

03 plantas de dimensões não compatíveis com o scanner não puderam ser digitalizadas. Contêm anotações a lápis, provavelmente sugerindo correção ou revisão do documento.

Faltando Conexões



Prefeitura Municipal do Salvador
Secretaria Municipal do Planejamento

SEPLAM

PROGRAMA MINTER / RM
Salvador

Projeto: SUBCENTRO DE COMÉRCIO E SERVIÇOS
DO JAGUARIBE
Projeto Executivo da 1a. Etapa
Anteprojeto da 2a. Etapa
CAPÍTULOS 1 a 10

DEZEMBRO/84

V. 1

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR

SECRETARIA MUNICIPAL DO PLANEJAMENTO - SEPLAM

PROGRAMA MINTER-RM-SALVADOR

PROJETO: SUBCENTRO DE COMÉRCIO E SERVIÇOS DO JAGUARIBE

ETAPA: PROJETO EXECUTIVO DA 1ª ETAPA
ANTEPROJETO DA 2ª ETAPA

DEZEMBRO DE 1984

ECO-224 v.1 DEZ.84

PMS	CPM	GERIN
BIBLIOTECA		
1850	22/06/93	
N.º Reg.	Data	

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 DO PROJETO

SEPLAM

ECON. JOSE RAIMUNDO DE ABREU
ZACARIAS

COORDENAÇÃO SETORIAL

SEPLAM

Arq. ALVARO JOSE BRITO SIMAS
Arq. RICARDO KERSTEN

EQUIPE TÉCNICA

SEPLAM

Eng. FABIOLA MARIA GONÇALVES
RIBEIRO

Arq. JANDIRA MARIA FÁTIMA
FRANÇA

Arq. LEA ESTER SANDES SOBRAL
DA CRUZ

Econ. REGINA NORA GARCIA

PROJETOS EXECUTIVOS

OLIVER e REGIS ARQUITETURA E
CONSULTORIA LTDA.

VIABILIDADE ECONÔMICO-
FINANCEIRA

Econ. IVAN JORGE ALVES DURAÕ
ARQ. ILCE MARIA MARQUES DE
CARVALHO

DATILOGRAFIA

SEPLAM
NAILSON JOSE GUIMARÃES MARQUES
LAURA MARIA MAGNAVITA

MECANOGRAFIA

SEPLAM
JOÃO DE DEUS LOPES SANTOS

S U M Á R I O

1. APRESENTAÇÃO
2. IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO
3. ENTIDADES ENVOLVIDAS
4. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES
5. CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO
 - 5.1. Objetivos
 - 5.2. Metas
 - 5.3. Situação Existente
 - 5.3.1. Aspectos Físicos
 - 5.3.2. Infra-Estrutura Existente
 - 5.3.3. Equipamentos
 - 5.3.4. Aspectos Legais
 - 5.3.5. População da Área de Influência
 - 5.4. Partido Urbanístico
6. AQUISIÇÃO DA TERRA
7. CUSTOS DO PROJETO
8. CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO
9. MODELO INSTITUCIONAL DE GERENCIAMENTO
10. ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA
11. ANEXOS
 - 11.1. Descrição dos Sistemas de Infraestrutura
 - 11.2. Planilhas de Orçamento
 - 11.3. Projeto Executivo da 1a. Etapa
 - 11.4. Anteprojeto da 2a. etapa
 - 11.5. Relação das Atividades Permitidas

1. APRESENTAÇÃO

1. APRESENTAÇÃO

O presente projeto insere-se no Programa MINTER-RM-Salvador, que visa a captação de recursos financeiros pelo Banco Mundial e objetiva a aquisição e infra-estruturação de uma área com 49,33 hectares, situada na altura do Km 10 da Rodovia Bahia-Feira (BR-324), com vistas à implantação do Subcentro de Comércio e Serviços do Jaguaribe.

A implementação conjunta deste empreendimento e do Projeto-Piloto do DINURB, que prevê o parcelamento de uma área em lotes para uso industrial, situada na margem oposta do mesmo eixo viário e também integrante deste Programa de investimentos, constitui-se como essencial elemento indutor do ordenamento do uso e ocupação da área do Distrito Industrial Urbano de Salvador, atendendo as principais diretrizes prioritárias propostas pelo ^{respectivo} ~~seu~~ Plano Diretor, aprovado pela Lei Municipal nº 3310/83, de 14 de outubro de 1983.

Esta proposta se compõe por uma oferta de lotes comerciais e de serviços, a serem negociados pelo Poder Público Municipal, além de áreas especiais, destinadas à implantação de equipamentos urbanos, de apoio ao próprio Subcentro e às populações residentes em sua área de influência imediata.

O estudo de parcelamento compreende uma primeira etapa de intervenção composta de 127 lotes comerciais, apresentada neste trabalho a nível de projeto executivo, a ser implantada já a partir do próximo ano de 1985 e outra etapa posterior, a nível de anteprojeto.

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO

2. IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO

2.1. PROGRAMA - Complementação Industrial e Comercial

2.2. SUBPROGRAMA - Expansão Comercial e Industrial

2.3. COMPONENTE - Subcentro de Comércio e Serviços do Jaguaribe

2.4. Descrição do Tipo de Intervenção

Implantação de um loteamento voltado para atividades comerciais e de serviços, em consonância com as diretrizes de planejamento físico-territorial e de desenvolvimento econômico do município, traçadas em 1976 pelo PLANDURB - Plano de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador e confirmadas pelo Plano Diretor do Distrito Industrial Urbano de Salvador, elaborado nos anos de 1980 e 1981.

38,32 ← O projeto prevê a aquisição e infra-estruturação de uma área de 49,33 hectares de extensão, compreendendo as seguintes intervenções básicas:

- Parcelamento do terreno em 307 lotes comerciais e de serviços.
- Reserva de terrenos para implantação de equipamentos urbanos e atividades recreativas.
- Implantação de sistema viário interno, passeios, meios-fios e estacionamentos.
- Implantação das redes de abastecimento de água, esgotamento sanitário, de energia elétrica e iluminação pública.
- Comercialização dos lotes, por iniciativa do Poder Público Municipal.

3. ENTIDADES ENVOLVIDAS

3. ENTIDADES ENVOLVIDAS:

- Coordenação a nível metropolitano - CONDER
- Coordenação a nível municipal - SEPLAM
- Elaboração do projeto de arquitetura e engenharia - SEPLAM
- Fiscalização e implantação do projeto - SEPLAM
- Comercialização do empreendimento - RENURB
- Apoio técnico - CEDEC/CEDIN

4. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

4. - CONSIDERAÇÕES PRÉLIMINARES

O PLANDURB - Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador, elaborado pelo OCEPLAN - Órgão Central de Planejamento e publicado no ano de 1976, estabelecia pela primeira vez as diretrizes urbanísticas básicas da ocupação do solo no Município, com o propósito de harmonizar o desenvolvimento sócio-econômico urbano com as tendências e vocações naturais de uso das diferentes áreas da cidade.

Segundo o estudo do setor terciário, levado a efeito por este Plano, a conceituação do subcentro de comércio e serviços fundamentava-se principalmente no caráter funcional alternativo que poderia vir a assumir, através de sua localização descentralizada, destinada a promover um gradual e saudável descongestionamento dos núcleos terciários tradicionais do centro da cidade.

Em termos da distribuição espacial destes novos núcleos de atividades terciárias recomendados, o PLANDURB já apontava com absoluta clareza a conveniência da criação de um Subcentro nas proximidades de Pau da Lima, voltado basicamente para o atendimento das novas populações oriundas da expansão do Vetor Norte de crescimento da cidade, alocadas ao longo da Estrada Bahia-Feira e nas zonas de adensamento da área do Miolo, compreendido pela larga faixa de terra limitada por esta Rodovia e pela Avenida Paralela.

A constelação locacional dos centros de comércio e serviços da cidade, conforme analisada por este estudo na época, permanece praticamente inalterado na atualidade, agravando sobremaneira o déficit relativo aos sistemas de infraestrutura urbana e as condições de uso e acessibilidade da população, que aumentou dos então 1,3 milhões para os atuais 1,8 milhões de habitantes.

Os subcentros atualmente existentes diferenciam-se em termos de sua forma de surgimento e nível de camada social atendida.

Os núcleos mais antigos de Calçada e Liberdade desenvolveram-se espontaneamente e mesclam-se com os outros tipos de atividade existentes nas respectivas áreas onde se situam.

O Subcentro da Calçada, compreendido entre os largos da Calçada e Mares e seus entornos imediatos, caracteriza-se por uma ocupação densa e já saturada, com cerca de 10 hectares de superfície, onde se desenvolve uma infinidade diferenciada de atividades terciárias.

Seu atendimento apresenta-se mais voltado às populações da península de Itapagipe e, em segundo plano, aos subúrbios ferroviários.

O núcleo da Liberdade desenvolve-se ao longo da Rua Lima e Silva, com cerca de 2,5 km de extensão, que acompanha a linha de cumeada que atravessa o bairro da Liberdade, servindo diretamente a este bairro; além de Pero Vaz, Curuzu e Lapinha.

A condição de principal artéria de distribuição de tráfego, a alta densidade de ocupação e a impossibilidade de duplicação deste eixo viário, terminam por determinar com que a utilização deste subcentro se dê em condições insatisfatórias.

Enquanto os núcleos de Calçada e Liberdade voltam-se basicamente para o atendimento das camadas de renda mais baixa, o centro tradicional da cidade, com seu comércio que se desenvolve na Baixa dos Sapateiros, cidade baixa e ao longo da Avenida 7 de Setembro, Rua Chile e adjacências, é procurado por uma população bastante diferenciada em termos de poder aquisitivo.

O bairro da Barracontempla atividades diversas de comércio e serviços, incluindo inúmeros empreendimentos hoteleiros e para-hoteleiros, que se apresentam de forma pulverizada em sua

área de abrangência, mesclando-se com a ocupação residencial predominante.

A Barra se caracteriza como sendo um subcentro de nítido alcance das camadas de maior poder aquisitivo.

O Subcentro do Camaragibe surgiu em 1975, com a inauguração do Shopping Center Iguatemi, empreendimento realizado, em termos de arquitetura, nos mesmos moldes de outros similares do sul do país. O seu aspecto inédito reside, porém, em sua localização exterior ao limite das manchas residenciais urbanas.

O retumbante sucesso empresarial decorrente deve-se justamente ao conjunto de comodidades que oferece aos extratos sociais mais elevados para os quais foi idealizado.

No entanto, estas mesmas razões afastam a possibilidade de sua utilização pela maior parcela da população de Salvador, que com reduzida renda familiar, não possui veículos particulares nem se habilita a realizar compras em suas lojas.

Segundo o mesmo PLANDURB, outro objetivo de real importância a ser alcançado com a implantação planejada do Subcentro do Vetor Norte compreende garantir o seu funcionamento em satisfatórias condições de acessibilidade e vitalidade de uso, através de uma localização lideira a uma via de grande capacidade de tráfego, além de sua integração com o sistema de transporte de massa.

O PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador, que revisa e atualiza o PLANDURB, encontra-se em fase de conclusão pela Secretaria Municipal do Planejamento e, além de confirmar todas as propostas e recomendações contidas no PLANDURB, define ainda uma série de diretrizes relativas à questão :

"Orientar o processo de descentralização das atividades terciárias, indicando locais para concentrações hierarquizadas visan

do :

- Discriminar as atividades que poderão compor as várias categorias de concentração de modo a controlar o uso do solo e reorientar localizações terciárias incompatíveis com a estrutura urbana planejada.
- Impedir a pulverização de atividades geradoras de tráfego e poluição nos bairros residenciais, promovendo sua localização em locais de uso compatível.
- Garantir o desenvolvimento do (s) centro (s) e subcentros em condições satisfatórias de acessibilidade e vitalidade de uso.
- Propiciar uma oferta de áreas para as concentrações terciárias, de modo a evitar zonas monofuncionais, cujos limites de estoque utilizável fiquem próximos às necessidades da demanda, desestimulando "super-valorizações artificiais dos terrenos e imóveis".

Por outro lado, a realidade que se verifica na área do Miolo de Salvador, em termos de atendimento por unidades de comércio e serviços, verifica-se extremamente carente, como indicam os resultados da pesquisa elaborada pelo respectivo Plano de Ocupação, concluído em setembro deste ano de 1984.

PESQUISA SOBRE PERCENTUAIS DE COMPRA

(Plano de Ocupação do Miolo - SEPLAM/CONDER-1984)

1. - Alimentação

(426 pessoas entrevistadas)

45,4% fazem compras em locais distintos do da moradia,
44,2% fazem compras no próprio bairro e
10,4% fazem compras no próprio bairro e fora deste.

Das 237 pessoas que se deslocam,

51,9% habitam áreas de ocupação espontânea e

48,1% habitam áreas residenciais programadas.

Em resumo, 38,2% dos moradores de áreas de ocupação espontânea e 77,6% dos de programas habitacionais, deslocam-se para adquirir gêneros alimentícios.

Segundo o local de compras ,

29,5% compram na Pituba, Iguatemi e Rodoviária,

38,2% deslocam-se para São Joaquim,

13,0% para Pirajã e

8,9% para Castelo Branco.

2. - Medicamentos

(426 pessoas entrevistadas)

93,9% se deslocam para efetuar suas compras,

5,9% não se deslocam,

0,2% não informaram.

Das que se deslocam,

27% compram no Centro - Av. Sete, Piedade, São Pedro, Campo Grande, Ladeira da Praça,

15% compram em Pau da Lima,

13% compra na Pituba, Iguatemi, Rodoviária,

32,5% compram na Bx. do Sapateiro, Calçada, Barroquinha e

9,% não tem local fixo p/efetuar suas compras.

3. - Vestuário

(321 famílias entrevistadas)

95,3% procuram outros bairros
2,5% compram no próprio bairro
2,2% compram no próprio bairro e em outros.

Local onde compram.

Baixa dos Sapateiros - 48,3%
Iguatemi/Pituba/Itaigara - 18,1%

4. - Comércio de Utilidades Domésticas

(306 famílias entrevistadas)

Local de compra :

Próprio bairro - 14,4%
Outros bairros - 82,3%
Próprio bairro e outros - 3,3%

DISTÂNCIA AOS LOCAIS DE COMPRA A PARTIR DOS BAIRROS DO MIOLO
(Plano de Ocupação do Miolo - SEPLAM/CONDER - 1984)

Baixa dos Sapateiros	-	14.850m
Avenida Sete	-	16.100m
Rótula do Abacaxi	-	8.500m
Iguatemi	-	11.000m
Calçada	-	10.850m
Itaigara	-	14.550m
Pituba	-	15.250m
Pau da Lima	-	1.000m

O Plano do Miolo recomenda portanto, com base nas observações de sua pesquisa, a implantação do Subcentro de Jaguaribe, não somente para atenuar a carência por equipamentos terciários e

de utilidade pública mas também como forma de disciplinar a ocupação da área e aumentar o leque de ofertas de emprego.

A localização da área do Subcentro do Jaguaribe foi finalmente definida pelo Plano Diretor do Distrito Industrial de Salvador, que se estende ao longo de todo o eixo rodoviário da Estrada Bahia-Feira, dentro do município.

Este Plano, publicado em 1982, baseia-se em todas as recomendações anteriores relativas à questão e ainda observa o importante papel que este empreendimento deverá desempenhar, na forma de apoio ao setor secundário urbano, dinamizando-o e constituindo-se como elemento de atração para a implantação de outras empresas industriais na área.

Situado entre a BR-324 e a Via Arterial Jaguaribe, que irá cortar toda a plataforma continental do município e devidamente integrado à proposta preliminar do futuro Corredor de Transporte de Massa que deverá implantar um terminal dentro de sua área, o Subcentro terá condições de atender a todas as diretrizes de planejamento mencionadas, constituindo-se ainda como sólido suporte para o adensamento disciplinado da área do Miolo e para a dinamização do DINURB.

5. CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO

5. CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO

5.1. Objetivos

A implantação do Subcentro de Comércio e Serviços do Jaguaribe deverá atender principalmente ao seguinte conjunto de objetivos de ordem social, econômica e urbanística:

- Favorecer a consolidação do ordenamento do uso e da ocupação da área do Distrito Industrial Urbano do Município de Salvador, em consonância com as diretrizes traçadas pelo respectivo Plano Diretor, que inclusive considera, com este objetivo, a implantação do presente empreendimento como um de seus programas prioritários.
- Apoiar o setor industrial da área do DINURB, através da oferta de serviços complementares a suas atividades específicas além dos próprios lotes comerciais previstos pelo projeto, que poderão ser adquiridos por estas empresas, para eventual instalação de unidades de apoio (galpões, depósitos, escritórios, centrais de comercialização, etc.).
- Incentivar, em função das vantagens descritas no item anterior, novos empreendimentos do setor secundário a se localizarem na área do Distrito Industrial Urbano.
- Melhorar de forma significativa a qualidade de vida das populações residentes no entorno imediato e mediato do empreendimento, que perfazem atualmente um total de 529.888 habitantes, com o aumento da oferta de serviços, comércio de bens de comparação e conveniência, equipamentos urbanos e através da racionalização e melhoria do sistema de transportes, com a implantação de terminais de ônibus urbanos e transporte de massa na área do projeto.
- Possibilitar o aumento da renda familiar destas populações, através da criação de novos empregos diretos e indiretos nos próximos anos.

5.2. - Metas

A implantação do Subcentro de comércio e serviços do Jaguaribe deverá contemplar a série de intervenções descritas a seguir:

- Aquisição e parcelamento de uma área de terras com 383.237 m², situado à margem da BR-324 e cortado pela Via Arterial Jaguaribe, resultando 307 lotes com áreas médias variáveis de 260, 610 e 1830 m² para unidades tipo pequena, média ou grande, respectivamente perfazendo um total de 149.998 m², além de áreas de Usos Especiais no total de 17.104 m², resultando um total de áreas comercializáveis de 167.103 m², totalmente infraestruturados. (1ª e 2ª etapas).

Neste projeto ainda se reserva áreas para a implantação do sistema de transporte de massa e terminal de transporte urbano, seguindo indicações do planejamento metropolitano.

As obras e serviços a executar são :

- Execução de terraplenagem, corte e aterro, num volume total de 365.000 m³.
- Execução de 4,6 km de vias com pavimentação asfáltica, sendo 2,4 km de vias principais (Coletoras e Marginal) e 2,2 km de vias locais, com caixas variáveis de 8,5 e 13,0m de largura.
- Execução de 10,0 km de meios-fios de concreto e 3.000 m² de pavimentação dos caminhos em concreto.
- Urbanização de 30.000 m² de terreno.
- Implantação de rede de drenagem superficial com extensão de 3,2 km e diâmetro médio de 60 cm e 270m de drenagem profunda com diâmetro de 1,00m.
- Implantação de 5,2 km de rede de abastecimento de água, diâmetro médio de 75mm.
- Implantação de 5,2 km de rede de distribuição de energia e iluminação pública.
- Implantação de 5,2 km de rede coletora de esgotos sanitários com diâmetro mínimo de 150mm.

A implantação da 1ª etapa do empreendimento, já no próximo ano de 1985 deverá implicar na realização do seguinte conjunto de intervenções :

- Aquisição e parcelamento de uma área de terras com 163.051m², resultando 127 lotes, com áreas médias variáveis de 260, 610 e 1830 m² para unidades imobiliárias tipo pequena, média e grande, respectivamente, perfazendo um total de 83.718 m² e Áreas de Usos Especiais no total de 7.043 m², resultando um total de 90.761 m² de áreas comercializáveis, totalmente infraestruturados.

As áreas para transporte de massa e terminal de transporte urbano, situam-se neste terreno.

As obras e serviços a executar são :

- Terraplenagem, Corte e aterro, num volume de 210.000 m³
 - Execução de 2,2 km de vias com pavimentação asfáltica, sendo 1,4 km de vias principais (Coletoras e Marginal) e 0,8 km de vias locais, com caixas variáveis de 8,5 a 13,0 m de largura.
 - Meios fios de concreto na extensão de 4,8km e 3.000 m² de pavimentação de caminhos em concreto.
 - Urbanização de 18.000 m² de terreno.
 - Implantação de rede de drenagem superficial com extensão de 1,5km com manilhas de diâmetro médio de 60cm e 150m de drenagem profunda com diâmetro de 1,00 m.
 - Implantação de 2,9 km de rede de abastecimento de água, diâmetro médio de 75mm.
 - Implantação de 2,6 km de rede de distribuição de energia e iluminação pública.
 - Implantação de 2,8 km de rede coletora de esgoto sanitário com diâmetro mínimo de 150 mm.
- 7

5.3. Situação Existente

5.3.1. Aspectos Físicos

A área do Subcentro de Comércio e Serviços do Jaguaribe situa-se à margem direita da Rodovia Federal BR-324/Bahia-Feira, na altura de seu Km 10.

Limita-se a Noroeste com a faixa de domínio desta via, a Sudoeste com terrenos da Transportadora Nordeste, a Sul com o Córrego Pregó, a Este com a Rua K (logradouro 5.471) e a Nordeste com a Rua Celika Nogueira.

Com uma área total de ^{38,32}49,33 hectares, o terreno se constitui por parcelas diferenciadas em termos de topografia e ocupação do solo e se apresenta dividida em toda a sua extensão pelo traçado da Via Jaguaribe, denominada Arterial 1 pela hierarquização viária proposta pela Lei Municipal Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, que prescreve para ela uma faixa de domínio de 84,00 metros de largura.

A parcela situada a Sudoeste desta via compreende inicialmente um platô, situado ao longo da Rodovia Federal BR-324, com profundidade aproximada de 250 metros a partir do limite da faixa de domínio deste eixo rodoviário.

A valorização deste terreno é bastante alta, devido à atual indisponibilidade, no mercado imobiliário, de terrenos com estas privilegiadas características de localização e topografia.

As curvas de nível apresentam uma variação entre 83 e 100 metros. A pequena laguna aí existente verifica-se já bastante comprometida por poluição e deverá ser aproveitada como elemento integrante do sistema de esgotamento sanitário, não só deste projeto como também do Projeto-Piloto do DINURB, igualmente inserido neste Programa MINTER, situado do outro lado da pista da Rodovia BR-324.

As benfeitorias implantadas nesta parte da área resumem-se a um galpão e escritórios, construídos pelo proprietário do terreno em estrutura de concreto e alvenaria com cobertura de telhas de cimento-amianto, perfazendo 1.794,00m².

A segunda parcela da área compreendida a Sudoeste da Via Jaguaribe constitui-se por uma topografia parcialmente bastante acidentada, devido a um acentuado talveg que margeia toda a extensão da Via Jaguaribe.

O restante da área apresenta cotas topográficas cujo nível varia entre 66 e 90 metros.

A porção menos acidentada desta parte do terreno será incorporada ao presente projeto de parcelamento, atendendo a um cuidadoso estudo de implantação em platôs sucessivos.

Não se verifica aqui a existência de quaisquer benfeitorias, a não ser pequenas ruínas de edificações domiciliares rústicas.

A segunda laguna existente na área do projeto aqui se localiza, no limite Sul do terreno e deverá da mesma forma integrar-se ao sistema de interceptores e coletores de drenagem e esgotamento sanitário do projeto.

Finalmente, observa-se a existência de uma pedreira abandonada, situada no centro da área global do projeto, cuja exploração ocasionou uma imensa cratera de cerca de 145 metros de diâmetro e altura média de 12 metros.

Através de um estudo especial de permeabilização do solo para escoamento de águas pluviais, será possível integrar esta pedreira ao sistema de áreas verdes de uso público do empreendimento, com conveniente urbanização e equipagem para a prática de atividades culturais e desportivas.

A subárea do projeto situada a Nordeste da faixa de domínio da

Via Jaguaribe apresenta uma topografia praticamente plana, com curvas de nível variando entre 90 e 105 metros.

Seu aproveitamento no projeto de parcelamento será total, inclusive em função da significativa valorização que deverá sofrer, em consequência da implantação da Via Arterial 1 mencionada, cujo leito tangencia toda a sua superfície.

Também não se verifica neste terreno a existência de quaisquer benfeitorias assim como acidentes geográficos relevantes ou outras intervenções sobre o solo.

Junto à poligonal do limite Nordeste da área do projeto localizam-se duas glebas, ocupadas por equipamentos urbanos, que ainda deverão permanecer.

Trata-se do terreno de propriedade da EMBASA, que o utiliza para a distribuição de água para grande parte da área de todo o Distrito Industrial Urbano de Salvador, através de dois reservatórios ainda instalados e da área da Escola Pública Estadual Renan Balleiro.

5.3.2. Infra-Estrutura

A área do Subcentro de Comércio e Serviços do Jaguaribe, encontra-se plenamente servida pelas redes de infra-estrutura existentes, cuja capacidade de atendimento se apresenta em totais condições de absorver esta nova demanda.

O sistema de abastecimento de água, administrado pela EMBASA - Empresa Bahiana de Saneamento S/A atende a praticamente toda a demanda exercida pela área do Distrito Industrial Urbano de Salvador, apoiado pela produção dos mananciais superficiais das bacias dos rios Ipitanga, Cobre, Prata, Cachoeirinha, Pituaçu e Mata Escura.

O suprimento da área do DINURB é efetuado a partir dos reservatórios R14, R7N e R14N, este último localizado dentro da própria área de projeto do Subcentro do Jaguaribe e composto por dois elementos, um elevado e outro apoiado, aos quais se conecta a adutora de água tratada, que sobe em direção a Rodovia BR-324, seguindo então em direção noroeste acompanhando o traçado desta via, ao longo da poligonal do presente empreendimento.

As características deste sistema encontram-se ilustradas na tabela a seguir:

NOME DO RESERVATÓRIO	LOCALIZAÇÃO	ANO DE CONSTRUÇÃO	Nº DE UNIDADES DE RESERVAÇÃO	TIPO DE RESERVAÇÃO	CAPACIDADE DO RESERVATÓRIO (M ³)	EXTENSÃO DA ADUTORA (M)
R14	Castelo Branco	1971	1	Apoiado Circular	2.400	7.200
R14N	Subcentro do Jaguaribe	1982	2	1 Apoiado Circular/ 1 Elevado	8.700 500	9.200
R7N	Pirajá	1982	2	1 Apoiado Circular/ 1 Elevado	7.616 600	8.700

A revisão do Plano Diretor de Abastecimento de Água, elaborado pela EMBASA em 1982, estima uma elevação do consumo global na área do DINURB em 20% para o ano-horizonte 2000; perfeitamente atendível pelo atual sistema. Ainda assim, deverá ser construído mais um reservatório, denominado R11N, que se localizará no bairro de Valéria e deverá se integrar ao sistema adutor da represa de Pedra do Cavalo.

A COELBA - Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia subtransmite e distribui a energia elétrica produzida pela CHESF - Companhia Hidroelétrica do São Francisco na usina de Paulo Afonso.

A área de influência do DINURB encontra-se totalmente atendida por este sistema implantado pela COELBA, a partir das Subestações geradoras Cajazeira 1, Cajazeira 2 e Valéria, que detêm respectivas capacidades de potência utilizável da ordem de 51,4; 26,6 e 53,2 MVA.

A área do Subcentro do Jaguaribe é particularmente servida pela linha de transmissão de circuito simples LT69KV Cajazeira - Valéria.

No que tange ao atendimento pelo sistema de telecomunicações, verifica-se que a área do projeto se constitui como tributária de um cabo principal aéreo da TELEBAHIA, instalado paralelamente a Rodovia BR-324 a partir de um armário de distribuição disposto a 500 metros do limite da poligonal do empreendimento e conectado pela rede subterrânea principal de telefonia à Central de Operações localizada em Campinas.

O atendimento do Distrito Industrial Urbano de Salvador pelo sistema de transportes coletivos compõe-se de 16 linhas de ônibus da rede municipal, administrada pela TRANSUR, e 22 linhas particulares, que demandam as 15 estações terminais urbanas situadas na área, além de outras 3 linhas que se utilizam do corredor da Via BR-324 até o seu entroncamento com a Via Arterial 1 - Jaguaribe, seguindo então por esta estrada com destino aos subúrbios ferroviários.

O Subcentro do Jaguaribe é hoje diretamente servido por cinco destas linhas, cujas características expressam-se no seguinte quadro:

LINHA	EMPRESA	Nº DE ONIBUS	Nº DE VIAGENS/DIA	PASSAGEIROS/TRANSPORTADOS/DIA
NOVA VALÉRIA - TERMINAL DA FRANÇA	TRANSUR	08	41.3	4.604
ÁGUAS CLARAS - TERMINAL DA FRANÇA	IPIRANGA	02	12.3	1.668
PARIPE - PITUBA (CIRCULAR)	IPIRANGA	02	16	2.160
PLATAFORMA - CAB	IPIRANGA	01	4	444
PLATAFORMA - SÃO CAETANO	IPIRANGA	02	24	2.664

O presente projeto propõe a implantação de um novo terminal de transportes urbanos dentro de sua área, a ser utilizado por roteiros de ônibus inter-bairros em sistema circular, de modo a favorecer o acesso das populações de sua área de influência imediata aos estabelecimentos comerciais e de serviços que aí se instalarão.

A capacidade deste novo terminal prevê o acréscimo de viagens/dia que será necessário para o atendimento do crescimento vegetativo da população tributária destas linhas, além dos 98.000 novos moradores que ocuparão as unidades residenciais do tipo INOCOOP e URBIS, que comporão o Programa Habitacional Valéria, a ser implantado nos próximos 3 anos.

Finalmente, deve ser ressaltado que de toda a Região Metropolitana do Salvador, somente uma diminuta área do município de Salvador, que compreende parte de alguns bairros de sua zona sul beneficia-se de sistema de esgotamento sanitário em rede.

Desta maneira, todos os empreendimentos implantados na Região Metropolitana são obrigados a adotar soluções específicas para cada caso.

O presente projeto deverá atender às recomendações do Plano Diretor do DINURB, que sugere o aproveitamento da laguna existente na área como parte do sistema de interceptores e coletores de drenagem e esgotamento sanitário para toda a região de entorno, atendendo especialmente ao presente empreendimento e ao Projeto-Piloto do DINURB, conforme se verifica no Diagrama de Drenagem e Esgoto, em escala 1:35.000 do referido Plano.

5.3.3. Equipamentos

A área do entorno imediato ao projeto, compreendido por um raio de 1,5 km, encontra-se em considerável situação de carência em termos de oferta de comércio de bens de comparação e equipamentos urbanos e sociais, conforme demonstra o quadro a seguir:

EQUIPAMENTOS	LOCALIZAÇÃO
1. COMERCIALIZAÇÃO DE ALIMENTOS	
Supermercado Paes Mendonça	Km 8,5 da Rodovia BR-324
Supermercado Paes Mendonça	Conjunto Habitacional Castelo Branco
2. ESCOLAS	
Centro Escolar Arlete Magalhães	Conjunto Habitacional Castelo Branco
Colégio Cecília Meireles	Conjunto Habitacional Castelo Branco
Escola Prof. Raimundo Gouveia	Conjunto Habitacional Castelo Branco
Escola Luís Rogério	Conjunto Habitacional Castelo Branco
Escola Edvaldo Brandão	Conjunto Habitacional Cajazeira 4
Escola Francisco Leite	Chácara Nogueira
Educandário Eunice Weaver	Águas Claras
Escola Clarita Mariani	Águas Claras
Colégio N.S. de Fátima	Nova Valéria
Escola Renan Baleeiro(*)	Subcentro do Jaguaribe
3. CLUBES	
Cajazeira Golf Club	Cajazeira
Esporte Clube Ipiranga	Vila Canária
4. TEMPLOS	
Igreja São Bartolomeu	Pirajá
Igreja São José	Dom Avelar
Igreja Cristo Operário	Conjunto Habitacional Castelo Branco

(*) - A Escola Estadual Renan Baleeiro atende da 1ª a 8ª série e oferece ainda ensino supletivo da 1ª a 4ª série além de classe especial para excepcionais.

