subdividir a abordagem em 4 categorias de concentração, tais como: centros terciários em processo de expansão (Itapuã e Boca do Rio), centros terciários potenciais (Cascão, Pinto de Aguiar, Orlando Gomes), corredores terciários voltados ao turismo e lazer (Otávio Mangabeira) e de apoio (vias transversais).

- 1 - No que se refere aos centros terciários em processo de expansão, ambos estão voltados ao atendimento residencial de bairro e em franco processo de expansão, basicamente através da substituição de uso. Este processo precisa ser avaliado ao nível de planejamento específico, para que se viabilize a expansão do setor de forma complementar e não excludente como se pode antever.
- 2 - Quanto aos centros terciários potenciais entre os que se pode no momento detectar, três deles estão voltados para atividades de lazer e turismo e tendem a se consolidar nas confluências da Otávio Mangabeira com as avenidas Vale do Cascão, Pinto de Aguiar e Orlando Gomes, onde se verifica a manifestação deste tipo de uso concentrado. Embora cada um destes pontos apresente características específicas, o seu potencial é incontestável. Na Vale do Cascão, este se manifesta através de concentração de bares, restaurantes e casas noturnas formalizadas, na concentração de campos de esportes públicos e pequenos clubes, além do terciário informal de praia.

Na Orlando Gomes o fato se repete com características diversas. A confluência da Pinto de Aguiar ainda está restrita ao terciário informal que se manifesta na praia. Todas estas concentrações surgiram de forma desordenada e estão a exigir um estudo de ordenação específica.

Já a concentração terciária identificada como Costa Verde, interiorizada, tende a ser uma concentração de apoio residencial que deverá suprir a futura ocupação. Esta concentração tanto pode vir a ser proposta de planejamento setorial, quanto pode-se-á aguardar a sua manifestação e só então analisá-la.

- 3 - No que se refere ao corredor terciário de turismo e lazer, este está expresso pela faixa de superposição do Projeto de Valorização da Orla Marítima e se estende ao longo da Av. Otávio Mangabeira.

Este corredor se intersecciona com as concentrações potenciais onde assume a característica de usos comerciais e de serviços. Porém, nos trechos intermediários, este corredor tende a absorver usos mistos envolvendo habitação, comércio e serviços. Estes trechos intermediários precisam ser analisados do ponto de vista de desenho e imagem ambiental urbana e da função precípua de sua ocupação.

- 4 - No que se refere às demais concentrações lineares de usos terciários pode-se identificar aquelas que se desenvolverão ao longo das avenidas Luis Viana Filho e Transversais. Ao longo da Av. Luis Viana Filho, a tendência já se consolida no trecho Iguatemi-CAB, através da implantação de usos terciários de grande porte, como também no trecho Orlando Gomes-São Cristovão. Já no trecho Pinto de Aguiar-Orlando Gomes não está claro a tendência desta manifestação, podendo-se supor a reprodução dos padrões dos demais trechos. Neste corredor não há em princípio maiores preocupações.

No corredor da Orlando Gomes, podemos observar a reprodução de estruturas sócio-recreativas. Há que se determinar legalmente esta tendência devido ao seu potencial paisagístico.

No corredor da Pinto de Aguiar nota-se uma tendência confusa marcada muito mais pela inexistência de ocupações tendentes que geraram de um lado o surgimento de usos institucionais e habitacionais e do outro equipamentos tipo hotéis em meio a conjuntos residenciais. Sente-se a necessidade de pesquisar mais profundamente a tendência dos usos ao longo deste corredor que poderá inclusive redirecioná-lo (ver a esse respeito considerações no item 5.2.4.).

O Corredor da Av. Vale do Cascão tende a conjugar usos múltiplos envolvendo o habitacional e comercial e de serviços com densidade relativamente alta. Este corredor necessita ser analisado, considerando-se inclusive a presença do Parque de Pituvaçu.

(Ver croquis nº 17)

Quanto à ocupação da área e sua atratividade:

A época em que foram concluídos os estudos que nortearam a alocação da população prevista para Salvador pelo PLANDURB-1977, considerou-se o vetor da Orla Marítima como sendo um vetor nobre, cuja terra tenderia a uma alta valorização, inviabilizando a predominância dos segmentos de população de menores faixas de renda. Por esta razão, foram priorizadas as faixas de renda mais altas. Esta opção de alocação é citada textualmente, juntamente com suas razões geradoras no Modelo Físico-Territorial do PLANDURB.

O vetor do miolo, então vazio, apresentava-se como o grande potencial para alocação de população de baixa e média renda.