Compõe-se de 10 salas de aula, uma biblioteca com 380 volumes e 1.024 alunos matriculados, distribuindo também 780 merendas escolares ao dia.

5.3.4. Aspectos Legais

Conforme descrito no Capítulo 4 - Considerações Preliminares deste documento, a implantação do Subcentro do Jaguaribe vem atender às prescrições e recomendações de todos os principais planos de desenvolvimento sócio-econômico e urbanístico regional e municipal, elaborados nos últimos 8 anos para Salvador, que apontam a sua inequívoca necessidade, em função da expansão natural e induzida do município em direção norte, através da crescente ocupação da área do Miolo e do Distrito Industrial Urbano.

Neste sentido, convém inicialmente ressaltar estes instrumentos de planejamento que, direta ou indiretamente, sustentam a conveniência da implantação deste projeto.

- PLANDURB - Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador, elaborado pelo então Órgão Central de Planejamento da Prefeitura Municipal do Salvador em 1976.
- PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, que revisa e atualiza o PLANDURB, ora em elaboração por esta Secretaria do Planejamento de Salvador.
- Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo Urbano do Município de Salvador, elaborada pela Secretaria do Planejamento de Salvador e aprovada pela Lei Municipal nº 3.377/84.
- Plano Diretor do Distrito Industrial Urbano de Salvador, elaborado através convênio firmado entre as Secretarias estaduais de Indústria e Comércio, de Planejamento e Tecnologia e a Prefeitura Municipal do Salvador. Aprovado pela Lei Municipal nº 3.310/83.
- Plano Metropolitano de Desenvolvimento, de autoria da CONDER, finalizado em dezembro de 1982.
- Plano de Ocupação do Miolo, elaborado em 1984 pela CONDER e Secretaria Municipal de Planejamento.

- EUST - Estudo de Uso do Solo e Transportes, coordenado pela CONDER com colaboração do GEIPOT/CNPU/SUDENE, publicado em junho de 1979.

Segundo a Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo Urbano do Município de Salvador, o Subcentro do Jaguaribe é classificado como ZT-11 - Área de concentração de usos comerciais e de serviços, na qual são permitidos todos os usos do grupo Id-1 - Industrial, os usos dos grupos CS-(1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,2,15 e 16), da categoria Comercial e de Serviços, os usos mistos do grupo M-2, além dos usos institucionais (I) e os especiais (E), que podem localizar-se em qualquer Zona de concentração de usos comerciais e de serviços.

A mesma Lei prescreve os seguintes parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo, constantes de sua Tabela VII-3:

- Gabarito de altura máximo: depende de análise especial por parte da Prefeitura.
- Índice de utilização ou coeficiente de aproveitamento máximo do terreno: 1,5.
- Índice de permeabilização mínima: 0,15
- Índice de ocupação máximo: calculado segundo os critérios estabelecidos no item 5.1.4.2.1 - Anexo V da Lei.
- Lote mínimo: 250m².
- Testada mínima: 10 metros.
- Recuos mínimos: segundo as exigências contidas no item 5.1.4.2.3 - Anexo V da Lei.

As atividades permitidas na área do Subcentro do Jaguaribe, conforme descritas pela Lei de Ordenamento foram agrupadas na lista em anexo a este projeto.

Deve-se ainda salientar que a desapropriação da área do projeto será regulamentada pelo respectivo decreto de utilidade pública, cuja minuta consta do Capítulo 6- Aquisição da Terra, deste trabalho.

5.3.5. População da Área de Influência

A análise da área a ser diretamente influenciada com a implantação deste projeto baseou-se, num primeiro momento, nas pesquisas levadas a efeito pelo EUST - Estudo de Uso do Solo e Transportes (CONDER-GEIPOT), que definiam os critérios de "Atividades de comparação" e "Atividades de conveniência", no sentido de estabelecer convenientemente a relação entre a carência destes equipamentos nas diversas áreas da cidade e a respectiva necessidade de deslocamento das populações aos centros e subcentros tradicionais de comércio e serviços na atualidade.

Assim, são definidas:

ATIVIDADE DE COMPARAÇÃO - É toda atividade que forneça bens ou serviços cuja aquisição ou utilização implica em deslocamento além das áreas vizinhas, envolvendo comparação de preço e/ou qualidade, nucleando-se, na sua quase totalidade, em centros e subcentros urbanos ou regionais.

ATIVIDADE DE CONVENIÊNCIA - É toda atividade que forneça bens ou serviços de consumo imediato, geralmente diário, e para cuja aquisição não se entra em maiores considerações a respeito de padrões de comparação quanto a preço e qualidade, localizando-se, sempre, em meio às concentrações habitacionais e de emprego.

Das variáveis analisadas na pesquisa de uso do solo do EUST:

- população por zona de tráfego;
- acessibilidade relacionada à densidade residencial por zona;
- emprego e renda por zona,

Conclui-se, através das relações analisadas entre estas variáveis que, enquanto a densidade habitacional se constitui como fator significativo na determinação da quantidade de estabelecimentos de conveniência necessários, o fator Acessibilidade não se comporta como elemento prioritário para a localização de comércio de bens de comparação, que adquire, por sua vez, uma grande importância como geradora de aumento da oferta de novos empregos.

Definiram-se, então os critérios para a delimitação da área de influência do Subcentro do Jaguaribe:

- DISTÂNCIA MÉDIA DAS VIAGENS - Adotou-se a distância de 6km, correspondente à média das viagens realizadas na RMS para todas as finalidades como raio máximo de atendimento da população por qualquer espécie de subcentro.
- PROXIMIDADE DOS PRINCIPAIS NÚCLEOS DE POPULAÇÃO - Partiu-se do pressuposto de que o maior número possível de pessoas deveria estar sediado o mais próximo possível do empreendimento.
- CENTROS EXISTENTES - Determinou-se o seu raio de atendimento possível em condições satisfatórias de porte e acessibilidade.
- REDE DE TRANSPORTE - Considerou-se a estruturação da rede de transportes urbanos, prevista para o ano de 2.000, que inclui a utilização das novas vias arteriais do Saboeiro, de Pituaçu e do Jaguaribe, além do corredor de transporte de massa Retiro-Castelo Branco.

A representação gráfica da análise desta área de influência encontra-se ilustrada no mapa 1:50.000 apresentado na sequência deste capítulo.

Considerou-se uma zona de influência imediata, em função da própria proximidade ao empreendimento e da sua quase total carência de estabelecimentos deste gênero e uma segunda zona de influência mediata, correspondente aos subúrbios ferroviários que, embora parcialmente atendidos pelo insuficiente comércio e geração de serviços existentes em Periperi, poderão também utilizar-se do Subcentro de Jaguaribe, beneficiada pela racionalização progressiva do sistema de transportes coletivos, que demandará principalmente a Via Arterial do Jaguaribe.

O quadro que se segue informa as Zonas de Informação contidas nesta área de influência, assim como os bairros que as compõem e as respectivas populações, levantadas pelo Projeto Transporte de Massa da CONDER, com base nas informações do Plano de Valéria, Plano do Miolo e pesquisa domiciliar GEIPOT - 1984.

POPULAÇÃO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO SUBCENTRO DO JAGUARIBE, POR ZONAS DE INFORMAÇÃO

ZONA DE INFORMAÇÃO	BAIRROS	POPULAÇÃO EM 1984 (HABITANTES)
ÁREA DE INFLUÊNCIA IMEDIATA		
52	Mata Escura, Calabetão	20.621
53	Sussuarana, Beiru, Nova Sussuarana	46.151
54	Canabrava, Nova Brasília, Nova Esperança, Invasão da Regional	65.685
58 e 63	Campinas e Pirajã	46.754
59	Avenida Boa Paz, São Marcos, Pau da Lima, Jardim Cajazeira	45.199
60	Novo Marotinho, Sete de Abril, Vila Canária	20.872
64	Invasão da Brasilgãs, Dom Avelar (parte)	11.984
65	Castelo Branco, Dom Avelar (parte)	22.378
67	São Bartolomeu	4.402
68	Valéria	10.330
69	Nogueira, Águas Claras, Palestina, Bico Doce	51.812
	TOTAL	346.188
ÁREA DE INFLUÊNCIA MEDIATA		
57	Marechal Rondon, Lobato, Alto do Cabrito	32.481
62	Plataforma, Santa Teresinha, Escada, Itacaranha	45.110
66	Praia Grande, Periperi	37.635
71	Coutos	23.912
73	Paripe, São Tomé de Paripe	44.562
	TOTAL	183.700
	TOTAL GERAL	529.888

5.4. Partido Urbanístico

5.4.1. Aspectos Gerais

O Subcentro de Comércio e Serviços do Jaguaribe, indicado pelo Plano Diretor do DINURB como área de polarização do setor terciário varejista do vetor de expansão norte da cidade de Salvador, com tipificação de ocupação igualmente residencial, assume características de área urbana integrada, que define as diretrizes do partido urbanístico adotado.

O programa estabelecido contempla, além das áreas destinadas à comercialização (lotes), a previsão de uma faixa de domínio para o ramal do corredor de transporte de massa e respectivo terminal, além de outro terminal, para transportes coletivos urbanos, a ser implantado a curto prazo e áreas verdes destinadas ao lazer dos futuros usuários e moradores do setor.

A gleba é dividida pela faixa de domínio da via Arterial Jaguaribe, resultando dois setores distintos e isolados, já descritos no capítulo 5.3.1 - Situação existente/Aspectos físicos deste projeto.

5.4.2. Partido adotado

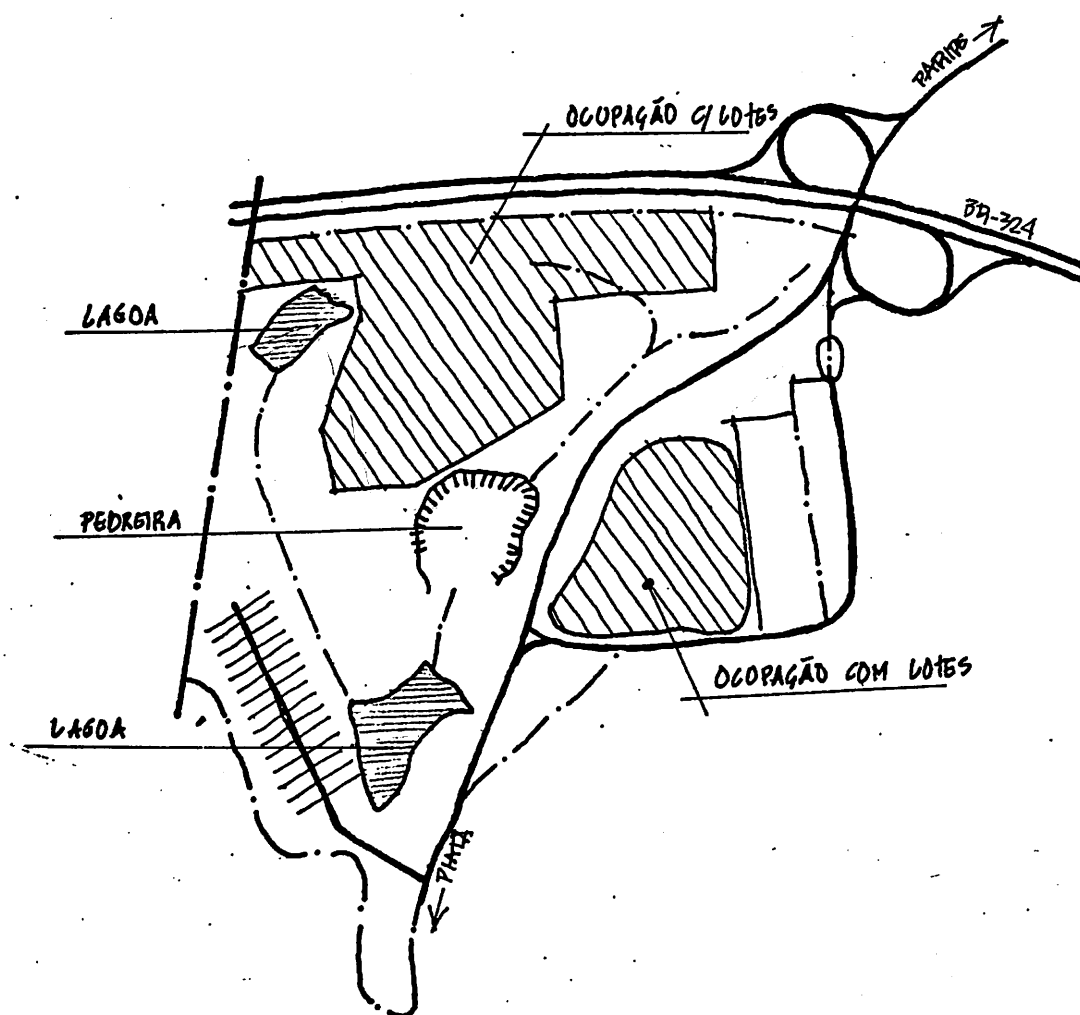
A concepção urbanística levou em consideração os seguintes pressupostos básicos :

- a existência dos eixos viários da BR-324 e via Arterial Jaguaribe,
- a conformação física dos setores da gleba,
- a polarização a ser exercida pelo Terminal de Transportes urbanos a curto prazo,
- o impacto decorrente da implantação do terminal de transporte de massa, a médio ou longo prazo,
- a integração viária com outros setores urbanos adjacentes.

As hipóteses levantadas a partir destes critérios levaram à seleção de duas alternativas de intervenção que são a seguir analisadas :

1. - ORIENTAR A OCUPAÇÃO ATRAVÉS DA SOLUÇÃO MAIS ECONÔMICA PARA IMPLANTAÇÃO DA INFRAESTRUTURA URBANA

Esta alternativa se caracteriza pela ocupação dos maticos, com a utilização de vias de cumeada que se interligam ao sistema viário existente

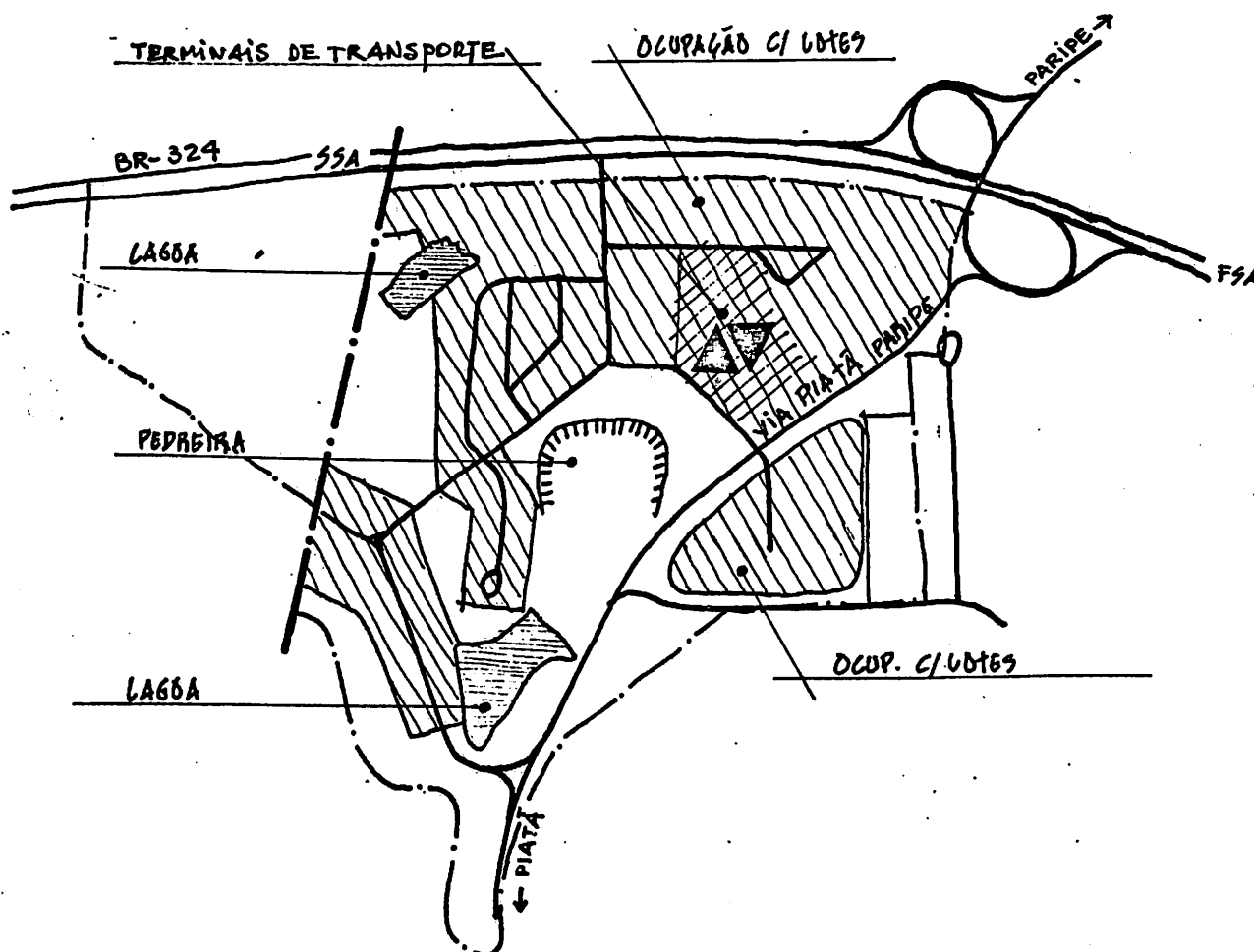


A economia resultante do menor investimento em infraestrutura física resulta, por outro lado, numa baixa oferta de área comercializável, fazendo aumentar a incidência do custo do terreno em relação ao investimento global.

2. - DEFINIR A OCUPAÇÃO DA GLEBA A PARTIR DA POLARIZAÇÃO DOS TERMINAIS DE TRANSPORTE E DA CIRCULAÇÃO NO SETOR

Esta hipótese considera os seguintes parâmetros funcionais :

- tornar as áreas dos terminais de transporte urbano e de massa tributários da via Arterial Jaguaribe,
- interligar estes terminais com o sistema viário interno do Subcentro , permitindo a sua circulação por toda a área,
- articular as vias coletoras de forma a interligar todos os maciços e setores adjacentes,
- modelar a topografia de modo a resgatar parte das áreas baixas para fins de implantação de lotes



Ao se definir uma via de penetração principal, que atravessasse toda a gleba e articule a via marginal à BR-324 com a Via Jaguaribe e que, ainda, se articule no futuro com a urbanização do Setor Jaguaribe, vizinho ao projeto, mediante as diretrizes estabelecidas para este setor, maximizam-se as ligações viárias por toda a extensão do Subcentro.

5.4.3. - Parcelamento

A proposta de parcelamento visa assegurar plena compatibilidade entre a hierarquização viária e o dimensionamento dos lotes.

Foram estabelecidos três tipos de lotes, a saber :

- lotes mínimos com 250 m² (mínimo legal) a serem implantados nas vias locais e próximos aos terminais de transportes,
- lotes médios de 600 m², situados ao longo das vias Coletoras,
- lotes grandes com 1800 m², à margem da BR-324.

Esta forma de parcelamento e consequente dimensionamento tem por objetivo atrair a implantação de pequenas e médias empresas e também, face à natureza de ocupação mista, permitir o surgimento e desenvolvimento de empreendimentos habitacionais.

5.4.4. - Dimensionamento

O partido urbanístico adotado e a consequente proposta de parcelamento do solo apresentam os resultados quantitativos ilustrados no conjunto de quadros de áreas que se seguem :

QUADROS-RESUMO DAS ÁREAS DO PROJETO

1. QUADRO GERAL DE ÁREAS

ITEM	USO	ÁREA(M ²)	%
01	Faixa de Domínio da Via Jaguaribe	86.213,00	17,48
02	Áreas da EMBASA e da Escola Renan Baleeiro	23.850,00	4,83
03	Área de Projeto do Subcentro	383.237,00	77,69
T O T A L		493.300,00	100,00

2. QUADRO-RESUMO DE USO DO SOLO

1ª etapa

ITEM	USO	ÁREA(M ²)	%
01	Área de Lotes	83.718,00	51,35
02	Área de Uso Especial	7.043,50	4,32
03	Reserva de Áreas p/Transporte	18.564,00	11,38
	- Faixa de Domínio p/Corredor T.Massa	- 5.920,00	
	- Terminal T.Massa	- 8.044,00	
	- Terminal Urbano	- 4.600,00	
04	Sistema Viário Interno	28.018,50	17,18
	- Pistas	- 14.639,50	
	- Caminhos	- 3.085,00	
	- Passeios	- 5.430,00	
	- Estacionamento	- 4.864,00	
05	Áreas Verdes	25.707,00	15,77
T O T A L		163.051,00	100,00

3. QUADRO-RESUMO DE USO DO SOLO

2ª etapa

ITEM	USO	ÁREA(M ²)	%
01	Área de Lotes	66.280,00	30,10
02	Área de Uso Especial	10.061,00	4,57
03	Reserva de Área p/Faixa de Domínio do Corredor de Transporte de Massa	8.800,00	4,00
04	Sistema Viário Interno	31.382,00	14,25
	- Pistas	- 23.048,00	
	- Passeios	- 8.334,00	
05	Áreas Verdes	103.663,00	47,08
T O T A L		220.186,00	100,00

4. QUADRO-RESUMO DE USO DO SOLO

1ª e 2ª etapas

ITEM	USO	ÁREA(M ²)	%
01	Áreas de Lotes	149.998,00	39,14
02	Área de Uso Especial	17.104,50	4,47
03	Reserva de Áreas p/Transporte	27.364,00	7,14
	- Faixa de Domínio p/Corredor T.Massa	- 14.720,00	
	- Terminal T.Massa	- 8.044,00	
	- Terminal Urbano	- 4.600,00	
04	Sistema Viário Interno	59.400,50	15,50
	- Pistas	- 37.687,50	
	- Caminhos	- 3.085,00	
	- Passeios	- 13.764,00	
	- Estacionamentos	- 4.864,00	
05	Áreas Verdes	129.370,00	33,75
T O T A L		383.237,00	100,00

5. QUADRO-RESUMO DOS LOTES POR TIPO E QUADRA

1ª etapa

TIPO DO LOTE	QUADRA	Q	ÁREA (M ²)		
			TOTAL	%	MÉDIA
PEQUENO	B	15	3.750,00 ✓		250,00
	C	19	4.750,00 ✓		250,00
	D	06	1.675,00 ✓		279,16
	E	12	3.100,00 ✓		258,33
	F	12	3.456,00		288,00
	G	16	4.069,00 ✓		254,30
SUBTOTAL	-	80	20.800,00 ✓	24,85	260,00
MÉDIO	E	08	4.904,00 ✓		613,00
	F	11	6.774,00		615,80
SUBTOTAL	-	19	11.678,00 ✓	13,95	614,60
GRANDE	A	15	27.031,00 ✓		1.802,00
	B	08	15.604,00 ✓		1.905,50
	C	05	8.605,00 ✓		1.721,00
SUBTOTAL	-	28	51.240,00 ✓	61,20	1.830,00
TOTAL GERAL	-	127	83.718,00 ✓	100,00	659,20

5.a. QUADRO-RESUMO DOS LOTES POR TIPO E QUADRA

2ª etapa

TIPO DO LOTE	QUADRA	Q	ÁREA (M ²)		
			TOTAL	%	MÉDIA
PEQUENO	G	15	3.875,00		258,00
	H	14	3.750,00		267,00
	I	14	3.875,00		276,00
	J	17	5.050,00		294,00
	M	9	2.250,00		250,00
	N	12	3.000,00		250,00
	Q	15	3.825,00		255,00
	R	14	3.800,00		271,00
	S	14	3.800,00		271,00
SUBTOTAL	-	124	33.225,00	50,10	267,54
MÉDIO	L	8	4.800,00		600,00
	M	9	5.500,00		611,00
	O	15	9.200,00		613,00
	P	14	8.200,00		585,00
	Q	10	5.355,00		535,00
SUBTOTAL	-	56	33.055,00	49,90	590,27
TOTAL GERAL	-	180	66.280,00	100,00	368,00

6. QUADRO-RESUMO DO SISTEMA VIÁRIO

1ª etapa

VIAS	COMP. (M)	ÁREAS (M ²)		
		PASSEIO	PISTA*	TOTAL
COLETORA 1	486,00	2.430,00	6.318,00	8.748,00 ✓
ARTICULAÇÃO 1	153,00	765,00	1.989,00	2.754,00 ✓
LOCAL 1	277,00	831,00	2.354,50	3.185,50 ✓
LOCAL 2	175,00	525,00	1.487,50	2.012,50 ✓
LOCAL 3	173,00	519,00	1.470,50	1.989,50 ✓
LOCAL 4	120,00	360,00	1.020,00	1.380,00 ✓
CAMINHO	617,00		3.085,00	3.085,00 ✓
ESTACION.	-		4.864,00	4.864,00 ✓
TOTAIS	2.001,00 ✓	5.430,00 ✓	22.588,50 ✓	28.018,50 ✓

* Inclui: Caminhos - 3.085,00m²

Estacionamentos (1+2+3) - 4.864,00m²

- Estacionamento 1 - 2.090,00m²

Estacionamento 2 - 1.010,00m²

Estacionamento 3 - 1.764,00m²

7. QUADRO-RESUMO DO SISTEMA VIÁRIO

2ª etapa

VIAS	COMP. (M)	ÁREAS (M²)		
		PASSEIO	PISTA	TOTAL
COLETORA 1	554,00	2.770,00	7.202,00	9.992,00 9.972
COLETORA 2	175,00	720,00	2.275,00	2.995,00 ✓
COLETORA 3*	80,00	400,00	1.040,00	1.440,00 ✓
VIA LOCAL 2	235,00	705,00	1.997,00	2.702,00 ✓
VIA LOCAL 5	160,00	480,00	1.360,00	1.840,00 ✓
VIA LOCAL 6	240,00	720,00	2.040,00	2.760,00 ✓
VIA LOCAL 7	150,00	724,00	1.992,00	2.716,00 ✓
VIA LOCAL 8	80,00	240,00	680,00	920,00 920,00 ✓
VIA LOCAL 9	205,00	645,00	1.742,00	2.387,00 2.387
VIA LOCAL 10	320,00	960,00	2.720,00	3.680,00 ✓
TOTAIS	2.199,00 ✓	8.334,00	23.048,00 ✓	31.382,00 31.402,00

* Só computou-se a parte de área da Via Coletora 3 a ser executada por este projeto.

RELAÇÃO DAS ÁREAS DE USO ESPECIAL

1ª etapa	
DENOMINAÇÃO	ÁREA (M²)
AUE-1	2.092,00
AUE-2	1.946,00
AUE-3	535,00
AUE-4	2.470,00
SUBTOTAL 1	7.043,00 ✓
2ª etapa	
AUE-1	600,00
AUE-2	1.686,00
AUE-3	1.375,00
AUE-4	3.240,00
AUE-5	3.160,00
SUBTOTAL 2	10.061,00 ✓
TOTAL GERAL	17.104,00 : ✓

RELAÇÃO DAS ÁREAS VERDES

1ª etapa	
DENOMINAÇÃO	ÁREA (M ²)
AV-1	19.460,00
AV-2	550,00
AV-3	505,00
AV-4	3.870,00
AV-5	1.322,00
SUBTOTAL 1	25.707,00 ✓
2ª etapa	
AV-1	51.417,00
AV-2	35.795,00
AV-3	12.200,00
AV-4	1.754,00
AV-5	820,00
AV-6	1.320,00
AV-7	357,00
SUBTOTAL 2	103.663,00 ✓
TOTAL GERAL	129.370,00 ✓

RELAÇÃO DE LOTES

1ª etapa

QUADRA	LOTE	TIPO	ÁREA(M²)
A	01	G	1.625,00
	02	G	1.625,00
	03	G	1.625,00
	04	G	1.625,00
	05	G	2.000,00
	06	G	2.000,00
	07	G	2.000,00
	08	G	2.000,00
	09	G	3.657,00
	10	G	1.434,00
	11	G	1.440,00
	12	G	1.500,00
	13	G	1.500,00
	14	G	1.500,00
	15	G	1.500,00
TOTAL	15	G	27.031,00 ✓

RESUMO

TIPO DO LOTE	Q	ÁREA(M²)	
		TOTAL	MÉDIA
GRANDE	15	27.031,00	1.802,00
TOTAL	15	27.031,00	1.802,00

RELAÇÃO DOS LOTES

1ª etapa

QUADRA	LOTE	TIPO	ÁREA (M ²)
B	01	G	1.994,00
	02	G	2.525,00
	03	G	2.010,00
	04	G	1.950,00
	05	G	1.890,00
	06	G	1.830,00
	07	G	1.755,00
	08	G	1.650,00
	09	P	250,00
	10	P	250,00
	11	P	250,00
	12	P	250,00
	13	P	250,00
	14	P	250,00
	15	P	250,00
	16	P	250,00
	17	P	250,00
	18	P	250,00
	19	P	250,00
	20	P	250,00
	21	P	250,00
	22	P	250,00
	23	P	250,00
TOTAL	23	-	19.354,00

RESUMO

TIPO DO LOTE	Q	ÁREA (M ²)	
		TOTAL	MÉDIA
PEQUENO	15	3.750,00	250,00
GRANDE	08	15.604,00	1.950,50
TOTAL	23	19.354,00	841,50

RELAÇÃO DE LOTES

1ª etapa

QUADRA	LOTE	TIPO	ÁREA (M²)
C	01	P	250,00
	02	P	250,00
	03	P	250,00
	04	P	250,00
	05	P	250,00
	06	P	250,00
	07	P	250,00
	08	P	250,00
	09	G	1.880,00
	10	G	1.600,00
	11	G	1.450,00
	12	G	1.545,00
	13	G	2.130,00
	14	P	250,00
	15	P	250,00
	16	P	250,00
	17	P	250,00
	18	P	250,00
	19	P	250,00
	20	P	250,00
	21	P	250,00
	22	P	250,00
	23	P	250,00
	24	P	250,00
TOTAL	24	-	13.355,00

RESUMO

TIPO DO LOTE	Q	ÁREA (M²)	
		TOTAL	MÉDIA
PEQUENO	19	4.750,00	250,00
GRANDE	5	8.605,00	1.721,00
TOTAL	24	13.355,00	556,45

RELAÇÃO DOS LOTES
1ª etapa

QUADRA	LOTE	TIPO	ÁREA (M ²)
D	01	P	250,00
	02	P	250,00
	03	P	250,00
	04	P	250,00
	05	P	250,00
	06	P	425,00
TOTAL	06	P	1.675,00 ✓