Nesse período foi deflagrado o processo de ocupação do miolo o qual já compromete hoje as suas áreas mais nobres, ou seja, aquelas mais próximas à mancha urbana contínua.

Não obstante este processo, ocorreu uma intensa pressão de ocupação no espaço da Orla pelas faixas de renda mais baixas, representada por invasões como Caxundé/Baixa Fria, Bate Facho, Nova Brasília, Coqueirinho, Malvinas, Olhos d'Água, etc.

Ao mesmo tempo a área de incorporação da Pituba evoluiu ao ponto de pré-saturação expandindo-se sobre a Orla.

A implantação das melhorias decorrentes do Projeto de Valorização da Orla Marítima se constituem em mais um elemento de acessibilidade e atratividade para a área.

Esta nova realidade tende a transformar este espaço na mais atraente área de ocupação de Salvador, alterando significativamente a sua participação na alocação de população da cidade. Este fato deixa antever uma aceleração do seu processo de ocupação extrapolando as taxas preconizadas pelo PLANDURB.

Por esta razão cumpre uma nova avaliação destas taxas de cresci-

mento populacional no espaço da Orla para os próximos dez anos, em novas bases, que incorporem a sua atratividade atual em relação às demais áreas da cidade.

Quanto aos segmentos de renda alocados:

Um outro fato importante que deve ser observado com relação a ocupação da área em estudo se refere à própria composição percentual de faixas de renda ali alocados e a viabilidade da absorção dos segmentos previstos, face à estruturação atual da área e aos padrões de ocupação admitidos para as várias faixas de renda. Observa-se que o PDDU aloca para a cidade um percentual de 7,7% de renda A, 19,3% de renda B, e 72,9% de renda C.

29% - AUC
24% - Rio
10,8% — 9,8% na Orla

A evolução do processo social nos últimos anos demonstra uma tendência a mudança nos padrões tipológicos utilizados pela classe de renda A e B, principalmente no que se refere a percentuais destas classes distribuídos nos subpadrões 1, 2 e 3 de tipologia habitacional na área urbana, que tendem a se concentrar nos padrões A2 e 3 e B2 e 3, reduzindo o percentual dos padrões A0, A1 e B1.

Por outro lado é evidente o aumento de atratividade da área para as faixas de renda B e C o que tende a ampliar as tensões já existentes face a alocação prevista. Estas tensões estão expressas não só através das alocações mais recentes de condomínios horizontais e verticais, tanto de iniciativa de grupos de indivíduos quanto de empresas incorporadoras. A tensão de alocação destas faixas de renda responde por um lado à polarização de centros de emprego em expansão (Iguatemi e CAB) e por outro lado através das vantagens comparativas de incorporação na área.

O aumento de procura pela faixa de renda B tende a médio prazo alterar a sua participação na área, dando-lhe um destaque sobre as demais. Este fato está por exigir uma investigação quantitativa da tendência de alteração da participação das faixas de renda e dos seus padrões tipológicos a serem aí alocados.

Quanto ao carregamento da área:

O espaço da Orla Marítima, não obstante a sua macro-estruturação expressa pelo sistema viário implantado e os grandes equipamentos (Museus, Estádios de Esporte, C. Convenções), conta hoje com cerca de 400 hectares de áreas infra-estruturadas ao nível de loteamentos, totalmente desocupadas. (Neste cálculo não se incluem lotes vazios em áreas com mais que 50% dos lotes ocupados). Isto implica em custos de manutenção por parte da Prefeitura sem que haja uma arrecadação correspondente.

Por outro lado a previsão de alocação de população realizada pelo PDDU para 1990 estima em 47% o crescimento da população da área em 10 anos, se for mantida esta taxa serão necessários cerca de 50 anos para ocupação da área (120.000 hab. hoje para cerca de 900.000 que é a capacidade de saturação da área segundo os padrões urbanísticos atuais).

Estes dados levam a algumas indagações referentes ao processo de Ocupação da Área preconizado pelo PDDU.

Considerando-se o estágio da economia do Poder Público no Brasil, marcado pela incapacidade financeira dos diversos níveis de governo, não seria em nada recomendável a manutenção de uma infra-estrutura ociosa do porte da que aí se encontra, ao tempo em que a preparação de novas áreas urbanas exige inversões que o poder público não se encontra apto a realizar. Por outro lado não se pode recomendar o congelamento de áreas infra-estruturadas nas quais a Administração Municipal deverá arcar com o ônus de manutenção. Por fim há que se considerar a deterioração desta infra-estrutura no tempo (estoque de capital) sem que se possa usufruir do seu benefício.