RESUMO

TIPO DO LOTE	Q	ÁREA (M ²)	
		TOTAL	MÉDIA
PEQUENO	06	1.675,00	279,16
TOTAL	06	1.675,00	279,16

RELAÇÃO DOS LOTES
1ª etapa

QUADRA	LOTE	TIPO	ÁREA (M ²)
E	01	M	630,00
	02	M	600,00
	03	M	600,00
	04	M	600,00
	05	M	600,00
	06	M	600,00
	07	M	600,00
	08	M	674,00
	09	P	300,00
	10	P	250,00
	11	P	250,00
	12	P	250,00
	13	P	250,00
	14	P	250,00
	15	P	250,00
	16	P	250,00
	17	P	250,00
	18	P	250,00
	19	P	250,00
	20	P	300,00
TOTAL	20	-	8.004,00

RESUMO

TIPO DO LOTE	Q	ÁREA (M ²)	
		TOTAL	MÉDIA
PEQUENO	12	3.100,00	258,33
MÉDIO	8	4.904,00	613,00
TOTAL	20	8.004,00	400,20

RELAÇÃO DOS LOTES
1ª etapa

QUADRA	LOTE	TIPO	ÁREA (M ²)
F	01	M	714,00
	02	M	600,00
	03	M	560,00
	04	M	620,00
	05	M	620,00
	06	M	620,00
	07	M	640,00
	08	M	600,00
	09	M	600,00
	10	M	600,00
	11	M	600,00
	12	P	250,00
	13	P	250,00
	14	P	250,00
	15	P	250,00
	16	P	250,00
	17	P	284,00
	18	P	367,00
	19	P	355,00
	20	P	347,00
	21	P	284,00
	22	P	250,00
	23	P	319,00
TOTAL	23	-	10.230,00

RESUMO

TIPO DO LOTE	Q	ÁREA (M ²)	
		TOTAL	MÉDIA
PEQUENO	12	3.456,00 ✓	288,00
MÉDIO	11	6.774,00 ✓	615,80
TOTAL	23	10.230,0	444,80

RELAÇÃO DOS LOTES
1ª etapa

QUADRA	LOTE	TIPO	ÁREA(M ²)
G	01	P	319,00
	02	P	250,00
	03	P	250,00
	04	P	250,00
	05	P	250,00
	06	P	250,00
	07	P	250,00
	08	P	250,00
	09	P	250,00
	10	P	250,00
	11	P	250,00
	12	P	250,00
	13	P	250,00
	14	P	250,00
	15	P	250,00
	16	P	250,00
TOTAL	16	-	4.069,00

RESUMO

TIPO DO LOTE	Q	ÁREA(M ²)	
		TOTAL	MÉDIA
PEQUENO	16	4.069,00	254,31
TOTAL	16	4.069,00	254,31

6. AQUISIÇÃO DA TERRA

6. AQUISIÇÃO DA TERRA

Este programa prevê a desapropriação dos terrenos delimitados pela poligonal referente à área do Subcentro de Comércio e Serviços do Jaguaribe, perfazendo uma superfície de 493.300 metros quadrados, conforme descrita inicialmente pelo Plano Diretor do Distrito Industrial Urbano de Salvador.

6.1. Análise da Situação Fundiária

A partir das plantas de restituição aerofotogramétrica SICAR-1980, procedeu-se à determinação do perímetro do terreno. Em seguida, foram plotados os limites das propriedades que compõem a área do projeto, com base no Cadastro do Sistema de Informações Metropolitanas.

Acrescendo-se a estas informações as delimitações das áreas de uso institucional já consolidadas no terreno, elaborou-se a planta geral de situação fundiária e ocupação atual da área, na escala 1:2.000 e o respectivo Quadro Geral de Superfícies, apresentados a seguir:

QUADRO DE SUPERFÍCIES (em m²)

1. Terreno de propriedade do Sr. Maurício Andrade de Aguiar	346.133	70,16%
2. Terreno de propriedade da URBIS - Urbanização e Habitação da Bahia - S.A.	37.104	7,52%
3. Faixa de domínio da Via Arterial 1-Piatã-Paripe (Programa MINTER)	86.213	17,47%
4. Terreno da EMBASA, ocupado por reservatórios elevados de abastecimento d'água	9.450	1,92%
5. Área pública, ocupada pela Escola Estadual Renan Baleeiro	14.400	2,93%
T O T A L	493.300	100,00%

6.2. Caracterização dos Terrenos

- O terreno de propriedade do Sr. Maurício Andrade de Aguiar, com uma superfície de 346.133m^2 apresenta-se quase totalmente livre de ocupação, verificando-se sobre ele somente um conjunto de galpão e escritórios, com uma área edificada de $1.794,00$ metros quadrados.

A parte mais valorizada do terreno, constituída por um platô situado junto à faixa de domínio da Rodovia BR-324 (Bahia-Feira) será utilizada para a implantação da 1ª etapa deste empreendimento, apresentado neste trabalho a nível de projeto executivo.

O restante da área se constitui por uma topografia mais acidentada, onde será implantada a 2ª etapa de lotes prevista pelo projeto.

Nesta parcela de terreno situam-se ainda a laguna e a pedreira, já anteriormente caracterizados no capítulo 5.3.1. Situação existente/Aspectos físicos deste documento.

- O terreno da URBIS - Habitação e Urbanização da Bahia S.A. situa-se entre a Rua Celika Nogueira e a faixa de domínio da nova Via Arterial 1 - Jaguaribe e será também infra-estruturado numa 2ª etapa de intervenções, perfazendo uma superfície de 37.104 metros quadrados.

Não se verificam neste terreno nem benfeitorias, acidentes geográficos relevantes ou qualquer outro tipo de ocupação do solo.

- A faixa de domínio da Via Jaguaribe e os terrenos ocupados pela Escola Pública Estadual Renan Baleeiro e pela EMBASA - Empresa Bahiana de Saneamento S.A. perfazem em conjunto um total de $110.063,00$ metros quadrados, equivalentes a $22,32\%$ da superfície total do empreendimento.

Estas áreas serão excluídas do quadro de custos dos terrenos a

serem adquiridos, na medida em que as duas últimas se constituem como equipamentos consolidados de apoio ao empreendimento e a desapropriação da faixa de domínio da Via Jaguaribe deverá ser assumida pelo financiamento de seu projeto específico (Vias Transversais do Miolo), também integrante deste mesmo Programa MINTER-RM-Salvador.

6.3. Intervenções Necessárias

Com o objetivo de se efetivar o processo de aquisição dos terrenos que compõem a área do empreendimento, tornam-se necessárias as seguintes providências, pela ordem:

6.3.1. Avaliação do imóvel, procedido a partir dos valores venais por metro quadrado de terreno e edificação, segundo a Tabela dos Valores Unitários Padrões de Terreno e de Construção, elaborada pela Secretaria de Finanças do Município de Salvador, para fins de desapropriação.

Esta tabela indica, para o corrente ano de 1984, os seguintes valores:

- (1)-m² de terreno na Estrada Bahia-Feira (BR-324) - Trecho B - Cr\$ 1.934,00
- (2)-m² de terreno na Rua Celika Nogueira Cr\$ 340,00
- (3)-m² de área construída do tipo Especial - Mercados, Galpões e Trapiches Cr\$ 27.294,00

O custo de desapropriação seria então assim calculado:

CUSTO DO TERRENO

PROPRIEDADES	SUPERFÍCIE(m ²)	CUSTO DE DESA- PROPRIAÇÃO(CR\$)
Terreno de Maurício Andrade de Aguiar (1)	346.133	669.421.214,00
Terreno da URBIS S/A (2)	37.104	12.615.360,00
T O T A L	383.237	682.036.574,00

CUSTO DAS BENFEITORIAS

ESPECIFICAÇÃO	SUPERFÍCIE(m ²)	CUSTO DE DESA- PROPRIAÇÃO(CR\$)
Galpão e escritórios (3)	1.794	48.965.436,00

CUSTO TOTAL DE DESAPROPRIAÇÃO (CR\$)

Terrenos	682.036.574,00
Benfeitorias	48.965.436,00
T O T A L	731.002.010,00

6.3.2. Promulgação do Decreto de utilidade pública, para fins de desapropriação da área, a ser sancionado pelo Poder Executivo Municipal no próximo mês de dezembro, cuja minuta é apresentada a seguir:

DECRETO NºDEDEDE

Declara de utilidade pública para fins de desapropriação, com suas benfeitorias e acessões, uma área de terreno com 493.300,00 m² (quatrocentos e noventa e três mil e trezentos metros quadrados), localizada à margem direita da Rodovia BR-324, próxima à sua articulação com a BA-528, no subdistrito de Valéria, nesta Capital.

O PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 6º do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941 e 45, inciso XV da Lei Municipal nº 2.313, de 07 de junho de 1971, modificada pela Lei nº 3.220 de 27 de setembro de 1982, com fundamento no artigo 5º, alíneas "e" e "i" do Decreto-Lei Federal nº 3.365/41, alterado pela Lei nº 6.602 de 07 de dezembro de 1978.

D E C R E T A :

Artigo 1º - Fica declarada de utilidade pública para fins de desapropriação com as benfeitorias e acessões existentes, uma área com 493.300,00 m² (quatrocentos e noventa e três mil e trezentos metros quadrados) situada à margem direita da Rodovia BR-324, próxima à

articulação desta estrada com a BA-528 e cuja localização geográfica é dada pela poligonal descrita na planilha e croqui anexo.

Parágrafo Único - A área desapropriada será utilizada para a implantação de um subcentro regional - de comércio e serviços.

Artigo 2º - Fica autorizada a Secretaria Municipal do Planejamento - SEPLAM a efetuar a desapropriação, amigável ou judicialmente, na forma da legislação vigente.

Parágrafo Único - Em caso da efetivação da desapropriação, por via judicial, é autorizada a SEPLAM, no curso do respectivo processo a invocar, a aplicação do regime de urgência, nos termos da legislação que o regula, para fins de obtenção de imissão de posse dos bens expropriados.

Artigo 3º - Para efeito do disposto neste Decreto, a SEPLAM, fornecerá, logo que lhe sejam solicitados, os recursos financeiros necessários segundo as rubricas orçamentárias próprias.

Artigo 4º - A SEPLAM compete também a elaboração do projeto e sua implantação, podendo fazê-lo diretamente ou por contrato a empresa especializada.

Artigo 5º - Fica autorizada a Cia. de Renovação Urbana de Salvador - RENURB, a efetuar a comercialização da área.

Artigo 6º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PLANILHA DO CÁLCULO ANALÍTICO PARA IMPLANTAÇÃO DE UM SUBCENTRO REGIONAL DE COMÉRCIO E SERVIÇOS

"Para as medições angulares foi tomado o norte da quadrícula = magnética declinada 21° 45' 40" e direta"

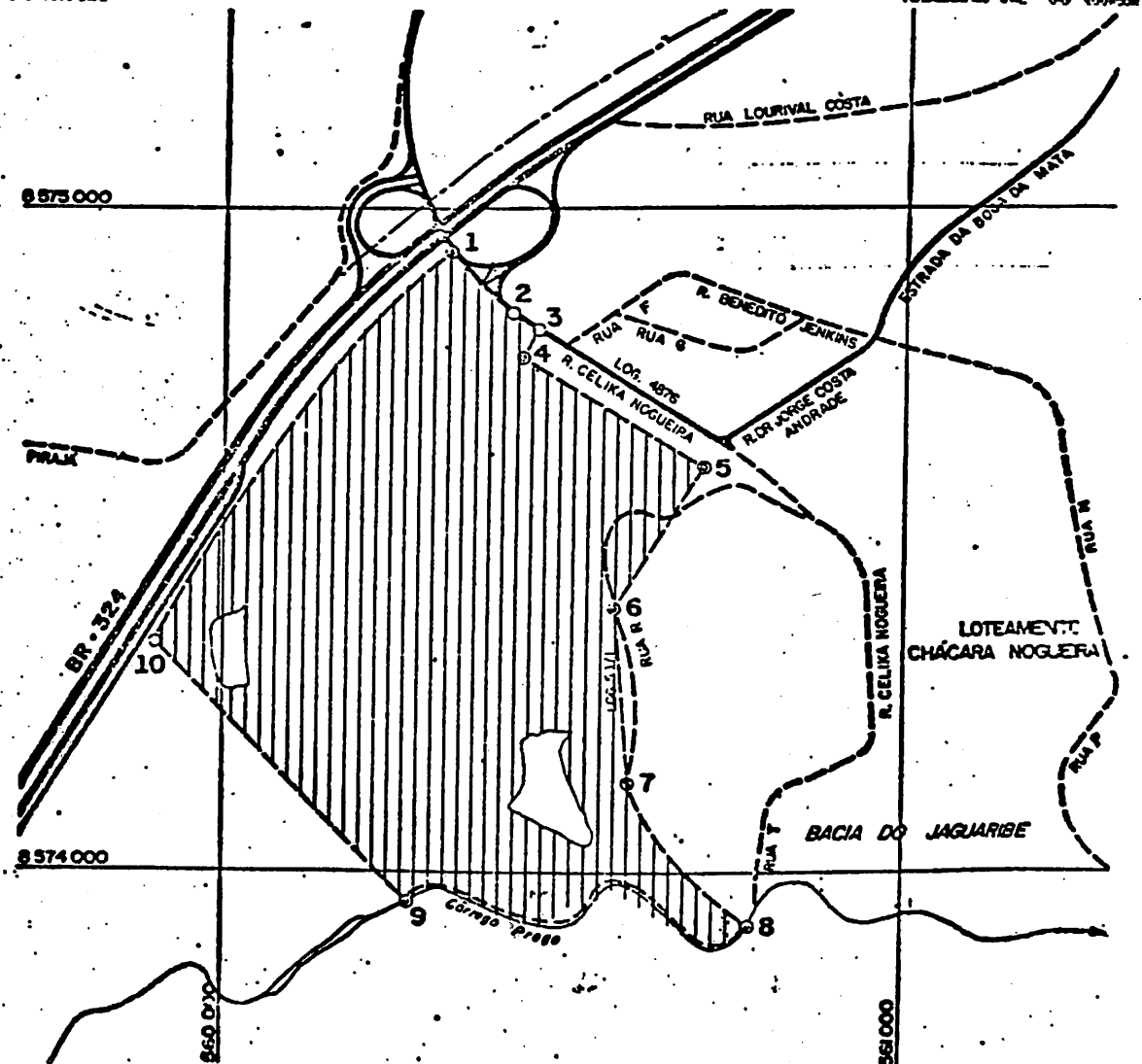
VÉRTICE Nº ORD.	POSICIONAMENTO DO VERTICE		ELEMENTOS DEFINITIVOS DA POLIGONAL			LIMITE ENTRE PONTES DEFINIDO PELO(A)S
	COORDENADAS UTM		ÂNGULO		DISTÂNCIA CALCULADA EM METROS	
	ABSCISSA E - LONG.(m)	ORDENADA N - LAT. (m)	AZIMUTE	INTERNO		
1	560 341	8 574 943	358° 42' 06"	179° 19' 35"	112,61	RUA CELIA NOGUEIRA Nº. 4876
2	560 410	8 574 834	358° 02' 03"	175° 39' 13"	61,58	RUA CELIA NOGUEIRA Nº. 4876
3	560 462	8 574 821	2° 02' 30"	173° 30' 34"	61,03	
4	560 410	8 574 789	357° 33' 24"	176° 54' 46"	361,06	
5	560 728	8 574 618	0° 38' 38"	179° 14' 13"	228,01	
6	560 647	8 574 407	359° 52' 31"	179° 08' 30"	269,03	
7	560 663	8 574 138	359° 01' 21"	12° 16' 21"	253,16	RUA 8 (Int. Chacaras Nogues) Nº. 3 471
8	560 792	8 573 919	186° 45' 00"	11° 47' 33"	527,51	CORRÊO FRECO
9	560 266	8 573 939	178° 32' 33"	177° 19' 01"	559,02	POLIGONAL ESTELA AZEVEDO
10	559 902	8 574 378	181° 03' 32"	177° 28' 36"	689,26	MARCHE LESTE DA RUA DE BOMBO DA BR-324
11	560 314	8 574 943				

OBSERVAÇÕES

ÁREA PARA IMPLANTAÇÃO DE UM SUBCENTRO REGIONAL DE COMÉRCIO E SERVIÇOS
CÁLCULO POR TRANSLAÇÃO:

88.3300 m.
983 300.00 m2
6.913300 km2

ORIGEM DAS COORDENADAS: 500 m OESTE DE 39° W. CR. E
10.000m AS SUL 0° 0' 0" 1971/200



BASE CARTOGRÁFICA : SICAR

- 6.3.3. Contatos e negociações preliminares junto aos proprietários das áreas, para análise da documentação respectiva.
- 6.3.4. Preparação de laudos e documentos, a serem enviados ao BH, para captação de recursos necessários à desapropriação.
- 6.3.5. Desapropriação dos terrenos, através promulgação de Decreto específico de interesse social.
- 6.3.6. Escrituração das áreas adquiridas.
- 6.3.7. Instalação de um Sistema de Vigilância permanente, para preservação das áreas adquiridas.

7. CUSTOS DO PROJETO

O levantamento global dos investimentos aqui efetuado, embora não seja exaustivo, fornece uma base para a avaliação dos custos do projeto.

Os valores de custos aqui apresentados são estimativas baseadas em dados de fontes locais e internacionais de infraestrutura de energia elétrica e saneamento básico.

Os custos aqui apresentados são estimativas baseadas em dados de fontes locais e internacionais de infraestrutura de energia elétrica e saneamento básico.

7. CUSTOS DO PROJETO

7. - CUSTOS DO PROJETO

O levantamento global dos investimentos apresentados neste capítulo tomou por base o mês de dezembro de 1984.

Os quadros de custos detalhados para cada componente dos sistemas de infraestrutura do projeto encontram-se no capítulo 11.2. ANEXOS/Planilhas de Orçamento deste trabalho.

Os respectivos valores de referência são aqueles utilizados pelo DERBA, COELBA e EMBASA e o valor do investimento relativo à aquisição do terreno foi devidamente explicitado no capítulo anterior 6. AQUISIÇÃO DA TERRA.

QUADRO-RESUMO DOS CUSTOS DE INVESTIMENTO

1ª etapa

DISCRIMINAÇÃO	CUSTO (CR\$) (DEZEMBRO 1984)
1 - Serviços Preliminares	47.140.000,00
2 - Movimento de Terra	200.189.600,00
3 - Pavimentação	339.761.500,00
4 - Drenagem	47.277.600,00
5 - Urbanização	55.410.440,00
6 - Rede Elétrica	115.109.230,00
7 - Rede de Abastecimento de Água	61.197.385,00
8 - Rede Coletora de Esgoto	136.676.923,00
SUBTOTAL 1	1.002.762.678,00
9 - BDI (30%)	300.828.803,00
SUBTOTAL 2	1.303.591.481,00
10 - Projeto Executivo (5% ST-2)	65.179.574,00
11 - Fiscalização (5% ST-2)	65.179.574,00
SUBTOTAL 3	1.433.950.629,00
12 - Contingências Físicas (5% ST-3)	71.697.531,00
13 - Gerenciamento (5% ST-3)	71.697.531,00
14 - Aquisição da Terra	315.340.634,00
TOTAL GERAL(ST-3+12+13+14)	1.892.686.325,00

QUADRO RESUMO DOS CUSTOS DE INVESTIMENTO
2ª etapa

DISCRIMINAÇÃO	CUSTO (CR\$) (DEZEMBRO 1984)
1 - Serviços Preliminares	36.086.000,00
2 - Movimento de Terra	142.390.400,00
3 - Pavimentação	314.150.080,00
4 - Drenagem	38.203.150,00
5 - Urbanização	46.809.560,00
6 - Rede Elétrica	93.993.270,00
7 - Rede de Abastecimento de Água	49.850.115,00
8 - Rede Coletora de Esgotos	113.825.577,00
SUBTOTAL 1	835.308.152,00
9 - BDI (30%)	250.590.446,00
SUBTOTAL 2	1.085.900.598,00
10 - Projeto Executivo (5% ST-2)	54.295.030,00
11 - Fiscalização (5% ST-2)	54.295.030,00
SUBTOTAL 3	1.194.490.658,00
12 - Contingências Físicas (10% ST-3)	119.449.066,00
13 - Gerenciamento (5% ST-3)	59.724.533,00
14 - Aquisição da Terra	415.661.376,00
TOTAL GERAL (ST-3+12+13+14)	1.789.325.633,00

QUADRO-RESUMO DOS CUSTOS DE INVESTIMENTO

1ª e 2ª etapas

DISCRIMINAÇÃO	CUSTO (CR\$) (DEZEMBRO 1984)
1 - Serviços Preliminares	83.226.000,00
2 - Movimento de Terra	342.580.000,00
3 - Pavimentação	653.911,580,00
4 - Drenagem	85.480.750,00
5 - Urbanização	102.220.000,00
6 - Rede Elétrica	209.102.500,00
7 - Rede de Abastecimento de Água	111.047.500,00
8 - Rede Coletora de Esgoto	250.502.500,00
SUBTOTAL 1	1.838.070.830,00
9 - BDI (30%)	551.421.249,00
SUBTOTAL 2	2.389.492.079,00
10 - Projeto Executivo (5% ST-2)	119.474.604,00
11 - Fiscalização (5% ST-2)	119.474.604,00
SUBTOTAL 3	2.628.441.287,00
12 - Contingências Físicas	191.146.597,00
13 - Gerenciamento (5% ST-3)	131.422.064,00
14 - Aquisição da Terra	731.002.010,00
TOTAL GERAL(ST-3+12+13+14)	3.682.011.958,00

CUSTOS REFERENTES A: DEZEMBRO/84

OLIVER, REGIS arquitetura e consultoria lt da.

AV. SANTA LUZIA 1.000 - PQ. FLORESTAL TEL 244-7046 SALVADOR-BA

PLANILHA ORÇAMENTÁRIA

FOLHA Nº /
DATA 03 / 11 / 84

ITEM	DISCRIMINAÇÃO	UNID.	QUANTIDADE	PREÇOS Cr \$	
				UNITÁRIO	TOTAL
01	SERVIÇOS PRELIMINARES	-		VERBA	36 086 000
02	TERRAPLENAGEM CORTE MATERIAL 1ª CAT	m³	81 700	1 280	104 576 000
03	TERRAPLENAGEM ATERRO MATERIAL 1ª CAT	m³	80 800	468	37 814 400
04	PAVIMENTAÇÃO VIAS PRIMÁRIAS	m²	13 249	12 340	163 492 660
05	PAVIMENTAÇÃO VIAS SECUNDÁRIAS	m²	12 026	8 170	98 252 420
06	MEIO-FIO DE CONCRETO	m	4 700	11 150	52 405 000
07	URBANIZAÇÃO	-		VERBA	46 809 560
08	DRENAGEM	m	2 308	16 550	38 203 150
09	REDE ELÉTRICA	m		VERBA	93 993 270
10	REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA	m		VERBA	49 850 115
11	REDE COLETORA DE ESGOTO	m		VERBA	113 825 577
	SUB TOTAL				835 308 152
	B/DI (30%)				250 592 446
	TOTAL GERAL				1.085 900 598

CUSTOS REFERENTES A: DEZEMBRO /84

AV. SANTA LUZIA 1.000 - PQ. FLORESTAL TEL. 244-7046 SALVADOR-BA

PLANILHA ORÇAMENTÁRIA



FOLHA Nº /
DATA 03/11/84

[illegible]

8. CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

CRONOGRAMA FÍSICO · FINANCEIRO

PROJETO: SUBCENTRO COMÉRCIO/SERVIÇOS DO JAGUARIBE - 1ª ETAPA

DATA

/127 84

DISCRIMINAÇÃO	ANO 1				ANO 2				ANO 3				VALOR (CR \$)
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
A - AQUISIÇÃO DO TERRENO	315.340.634												315.340.634
B - PROJETO EXECUTIVO	65.179.574												65.179.574
C - EXECUÇÃO DAS OBRAS													
1. SERVIÇOS PRELIMINARES		61.282.000											61.282.000
2. MOVIMENTO DE TERRA		130.123.240	130.123.240										260.246.480
3. PAVIMENTAÇÃO			220.844.975	220.844.975									441.689.950
4. DRENAGEM			61.460.880										61.460.880
5. URBANIZAÇÃO				72.033.572									72.033.572
6. REDE ELÉTRICA			49.875.678	99.766.321									149.641.999
7. REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA			39.778.300	39.778.300									79.556.600
8. REDE COLETORA DE ESGOTO			88.840.000	88.840.000									177.680.000
D - FISCALIZAÇÃO		21.726.525	21.726.525	21.726.524									65.179.574
E - CONTINGÊNCIAS FÍSICAS		23.899.177	23.899.177	23.899.177									71.697.531
F - GERENCIAMENTO		6.517.958	6.517.958	6.517.958	6.517.958	6.517.957	6.517.957	6.517.957	6.517.957	6.517.957	6.517.957	6.517.957	71.697.531
TOTAL	CR \$ %	380.520.208 20,11	243.548.900 12,88	643.066.733 33,99	573.406.827 30,30	6.517.958 0,34	6.517.957 0,34	6.517.957 0,34	6.517.957 0,34	6.517.957 0,34	6.517.957 0,34	6.517.957 0,34	1.892.686.325 100,00

DISCRIMINAÇÃO	ANO 1				ANO 2				ANO 3				VALOR (CR \$)
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
A - AQUISIÇÃO DO TERRENO	415.661,376												415.661,376
B - PROJETO EXECUTIVO	54.295,030												54.295,030
C - EXECUÇÃO DE OBRAS													
1. SERVIÇOS PRELIMINARES		46.911,800											46.911,800
2. MOVIMENTO DE TERRA		92.553,760	92.553,760										185.107,520
3. PAVIMENTAÇÃO			204.197,552	204.197,552									408.395,104
4. DRENAGEM			49.664,095										49.664,095
5. URBANIZAÇÃO				60.852,428									60.852,428
6. REDE ELÉTRICA			40.726,344	81.464,907									122.191,251
7. REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA			32.402,575	32.402,575									64.805,150
8. REDE COLETORA DE ESGOTO			73.986,625	73.986,625									147.973,250
D - FISCALIZAÇÃO		18.098,344	18.098,343	18.098,343									54.295,030
E - CONTINGÊNCIAS FÍSICAS		39.816,356	39.816,355	39.816,355									119.449,066
F - GERENCIAMENTO	5.972,454	5.972,454	5.972,454	5.972,453	5.972,453	5.972,453	5.972,453	5.972,453	5.972,453	5.972,453			59.724,533
TOTAL	475.928,860	203.352,714	557.418,103	516.791,238	5.972,453	5.972,453	5.972,453	5.972,453	5.972,453	5.972,453			1.789.325,633
	26,61	11,32	31,15	28,88	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34			100,00



9. MODELO INSTITUCIONAL DE GERENCIAMENTO

O modelo institucional de gerenciamento é aquele que define a estrutura organizacional, as funções, as responsabilidades e os fluxos de comunicação dentro de uma organização. Este modelo é fundamental para a eficácia da gestão, pois estabelece a base para a tomada de decisões e a execução das atividades.

Este modelo deve ser adaptado às necessidades específicas de cada organização, considerando fatores como o tamanho, o setor de atuação e o contexto cultural. A implementação de um modelo institucional de gerenciamento eficaz requer a participação de todos os membros da organização e a constante avaliação e atualização do modelo.

9. MODELO INSTITUCIONAL DE GERENCIAMENTO

9. MODELO INSTITUCIONAL DE GERENCIAMENTO

O agenciamento da comercialização dos lotes do Subcentro de Comércio e Serviços do Jaguaribe deverá seguir exatamente o mesmo modelo proposto para o Projeto-Piloto do DINURB, igualmente inserido neste programa de investimentos.

Na sequência deste capítulo, é apresentada a minuta do protocolo de intenções, a ser firmado entre esta Prefeitura Municipal do Salvador e a Secretaria de Indústria e Comércio da Bahia, que visa a cooperação técnica deste órgão estadual no gerenciamento destes dois empreendimentos.

A consecução das propostas decorrentes deste projeto pressupõe o equacionamento de questões que podem ser incorporadas fundamentalmente em três tipos de atividades:

A primeira engloba as ações decorrentes da aquisição da terra, do parcelamento e da implantação da infra-estrutura básica da área: terraplenagem, sistema viário, abastecimento d'água, saneamento, energia elétrica, telecomunicações etc. Esta atividade inclui também, além da elaboração dos projetos executivos e outros elementos técnicos, a responsabilidade pela execução da obra, no que se refere à licitação, contratação, supervisão e fiscalização da mesma.

A segunda atividade abrange as tarefas decorrentes da tramitação financeira e do repasse dos recursos que serão alocados ao projeto.

E, finalmente, a terceira e última atividade se refere ao trabalho administrativo e gerencial para a operacionalização do empreendimento, entendido como necessário para a promoção e manutenção do parque industrial, no sentido de fomentar, negociar os lotes e acompanhar a implantação das unidades produtivas. Nesse sentido, o Subcentro de Comércio e Serviços do Jaguaribe, apesar de ser encarado como elemento indutor e dinamizador da economia do Município, tem características de um empreendimento imobiliário e, dessa forma, deverá ser gerenciado e operacionalizado como tal.

Assim, a primeira atividade - elaboração e execução do projeto - e a segunda - tramitação financeira e repasse dos recursos - assim como a monitoração e avaliação final do projeto devem ficar a cargo da Secretaria Municipal do Planejamento - SEPLAM.

Quanto a terceira atividade - a operacionalização do projeto - será de responsabilidade da Companhia de Renovação Urbana do Salvador - RENURB, empresa da administração descentralizada da Prefeitura, que criará tão somente um setor, ligado a sua Diretoria Técnica, para desenvolver esta tarefa, evitando-se a criação de um novo órgão ou entidade específica para tal fim.

A estrutura desse setor será extremamente simplificada, o que se traduzirá num baixo custo operacional que poderá ser coberto através da aplicação de uma taxa de administração, compreendendo um percentual de 5% sobre o valor dos investimentos. Dessa forma, a taxa de administração será considerada como custo de investimento, e, portanto, no cálculo da taxa interna de retorno já terá sido levada em conta como desembolso.

A empresa que desejar adquirir um lote e se instalar no Subcentro do Jaguaribe, deverá obedecer o roteiro e normas a seguir descritas:

RENURB(?)

- 1) Encaminhar ao Setor de Operacionalização do SCS Jaguaribe (RENURB) uma solicitação de reserva de área, a título precário, acompanhado do Questionário de Informações Gerais, cópia do ato constitutivo da empresa e a certidão de inexistência de procedimento falimentar.
- 2) O Setor de Operacionalização do SCS Jaguaribe (RENURB), depois da análise e aprovação da solicitação da reserva da área, fornecerá a empresa requerente a Carta de Opção de reserva precária do terreno, acompanhadas das plantas do parcelamento com a indicação da localização e dimensão do(s) lote(s) objeto da reserva.
- 3) A empresa terá, de acordo com o fixado na Carta de Opção, o prazo de 90 dias, a contar da data de sua expedição, para apresentar o projeto arquitetônico do estabelecimento, firmado por técnico devidamente inscrito nos órgãos de fiscalização do exercício profissional.
- 4) Findo o prazo determinado para a reserva, as áreas serão imediatamente liberadas, independentemente de aviso ou notificação, excepcionando-se os casos em que a empresa comprove encontrar-se o projeto em fase de elaboração, oportunidade em que apresentará seu anteprojeto.

5) Nos casos excepcionais previsto no item anterior é facultado à Coordenação de Acompanhamento da RENURB, renovar o prazo para a reserva da área, que não poderá, entretanto, ser superior a 6 meses, estando incluídos os 90 (noventa) dias fixados na Carta de Opção.