Estas considerações levam a concluir pela necessidade de se estudar prioritariamente a ocupação das áreas infra-estruturadas através mecanismos de indução que envolvam desde pressões tributárias até padrões urbanísticos adequados.

Quanto as Áreas Verdes:

Em relação ao Sistema de Áreas Verdes, observa-se que algumas áreas integrantes deste sistema já foram descaracterizadas quando do processo de ocupação.

Em relação aos Recursos Naturais, com a provável deflagração do processo de ocupação da área os seus recursos naturais exigem um tratamento de proteção.

No que se refere aos Parques Propostos observa-se que: em relação a Abaeté, esta área encontra-se pressionada pela população de baixa renda, pelo setor imobiliário e pelo processo ilegal de extração de areia que aguardam uma oportunidade de ocupar aquela área em contrapartida com os ecólogos e a comunidade que vêm se manifestando em prol da preservação do Sítio de Abaeté. Enquanto isso, o Poder Público procura através de decretos como 5969/80 e 6864/83 e do controle de área por parte da Superintendência de Parques e Jardins, soluções paliativas que minimizem estas tensões sem que medidas efetivas sejam tomadas visando o equacionamento da questão.

No que se refere ao Parque do Rio Jaguaribe, as pressões de ocupação sobre a área com o Projeto de Valorização da Orla Marítima deverão ser deflagradas e conseqüentemente novas ocupações não comprometidas com a proposta do Parque deverão surgir pondo em risco a viabilização deste Parque.

Em relação a oferta de Parques de Bairro e de vizinhança, observa-se que estes não foram contemplados nos parcelamentos anteriores a 1976 como também nos parcelamentos espontâneos.

Quanto à infra-estrutura e equipamentos:

O processo de ocupação do vetor da Orla Marítima de Salvador, apresenta um conjunto de tendências e conflitos relativos a infra-estrutura e equipamentos passíveis de uma abordagem ao nível de planejamento, envolvendo as seguintes questões:

No que se refere ao uso turístico e de lazer das praias da Orla Atlântica, o processo de ocupação da Orla Marítima tende a aumentar o volume de dejetos que é jogado nos espelhos e cursos d'água, os quais por sua vez desaguam nas praias, a exemplo do que ocorre com os Rios Camurujipe, Rio das Pedras, Rio Jaguaribe e seus afluentes. Esta tendência nos permite antever um conflito grave expresso pela poluição das áreas de parque e praias. A acentuação desta poluição tende a comprometer definitivamente a área enquanto área turística e de lazer.

Esta tendência está por exigir a elaboração e implementação de um plano de saneamento das bacias do Camurujipe, Pedras, Jaguaribe e Itapuã que contemplem o descomprometimento da faixa de praia com os despejos das mesmas, e o saneamento dos cursos e espelhos d'água da área.

A tendência de consolidação e expansão da nucleação de Itapuã compõe um quadro de demanda de abastecimento de água, a partir de um foco espacialmente distante da rede existente. Este fato que inicialmente foi atacado com a solução parcial de poços artesianos, cacimbas e utilização de mananciais locais, passou a exigir nas últimas décadas uma solução complementar acionada pela EMBASA, constituída da extensão do abastecimento a partir do reservatório do Cabula.

Esta solução já se mostra insuficiente. As soluções alternativas locais além de insuficientes não são recomendáveis face aos usos atuais dos mananciais locais.

Este fato está por exigir a implantação de um sistema de abastecimento de porte adequado a demanda prevista para esta nucleação. Tal solução, que envolve necessariamente o macro-sistema de abastecimento da cidade, hoje centrado na mancha urbana contínua exigiria custos de implantação de um tronco alimentador a ser implantado ao longo de áreas de baixo adensamento. Estas áreas contudo tendem a ser ocupadas com densidades que justificariam a previsão de abastecimento a partir de pontos intermediários deste mesmo tronco.

No que se refere aos equipamentos, estes precisariam ser abordados em categorias diferenciais de alcance de atendimento.

Na área e em seus limites encontram-se alocados grandes equipamentos de alcance metropolitano como os centros do Iguatemi e CAB, nos limites externos da área, o Setor Militar Urbano, Centro de Convenções, Central de Tratamento de água da Bolandeira, Universidade Católica, Parque de Exposições Agropecuárias além dos parques metropolitanos da Orla, Pituaçu e Abaeté. Este fato promove uma mobilização metropolitana não só linearmente na faixa de orla mas transversalmente em toda a área. Este aspecto necessita ser analisado a luz da identidade dos bairros existentes e os prováveis conflitos de uso e características dos subespaços da área de estudos.

Já no que se refere aos equipamentos de alcance local, de atendimento aos bairros, principalmente no caso da Boca do Rio, o déficit se estende aos mais variados tipos de equipamentos cuja implantação não está equacionada ao nível de centralidade, principalmente no que diz respeito à dotação de áreas para os mesmos. Este aspecto está por exigir a elaboração e implantação de um plano de equipamentos públicos centrais para os bairros existentes consolidados e emergentes.

5.4. RECOMENDAÇÕES

5.4. - Recomendações

Após análise da situação da área, são feitas as seguintes reco
mendações:

Quanto à ocupação:

- Reavaliar as taxas de crescimento populacional previstas na Orla Marítima para os próximos dez anos, em novas bases, que incorporem a sua atratividade atual em relação às demais áreas da cidade.
- Avaliar quantitativamente as tendências de alteração, no tempo, da participação das faixas de renda e dos seus padrões tipológicos no processo de ocupação.
- Estudar mecanismos de indução de ocupação de áreas com maior grau de infraestruturação (Pressões Tributárias, Padrões Urbanísticos).
- Analisar a conveniência de segmentos do espaço Orla virem a ser contemplados com a figura já instituída "Área Programa" - que deveria cumprir o papel de deflagrar uma frente vigorosa e indutora de urbanização.

Quanto aos padrões de ocupação:

- Proceder a um estudo de ocupação da área de borda das ZR9 e 12, com vistas à produção de um desenho urbano, capaz de compor a imagem desejável para a área. Utilizar este desenho como base de aprofundamento e consolidação dos parâmetros urbanísticos que o dirigirão.
- Proceder ao estudo de imagem da área de borda contida na ZR19 e 23 sul, desenvolvendo o conceito e filosofia desta imagem ao nível de desenho urbano.
- Idem para a área de bordo da ZR 25
- Avaliar, através de um estudo de viabilidade, a utilização da área de borda da ZR28 (Patamares), considerando a infraestrutura existente, os padrões e parâmetros de ocupação viáveis, e a condição paisagística da área.

- Avaliar as taxas de conforto assumidas, face à realidade econômica da população.

Quanto à expansão dos Assentamentos Existentes:

- Promover um plano especial de reordenamento físico territorial para o sub-espço de Itapuã que envolve, entre outros aspectos:
- Detalhamento das áreas compreendidas pelo Loteamento Cidade Balneária de Itapuã;
- Substituição de usos na mancha urbana consolidada
- Estudo de integração das estruturas de condomínios horizontais da periferia
- Tratamento e proteção das áreas sub-normais
- Definição e desenho de imagem.
- Desenvolver estudos complementares ao projeto CURA da Boca do Rio com vistas à formulação de um plano específico de desenvolvimento desta área, que contemple, fundamentalmente, o controle do processo de substituição do uso residencial da mancha urbana consolidada.

Quanto às concentrações terciárias

- Promover o planejamento das nucleações terciárias da Boca do Rio e Itapuã, contemplando a viabilização da expansão do setor de forma complementar à nucleação habitacional;
- Promover investigações quanto à viabilidade de desenvolvimento da nucleação terciária identificada neste relatório para a área Patamares/Costa Verde.
- Desenvolver planos específicos para as concentrações terciárias das confluências Vale do Cascão, Pinto de Aguiar e Orlando Gomes, atingindo ao nível de desenho urbano.
- Desenvolver plano específico de ocupação dos corredores Orlando Gomes, Pinto de Aguiar e Vale do Cascão, contemplando:
 - Vale do Cascão - análise da performance urbanística do eixo/
Viabilidade de usos mistos.
 - Na Pinto de Aguiar - análise prospectiva de ocupação viabili-

dade de aumento de capacidade da via, Controle de usos marginais.

Na Orlando Gomes: Potencial paisagístico de monta e a viabilidade de uso sócio recreativo.

Quanto a Circulação e Transporte

- Definir o conceito da Av. Otávio Mangabeira, que oscila entre via turística/lazer e via estrutural da cidade, e proceder a estudos específicos que visem a complementação do projeto no sentido de redefinição dos usos e características físicas e funcionais;
- Proceder a um plano de circulação de pedestres, especialmente ao longo e transversalmente às vias estruturais.
- Proceder a estudos específicos de articulações, tanto nos extremos quanto ao longo das vias estruturais.
- Reestudar as características projetuais da Av. Pinto de Aguiar, à luz dos problemas existentes (segurança e capacidade de tráfego) e previstos (conflitos de usos).
- Desenvolver plano de sistema viário e circulação para os subespaços já identificados e segundo orientação especificada no item 5.2.4.