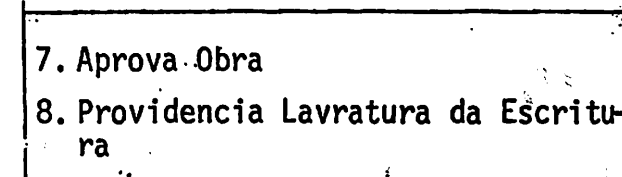
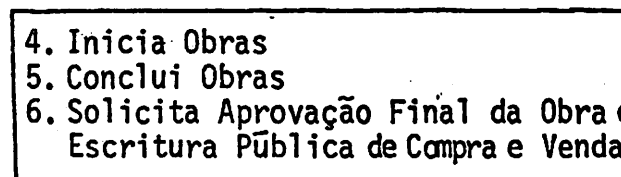
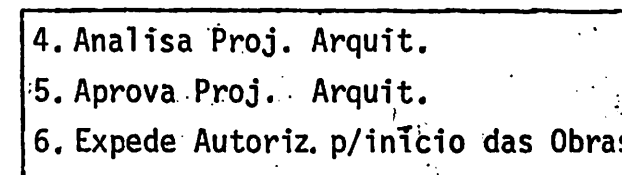
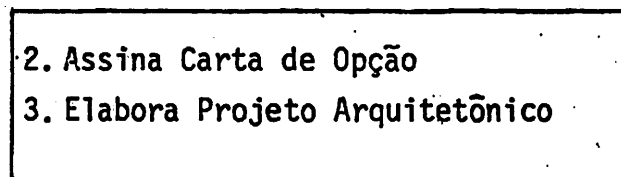
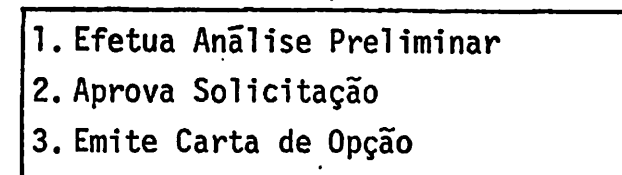
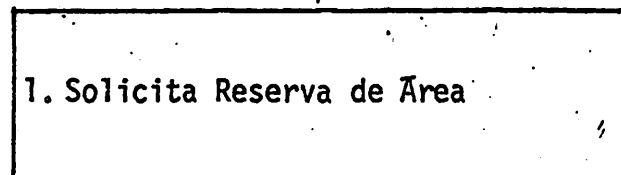
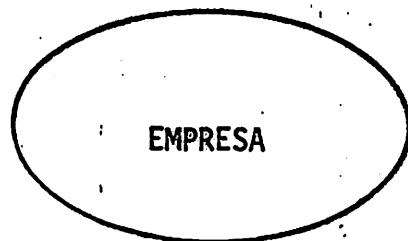
6) A autorização para início das Obras dependerá da aprovação do projeto arquitetônico pelo Setor de Operacionalização do SCS Jaguaribe (RENURB).*(?)

7) A outorga da escritura pública de compra e venda da área tem como requisito essencial a conclusão das obras previstas no projeto arquitetônico aprovado pelo Setor de Operacionalização do SCS Jaguaribe.

8) A empresa fica obrigada a implantar o projeto arquitetônico no prazo máximo de 1 (um) ano, a partir da data de sua aprovação, sob pena de reversão do terreno ao patrimônio da outorgante, nas mesmas condições em que se efetuou a transação originária, ficando vedada, a qualquer título, ainda nesse período, a alienação da área pela empresa.

9) Não poderão as empresas, em qualquer fase, efetuar o desmembramento do lote.

10) Em caso de a empresa interessada incorrer em não cumprimento de qualquer das disposições destas Normas ou do estipulado no projeto arquitetônico, um ou outro, ficará sujeita a perda das benfeitorias já realizadas, revertendo o terreno ao domínio da outorgante vendedora, nas mesmas condições em que se efetuou a transação originária, independentemente de pagamento de qualquer indenização.



PROTOCOLO

QUE ENTRE SI FAZEM A PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR E A SECRETARIA DE INDÚSTRIA, COMERCIO E TURISMO DO ESTADO DA BAHIA VISANDO DESENVOLVIMENTO, EM CONJUNTO, DE TRABALHOS PARA ELABORAÇÃO DO PROJETO PILOTO DO DINURB.

A PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR, doravante denominada Prefeitura, Praça Marquez de Abrantes, s/n, Solar Boa Vista, Engenho Velho de Brotas, representada neste ato pelo Prefeito Dr. MANOEL FIGUEIREDO DE CASTRO, brasileiro, economista e a SECRETARIA DE INDÚSTRIA, COMERCIO E TURISMO, doravante denominada SIC, com sede no Centro Administrativo da Bahia - CAB, representada neste ato pelo seu titular Dr. ÁLVARO FERNANDES DA CUNHA FILHO, brasileiro, engenheiro civil, acordam em firmar o presente PROTOCOLO, nos termos das cláusulas e condições a seguir enunciadas:

CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETIVO

É objetivo deste PROTOCOLO, firmar normas de cooperação e compromisso entrê as partes com a finalidade específica de, conjuntamente, desenvolverem trabalhos para elaboração do "PROJETO PILOTO DO DINURB" e estudos correlatos no município do Salvador.

CLÁUSULA SEGUNDA - DOS COMPROMISSOS

As partes concordam, para atingir o objetivo expresso à cláusula primeira, em assumir os seguintes compromissos:

1. PREFEITURA

- a) oferecer a concepção e diretrizes básicas para o desenvolvimento dos trabalhos relativos ao "PROJETO PILOTO DO DINURB";
- b) a proceder a seleção prévia de áreas, em função dos propósitos fixados no desenvolvimento dos trabalhos;

- c) fornecer informações à SIC, quanto a viabilidade ocupacional e restrições;
- d) havendo necessidade, promover os processos legislativos e legais para desapropriação dos lotes do distrito;
- e) assumir a comercialização dos lotes do distrito;
- f) orientar e gerenciar os empreendimentos.

2. SIC

- a) estabelecer contatos com empreendedores;
- b) proceder seleção prévia dos empreendimentos;
- c) definição das necessidades das empresas;
- d) identificação das oportunidades de mercado para o Distrito;
- e) identificar os atrativos locacionais e sugerir medidas executivas à Prefeitura;
- f) catalogar e orientar quanto as linhas de financiamentos, ou outras medidas que visem o desenvolvimento do Distrito e de suas empresas;
- g) proceder pesquisas ou auxiliar no seu desenvolvimento tendo por objetivo a relocação industrial.

CLÁUSULA TERCEIRA - DOS INTERVENIENTES

Os compromissos aqui assumidos pela PREFEITURA serão cumpridos pela SECRETARIA MUNICIPAL DO PLANEJAMENTO - SEPLAM, que passa a ser considerada como órgão interveniente neste instrumento.

Pela SIC além da sua própria estrutura centralizada, poderão também assumir compromissos, outros órgãos da sua estrutura descentralizada como por exemplo o Centro de Desenvolvimento Industrial - CEDIN e o Centro de Desenvolvimento Comercial - CEDEC, que de igual modo, passam também a ser considerados como órgãos intervenientes neste Protocolo.

CLÁUSULA QUARTA - MODIFICAÇÃO E REVISÃO

O presente Protocolo poderá ser modificado através de Termo Aditivo e prévio entendimento expresso entre as partes.

CLÁUSULA QUINTA - VIGÊNCIA

Este Protocolo tem termo inicial à data de sua assinatura e final transcorrido 01 (um) ano.

CLÁUSULA SEXTA - FORO

Os signatários elegem o foro de Salvador para dirimir as divergências oriundas deste instrumento, com a renúncia de qualquer outro por mais privilegiado que seja.

O presente Protocolo, lido e achado conforme é assinado, em 04 (quatro) vias de igual teor, pelas partes e intervenientes à presença de duas (2) testemunhas.

Salvador, de de 1984

MANOEL FIGUEIREDO CASTRO
Prefeitura

ÁLVARO FERNANDES DA CUNHA FILHO
Sec. Ind. Com. e Turismo

MANOEL RAYMUNDO GARCIA LORENZO
Seplam

LUIS CARLOS OLIVEIRA DE ALMEIDA
Cedin/Cedec

TESTEMUNHAS :

(1) _____

(2) _____

10. ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICO-FINANCEIRA

A implantação de um Sub-Centro de Comércio e Serviços em uma área de crescimento populacional vertiginoso, como é o caso deste Projeto, reveste-se de grande importância social e econômica.

Social, porque vem atender a uma população carente de estabelecimentos de comércio e serviços, que desloca-se atualmente a longas distâncias, com todas as consequências que isso acarreta, para comprar bens de comparação, e até mesmo, de conveniência.

Econômica, porque fortalece a base econômica, dinamizando uma atividade vital da economia, com todas as implicações a nível de geração de empregos diretos e indiretos, e renda.

Dessa forma, esta avaliação objetiva analisar a viabilidade do empreendimento proposto, com base nos critérios clássicos de avaliação econômico-financeiros.

10.1 ESTUDO DE DEMANDA

Procurou-se aqui, dimensionar o potencial de demanda para a área em estudo, no sentido de estabelecer a capacidade de resposta financeira do projeto.

Para dimensionamento da demanda, limitou-se a área de influência do sub-centro, ou seja, a área da qual serão provenientes os usuários que garantirão econômica e financeiramente o funcionamento dos estabelecimentos ali alocados, o que, constitui o elemento básico deste estudo de viabilidade.

Na delimitação da área de influência foram considerados os seguintes critérios:

- Acessibilidade dos usuários, utilizando o transporte coletivo, considerando a rede de transporte existente e proposta.

- Barreiras naturais ou construídas que facilitem ou dificultem o acesso dos usuários ao sub-centro.
- Topografia.
- Outros sub-centros existentes ou propostos.

A seguir apresenta-se as populações da área de influência para o período 1983/1990. Para esta estimativa, utilizou-se os dados do Estudo do Miolo, Plano Diretor de Valéria e PLANDURB, consolidados pelo Estudo do Transporte de Massa da CONDER.

QUADRO I

População da área de Influência Imediata do Sub-Centro Jaguaripe.

ANO	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
POPULAÇÃO	304606	346188	384945	435213	536585	635839	725881	828871

Fonte: Estudo do Miolo, Plano Diretor de Valéria, PLANDURB e Estudo do Transporte de Massa.

A área líquida para abrigar os estabelecimentos que atenderão a demanda da área de influência foi calculada com base no livro "Curso de Planejamento Municipal Integrado" de Celso Ferrari no qual ele cita o índice de $2,00m^2$ /habitação para dimensionamento de sub-centros.

Assim, tomou-se a população da área de influência no ano de 1985 e obteve-se o número de habitação considerando, a média de 5 pessoas/habitação. Sobre o total de habitações da área de influência aplicou-se o índice $2,00m^2$ /habitação e obteve-se a área demandada pela população para instalação de estabelecimentos de comércio e serviços, que no ano de 1985 corresponde a $153.978m^2$.

De forma a comparar a oferta com a demanda, aplicou-se o coeficiente de utilização para a área (1,5) sobre o total da

área comercializável na 1ª etapa e obteve-se um total máximo de 136.292m² de área construída, já no ano do investimento inferior à área demandada.

O mesmo procedimento de cálculo foi adotado para o conhecimento do ano esgotamento da capacidade da área obtendo-se os seguintes valores:

- A área demandada pela população para o sub-centro de comércio e serviços em 1988 é de 254.335m².
- A área máxima de ser construída ofertada é 250.653m².

De onde se conclui que no ano de 1988 já existe demanda por parte da população por comércio e serviços que ocupariam o total da área ofertada.

Contudo, apesar de existir uma demanda reprimida, admitiu-se a venda de lotes em vários anos, pois, sabe-se que um empreendimento desta natureza não se implanta de uma só vez, considerando inclusive, que à medida que a área vá se consolidando sua atração para novas empresas aumentará.

A distribuição das vendas dos lotes, torna-se necessário, tendo em vista a necessidade de estimar o fluxo de caixa.

A infra-estrutura da área, aliada à carência de estabelecimentos de comércio e serviços na área, são fatores indutores de ocupação, já que, a exposição anterior demonstra que existe de fato demanda por estabelecimentos de comércio e serviços.

A comercialização, portanto, será função direta da estratégia de marketing estabelecida, que poderá acelerar ou retardar a estimativa considerada.

Acredita-se que a comercialização dos lotes acontecerá de forma crescente, ou seja, nos primeiros anos serão vendidos menor quantidade de lotes, que nos seguintes.

A medida que o sub-centro se consolida, os empresários vão se sentindo atraídos para ali instalarem-se.

Assim, considerou-se o seguinte cronograma de comercialização:

QUADRO II

ANOS ETAPAS %	0	1	2	3	4	5
1ª ETAPA (%)	20	20	30	30	-	-
2ª ETAPA (%)	-	-	-	20	40	40

Espera-se que, com o esquema de gerenciamento proposto, os lotes sejam comercializados, de acordo com o cronograma apresentado.

10.2 AVALIAÇÃO FINANCEIRA

10.2.1 Aspectos Metodológicos:

A implantação de um loteamento comercial, no esquema proposto, implica custos de investimentos, relativamente baixos, se comparados com a importância do empreendimento. Nesta avaliação, foram quantificados os custos de investimento e manutenção, e distribuídos ao longo do horizonte do Projeto, de acordo com o cronograma físico-financeiro.

Os benefícios financeiros propiciados pelo Projeto, são as receitas com venda de lotes e incremento das receitas na prestação de serviços públicos.

Esta avaliação tratará da implantação da 1ª e 2ª etapa, tendo em vista a demanda identificada anteriormente.

10.2.2 Custos Financeiros

Os custos financeiros do Projeto, são aqueles referentes ao investimento fixo e à manutenção do em

preendimento, durante os anos considerados.

Custo de Investimento

Foram considerados como custos de investimentos aqueles referentes aos serviços com obras civis, incluindo pavimentação, drenagem, movimento de terra, urbanização, rede elétrica, rede de abastecimento de água e rede coletora. Foram considerados ainda como custos de investimento e elaboração do projeto executivo, Fiscalização, Aquisição da terra e o percentual referente a contingências físicas, além do custo do gerenciamento, fundamental para o sucesso deste empreendimento

Esses custos equivalem a Cr\$ 3.682.011.958,00, a preços de dezembro/84.

Custos de Manutenção

Foi considerado como custo de manutenção, um valor anual equivalente a 2% do custo total de investimento.

O quadro III apresenta a síntese dos custos financeiros.

QUADRO III

SINTESE DOS CUSTOS FINANCEIROS

Cr\$10³ - Dez/84

ANO	INVESTIMENTO	MANUTENÇÃO	T O T A L
0	1.840.542,67	-	1.840.542,67
1	26.071,83	37.853,73	63.925,56
2	26.071,83	37.853,73	63.925,56
3	1.753.490,91	37.853,73	1.791.344,64
4	23.889,81	37.853,73	61.743,54
5	11.944,91	37.853,73	49.798,64
6	-	37.853,73	37.853,73
7	-	37.853,73	37.853,73
8	-	37.853,73	37.853,73
9	-	37.853,73	37.853,73
10	-	37.853,73	37.853,73
11	-	37.853,73	37.853,73
12	-	37.853,73	37.853,73
13	-	37.853,73	37.853,73
14	-	37.853,73	37.853,73
15	-	37.853,73	37.853,73
TOTAL	3.682.011,96	567.805,89	3.738.797,85

10.2.3 Benefícios Financeiros

Os benefícios financeiros correspondem às receitas obtidas durante os 15 anos de horizonte do Projeto, com venda dos lotes e cobrança de taxas dos serviços publicos.

Venda dos Lotes

Considerou-se que os lotes seriam pagos em 36 meses, sendo que os que forem vendidos no ano 0, já começariam a ser pagos a partir daí.