Quanto a transportes

- Definição da política de transportes para área (dias úteis, verão e fim de semana) e de alimentação do transporte de massa.
- Elaboração de Plano de Transporte para a área que contemple as demandas contínuas locais e as variações de demanda de lazer nos fins de semana.

Quanto às áreas verdes e espaços abertos:

- Atualizar a Legislação referente ao sistema de áreas verdes incidente sobre a área.
- Procurar meios de preservar as lagoas existentes na área segundo orientação contida no item 5.2.3. deste relatório.
- Procurar meios de viabilizar a preservação e implantação dos parques propostos, notadamente o de Abaeté.

- Elaborar o projeto executivo do Parque da Orla Marítima e o projeto para o Parque do Rio Jaguaribe segundo orientação contida nas recomendações do item 5.2.3. deste relatório.
- Efetuar estudos específicos nas áreas carentes de parques de Bairro e Parques de Vizinhança segundo recomendações contidas no item 5.2.3. deste relatório.

Quanto à infra-estrutura e equipamentos:

- Desenvolver o plano de esgotamento sanitário para as bacias do Camurujipe, Rio das Pedras, Jaguaribe e Itapoã, contemplando o descomprometimento da faixa das praias com os despojos, bem como os cursos e espelhos d'água existentes na área.
- Desenvolver o plano de abastecimento de água para toda a área contemplando as necessidades imediatas das nucleações existentes especialmente a de Itapoã/São Cristóvão.
- Desenvolver o plano de equipamentos públicos centrais para os bairros existentes e emergentes.
- Desenvolver estudos que visem equacionar o impacto dos equipamentos de alcance metropolitano, no sentido de preservação de identidade dos diversos subespaços. (especialmente os bairros residenciais).

Quanto aos instrumentos jurídico- institucionais:

- Desenvolver, a nível de legislação específica de uso e ordenamento do solo, as áreas de proteção sócio-ecológica existentes na área, estabelecendo inclusive as prioritárias.
- Desenvolver, nas áreas de ocupação informal, ação de regularização da situação fundiária.
- adequar os usos previstos na LOUOS, ao longo das arteriais II, à especificidade da Av. Otávio Mangabeira, enquanto eixo de apoio às atividades de lazer e turismo da orla;
- Rever os limites das ZR 25 e 29 com base nas considerações do item 5.2.2.
- Rever a alocação de uso da LOUOS para a ZR-25 com base nas considerações do item 5.2.2.1.
- Institucionalizar e regulamentar os parques propostos.

Quanto às unidades espaciais:

- Proceder ao planejamento, a nível de Plano Urbanístico, das unidades espaciais integrantes da área, priorizando aquelas que venham a ser identificadas na segunda etapa como prioritárias para ocupação.

6. BIBLIOGRAFIA

6. BIBLIOGRAFIA

- 1 - COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR. Base cadastral da RMS. Salvador, 1980. 28v. il.
- 2 - COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR. Estratégia de desenvolvimento da região metropolitana-1985/2000. Salvador, 19 . p.
- 3 - SALVADOR. Leis, decretos etc. Lei de ordenamento do uso e da ocupação do solo; Lei 3.337, de 23 de julho de 1984. DOE, Salvador, 68 (12.769), 24 jul. 1984. Caderno Especial.
- 4 - SALVADOR. Órgão Central de Planejamento. PLANDURB. Áreas Verdes e espaços abertos. Salvador, 1978. p.
- 5 - SALVADOR. Órgão Central de Planejamento. Plano de Desenvolvimento Urbano - Estrutura urbana e diretrizes para planos, programas e projetos, 1978/1983. Salvador, 1984.
- 6 - SALVADOR. Órgão Central de Planejamento & UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. Instituto de Geociências. Estudo do Sítio do município de Salvador. Salvador, 197. p.
- 7 - SAMUELSON, P.A. The pure theory of public expenditure. IN: THE REVIEW OF ECONOMICS AND STATISTIC, (36): 389, 1954, citado por VETTER, D.M. & MASSENA, R.M. "Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do estado em infraestrutura urbana? R.J., Zahar, 1981. p.52.
- 8 - SANTOS, Milton. O espaço dividido; os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro, Liv. Francisco Alves ed. 1977. 345 p.
- 9 - SILVA, L.A. Machado da(org). Solo urbano: tópicos sobre o uso da terra. Rio de Janeiro, Zahar, 1981. 95p.

- 10 - VETTER, David M. & MASSENA, Rosa Maria. Quem se apropria dos Benefícios líquidos dos investimentos do estado em infra-estrutura urbana? Rio de Janeiro, Zahar, 1981. p.49 - 77.