Para dimensionar o valor total das vendas de lotes, utilizou-se os percentuais de venda de áreas/ano estabelecido no item 10.1. desta avaliação. Assim, chegou-se ao seguinte quadro de áreas vendidas por ano.

QUADRO IV

VALOR TOTAL DAS VENDAS

Cr\$ 10 ³ - DEZ/84			
ANOS	ÁREA COMERCIALIZADA	PREÇO	TOTAL DAS VENDAS
0	18.152,30	40	726.092
1	18.152,30	40	726.092
2	27.228,45	40	1.089.138
3	42.496,65	40	1.699.866
4	30.536,4	40	1.221.456
5	30.536,4	40	1.221.456
TOTAL	167.102,50	40	6.684.100

O quadro V apresenta as receitas anuais obtidas com as vendas de lotes :

QUADRO V
RECEITA DE VENDA DE LOTES/ANO

ANOS	ANO DE VENDAS						RECEITA/ANO
	0	1	2	3	4	5	
0	242.030,66	-	-	-	-	-	242.030,66
1	242.030,66	242.030,66	-	-	-	-	484.016,32
2	242.030,66	242.030,66	363.046	-	-	-	847.107,32
3	-	242.030,60	363.046	566.622	-	-	1.171.698,66
4	-	-	363.046	566.622	407.152	-	1.336.820,00
5	-	-	-	566.622	407.152	407.152	1.380.926,00
6	-	-	-	-	407.152	407.152	814.304,00
7	-	-	-	-	-	407.152	407.152,00

Capacidade de Pagamento

Segundo critérios estabelecidos pelo CEBRAE, as empresas de comércio e prestação de serviços têm seu porte classificado através dos seguintes parâmetros :

QUADRO VI

CLASSIFICAÇÃO DAS EMPRESAS SEGUNDO O CEBRAE

PORTE	MÃO-DE-OBRA	FATURAMENTO	
		MVR	VALOR *
Micro	Até 10	até 1.000	até 68.848,50
Pequena	de 10 a 50	até 2.000	até 137.693,00
Média	de 50 a 250	até 10.000	até 688.460,00
Grande	acima de 250	acima 50.000	acima 3.442.325

* MVR - DEZ/84 = Cr\$ 68.846,30

Admitindo que as micro empresas tenham um faturamento de 1.000 MVR's, que os pequenos tenham um faturamento de 2.000 MVR's e as médias 10.000 MVR's e que as micro-empresas comprariam lotes pequenos, os pequenos lotes médios e as médias comprariam lotes grandes, a relação preço do lote/faturamento, seria a seguinte :

QUADRO VII

CAPACIDADE DE PAGAMENTO SEGUNDO O PORTE DA EMPRESA

Cr\$ 10³

TAMANHO DO LOTE	PREÇO DO LOTE MÉDIO/ANO	FATURAMENTO ANUAL	PREÇO DO LOTE/FATURAMENTO (%)
Micro	3.516,93	68.846,50	5,1
Pequena	8.032,4	137.693,00	5,8
Média	24.400,00	688.460,00	3,5

Na hipótese de uma micro empresa, onde o número de pessoas ocupadas é inferior a 10, o lote seria destinado a mais de uma empresa sob a forma de centro comercial, galeria ou qualquer outro tipo de empreendimento agregador, o que reduziria o valor anual a ser pago por cada micro empresário pela cota do terreno.

QUADRO XIII

PROJEÇÃO ANUAL DOS FLUXOS DE CAIXA

ITEM	0	1	2	3	4	5	6	7
I - Investimento	1.840.542,67'	26.071,83'	26.071,83'	1.753.490,93'	23.889,82'	11.944,91		
A - Aquisição de Terreno	315.340,63			415.661,38				
B - Projeto Executivo	65.179,57			54.295,03				
C - Execução de Obras								
1 - Serv.Preliminares	61.282,00			46.911,80				
2 - Movimento Terras	260.246,48			185.107,52				
3 - Pavimentação	441.689,95			408.395,10				
4 - Drenagem	61.460,88			49.664,10				
5 - Urbanização	72.033,57			60.852,43				
6 - Rede Elétrica	149.641,00			122.191,25				
7 - Rede de Abast.Água	79.556,60			64.805,15				
8 - Rede Colet.Esgoto	177.680,00			147.973,25				
D - Fiscalização	65.179,57			54.295,03				
E - Contig. Físicas	71.697,53			119.449,07				
F - Gerenciamento	19.553,87	26.071,83	26.071,83	23.889,82	23.889,82	11.944,91		
II - Custos Anuais		37.853,73	37.853,73	37.853,73	73.640,24	73.640,24'	73.640,24'	73.640,24
A - MANUTENÇÃO		37.853,73	37.853,73	37.853,73	73.640,24	73.640,24	73.640,24	73.640,24
III - Benefícios	242.030,66	484.061,32	847.107,32	1.171.698,66	1.336.820,00	1.380.926,00	814.304,00	407.152,00
1 - Venda de Lotes	242.030,66	484.061,32	847.107,32	1.171.698,66	1.336.820,00	1.380.926,00	814.304,00	407.152
IV - Benefício Líquido								
III-(II+I)	(1.598.512,01	420.133,76	783.181,76	(619.646,00)	1.239.289,94	1.295.340,85	740.663,76	333.511,76

QUADRO XIII

[illegible]

10.2.4. Avaliação

Valor Presente Líquido

O valor presente líquido é a diferença entre os benefícios e os custos financeiros atualizados a uma taxa de 11%, que corresponde à taxa de remuneração mínima dos investimentos exigidos pelo Banco.

O valor presente líquido do Projeto Sub-Centro de Comércio e Serviços Jaguaribe apresenta um saldo de Cr\$ 921.734.901,00, resultante de um benefício financeiro atualizado de Cr\$ 4.384.090.541,00 e de um custo financeiro atualizado de Cr\$ 3.462.355.640,00.

Esse critério de avaliação indica que o Projeto é atrativo.

Taxa Interna de Retorno

A taxa interna de retorno exprime a taxa de atualização mediante a qual o benefício e o custo do Projeto se equivalem. É uma forma de exprimir, através do método de atualização das entradas líquidas, a própria rentabilidade do capital aplicado no período de vida útil considerado.

A taxa interna de retorno financeiro do Projeto é de 26,50%, o que demonstra, também por esse critério, a viabilidade do Projeto.

10.3. AVALIAÇÃO ECONÔMICA

10.3.1. Aspectos Metodológicos

A avaliação econômica trata da análise do Projeto, sob a ótica dos impactos que o mesmo poderá causar na base econômica, sejam adquirentes de lotes, seja na economia municipal.

10.3.2. Custos Econômicos

Os custos econômicos considerados foram os mesmos da avaliação financeira, abatidos os impostos e taxas incidentes, segundo critérios estabelecidos pela EBTU no Manual de Avaliação de Projetos.

O quadro IX, apresenta a síntese dos custos econômicos.

QUADRO XIV
SÍNTESE DOS CUSTOS ECONÔMICOS

ANO	INVESTIMENTO	MANUTENÇÃO	TCTAL
0	1.615.544,23	-	1.615.544,23
1	22.161,05	33.197,33	55.358,38
2	22.161,05	33.197,33	55.358,38
3	1.557.282,24	33.197,33	1.590.479,57
4	20.306,34	64.952,16	85.258,50
5	10.153,17	64.952,16	75.105,33
6	-	64.952,16	64.952,16
7	-	64.952,16	64.952,16
8	-	64.952,16	64.952,16
9	-	64.952,16	64.952,16
10	-	64.952,16	64.952,16
11	-	64.952,16	64.952,16
12	-	64.952,16	64.952,16
13	-	64.952,16	64.952,16
14	-	64.952,16	64.952,16
15	-	64.952,16	64.952,16

10.3.3. Benefícios Econômicos.

Foram considerados como benefícios econômicos a renda gerada pelo incremento no número de empregos e o valor diferencial agrgado ao preço do lote.

Renda Gerada por Novos Empregos

De acordo com a classificação da CEBRAE foi dimensionado o número de empregados por empresa. Numa postura conservadora, adotou-se o limite mínimo de absorção de mão de obra de cada faixa considerada. Como base de cálculo adotou-se o salário mínimo de CR\$ 166.560,00 e a incidência de 70,81% relativa a encargos sociais conforme demonstra o quadro a seguir.

QUADRO XV ENCARGOS SOCIAIS

DISCRIMINAÇÃO	%
<u>A - Encargos sociais Básicos</u>	<u>25,30</u>
A1. INPS - (IPS)	12,00
A2. FGTS	8,00
A3. Salário Família	5,00
A4. Salário Maternidade	0,30
<u>B - Encargos Sociais que recebem incidências globais de A</u>	<u>26,30</u>
B1. Repouso Semanal e Feriados	22,82
B2. Aviso Prévio	3,48
<u>C - Enc. Soc. que não recebem incidências globais de A</u>	<u>11,69</u>
C1. 13º Salário	10,87
C2. Depósito por despedida injusta	0,82
<u>D - Taxas das Reincidências</u>	<u>7,52</u>
D1. Reincidências de A sobre B	6,65
D2. Reincidências de A2 sobre C1	0,87
<u>TOTAL DE ENCARGOS SOCIAIS</u>	<u>70,81</u>

FONTE: SEPLAM - SETOR DE PESSOAL.

Assim, obteve-se a renda gerada anualmente decorrente da implantação do subcentro Jaguaribe, conforme demonstra o quadro.

Quadro XVI

Geração de Emprego e Renda Anual

Porte	Mão de Obra	nº empresas	Empregos gerados	Renda anual gerada
Micro	5	204	1.020	3.482.293,92
Pequena	10	75	750	2.560.510,22
Média	50	28	1.400	4.779.619,08
TOTAL	65	307	3.170	10.822.423,22

FONTE: CEBRAE

De acordo com os percentuais de comercialização, por ano, estabelecidas, as empresas se instalariam de acordo com o seguinte escalonamento:

QUADRO XII

Nº DE EMPRESAS POR ANO DE INSTALAÇÃO

PORTE	Nº de empresas por ano					
	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	ANO 6
Micro	16	16	24	48	50	50
Pequena	04	04	05	17	22	23
Média	06	06	08	08	-	-
TOTAL	26	26	37	73	72	73

Assim, seria gerada a seguinte renda por ano:

QUADRO XVII

RENTA GERADA POR ANO

ANOS	RENTA GERADA
1	1.433.885,73
2	1.433.885,73
3	1.945.987,77
4	2.765.351,04
5	1.604.586,41
6	1.638.726,54
TOTAL	10.822.423,22

Valorização das Áreas dos Lotes: -

Conforme citação anterior, o preço de mercado para terrenos nas proximidades deste Sub-Centro é de CR\$ 60.000,00 e o preço proposto para a venda dos lotes é de CR\$ 40.000,00.

Assim, considerou-se que a partir do ano seguinte à compra, o lote adquirido terá incorporado um valor econômico ao proprietário, equivalente a 50% do seu valor original.

O quadro XIV apresenta a síntese dos benefícios econômicos.

QUADRO XIV

SÍNTESE DOS BENEFÍCIOS ECONÔMICOS CR\$10³ DEZ/84

ANO	GERAÇÃO DE EMPREGO	VALORIZAÇÃO DAS ÁREAS DOS LOTES	TOTAL
0	-	-	-
1	1.433.885,73	363.046,00	1.796.931,73
2	2.867.771,46	363.046,00	3.230.817,46
3	4.813.759,23	544.569,00	5.358.320,23
4	7.579.110,27	849.933,00	8.429.043,27
5	9.183.696,68	610.728,00	9.794.424,68
6	10.822.423,22	610.728,00	11.433.151,22
7	10.822.423,22	-	10.822.423,22
8	10.822.423,22	-	10.822.423,22
9	10.822.423,22	-	10.822.423,22
10	10.822.423,22	-	10.822.423,22
11	10.822.423,22	-	10.822.423,22
12	10.822.423,22	-	10.822.423,22
13	10.822.423,22	-	10.822.423,22
14	10.822.423,22	-	10.822.423,22
15	10.822.423,22	-	10.822.423,22
TOTAL	134.102.455,60	3.342.050,00	137.444.505,60

10.3.4. Avaliação

Valor Presente Líquido

O benefício econômico, atualizado a uma taxa de 11%, é igual a Cr\$ 57.674.603.280,00, o custo Cr\$ 3.201.031.490,00. Assim, o VPL apresenta um saldo de Cr\$ 54.473.571.790,00 o que demonstra que o Projeto é atrativo.

Taxa Interna de Retorno

A taxa interna de retorno econômico do Projeto, é de 164,37% o que demonstra, também por esse critério, a viabilidade do Projeto.

Relação Benefício/Custo

A relação benefício/custo é igual a 18,01 o que demonstra que o Projeto tem possibilidades de gerar uma riqueza superior ao volume de recursos alocados nele.

Análise de Sensibilidade

Se houver uma penalização dos custos em 20% o Projeto apresenta uma relação B/C de 15,01 o que significa que o mesmo é pouco sensível a uma variação dos custos de 20%.

10.4. CONCLUSÃO

Os critérios de análise econômico-financeira desenvolvidos, nesta avaliação, indicam a viabilidade deste Projeto.

Além dos benefícios quantificados, existem outros não dimensionados, em função da falta de dados disponíveis em Salvador. A não disponibilidade de anuário estatístico comercial foi determinante para a falta de análise da operação dos estabelecimentos que se prevê, irão se instalar neste Sub-Centro.

Por outro lado, é significativa a importância deste Projeto, se analisado sob o ponto de vista do planejamento urbano, na medida em que permite o suprimento de carências da população da área de influência, além de desafogar outros Subcentros, com consequente melhoria no serviço de transporte coletivo.

Assim, considera-se que este Projeto, aliado a outros empreendimentos previstos para o miolo de Salvador, serão fundamentais para a estruturação do espaço urbano daquela área e para a Cidade como um todo.

10.5. ANÁLISE DE IMPACTOS

Na avaliação de impactos foram quantificados os seguintes indicadores macro-econômicos :

- aumento da rede anual pela geração de empregos;
- fortalecimento da base econômica pelo aumento das receitas do setor público.

Aumento da Renda Anual pela Geração de Empregos

Considera-se para cálculo da renda gerada por empregos durante a implantação do Projeto, que 45% do custo na execução de obras civis representa o componente de mão de obra, sendo, destes 30% referente o pagamento de operários não especializados, enquadrados em nível salarial inferior a 5SM e consequentemente, 70% se refere a faixas superiores a 5SM totalizando os valores de Cr\$ 322.581.430,8 e Cr\$ 752.690.005,2 respectivamente.

Para quantificação dos empregos diretos gerados após a implantação do projeto, utilizou-se a metodologia descrita no item 10.3.3, desta avaliação, que equivale a um valor anual de Cr\$ 10.822.423.220,00.

Fortalecimento da Base Economica pelo Aumento das Recei tas do Setor Público

A implantação do Projeto gerará um incremento da receita do Setor Público referente ao valor das vendas dos lotes que soma o montante de Cr\$5.013.075.000,00 e de Cr\$... 11.608.304.000,00 referente ao incremento na arrecadação de taxas e tarifas de serviços básicos.

Além dos benefícios citados nos itens anteriores, destacam-se outros benefícios que apesar de não quantitativos, representam impactos positivos na qualidade de vida da população, que são citados a seguir:

- Aumento do valor de comercialização de bens e serviços, que não foi quantificado devido a ausencia de dados;
- redução do tempo de viagem para a população da área de influência para compras de bens de comparação;
- redução do custo operacional dos veículos de transporte decorrente da redução de viagem devido a maior proximidade entre a área de atração de viagem (Sub-Centro) e a área de geração de viagens (área de influência);
- incremento na arrecadação de impostos referente a ISS e ICM que não foi quantificado, devido ao fato de não se ter uma estimativa de receita de vendas dos estabelecimentos comerciais e de serviço.